



TUGAS DAN FUNGSI PORT STATE CONTROL (PSC) DALAM HUBUNGANNYA TERHADAP MANAJEMEN KEAMANAN DAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL DI WILAYAH PELABUHAN-PELABUHAN INDONESIA

Suryo Guritno^{1*}, Wahyudi Santoso², Yulianto³, Iwan Weda⁴, Gembong Satria Negara⁵

Universitas Maritim AMNI, Indonesia

*Email Korespondensi : capt.vino44@gmail.com

Alamat : Jl. Sukarno – Hatta 180 Semarang

Korespondensi penulis: capt.vino44@gmail.com

Abstract The importance of the responsibility of Port State Control plays a very big role because safety in shipping industry is its duty. The actions taken are to increase security and safety supervision of other matters related to shipping industry. The supervisory duties carried out by a Port State Control's person are in the context of arranging facilities and infrastructure on board the ship. A Port State Controller in his duties must also ensure awareness of complying with applicable laws and statutory provisions. Port State Control (PSC) is a port state supervisory body (Port State) to enforce the provisions of the applicable convention in the field of safety and protection of the marine environment as well as the protection and working conditions of ship crew at sea and also carry out inspections (surveys), verification (Verifications) and certifications on foreign ships. The first thing that Port State Control must do for foreign ships is to check the ship by checking the documents/certificates signed by the ship's captain. Sometimes a ship's condition is found to have many deficiencies and does not meet the standards of IMO regulations. In order that Port State Control (PSC) has the authority to carry out detentions

Keywords: Port State Control, Shipping Safety, Inspection

Abstrak. Pentingnya tanggung jawab Port State Control sangat memiliki peranan sangat besar karena keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran. Tugas pengawasan yang di lakukan seorang Port State Control dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana diatas kapal. Seorang Port State Control dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Port State Control (PSC) adalah badan pengawasan negara pelabuhan (*Port State*) untuk menegakkan ketentuan-ketentuan konvensi yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut serta perlindungan dan kondisi kerja awak kapal di laut dan juga melakukan pemeriksaan (survey), verifikasi (*Verifications*) dan sertifikasi (certifications) pada kapal asing (*Foreign Ship*). Hal pertama yang harus dilakukan Port State Control kepada foreign ship adalah melakukan pengecekan pada kapal dengan memeriksa dokumen/sertifikat yang ditandatangani oleh Kapten kapal. Adakalanya suatu kondisi kapal yang dijumpai banyak kekurangan-kekurangan (*Deficiencies*) dan tidak memenuhi standar dari ketentuan IMO. Sehingga Port State Control (PSC) memiliki wewenang untuk melakukan penahanan (*Detentions*).

Kata Kunci:: Port State Control, Keselamatan Pelayaran, Pemeriksaan

Received: Juni , 2024; Revised: Agustus 11, 2025; Accepted: Agustus 12, 2025; **Online Available:** September 7, 2025; **Published:** September 7, 2025

* Suryo Guritno, capt.vino44@gmail.com

1. LATAR BELAKANG

Pada tahun 1978, sejumlah Negara Eropa melakukan kesepakatan di Den Haag untuk mengoreksi apakah kondisi tenaga kerja di kapal sesuai dengan aturan ILO. Setelah Amoco Cadiz tenggelam tahun itu, ditetapkanlah regulasi mengenai keamanan dan polusi pada kapal. Untuk itu, di tahun 1982 Nota Kesepahaman di Paris (Paris MoU) disepakati dengan membangun Pengendalian Negara Pelabuhan (*Port State*) yang terdiri dari 26 negara Eropa dan Kanada. Dalam prakteknya, ini merupakan reaksi pada kegagalan Negara bendera (*Flag State*) yang telah didelegasikan untuk klasifikasi masyarakat serta memenuhi tugas-tugas inspeksi.

Begitu halnya dengan di Indonesia, untuk membantu Negara menjamin bahwa kapal yang masuk dalam keadaan baik untuk dioperasikan dan ketika berlayar tidak menimbulkan bahaya bagi jiwa manusia dan lingkungan maritime maka munculah 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 atau tidak. Pemeriksaan *Port State Control* oleh petugas diberi kewenangan dan hak untuk memverifikasi keadaan kapal dan melakukan pengawasan kapal – kapal yang masuk kawasan atau pun pelabuhan yang memberlakukan Peraturan Internasional yang sudah di ratifikasi.

Port State Control mulai terbentuk karena timbul kesadaran dari suatu Negara untuk melindungi daerah dari Negara tersebut, khususnya sektor maritim dari pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kapal-kapal lokal maupun kapal-kapal asing yang datang ke Negara tersebut. Hal tersebut di latar belakang karena banyak nya kegagalan tugas untuk selalu mengawasi dan menjamin kelaiklautan kapal yang berbendera Negara tersebut.

Pada awalnya, Port State Control dimaksudkan sebagai cadangan dari keterbatasan Flag State dalam mengawasi kapal-kapal yang berbendera Negara tersebut. Namun, adanya Port State Control telah menunjukkan hal yang positif terkait dengan pengawasan kapal-kapal dibawah standar, terut ama jika diselenggarakan secara regional.

International Maritime Organization (IMO) telah mendorong pembentukan organisasi regional pada beberapa Negara pelabuhan untuk menyusun perjanjian-perjanjian maritim. Hal tersebut memicu muncul nya perjanjian atau Memorandum of Understanding (MoU) dari beberapa Negara yang bersangkutan, sebagai contoh nya adalah Paris MoU (daerah Eropa dan Atlantik Utara), Tokyo MoU (Daerah Asia dan Pasifik), dan lain sebagainya.

a. Fakta Kondisi dan Rumusan Masalah

Pengaruh sistem keselamatan pada kapal bergantung pada inspeksi secara berkala dan survei yang optimal yang dilakukan oleh Class, Owner Surveyor dan Port State Control (PSC) pada setiap negara yang memiliki pelabuhan maupun yang menjadi tujuan perdagangan internasional. Maka sudah bukan menjadi hal baru lagi apabila perihal keselamatan selalu menjadi sorotan dan menjadi bahan evaluasi dari berbagai negara, khususnya di dunia maritim Indonesia. Terbentuknya PSC sendiri dilatarbelakangi karena banyaknya kegagalan tugas-tugas yang dilakukan oleh Flag State untuk selalu mengawasi dan menjamin kelaiklautan kapal yang berbendera yang bersangkutan. Berdasarkan hal tersebut maka timbul kesadaran dari suatu negara untuk melindungi daerah dari negara itu sendiri, khususnya sektor maritim dari pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kapal-kapal lokal maupun kapal-kapal asing yang datang ke negara tersebut.

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis jabarkan sebelumnya, maka dapat ditarik sebuah perumusan permasalahan sebagai berikut :

- 1) Tugas dan Fungsi Port State Control Sebagai Penyelenggara Pelabuhan dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Kapal.
- 2) Pelaksanaan Pengawasan Pada Saat Kedatangan kapal oleh Port State Control Dalam Hubungannya Dengan Keselamatan Berlayar, Pengawasan dan Pengoperasian Kapal.

- 3) Kendala - Kendala Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Pengawasan Kedatangan Kapal oleh Port State Control Dalam Hubungannya Dengan Keamanan dan Keselamatan Berlayar.
- 4) Pemeriksaan Dokumen dan Penerbitan Surat Izin Berlayar Bagi Kapal

b. Tujuan Penulisan

Dalam penulisan Jurnal yang berkaitan dengan Optimalisasi Fungsi Port State Control (PSC) Dalam Hubungannya Terhadap Manajemen Keselamatan Pelayaran Kapal, Semua kapal yang berlayar di perairan internasional wajib mematuhi kode etik dan konvensi internasional yang ditetapkan oleh otoritas maritim. Untuk ini, kapal harus dipelihara pada standar tertentu dengan upaya gabungan dari negara bagian, perusahaan pelayaran, dan nakhoda kapal. Untuk memastikan kondisi kapal asing berada jauh di atas batas yang dipersyaratkan, dilakukan pemeriksaan terhadap kapal-kapal tersebut pada saat mengunjungi pelabuhan internasional. Pemeriksaan terhadap kapal asing ini dikenal dengan istilah port state control (PSC). Dari sedikit penjelasan diatas, maka tujuan dari penulisan jurnal ini adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengetahui tugas dan fungsi Port State Control Kantor Unit Penyelenggaran Pelabuhan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran.
- 2) Untuk mengetahui kendala - kendala yang timbul dari pelaksanaan pengawasan Kedatangan Kapal oleh Port State Control pada bidang Keamanan dan Keselamatan Pelayaran, serta cara untuk mengatasinya
- 3) Untuk mengetahui pelaksanaan pengawasan kedatangan kapal oleh Port State Control pada bidang Keamanan dan Keselamatan Pelayaran

2. KAJIAN TEORITIS

a. Pengertian PSC (*PORT STATE CONTROL*)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 119 Tahun 2017 Tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing, Port State Control yang selanjutnya disingkat PSC adalah pengawasan negara terhadap kelaiklautan dan keamanan kapal asing yang masuk di wilayah Pelabuhan Indonesia guna memastikan pemenuhan persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi yang dilaksanakan oleh Syahbandar.

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, maka dapat diambil garis besar bahwa Port State Control merupakan suatu kegiatan pemeriksaan terhadap suatu kapal berbendera asing oleh petugas yang ditunjuk oleh pemerintah Kementerian Pehubungan untuk melakukan pengawasan dan memeriksa kapal asing yang masuk kawasan Indonesia ataupun pelabuhan yang memberlakukan Peraturan Internasional yang sudah diratifikasi

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 seperti yang tertuang dalam *International Safety Management (ISM) Code* adalah Koda Internasional tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran sebagaimana yang diatur dalam Bab IX Konvensi SOLAS1974 yang telah diamandemen (*Management for the Safe Operation Of Ships*)

2) Sesuai dengan Load Line Convention 1966

Dalam pengawasan kelayakan lambung timbul suatu kapal, Port State Control mengacu pada konvensi Load Line Convention 1966 yang dimana ketentuan dari lambung timbul sesuai dengan batasan standar 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.

3) Sesuai dengan International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Amandemen 2010.

Dalam pemeriksaan dan pengawasan masalah dokumen kapal dan awak kapal, pihak Port State Control mengacu 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) Amandemen 2010. Dalam pemeriksaan dan pengawasan masalah dokumen kapal dan awak kapal, pihak Port State Control mengacu 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) Amandemen 2010.

4) Sesuai dengan International Convention on Marine Pollution 1973/1978

Landasan Port State Control dalam meninjau pencemaran dilaut 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. Konvensi MARPOL 73/78 berisi kewajiban-kewajiban bagi tiap-tiap negara anggota agar mentaati dan menerapkan ketentuan dalam rangka melindungi

lingkungan laut dari pencemaran. Tugas dan wewenang negara anggota MARPOL sebagaimana dalam UNCLOS, dibagi menjadi 3 yaitu, Negara yang benderanya dikibarkan oleh kapal (*Flag State*), Negara pelabuhan tempat persinggahan kapal (*Port State*), dan Negara yang teritori lautnya dilewati oleh kapal (*Coastal State*). Dimana pengertian dari Negara bendera kapal ialah Negara dimana suatu kapal didaftarkan, Negara pelabuhan ialah Negara dimana suatu kapal berada di pelabuhan negara tersebut dan Negara pantai ialah Negara dimana kapal berada di dalam zona maritim Negara pantai tersebut.



Gambar 1. Indonesia Port State Control

b. 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.

- d) Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- e) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 20 Tahun 2015

c. Pengertian Pelayaran

Pelayaran di dalamnya terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Pelayaran memiliki Undang-Undang tersendiri yaitu Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran mengatakan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran di kemukakan bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

3. METODE PENELITIAN

a. Metode Penelitian

Metode dalam pengumpulan data dilakukan dengan metode kualitatif dan kuantitatif, yaitu dengan secara langsung mendapatkan data dilapangan dengan berinteraksi dan berkomunikasi langsung dengan PSC (*Port State Control*) yang pernah

melakukan inspeksi dan pengecekan kapal pada saat penulis bekerja diatas dikapal, selain itu data-data yang penulis dapatkan secara langsung berupa dokumen-dokumen yang didapatkan oleh kapal melalui peranan dari seorang PSC (*Port State Control*) pada saat *visiting* yang berkaitan dengan aspek-aspek yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan kapal selama kegiatan operasionalnya, selain itu dengan menggunakan study pustaka terhadap hal-hal atau pengetahuan yang berkaitan dengan Tugas dan Fungsi Port State Control dalam hubungannya terhadap Manajemen keamanan dan keselamatan kapal.

b. Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini difokuskan pada teknis saat penulis bekerja dikapal, dimana teknis tersebut adalah pada saat kapal dipersiapkan untuk On Hire (Di Charter/Sewa oleh Pencharter) dilaksanakan pada dekade waktu Agustus – Oktober 2023, dalam waktu dan kesempatan inilah penulis berinteraksi langsung dengan PSC (*Port State Control*) pada saat melakukan Visiting diatas kapal yang bertujuan mengecek kapal dalam berbagai aspek antara lain meliputi aspek system keselamatan dan keamanan diatas kapal.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan pada penulisan jurnal ini mengacu pada pokok-pokok rumusan masalah yang meliputi :

a. Tugas dan Fungsi Port State Control Sebagai Penyelenggara Pelabuhan dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Kapal.

Port State Control dalam menjalankan perannya harus memperhatikan tugas dan fungsi antara lain :

1) Melaksanakn Ketentuan-Ketentuan Untuk Port State Control Dalam Konvensi-Konvensi IMO (*International Maritime Organization*)

Konvensi IMO yang berhubungan dengan kapal menempatkan tanggung jawab untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan laut pada Negara bendera. Negara pelabuhan dapat memberikan kontribusi yang berguna untuk tujuan yang dimaksud. Beberapa konvensi (SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Load Line Convention 66, SCTW 78/95 dan ILO No. 147) memuat ketentuan-ketentuan yang memberikan kewenangan kepada Negara-Negara Pelabuhan untuk melakukan pengawasan terhadap diterapkannya persyaratan-persyaratan konvensi di bidang keselamatan dan pencegahan-pencegahannya.

2) Memeriksa Kapal-Kapal Berbendera Bukan Negara Peserta Konvensi

Pengawasan dilakukan oleh Negara Pelabuhan didasarkan pada prinsip bahwa Negara Pelabuhan mengakui sertifikat-sertifikat Internasional yang diterbitkan oleh atau atas nama Negara Bendera Pengakuan yang dimaksud adalah suatu hak istimewa yang hanya diberikan kepada negara peserta konvensi. Negara bukan peserta konvensi tidak boleh menerbitkan sertifikat-sertifikat yang dimaksud. Namun negara ini dapat menerbitkan tersebut atas kewenangan yang diberikan oleh suatu negara peserta konvensi sesuai ketentuan-ketentuan konvensi yang terkait. Sumber langsung yang memberikan kewenangan untuk melaksanakan program adalah Undang-Undang Nasionalnya. Oleh karena itu, perlu bagi Negara Pelabuhan untuk menjadi peserta dari konvensi-konvensi dan memiliki legalitas yang diperlukan untuk melakukan pengawasan (*Port State Control*).

3) Memeriksa Kapal-Kapal Sesuai Dengan Ketentuan-Ketentuan Konveksi (SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Load Line Convention 66, SCTW 78/95 dan ILO No. 14)

Konvensi-konvensi maritim pada umumnya mempunyai batasan pemberlakuan untuk setiap kategori dari ukuran-ukuran kapal (tonase, panjang kapal, umur kapal, daerah pelayaran). Batas-batas aplikasi yang dimaksud tidak hanya menyangkut akan sertifikat-sertifikat tetapi juga kapal-kapal beserta perlengkapannya. Hal ini tidak merubah fakta bahwa kapal-kapal yang dimaksud hanya boleh diizinkan berlayar jika keselamatan dan perlindungan terhadap lingkungan laut terjamin. Kapal-kapal tersebut harus memenuhi persyaratan-persyaratan dari Negara Bendera, yang mungkin tidak diketahui oleh para Inspektur dari negara pelabuhan. Oleh karena itu, Port State Control Officer harus memakai kebijaksanaannya dalam mempertimbangkan akan kondisi kapal-kapal tersebut. Mereka dapat dibantu dalam hal ini dengan beberapa bentuk sertifikat yang diterbitkan oleh atau atas nama Negara Bendera yang terkait.

4) Identifikasi Kapal-Kapal Di Bawah Standar Atau Resiko-Resiko Penyebab Pencemaran

Identifikasi ini memerlukan pertimbangan secara profesional. Pengalaman-pengalaman memperlihatkan bahwa interpretasi dari negara-negara terdapat perbedaan. Kesukaran dalam menetapkan kapal-kapal demikian direfleksikan dalam pedoman tentang pengawasan negara pelabuhan (*Guidelines On Port State Control*). Suatu prinsip yang perlu diingat adalah perlengkapan yang disyaratkan oleh konvensi harus ada dan dalam kondisi yang layak. Jika tidak, maka kapal yang tidak sesuai dengan sertifikat dan harus dilakukan perbaikan segera.

5) Melakukan Pengawasan Melalui Pemonitoran (*Monitoring Control*)

Bertujuan untuk memperbaiki kelengkapan dengan memperhatikan beberapa konvensi dengan tujuan pengurangan kecelakaan dan pencemaran. Setelah mengetahui tugas-tugas yang harus dilaksanakan oleh Port State Control, Port State Control juga memiliki kewajiban – kewajiban yang harus diperhatikan disamping menjalankan tugasnya. Kewajiban dari Port State Control adalah sebagai berikut :

- a) Mematuhi kode etik Pejabat Port State Control dalam pelaksanaan tugas pemeriksaan diatas kapal.
- b) Memberikan laporan asli dan sebenar-benarnya suatu pemeriksaan diatas kapal dan berita acara pemeriksaan pada kesempatan pertama kepada Direktur Jenderal Perhubungan.
- c) Memastikan bahwa Nahkoda atau pemilik kapal atau penanggung jawab kapal memahami hasil pemeriksaan yang telah dilakukan.
- d) Melakukan pengawasan dalam pemenuhan permintaan perbaikan kelengkapan yang telah dibuat hingga selesai dan melaporkan hasil perbaikan kelengkapan kepada Direktur Jenderal Perhubungan.
- e) Menggunakan perlengkapan kerja Pejabat Port State Control dalam setiap melaksanakan tugas
- f) Menggunakan kartu identitas Pejabat Port State Control mendampingi kartu identitas pegawai negeri Kementerian Perhubungan setiap saat.

b. Pelaksanaan Pengawasan Pada Saat Kedatangan kapal oleh Port State Control Dalam Hubungannya Dengan Keselamatan Berlayar, Pengawasan dan Pengoperasian Kapal.

Pengawasan kedatangan kapal oleh Port State Control pada bidang Keamanan dan Keselamatan Berlayar, Pengawasan dan Pengoperasian Kapal dilakukan pertama kali dengan cara mengecek identitas kapal berbendera asing yang telah didaftarkan pada Port State Control database sebelum kapal tersebut datang ke Pelabuhan. Pengecekan tersebut bukan hanya untuk mengecek identitas kapal, tetapi juga mengecek kondisi kapal di pelabuhan sebelumnya (*Last Port Call*) atau di negara sebelum kapal tersebut tiba di pelabuhan-pelabuhan indonesia. Pihak Port State Control juga harus memperhatikan catatan-catatan pada pemeriksaan sebelumnya yang dilakukan di pelabuhan sebelumnya atau negara sebelumnya. Apabila ada kapal-kapal yang telah diperiksa oleh petugas di salah satu pelabuhan, dalam jangka waktu enam bulan atau kurang bagi kapal barang dan jangka waktu tiga bulan atau kurang bagi kapal penumpang, maka tidak perlu diperiksa secara menyeluruh, cukup dengan memastikan bahwa hasil dari pemeriksaan pada pelabuhan sebelumnya atau negara sebelumnya masih berlaku. Kecuali, apabila ada alasan yang kuat atau ada laporan yang dibuat oleh awak kapal atau pihak lainnya yang berkepentingan terhadap keselamatan kapal dan lingkungan laut.

Setelah melihat dan memperhatikan data kapal yang akan datang ke Pelabuhan yang di tuju, selanjutnya adalah ketika kapal sudah memasuki wilayah pelabuhan tugas

lain dari bidang Port State Control adalah meminta bantuan dari kapal patroli yang juga merupakan bagian dari bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli untuk memastikan bahwa alur pelayaran kapal sudah bersih dari kapal penangkap ikan dimulai dari buoy terluar sampai rambu penuntun dan hingga kapal sandar. Hal ini dilakukan untuk menjaga agar pelayaran dari kapal berbendera asing aman dan tidak mengganggu keamanannya. Setelah kapal berhasil sandar dengan sempurna, selanjutnya melakukan pemeriksaan terhadap kapal tersebut. Pemeriksaan dilaksanakan menurut prosedur yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan Resolusi IMO No A.787 (19) yang meliputi :

1) Pemeriksaan Pokok (*Primary Inspection*)

Yaitu pemeriksaan pokok tentang dokumen kapal seperti warta kapal, *Vessel Progres Chek List, Receiving List, Of Sailing Declaration, Declaration of Security and Master's Author to Sign Bill of Loading*.

2) Pemeriksaan Lebih Terperinci (*More Detail Inspection*)

Yaitu pemeriksaan yang lebih terperinci agar tidak terjadi kesalahan atau kekeliruan terhadap pihak kapal maupun pihak petugas yang berwenang untuk memeriksa dokumen-dokumen kapal tersebut.

3) Pemeriksaan Ulang (*Re-Inspection*)

Apabila ada temuan ataupun kekurangan dalam data pengecekan maka terjadilah *Re-inspection* atau pemeriksaan ulang maka pihak kapal yaitu nahkoda diwajibkan membayar administrasi untuk menyelesaikan hal tersebut.

Pada saat kapal tiba di pelabuhan, hal pertama yang harus dilakukan adalah melakukan pengecekan pada kapal dengan membawa dokumen atau sertifikat oleh Agen yang ditunjuk pada perusahaan pelayaran, dokumen atau sertifikat tersebut antara lain harus ditanda tangani oleh Kapten kapal atau nahkoda kapal yang diwakilkan kepada Agent meliputi hal-hal sebagai berikut :

1) Warta Kapal

Dokumen ini merupakan formulir yang dikeluarkan oleh seksi kesyahbandaran dan diisi oleh nahkoda yang baru sampai di pelabuhan secara benar dan sempurna, dengan data-data kapal meliputi: nama kapal, pelabuhan pendaftaran, nama nahkoda, ukuran kapal, jumlah anak buah kapal, pelabuhan yang disinggahi terakhir, jumlah muatan serta agen pelayaran. Dokumen ini berguna pada saat *Clearance In* dokumen kapal ke kantor Administrator Pelabuhan, pada seksi Kesyahbandaran untuk mengetahui keadaan atau kondisi kapal dan identitas kapal pada saat kapal melakukan kegiatan operasional dipelabuhan.

2) Vessel Progress To Arrival Condition

Dokumen ini menyatakan bagian kapal selama kedatangan kapal tersebut tidak di pelabuhan tujuannya hingga kapal tersebut melakukan kegiatan di daerah labuh (*Anchorage*). Dokumen ini juga dapat dikatakan *Time Sheet* dan berguna untuk mengetahui pelabuhan asal (*Last Port Call*) kapal tersebut dan pelabuhan tujuannya (*Next Port Call*) kapal tersebut serta mengetahui waktu pada saat kapal tersebut

melakukan olah gerak di perairan negara pelabuhan dan mengetahui keadaan / kondisi kapal.

3) Arrival Check List

Dokumen ini harus ditanda tangani oleh Kapten kapal yang berguna sebagai daftar pemeriksaan kapal dalam rangka penerbitan surat izin berlayar (*Port Clearance*) oleh Syahbandar (*Harbour Master*) pada saat melakukan *Clearance Out* pada Pelabuhan terakhir.

4) Receiving List

Dokumen ini berguna sebagai tanda terima pengambilan/ pemeriksaan dokumen kapal pada saat pengecekan dan penyerahan kembali dokumen kapal (*Clearance Out*) kepada kapten kapal setelah inspeksi telah dilaksanakan.

5) Sailing Declaration

Dokumen ini harus diisi dan ditanda tangani oleh kapten kapal yang bersangkutan, dokumen ini berguna untuk keberangkatan kapal (*Clearance Out*).

6) Declaration of Security (DOS)

Dokumen yang dikeluarkan oleh kesyahbandaran (*Harbour Master*) yang menyatakan bahwa perairan/pelabuhan bebas dari bahaya dan aman untuk disinggahi sebagai alur pelayaran, dan dokumen ini harus ditanda tangani oleh kapten kapal yang bersangkutan.

7) Master's Authority To Sign Bill Of Loading

Dokumen ini harus ditanda tangani oleh kapten kapal yang berguna untuk pendelegasian wewenang dari kapten kapal kepada perusahaan untuk membuat dan menerbitkan Bill Of Lading atas muatan yang akan diangkut oleh kapal yang bersangkutan.

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:

- 1) **Nationality/Registry Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan tanda kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh pemerintah negara. Kapal tersebut berhak perlindungan hukum dari tersebut dan berhak mengibarkan bendera dari negara di mana kapal tersebut didaftarkan.
- 2) **International Tonnage Certificate**, yaitu sertifikat atau surat ukur yang menerangkan ukuran terpenting dari kapal seperti: ukuran panjang kapal (*Length Over All/OA*), lebar kapal (*Breadth/B*), kedalaman kapal (*Depth/D*), serta berat bersih kapal (*Dead Wight Tonnage/DWT*) dan berat kotor kapal (*Gross Tonnage/GT*)

- 3) **Cargo Ship Safety Construction Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan ruangan kapal beserta bangunannya kapal mengangkat muatan menurut jenis kapal yang sesuai standart dan keselamatan kapal.
- 4) **Cargo Ship Safety Equipment Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan dan menerangkan perlengkapan dan peralatan kapal. Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS, serta persyaratan chapter II-1, II-2, III dan persyaratan SOLAS.
- 5) **Cargo Ship Safety Radio Certificate**, yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio sesuai dengan syarat tertentu. Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 300 GT, yang dilengkapi dengan peralatan instalasi radio yang diakui oleh flag state yang berlaku untuk masa 1 tahun. Record of Equipment (form R). Melengkapi sertifikat ini harus selalu berada dalam keadaan terpasang (SOLAS 1974, reg 1/2)
- 6) **Safety Management Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan sistem manajemen kapal menurut sistem yang digunakan berdasarkan standar ISM Code.
- 7) **International Ship Security Certificate (ISSC)**, yaitu sertifikat yang menerangkan mengenai tingkat dan level keamanan kapal tersebut.
- 8) **International Oil Pollution Presentative (IOPP) Certificate**, yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut tidak menyebabkan pencemaran udara dan polusi di laut.
- 9) **Certificate of Insurance or Other Financial**, yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut telah diasuransikan guna mengantisipasi hal-hal yang buruk yang terjadi di laut.
- 10) **Safe manning Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan keterangan perwira beserta awak kapalnya berkaitan dengan kecakapan dalam mengoperasikan kapal sesuai dengan STCW (*Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers*)
- 11) **Classification of Hull Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan jenis klasifikasi lambung kapal juga jenis lambung kapal.
- 12) **International Load Line Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan batas garis muat maksimal dan minimal kapal.
- 13) **International Life Raft Certificate (ILR)**, yaitu sertifikat yang menyatakan pelampung penyelamat yang digunakan pada saat gawat darurat (*Emergency Situation*)
- 14) **Fire Extinguisher Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan alat bantu pemadam api jika terjadi kebakaran di kapal
- 15) **Deratting Exemption Certificate**, yaitu sertifikat yang menyatakan kapal bebas dari hama tikus.
- 16) **Port State Control (PSC)**, yaitu sertifikat yang menyatakan segala kondisi kapal beserta sertifikat yang menyatakan kapal layak laut beserta kekurangannya.
- 17) **Oil Record Book**, yaitu buku yang mencantumkan berita acara kondisi minyak yang digunakan oleh kapal.

- 18) **Health Book**, yaitu buku yang menyatakan bahwa kapal dalam keadaan bersih dan bebas dari penyakit yang menular.
- 19) **Crew List and Passport**, yaitu daftar yang menerangkan jumlah awak kapal yang ada di atas kapal
- 20) **Last Port Clearance**, yaitu sertifikat atau surat izin berlayar yang dikeluarkan pihak Syahbandar (*Harbour Master*) setempat di pelabuhan mana kapal singgah (*Last Port*) dan menerangkan bahwa kapal tersebut layak laut untuk berlayar.

c. Kendala - Kendala Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Pengawasan Kedatangan Kapal oleh Port State Control Dalam Hubungannya Dengan Keamanan dan Keselamatan Berlayar.

1) Terbatasnya Personil

Dalam melaksanakan tugasnya Port State Control terkadang masih mengalami kendala dengan terbatasnya petugas yang di miliki untuk melakukan pengecekan di lapangan (Pelabuhan) dengan hal ini membuat petugas mengalami kesulitan dan timbul beberapa masalah dalam melaksanakan tugasnya seperti keterlambatan dan ketidaktepatan waktu dalam melaksanakan tugasnya dalam melakukan pemeriksaan kapal. Untuk itu, guna memastikan kapal asing menerapkan prinsip keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim selama melaksanakan kegiatan/operasional di pelabuhan dan untuk menunjukan eksistensi pemerintah setempat sebagai negara yang memiliki yuridiksi di pelabuhan (*Port State Control*) maka diperlukan pengawasan terhadap kapal asing secara intensif sesuai ketentuan konvensi mengenai kelaiklautan dan keamanan kapal oleh pejabat berwenang di Pelabuhan, maka pengawasan terhadap kapal asing secara intensif sangat diperlukan sesuai aturan mengenai kelaikan dan keamanan kapal oleh pejabat berwenang di Pelabuhan dengan system yang tepat guna dan terintegrasi antara kapal dan pelabuhan.

2) Terbatasnya Waktu Untuk Melakukan Pemeriksaan Terhadap Kapal

Port State Control, Kesyabandaran dan Otoritas Pelabuhan terkadang bisa mengalami hambatan dalam melaksanakan tugasnya melakukan pemeriksaan terhadap suatu kapal dengan mempunyai waktu yang terbatas dalam melaksanakan pemeriksaan. Port State Control harus memaksimalkan waktunya dalam memeriksa kapal yang sedang berlabuh dengan seefisien mungkin, Adapun hambatan itu bisa seperti Ketidak sinkronan informasi antara kapal dan Port State Control Pelabuhan setempat, Lama atau tidaknya waktu kapal bersandar, Keterlambatan kapal memasuki Pelabuhan, maupun keadaan cuaca dan sebagainya.

3) Pemeriksaan Dokumen dan Penerbitan Surat Izin Berlayar Bagi Kapal

a) Pemeriksaan Dokumen

Setelah semua dokumen atau sertifikat diserahkan oleh kapal, langkah selanjutnya adalah dilakukan pemeriksaan dan pelengkapan serta membuat momerandumnya di kantor Port State Control untuk keperluan pengecekan dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang undang pelayaran Indonesia mengenai

keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian selain dokumen atau sertifikat yaitu:

1. Material kapal
2. Konstruksi kapal
3. Bangunan kapal
4. Permesinan dan perlistrikan kapal
5. Stabilitas kapal; dan
6. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat-alat keselamatan, Pemadam Kebakaran serta Instalasi Radio diatas kapal.

b) Penerbitan Surat Izin Berlayar Bagi kapal

Setelah kapal dilakukan pemeriksaan oleh Port State Control maka Port State Control akan mengeluarkan 2 dokumen penting sebagai berikut :

1. Form A

Form ini akan langsung dikeluarkan apabila tidak ada temuan kekurangan oleh Port State Control pada kapal tersebut.

2. Form A dan Form B

Form ini akan diberikan 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 menunjukan 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.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan uraian dan pemaparan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan dengan harapan dapat memberikan pedoman kepada para pembaca, yaitu *Waste oil incinerator* tidak dapat bekerja secara optimal karena sering tersumbatnya pipa penghubung pada sistem, dan cara mengatasinya adalah dengan membersihkan komponen yang terdapat pada waste oil incinerator dan waste oil tank. Cara ini sering digunakan dalam mengatasi masalah ini dan lebih mudah dalam melaksanakannya. Sering teradinya alarm pada waste oil incinerator dikarenakan prosedur pengoperasian yang tidak sesuai dengan buku panduan instruction manual book yang ada cara mengatasinya adalah dengan meningkatkan kemampuan dan pengetahuan para masinis diatas kapal dengan mengadakan pembelajaran atau pemantauan langsung dari Kepala Kamar Mesin (KKM) maupun antar masinis yang lainnya.

Timbulnya masalah-masalah dalam pengoperasian *Waste Oil Incinerator* seperti yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya, dapat diketahui bahwa komponen-komponen pada *Waste Oil Incinerator* yang tidak berfungsi dengan sempurna dan kemampuan masinis dalam mengoperasikan *Waste Oil Incinerator* dapat menyebabkan terjadinya gangguan operasional di atas kapal. Untuk itu maka penulis mengemukakan beberapa saran kepada para masinis khususnya yang bertanggung jawab terhadap *Waste Oil Incinerator* agar memperhatikan hal – hal sebagai berikut: (1) *Waste oil incinerator* tidak dapat bekerja secara optimal. Melakukan perawatan dan perbaikan hendaknya terhadap faktor-faktor penyebab gangguan operasi pada *incinerator* supaya *waste oil incinerator* tetap dapat dioperasikan setiap hari tergantung dari pada jumlah *sludge* yang ingin dibakar. Upaya yang harus diselesaikan untuk mengoptimalkan kinerja dari *waste oil incinerator* adalah Melakukan perawatan dan perbaikan secara tepat, serta membuat jurnal kegiatan yang telah dilakukan agar semua masinis tau akan kondisi permesinan tersebut; Melakukan perawatan secara berkala dan terencana sesuai dengan PMS yang berpedoman pada buku petunjuk yang ada pada *waste oil incinerator*, sehingga didalam pengoperasian *waste oil incinerator* diatas kapal dapat berjalan dengan optimal ; Setiap Anak Buah Kapal (ABK) yang mengoperasikan *incinerator* harus menguasai prosedur-prosedur dalam mengoperasikan serta dalam melakukan perawatan dan perbaikan agar *incinerator* dapat beroperasi secara optimal tanpa adanya hambatan dan gangguan.(2). Pengoperasian *incinerator* yang tidak sesuai dengan prosedur. Hal-hal yang dapat

menyebabkan kesalahan pengoperasian dari *waste oil incinerator* yaitu Ketidakpahaman dari masinis dalam mengoperasikan *incinerator* dengan benar, Kurangnya komunikasi antar masinis dikamar mesin, Kurangnya buku panduan dan buku referensi diatas kapal

Adapun saran yang dapat dilakukan adalah Memberikan pembelajaran dalam bentuk *training* kepada para masinis sebelum naik kapal, Meningkatkan komunikasi antar masinis, Melakukan *request spare part* ke perusahaan agar menyediakan buku *manual book* dan buku referensi lainnya, Melakukan pengontrolan secara rutin, Memberikan penyegaran kepada semua crew untuk meningkatkan SDM yang ada diatas kapal.

DAFTAR REFERENSI

IMO, 2006, Pollution Prevention Equipment, London.

Everett C. Hunt, 1996, Modern Marine Engineer's manual volume 2, London.

Direktorat Jendral Perhubungan Laut, 1983, Pencemaran Laut, Jakarta.

IMO, 1997, Guidelines For The Implementation Of Annex III Of Marpol 73/78, London.

Ir. Pieter Batti, 1995 , Dasar dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal, Jakarta.

Sunflame Co. Ltd, Incinerator unit type OSV – 600 SDAI, Instruction Manual Book, Japan.