

ANALISIS PEMERIKSAAN KAPAL OLEH MARINE INSPECTOR PADA KSOP KELAS IV PROBOLINGGO

Yudhi Setiyantara^{1*}, Yudhanita Pertiwi¹, Ningrum Astriawati², Ade Chandra
Kusuma¹, Ilham Pratama Putra¹

¹ Prodi Studi Nautika, Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284

² Prodi Permesinan Kapal, Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284

*Email: yudyoudhi@gmail.com

Abstrak

Dalam menentukan kelaiklautan kapal, pemeriksaan kapal sangatlah penting dilakukan. KSOP memiliki peran yang sangat penting dalam penentuan kelaiklautan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran marine inspector dalam pemeriksaan kapal di KSOP Kelas IV Probolinggo. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan survei dan wawancara. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa marine inspector mempunyai peran dan tugas menyiapkan bahas perumusan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi, sertifikasi, dan pelaporan di bidang rancang bangun, pengukuran, konstruksi dan stabilitas kapal, nautis, teknis, dan radio serta perlengkapan dan peralatan keselamatan kapal juga pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal bagi kapal berbendera kebangsaan indonesia yang berlayar di perairan Indonesia maupun Internasional untuk semua jenis kapal dan semua ukuran. Dalam tugas - tugas pemeriksaan dan pengukuran kapal dilaksanakan di seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal melaksanakan tugas pemeriksaan di Pelabuhan Probolinggo. Hasil survei pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik diperoleh bahwa rata-rata memerlukan waktu 32.57 menit.

Kata kunci: KSOP, marine inspector, pemeriksaan kapal

Abstract

In determining the seaworthiness of the ship, ship inspection is very important to do. KSOP has a very important role in determining the seaworthiness of ships. This study aims to determine the role of marine inspectors in ship inspection at KSOP Class IV Probolinggo. The research used qualitative descriptive methods. Data collection was carried out by surveys and interviews. The results of this study show that the marine inspector has the role and task of preparing to discuss the formulation and implementation of policies, standards, norms, guidelines, criteria, and procedures as well as technical guidance, evaluation, certification, and reporting in the fields of ship design, measurement, construction and stability of ships, nautical, technical, and radio as well as equipment and equipment for ship safety and equipment as well as prevention of pollution from ships and management of ship safety and operation for ships indonesian flags that sail in Indonesian and international waters for all types of ships and all sizes. In the duties of inspection and measurement of ships carried out in the Legal Status and Certification of Ships section, carry out inspection tasks at the Port of Probolinggo. The results of the survey of the marine administration examination and physical examination were obtained that it took an average of 32.57 minutes.

Keywords: KSOP, marine inspector, ship inspection

PENDAHULUAN

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,

kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Indonesia). Dalam dunia pelayaran, kecelakaan kapal di laut yang disebabkan

salah satunya oleh rusaknya atau tidak berfungsinya peralatan navigasi di atas kapal sudah sering terjadi (Ompusunggu, 2020). Hal ini merugikan kapal lain yang berada di sekitarnya dan dapat menimbulkan pencemaran di laut atas tumpahan minyak. 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 itu laiklaut/tidak laiklaut. Kapal diperiksa oleh *Marine Inspector* sebelum berangkat/lepas sandar. Pihak *Marine Inspector* saat melakukan pemeriksaan kapal harus berdasarkan aturan yang telah ditetapkan dan menggunakan cara pemeriksaan kapal yang benar agar setiap kapal yang telah diperiksa dan dinyatakan laiklaut dapat berlayar dan digunakan sebagai sarana transportasi laut oleh setiap pengguna jasa (REZA, 2021). Sedangkan kapal yang dinyatakan tidak laiklaut, tidak diizinkan untuk berlayar untuk menghindari atau mengurangi resiko tubrukan dan kecelakaan kapal di laut.

Keselamatan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Indonesia). Termasuk didalamnya adalah alat-alat keselamatan kapal (Fernando et al., 2022). Kapal yang diperiksa tetapi tidak memenuhi standar persyaratan maka tidak akan diterbitkan sertifikatnya karena kapal yang tidak memenuhi persyaratan dapat menyebabkan adanya resiko dan bahaya tubrukan di laut yang dapat merugikan *crew* kapal itu sendiri, kapal lain yang berada di sekitarnya, lingkungan laut di sekitarnya serta dapat merugikan pihak pengguna jasa kapal tersebut.

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan

keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Permenhub 36, 2012).

Prosedur dan mekanisme yang digunakan pihak *Marine Inspector* pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo menggunakan Tata Cara Pemeriksaan kapal sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dan sesuai dengan cara kerja pemeriksaan kapal yang benar. Semua prosedur harus dilakukan dengan baik, agar keselamatan kapal lebih maksimal (Fattah et al., 2022). Oleh karena itu, proses pemeriksaan kapal yang dilakukan pihak *Marine Inspector* pada kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo sangat berpengaruh terhadap keselamatan kapal di laut, kesejahteraan *crew* di atas kapal serta menjamin Muatan yang ada di atas kapal. Berdasarkan uraian di atas maka penulis mengambil judul "Analisis Pemeriksaan Kapal Oleh *Marine Inspector* Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo".

Pemeriksaan Kapal

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah dua hal mutlak yang harus diperhatikan oleh perusahaan pelayaran. Oleh karena itu, dalam upaya untuk meminimalisir adanya kecelakaan kapal, diperlukan adanya pemeriksaan kapal oleh pihak terkait (NURUL, 2020).

Pemeriksaan dirancang untuk mengkonfirmasi bahwa kapal beroperasi sesuai dengan praktik yang wajar untuk menilai dan menanggulangi risiko kesehatan di kapal. Pemeriksaan memberikan gambaran tentang operasi kapal dan bagaimana sistemnya diimplementasikan dan dijaga. Petugas pemeriksa harus mengetahui risiko yang muncul dari berbagai macam aktivitas di kapal, dan

keefektifan penaksiran risiko dan tindakan penanggulangan di kapal. Kualitas prosedur operasional dan implementasinya harus dievaluasi. Pemeriksaan harus menentukan apakah operator kapal dan/atau nahkoda telah mengidentifikasi bahaya yang relevan, risiko kesehatan yang dinilai dan tindakan penanggulangan yang sesuai untuk menangani risiko tersebut secara efektif (Organization, 2011).

Marine Inspector

Dalam proses pemeriksaan kapal, peran *marine inspector* sangat penting. *Marine Inspector* dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bertugas untuk mengawasi, memeriksa, menguji agar kapal laik laut yang berkaitan dengan aspek keselamatan kapal dan keselamatan jiwa dilaut (Safety of Life at Sea) untuk diberikan sertifikat-sertifikatnya setelah dilakukan pemeriksaan serta pengujian. (Saribanon & Sakti, 2016). Selain itu, *Marine Inspector* mempunyai peran dan tugas yaitu menyiapkan bahan perumusan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi, sertifikasi, dan pelaporan di bidang rancang bangun, pengukuran, konstruksi dan stabilitas kapal, nautis, teknis, dan radio serta perlengkapan dan peralatan keselamatan kapal juga pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal bagi kapal berbendera kebangsaan Indonesia yang berlayar di perairan Indonesia maupun Internasional untuk semua jenis kapal dan semua ukuran.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. (Maulisyah, 2021). Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mempunyai tugas

melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial (Permenhub No. 36 Tahun 2012)

Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Permenhub No. 135 tahun 2015:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja

dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;

7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran;
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan; dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan. (Barus et al., 2017)

METODE PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memaparkan kegiatan pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo. Oleh karena itu, penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang menggunakan metode deskriptif. Penelitian kualitatif memiliki latar alamiah dengan sumber data yang langsung dan instrumen kuncinya adalah penelitiannya. Peneliti yang melakukan penelitian yang secara kualitatif harus datang ke lapangan dan mengamati serta terlibat secara intensif sampai dia menemukan secara rinci apa yang diinginkan (Anggito & Setiawan, 2018).

Pengumpulan data merupakan salah satu tahapan yang sangat penting dalam penelitian. Teknik pengumpulan data yang benar akan menghasilkan data yang

memiliki kredibilitas tinggi, dan sebaliknya (Rahardjo, 2011). Dalam pengumpulan data, peneliti ikut serta dalam pemeriksaan kapal dengan salah satu pegawai *Marine Inspector* yang ada di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo. Dalam pengumpulan data, peneliti menggunakan metode wawancara. Wawancara adalah cara pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan – keterangan lisan melalui bercakap – cakap dan berhadapan muka dengan orang yang dapat memberikan keterangan kepada si peneliti (Mardalis, 2010). Menurut Achmadi dalam Audi et al., (2021) pada saat *interview* atau wawancara, di setiap sub koordinasi atau bagian koordinasi memiliki sumber atau petugas yang sanggup untuk dijadikan informan. Selanjutnya pengumpulan data dilakukan dengan metode survei. Metode survei adalah sebuah teknik riset atau penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan data yang valid dengan memberi batas yang jelas atas data kepada suatu obyek tertentu (Morrison, 2012). Survei dalam penelitian ini adalah melakukan survei rata-rata waktu yang dibutuhkan dalam pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemberlakuan Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ditunjuk untuk lebih menegaskan Peranan dan Pemeriksaan Kapal. Dalam pengimplementasian Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki tugas untuk melaksanakan pengawasan, pemeriksaan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran kepada kapal yang akan sandar di pelabuhan Probolinggo. Dalam tugas - tugas pemeriksaan dan pengukuran kapal dilaksanakan di seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal melaksanakan tugas pemeriksaan di Pelabuhan Probolinggo.

Proses pemeriksaan dokumen/surat – surat kapal, alat navigasi kapal, alat -alat

keselamatan yang ada di kapal, permesinan kapal dan seluruh *crew* kapal dimulai dari proses pengawasan, pemeriksaan sampai tindakan hukum, pemeriksaan dilakukan minimal oleh dua orang yaitu petugas pemeriksaan *engine departement* kapal dan satu orang petugas bagian *deck departement*. Alat navigasi kapal harus dilakukan pemeriksaan agar semua berfungsi dengan maksimal (Hartanto et al., 2021).

Pemeriksaan dilakukan pada saat kapal sandar ataupun sedang berlabuh jangkar (*anchored*), petugas melaksanakan pemeriksaan langsung diatas kapal. Diatas kapal petugas akan menuju ke kapal yang akan diperiksa, lalu anak buah kapal menurunkan anak buah tangga untuk naik keatas kapal. Diatas kapal petugas pemeriksaan langsung bertemu dengan Nakhoda Kapal, sebelum melakukan pemeriksaan petugas akan berkenalan terlebih dahulu dan menanyakan secara lisan tentang kondisi diatas kapal berkaitan dengan selama pelayaran, yaitu jumlah ABK (Anak Buah Kapal), Muatan, dan Kesejahteraan yang diberikan perusahaan kepada seluruh *crew* kapal. Lalu petugas dari Teknika memberi tahu *Captain* untuk memanggil KKM (Kepala Kamar Mesin) untuk pemeriksaan kondisi mesin kapal.

Pemeriksaan melibatkan *Marine Inspector, surveyor* BKI dan didampingi oleh *owner surveyor* agar hasilnya dapat lebih transparan. Untuk keperluan pemeriksaan ini tetap diupayakan tercipta keseimbangan *supply* dan *demand* sehingga tidak mengganggu aktivitas transportasi laut. Pemeriksaan tersebut mencakup konstruksi, sistem permesinan, perpipaan, perlengkapan kapal, alat-alat

telekomunikasi, peralatan keselamatan, dan perlengkapan navigasi.

Kelengkapan dan berfungsinya alat-alat keselamatan sangat diperlukan untuk keselamatan dan keamanan pelayaran. Mengingat bahwa kecelakaan kapal banyak terjadi karena kurang berfungsinya alat-alat keselamatan dan kekurangan jumlah yang harus tersedia sesuai dengan kapasitas penumpang, maka pemeriksaan terhadap alat-alat keselamatan harus dilakukan dengan benar. Jumlah alat keselamatan harus tersedia minimal sama dengan jumlah penumpang dan awak kapal. Dari yang terjadi, menunjukkan bahwa pemeriksaan alat keselamatan masih harus ditingkatkan pelaksanaannya. Pemeriksaan jumlah penumpang di atas kapal juga berlangsung lebih cepat dari waktu yang seharusnya. Kelebihan muatan juga menjadi penyebab kecelakaan kapal. Oleh karena itu, petugas pemeriksa kapal harus benar-benar melakukan pengecekan apakah jumlah yang ada dalam *manifest* sesuai dengan jumlah penumpang yang ada di atas kapal. Dalam penyelenggaraan transportasi laut telah ditemukan bahwa aspek keselamatan pelayaran belum memadai, yang ditunjukkan dengan masih tingginya frekuensi kecelakaan kapal di wilayah perairan Indonesia.

Prosedur pemeriksaan kapal yang dilakukan oleh Syahbandar sebelum memberikan surat persetujuan berlayar, mencakup pemeriksaan administratif kelaiklautan kapal dan pemeriksaan fisik kapal. Berikut hasil survei pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik kapal:

Tabel 1. Hasil survei pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik kapal

No	Jenis Pemeriksaan	Rata - Rata Waktu Pemeriksaan (Menit)		
		Min	Maks	Rata - Rata
Pemeriksaan Administrasi Kapal				
1	Pemeriksaan Manifest Muatan	15	10	5
2	Pemeriksaan Manifest Barang Berbahaya	30	5	25
3	Pemeriksaan Rencana Muat	15	10	5
4	Pemeriksaan Perhitungan Stabilitas Kapal	20 - 30	10 - 20	10
5	Pemeriksaan Bukti Pembayaran Jasa Pelabuhan	20	5	15
6	Pemeriksaan Surat Kebangsaan Kapal	10	5	5
7	Pemeriksaan Surat Ukur	10	5	5
8	Pemeriksaan Sertifikat, meliputi Sertifikat Keselamatan, <i>Passenger Ship Safety Certificate</i> , <i>Cargo Ship Safety Construction Certificate</i> , <i>Cargo Ship Safety Radio Certificate</i> , <i>Min Safe Manning Certificate</i> , <i>Safety Management Certificate</i> , <i>International Ship Security Certificate (ISSC)</i> , <i>International Oil Pollution Prevention Certificate</i> , Sertifikat Klas Lambung, Sertifikat Klas Mesin	10 - 30	5	5
9	Pemeriksaan ABK dan Susunan Perwira	10 - 15	5 - 10	5
10	Pemeriksaan Buku Kesehatan	10	5	5
11	Pemeriksaan Muatan Dek	15	10	5
12	Pemeriksaan <i>Load Line</i>	10 - 15	5 - 10	5
13	Pemeriksaan Warta Kapal	10 - 15	5	5
Pemeriksaan Fisik Kapal				
Pemeriksaan Nautis, Teknis dan Radio				
14	Pemeriksaan Peralatan Navigasi	30	15	15
15	Pemeriksaan Peralatan Radio Komunikasi	15	15	0
16	Pemeriksaan Alat - Alat Keselamatan	15	20	5
17	Pemeriksaan Pintu - Pintu dan Bukaan	10 - 15	15 - 20	5
18	Pemeriksaan Permesinan dan Pelistrikan Kapal	15	15	0
19	Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran	60	30	30
Pemeriksaan Muatan dan Stabilitas				
20	Pemeriksaan Garis Muat	25	15	10
21	Pemeriksaan Batas Maksimum Stabilitas Kapal	15	10	5
22	Pemeriksaan Penempatan Muatan	15	5	10
23	Pemeriksaan <i>Lashing</i> Muatan	30	5	25
24	Pemeriksaan Pengawakan (Nakhoda, Jumlah Perwira dan Jumlah ABK)	15	5	10
25	Pemeriksaan Jumlah Penumpang Maksimum di atas Kapal	15	10	20
26	Pemeriksaan Penempatan Barang Berbahaya	50	20	30

Sumber : Data penelitian diolah penulis

Dari tabel 1 diperoleh bahwa pemeriksaan yang paling banyak memakan waktu adalah pada bagian pemeriksaan administrasi kapal adalah pemeriksaan manifest barang berbahaya karena rata-rata memakan waktu 25 menit, sedangkan untuk pemeriksaan fisik kapal, pemeriksaan nautis, teknis dan radio yang paling banyak memakan waktu adalah pemeriksaan alat pemadam kebakaran karena rata-rata memakan waktu 30 menit. Untuk pemeriksaan muatan dan stabilitas kapal yang paling memakan waktu adalah pemeriksaan penempatan barang berbahaya karena rata-rata memakan waktu sebesar 30 menit.

Prosedur pemeriksaan kapal yang dilakukan oleh Syahbandar sebelum

memberikan surat persetujuan berlayar, mencakup pemeriksaan administratif kelaiklautan kapal dan pemeriksaan fisik kapal. Pemeriksaan Administratif Kelaiklautan Kapal berupa surat dokumen kapal terdiri dari:

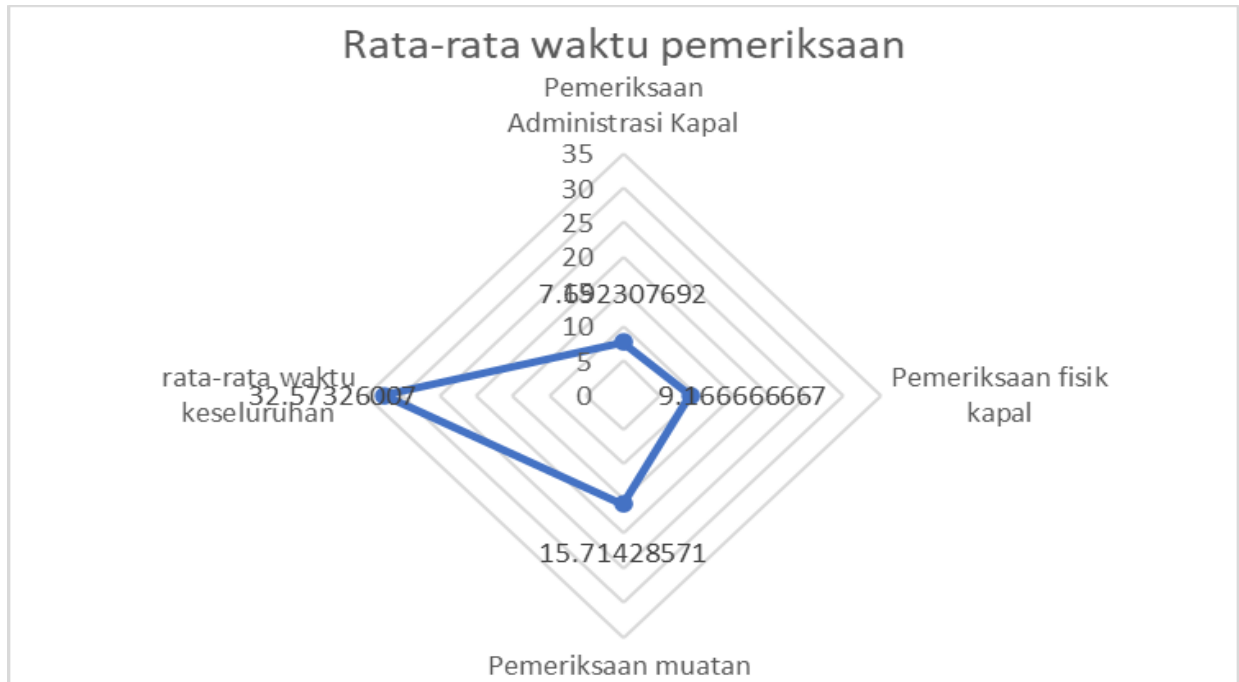
1. Dokumen tentang muatan, meliputi *manifest* muatan, *manifest* barang berbahaya, rencana muat, perhitungan stabilitas kapal, berita acara *lashing* muatan berat dan kendaraan dan dispensasi penumpang;
2. Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, kenavigasian dan perkapalan;
3. *Clearance* dari instansi terkait, seperti bea cukai, imigrasi dan karantina hewan dan tumbuhan;

4. Dokumen kapal yang meliputi Surat Kebangsaan Kapal (*Port Registry*), surat ukur, sertifikat klas lambung, sertifikat klas mesin, *load line*;
 5. Sertifikat keselamatan yang meliputi *Passenger Ship Safety Certificate*, *Cargo Ship Safety Construction Certificate* (Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang), *Cargo Ship Safety Radio Certificate*, *Min Safe Manning Certificat*, *Safety Management Certificate*, *Document of Compliance (DOC)*, *International Ship Security Certificate (ISSC)*;
 6. Dokumen tentang *crew* yang meliputi susunan perwira, daftar ABK dan buku kesehatan;
 7. Sertifikat pencegahan dan pencemaran lingkungan maritim meliputi *International Oil Pollution Prevention Certificate* dan Sertifikat Pengangkutan Minyak Bumi/Muatan berbahaya;
 8. Dokumen lain seperti *last port clearance*, warta kapal, ijin trayek, pemberitahuan kedatangan dan keberangkatan kapal.
- Pemeriksaan fisik kapal yang harus dilakukan oleh Syahbandar sebelum mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi:

1. Pemeriksaan Nautis, Teknis dan Radio yang terdiri dari: Peralatan Navigasi, Peralatan Radio Komunikasi, Alat-alat keselamatan, Alat pemadam kebakaran, Pintu-pintu dan bukapukaan, Permesinan dan perlistrikan kapal, *Oil Water Separator (OWS)*, *Oil Discharge Monitoring (ODM)*
2. Pemeriksaan Muatan dan Stabilitas yaitu Batas Maksimum Garis Muat, Batas Maksimum Stabilitas Kapal, Penempatan Muatan, Lashing Muatan
3. Pemeriksaan Pengawakan yaitu: Nakhoda, Jumlah Perwira, Jumlah ABK, Buku Kesehatan

Sebagaimana diketahui, seluruh aspek keselamatan kapal yang berlayar Nasional dan Internasional meliputi antara lain, konstruksi kapal, permesinan dan kelistrikan kapal, peralatan radio, perlengkapan keselamatan, pengawakan, dan keamanan, telah diatur dalam Konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS), Pengaturan Konvensi SOLAS ini harus dipenuhi oleh semua kapal yang berasal dari negara anggota IMO.

Dari hasil survei pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik dapat dibuat grafik rata-rata waktu pemeriksaan sebagai berikut.



Gambar 1. Grafik rata-rata waktu pemeriksaan

Dari gambar 1 diperoleh bahwa rata-rata waktu pemeriksaan Administrasi Kapal sebesar 7.692307692 menit, ini merupakan waktu tercepat dari pemeriksaan lainnya. sedangkan rata-rata waktu Pemeriksaan fisik kapal sebesar 9.166666667 menit, ini merupakan rata-rata yang diperoleh selama melakukan penelitian. Selanjutnya rata-rata yang paling lama adalah terkait dengan Pemeriksaan muatan dan stabilitas yaitu 15.71428571 menit. Sedangkan rata-rata waktu keseluruhan pemeriksaan adalah 32.57 menit.

SIMPULAN

Peranan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo dalam Rangka Penanganan Keselamatan Kapal di Pelabuhan Probolinggo Jawa Timur memiliki Peranan yang sangat penting guna kelancaran operasional kapal dan untuk mewujudkan *Zero Accident*. Dalam penanganan Keselamatan Kapal tersebut diperlukan SDM yang memiliki kualifikasi dan tingkat pendidikan MI (*Marine Inspector*) minimal ANT/ATT III dengan sertifikasi *Marine Inspector* yang telah

dikukuhkan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. *Marine inspector* mempunyai peran dan tugas menyiapkan bahas perumusan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi, sertifikasi, dan pelaporan di bidang rancang bangun, pengukuran, konstruksi dan stabilitas kapal, nautis, teknis, dan radio serta perlengkapan dan peralatan keselamatan kapal juga pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal bagi kapal berbendera kebangsaan indonesia yang berlayar di perairan Indonesia maupun Internasional untuk semua jenis kapal dan semua ukuran.. Dalam tugas - tugas pemeriksaan dan pengukuran kapal dilaksanakan di seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal melaksanakan tugas pemeriksaan di Pelabuhan Probolinggo. Hasil survei pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik diperoleh bahwa rata-rata memerlukan waktu 32.57 menit.

DAFTAR PUSTAKA

Anggito, A., & Setiawan, J. 2018. *Metodologi*

- Penelitian Kualitatif*. Cv Jejak (Jejak Publisher).
- Audi, A., Setiyantara, Y., Astriawati, N., & Sujanjar, S. 2021. Evaluasi Pelaksanaan Inert Gas System (Igs) Pada Kapal Tanker (Studi Kasus Di Kapal Mt. Winson No. 5 Milik Perusahaan Winson Oil Singapore). *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 21(2), 126–140.
- Barus, V. I. R. Br, Prananingtyas, P., & Malikhautun, S. 2017. Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Diponegoro Law Journal*.
- Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. 2022. Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik Pt. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96.
- Fernando, A., Kusuma, A. C., Sujanjar, S., & Astriawati, N. 2022. Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt. Patra Tanker 2. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(1), 67–75.
- Hartanto, B., Astriawati, N., Wibowo, W., & Sisdiyanto, D. 2021. Pengenalan Teknologi Navigasi Bidang Maritim Melalui Virtual Outing Untuk Anak-Anak Jogjakarta Montessori School. *Selaparang Jurnal Pengabdian Masyarakat Berkemajuan*, 5(1), 963–967.
- Indonesia, P. R. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Jakarta: Kementerian Perhubungan*.
- Mardalis. 2010. *Metode Penelitian*. Bumi Aksara.
- Maulisyah, R. M. 2021. *Sistem Informasi Manajemen Pengarsipan Berbasis Website Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas Ii Palembang*. Akademi Manajemen Informatika Dan Komputer Mdp.
- Morrison, M. A. 2012. *Metode Penelitian Survei*. Kencana.
- Permenhub No. 36 Tahun 2012. *Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan*.
- Nurul, F. S. 2020. *Upaya Pengoptimalan Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Di Ksop Kelas I Banten*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Ompusunggu, M. 2020. *Pertanggungjawaban Pidana Pejabat Dinas Perhubungan Yang Mengoperasikan Kapal Dan Pelabuhan Yang Tidak Sesuai Menurut Uu No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Organization, W. H. 2011. *Buku Panduan Untuk Pemeriksaan Kapal Dan Penerbitan Sertifikat Sanitasi Kapal: Handbook For Inspection Of Ship And Issuance Of Ship Sanitation Certificates*. World Health Organization.
- Rahardjo, M. 2011. *Metode Pengumpulan Data Penelitian Kualitatif*.
- Reza, M. F. 2021. Proses Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal Di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (Ksop) Kelas I Tanjung Emas Semarang. *Karya Tulis*.
- Saribanon, E., & Sakti, R. F. J. 2016. Kinerja Pelayanan Pemeriksaan Kapal Berbendera Indonesia Oleh Marine Inspector. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 3(1), 85–94.