

**KELAILAUTAN KAPAL SEBAGAI SYARAT
PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
DI KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS III TANJUNG SANTAN**



**Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I**

**AGUSTIYANI
NIS. 25.01.101.001
AHLI NAUTIKA TINGKAT I**

**PROGRAM PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : KELAUKLAUTAN KAPAL SEBAGAI
PERSYARATAN PENERBITAN SURAT
PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR
UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS III TANJUNG SANTAN

Nama Pasis : AGUSTIYANI

NIS : 25.01.101.001

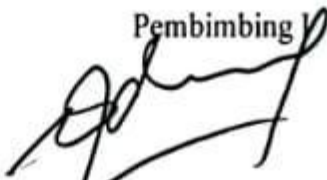
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat 1

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 02 Mei 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

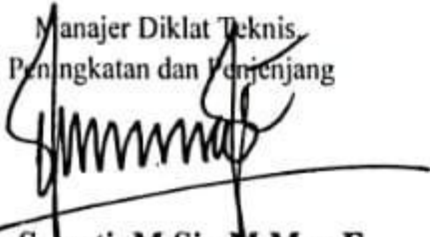

Capt. H. Makmur, M.Pd., M.Mar
NIP. 19611124 198203 1 008

Pembimbing II


Capt. Andi Basri, S.Si. T
NIP . 19750207 199808 1 001

Mengetahui:

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjenjang


Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E
NIP. 19680508 200212 1 002

**KELAIKLAUTAN KAPAL SEBAGAI PERSYARATAN
PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
DI KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS III TANJUNG SANTAN**

Disusun dan Diajukan oleh:

**AGUSTIYANI
NIS. 25.01.101.001
Ahli Nautika Tingkat I**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Pada tanggal 02 Mei 2025

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. H. Makmur M.Pd., M.Mar
NIP. 19611124 19203 1 008



Capt. Andi Basri, S.Si. T
NIP . 19750207 199808 1 001

Mengetahui :

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Faizal Saransi, M.T., M.Mar
NIP. 19750329 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AGUSTIYANI
Nomor Induk Siswa : 25.01.101.001
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

KELAIKLAUTAN KAPAL SEBAGAI PERSYARATAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III TANJUNG SANTAN merupakan karya asli, seluruh ide yang ada di dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Poleteknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 02 Mei 2025



AGUSTIYANI
NIS.25.01.101.001

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah, puji dan syukur senantiasa kita panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga kita semua masih diberikan kesehatan untuk beraktifitas seperti biasanya termasuk diri saya sendiri, sehingga saya dapat merampungkan penulisan dan penyusunan Karya Ilmiah Terapan yang berjudul, "Kelailautan Kapal Sebagai Syarat Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan" sebagai salah satu syarat tugas akhir bagi Perwira Siswa pada jenjang Diklat Peningkatan Tingkat I (DP I), Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Sholawat serta salam juga terhaturkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW. Rahmat bagi semesta alam.

Saya menyadari bahwa ini tidak mungkin terwujud sebagaimana yang diharapkan, tanpa adanya bimbingan dan bantuan serta dengan tersedianya fasilitas-fasilitas yang diberikan beberapa pihak. Oleh karena itu penulis ingin menggunakan kesempatan ini untuk menyampaikan rasa terima kasih dan rasa hormat saya kepada :

1. Bapak Capt. Rudi Susanto, M.Pd. sebagai Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar. selaku Pudir I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar. selaku Pudir II Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

4. Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar. selaku Pudir III Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
5. Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E. selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
6. Capt. H. Makmur, M.Pd., M.Mar. selaku Pembimbing I Penulisan Karya Ilmiah Terapan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Capt. Andi Basri, S Si. T selaku Pembimbing II Penulisan Karya Ilmiah Terapan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
8. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti program Diklat Peningkatan Tingkat I (DP I) di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
9. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan beserta stafnya yang telah berkenan memberi kesempatan dan membantu penulis selama melakukan penelitian;
10. Suamiku tercinta yang tanpa henti mendorong dan memberikan semangat, serta anak-anakku tersayang yang selalu menjadi sumber inspirasi dalam berusaha menyelesaikan penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.
11. Kedua orang tua saya Alm. Ayahanda dan Alm. Ibunda yang telah mencurahkan rasa cinta tanpa batas serta doa-doa mereka yang mampu mencakar langit demi kesuksesan anaknya. Ayah, Ibu, sebentar lagi anakmu mencapai puncak pendidikan tertinggi di dunia pelayaran dengan menyandang gelar Master Marine.

Semoga Allah SWT senantiasa membalas segala kebaikan yang telah kita perbuat dengan penuh rahmat dan hidayah-Nya. Akhir kata, semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua terutama dalam pengembangan dunia maritim di Indonesia. Penulis menyadari bahwa Karya Ilmiah Terapan ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca yang budiman.

Makassar, 02 Mei 2025



AGUSTIYANI

NIS.25.01.101.001

ABSTRAK

Agustiyan, 2025. "KELAIKLAUTAN KAPAL SEBAGAI SYARAT PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III TANJUNG SANTAN". Dibimbing oleh Capt. H. Makmur, M.Pd., M.Mar dan Capt. Andi Basri, S Si. T

Moda pelayaran merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Pentingnya moda 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 moda pelayaran 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.

Dalam upaya meningkatkan peran dan tanggung jawab yang sangat penting dalam pelaksanaan operasionalnya, kapal sering mengalami hambatan berupa kecelakaan transportasi. Kecelakaan ini mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai salah satu Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam hal ini adalah Syahbandar Tanjung Santan mempunyai kewajiban melaksanakan tugas dan fungsi untuk memastikan keselamatan, keamanan berlayar serta mencegah terjadinya kecelakaan atau pelanggaran hukum di laut.

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar yang di dikeluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh Surat Persetujuan Berlayar, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan yaitu syarat kelaiklautan kapal. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Kata Kunci : Sertifikat Kapal, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan, Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

ABSTRACT

Agustiyani, 2025. "SHIP SEAWORTHINESS AS A REQUIREMENT FOR ISSUING A PORT CLEARANCE AT TANJUNG SANTAN PORT AUTHORITY".

Guided by Capt. H. Makmur, M.Pd., M.Mar and Capt. Andi Basri, S Si. T

Shipping mode is a means to smooth the wheels of the economy, strengthen the unity and integrity of the nation. The importance of this mode of transportation is reflected in its implementation which affects all aspects of the life of the nation and state and the increasing need for transportation services for the mobility of people and goods within the country and to and from abroad. In addition, shipping mode also plays a role as a supporter, driver and driver for the growth of regions that have large natural resource potential but have not yet developed in efforts to increase and equalize development and its results.

In an effort to improve the role and responsibility that is very important in the implementation of its operations, it often experiences obstacles in the form of transportation accidents. These accidents result in material losses and fatalities. The Port Organizer Unit Office as one of the Technical Implementation Units within the Directorate General of Sea Transportation in this case the Tanjung Santan Harbor Master has the obligation to carry out duties and functions to ensure safety, security of sailing and prevent accidents or violations of the law at sea.

In accordance with Article 219 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, it is stipulated that "Every ship that sails must have a Port Clearance issued by the Harbor Master, to carry out sailing activities every sea transportation (ship) requires a Port Clearance issued by the Harbor Master in order to sail or anchor. In order to obtain Port Clearance, the ship that will sail must meet the requirements, namely the requirements for the ship's seaworthiness. The Port Clearance is a State document issued by the Harbor Master to every ship that will sail leaving the port after the ship meets the requirements for the ship's seaworthiness and other obligations..

Keywords : *Ship Certificate, Tanjung Santan Port Authority, Port Clearance.*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batsan Masalah	5
D. Tujuan Penulisan	5
E. Manfaat Penulisan	6
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kelaiklautan	7
B. Kapal	11
C. Surat Persetujuan Berlayar	13
D. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan	15
 BAB III PEMBAHASAN	
A. Prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar	20
B. Hambatan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar	25
 BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	31
B. Saran	31
 DAFTAR PUSTAKA	33

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang - undang. Dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, untuk mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan memperkuat kedaulatan negara.

Moda pelayaran merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Pentingnya moda 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 moda pelayaran 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.

Transportasi laut merupakan alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut atau memindahkan barang, kendaraan dan penumpang

dengan menggunakan kapal. Hal tersebut tidak terlepas dari kewajiban dan tanggungjawab suatu Negara untuk melaksanakan fungsi pemerintahan dilaut, yang salah satu implementasinya adalah melakukan penegakan hukum dilaut (*Law Enforcement at Sea*) untuk menciptakan keselamatan dan keamanan dilaut.

Dalam upaya meningkatkan peran dan tanggung jawab yang sangat penting dalam pelaksanaan operasionalnya sering mengalami hambatan berupa kecelakaan transportasi. Kecelakaan ini mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata. Di samping itu perlu juga dilakukan pencarian fakta (investigasi) yang berguna mencegah kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.

Salah satu upaya yang telah dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran adalah dengan Penegakan hukum dilaut, hal ini sangat penting karena merupakan upaya penegakan Undang - Undang dan Peraturan-Peraturan yang menjadi instrumen pengaturan wilayah perairan kedaulatan negara, penggunaan laut sebagai sarana perhubungan dan komunikasi serta mengatur tata tertib pemanfaatan sumber daya dilaut, lingkungan hidup dan ekosistemnya.

Sesuai dengan Pasal 219 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar yang di keluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat

memperoleh Surat Persetujuan Berlayar, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan yaitu syarat kelaiklautan kapal.

Dalam upaya penegakan hukum dilaut yang dilaksanakan melalui suatu Operasi Patroli Keamanan dan Keselamatan laut, ada beberapa catatan dari hasil patroli keamanan dan keselamatan laut, yaitu kasus kapal yang memiliki Surat Persetujuan Berlayar, namun ketika diperiksa ditengah laut ternyata tidak laiklaut. Kapal dianggap tidak laiklaut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan peraturan tentang keselamatan kapal (sertifikat kapal ada yang mati, alat keselamatan kurang memadai, tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, muatan berlebih atau over draft, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan, sijil awak kapal tidak sesuai, buku pelaut mati dan adanya penumpang gelap).

Dalam usaha untuk mewujudkan keadaan tersebut, tentunya pemerintah mempunyai peran penting untuk menunjang kelancaran pelayaran. Melalui instansi pemerintah yaitu Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan yang merupakan salah Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

.Pemerintah secara tidak langsung menangani kegiatan pelayaran di Indonesia. Hal ini selaras dengan bunyi Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 5 ayat (1) mengatakan bahwa pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Salah satu pembinaan yang dilakukan pemerintah berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ayat (2) adalah fungsi pengaturan yakni meliputi penetapan kebijakan umum dan

teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kinerja, perencanaan dan prosedur termasuk persyaratan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Selanjutnya pada ketentuan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 219 (1) menyatakan: Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar. (4) Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai salah satu Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam hal ini adalah Syahbandar Tanjung Santan mempunyai kewajiban melaksanakan tugas dan fungsi untuk memastikan keselamatan, keamanan berlayar serta mencegah terjadinya kecelakaan atau pelanggaran hukum di laut.

Pemahaman dari persyaratan Keselamatan dan Keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. Dari uraian dan permasalahan yang ada diatas maka penulis memilih judul “Kelaiklautan Kapal Sebagai Syarat Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan”.

B. Rumusan Masalah

Mengingat pentingnya Surat Persetujuan Berlayar bagi sebuah kapal yang akan berlayar guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran maka penulis tertarik untuk memilih permasalahan pokok yaitu bagaimana prosedur pengawasan Syahbandar dalam memastikan terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal ketika akan meninggalkan pelabuhan Tanjung Santan serta hambatan-hambatan apa saja yang ditemui dalam Pelaksanaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Tanjung Santan.

C. Batasan Masalah

Bertolak dari rumusan masalah di atas maka pada penelitian ini penulis membatasi diri pada masalah yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran. Karena keterbatasan waktu dan sarana penunjang lainnya juga mengingat bahwa permasalahan sangat luas dan kompleks, maka penulis bisa menyajikan permasalahan tentang bagaimana agar kapal laiklaut, prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan penjelasan syarat kapal laiklaut.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan.

2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang ditemui dalam pelaksanaan penerbitan surat persetujuan berlayar pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan.

E. Manfaat Penelitian

Sedangkan manfaat penelitian ini ialah :

1. Penelitian ini berguna sebagai masukan dan menambah pengetahuan tentang Kelaiklautan Kapal Sebagai Syarat Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan.
2. Penulis dapat berpartisipasi dalam meningkatkan pemahaman mengenai Kelaiklautan Kapal Sebagai Syarat Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
3. Sebagai sumber referensi dalam penyusunan penelitian bagi penulis berikutnya

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kelaiklautan

Dalam Pasal 1 ayat 33 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan, kelaiklautan 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 dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kelaiklautan kapal merupakan hal yang sangat penting dalam rangka pemenuhan pelayanan yang handal dan aman selama suatu kapal melakukan pelayaran baik itu nasional maupun internasional. Kapal yang beroperasi di daerah pelayaran sebagaimana wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya serta kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh syahbandar.

International Safety Management Code (ISM Code) atau kata lainnya kode atau aturan tentang manajemen keselamatan merupakan panduan suatu kapal atau perusahaan pelayaran dalam menjalankan fungsi kelaiklautan dan keselamatan kapalnya. Semua unsur yang ada pada kelaiklautan kapal tidak terlepas dari fungsi *ISM Code*. Kaitan antara *ISM*

Code dengan kelaiklautan adalah apabila *ISM* di suatu kapal berjalan dengan baik, otomatis kapal tersebut laiklaut. *ISM* suatu kapal harus di audit untuk mengetahui apakah berjalan sesuai dengan ketentuannya.

Nama panduan untuk di kapal adalah Safety Management Certificate (*SMC*). *SMC* merupakan sistem terorganisir yang direncanakan dan dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran untuk memastikan keselamatan kapal dan lingkungan laut. *SMC* juga berarti aspek penting dari kode manajemen keselamatan Internasional (*ISM*) dan merinci semua kebijakan, praktek serta prosedur penting yang harus diikuti untuk memastikan fungsi kapal yang aman di laut.

Dasar hukum Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal adalah :

1. Aturan Internasional

- a. Konvensi Safety of Life at Sea 1974 (*SOLAS 1974*) dan amandemennya;
- b. Konvensi *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW 1978)* dan amandemennya;
- c. Konvensi *International Labour Organization (ILO)*;
- d. Konvensi *Transcranial Magnetic Stimulation 1969 (TMS 1969)*;
- e. Konvensi *Load Line 1966*
- f. *Maritime Pollution 73 / 38 (MARPOL 73 / 78)*.

2. Aturan Nasional

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan;
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Peraturan kelaiklautan kapal pada aspek status hukum kapal ialah berdasarkan pada jenis – jenis surat tanda kebangsaan kapal Indonesia antara lain :

1. Surat Laut : ukuran kapal $\geq$ GT 175;
2. Pas besar : GT 175 > ukuran kapal $\geq$ GT 7;
3. Pas Kecil : ukuran kapal < GT 7;

Sertifikat dan surat kapal yang berkenaan dengan kelaiklautan kapal ialah :

1. Aspek keselamatan :
 - a. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang;
 - b. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang;
 - c. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang;
 - d. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang;
 - e. Sertifikat Pengawakan Minimum.
 - f. Sertifikat Garis Muat.
2. Aspek pencegahan pencemaran dari kapal :
 - a. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak
(*Annex I Marpol 73/78*) (*International Oil Pollution Prevention Certificate*);
 - b. Sertifikat Nasional Pencegahan pencemaran Oleh Minyak Dari Kapal (SNPP);
 - c. *Statement of Compliance (CAS)*;
 - d. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Bahan Cair Beracun (*Annex II*) (*International Pollution Prevention Certificate for The Carriage Noxious Liquid Substances in Bulk*);

- e. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Barang-Barang Dalam Kemasan (*Annex III*) (*International Pollution Prevention by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form*);
 - f. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Kotoran (*Annex IV*) (*International Sewage Pollution Prevention certificate*);
 - g. Pengesahan *Garbage Management Plan* (*Annex V*);
 - h. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Udara (*Annex VI*) (*International Air Pollution Prevention Certificate*);
 - i. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Udara (*Annex VI*) (*International Air Pollution Prevention Certificate*).
3. Aspek Manajemen Keselamatan dan Keamanan Kapal :
- a. *Document Of Compliance (DOC)* untuk Perusahaan;
 - b. *Safety Management Certificate (SMC)* untuk Kapal;
 - c. *International Ship Security Certificate (ISSC)*.

Kapal akan dinyatakan *seaworthy* atau laik-laut apabila mempunyai kemampuan untuk menanggulangi atau mengatasi semua bahaya yang kemungkinan dialami sewaktu berlayar dengan tingkat keamanan yang memadai. Kapal tidak cukup hanya memiliki badan (*hull*) yang kuat namun juga harus dijalankan oleh Nakhoda dan awak kapal yang kompeten dan cukup jumlahnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Selain itu juga harus dibekali dengan bahan bakar, makanan, serta keperluan yang lain, cukup untuk mencapai pelabuhan tujuan. Semua

perlengkapannya (termasuk mesin – mesin dan peralatan lainnya untuk penyelamatan di laut serta penanggulangan kebakaran, dll) harus dalam kondisi berfungsi atau bekerja dengan baik dan apabila kapal membawa muatan dia harus laik-muat yang dibawa harus sesuai dengan fungsi dari kapal itu sendiri, tidak melebihi garis batas muat dan memiliki keseimbangan (*stability*) yang baik.

B. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah. Menurut pasal 309 ayat (1) KUHd, kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda – benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung atau mengapung dan bergerak di air.

Jenis-jenis kapal berikut adalah sesuai dengan yang disebutkan dalam *SOLAS 1974 (Safety of Life at Sea 1974)* dan dalam Peraturan Ordonansi Kapal-Kapal 1935, sebagai berikut :

1. Kapal motor adalah kapal yang dilengkapi dengan motor sebagai penggerak utama. Kapal ini biasanya disebut Kapal Motor (KM);
2. Kapal uap adalah kapal yang dilengkapi dengan mesin uap sebagai alat penggerak utamanya. Kapal ini biasanya disebut sebagai Kapal Api (KA);
3. Kapal nelayan adalah kapal yang dilengkapi dengan layar-layar sebagai penggerak utamanya;
4. Kapal nelayan laut adalah kapal yang hanya digunakan untuk menangkap ikan di laut, ikan paus, anjing laut, beruang laut atau sumber-sumber hayati laut lainnya, kecuali jika kapal tersebut berukuran 100 meter kubik isi kotor atau lebih dan diperlengkapi dengan mesin penggerak (pasal 1 ayat 2 Besluit Surat Laut dan Pas Kapal – 1934), maka kapal tersebut bukan kapal nelayan laut;
5. Kapal penangkap ikan adalah kapal yang digunakan untuk menangkap ikan seperti, ikan paus, anjing laut, singa laut atau sumber hayati lain di laut;
6. Kapal tongkang adalah kapal yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, sehingga harus ditarik atau ditunda oleh kapal lain ;
7. Kapal tunda adalah kapal yang khusus digunakan untuk menunda atau menarik kapal lain (yaitu kapal tongkang);
8. Kapal penumpang adalah kapal yang dapat mengangkut lebih dari 12 orang;
9. Kapal barang adalah kapal yang bukan kapal penumpang, digunakan terutama untuk mengangkut barang;

10. Kapal tangki adalah kapal barang yang khusus dibangun untuk mengangkut muatan cair secara curah, yang mempunyai sifat mudah menyala;
11. Kapal nuklir adalah kapal yang dilengkapi dengan instalasi reaktor nuklir;
12. Kapal pedalaman/perairan darat adalah kapal yang digunakan untuk melayari sungai, terusan, danau dan perairan darat lainnya;
13. Kapal perang adalah kapal yang hanya digunakan untuk perang, termasuk kapal-kapal yang digunakan untuk mengangkut tentara atau perlengkapan perang;
14. Kapal layar dengan tenaga bantu adalah kapal layar yang dilengkapi dengan motor bantu yang dalam keadaan tertentu saja digunakan sebagai pengganti layar, dan bukan kapal yang ditunda atau tongkang
15. Kapal keruk adalah kapal yang berdasarkan bangunannya dan tata susunannya hanya diperuntukkan bagi pelaksanaan atau digunakan untuk pekerjaan bangunan air.

C. Surat Persetujuan Berlayar

Surat Persetujuan Berlayar merupakan dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan

untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu :

1. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar; dan
2. Surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.

Sesuai dengan ketentuan pada Ayat (5) Pasal 209 di atas, syahbandar mempunyai hak dan kewenangan dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran yang menangani kapal tersebut ataupun pemilik kapal tersebut melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Surat Persetujuan Berlayar bagi kapal menandakan bahwa kapal tersebut telah menyelesaikan kewajibannya dan telah dapat diberikan izin berlayar ke pelabuhan tujuan. Jenis kapal yang harus/diwajibkan untuk memiliki surat persetujuan berlayar adalah kapal tanker, kapal cargo, kapal penumpang, kapal ikan, kapal kontainer dan yang lainnya.

D. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan

Syahbandar adalah pejabat pemerintah 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 koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan. Pengawasan pelayanan kesyahbandaran ditingkatkan melalui pengetahuan pengawasan dan pemeriksaan pada saat kedatangan kapal (*In Clearance*) dan sebelum keberangkatan kapal (*Out Clearance*) baik dari segi dokumen maupun fisik kapal dan awak kapalnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, termasuk pengamatan kondisi nautis, teknis dan radio kapal selama kapal berada di pelabuhan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2023, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta sertifikasi kelaiklautan kapal.

Sedangkan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Tanjung Santan ialah :

1. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan;

2. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran;
3. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan;
4. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan;
5. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan;
6. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan;
7. Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
8. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
9. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
10. Pelaksanaan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan kapal
11. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Pasal 207 Undang – Undang Pelayaran menyebutkan :

- (1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengamanan, pengawasan dan penegak hukum dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan dan perlindungan maritim;
- (2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) dipelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- (3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Pasal 208: (1) dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas :

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur – pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
4. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan dibawah air;
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
6. Mengawasi pemanduan;
7. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta bahan berbahaya dan beracun;
8. Mengawasi pengisian bahan bakar;
9. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
10. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
11. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
12. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
14. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Dalam melaksanakan penegakan hukum dibidang keselamatan dan kermanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan terdiri atas :

1. Petugas Tata Usaha;
2. Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa;
3. Petugas Fasilitas Pelabuhan dan Ketertiban; dan
4. Petugas Kesyahbandaran.

Petugas Tata Usaha mempunyai tugas melakukan melakukan kegiatan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa mempunyai tugas melakukan kegiatan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran, penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan.

Petugas Fasilitas Pelabuhan dan Ketertiban mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan

(DLKp) pelabuhan, penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan, penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.

Petugas Kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan melakukan penyiapan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.