

**ANALISIS PELAKSANAAN SERTIFIKASI KAPAL BARU  
MILIK PT. J&Y TRANSHIPMENT TARAKAN**



**FANUR RABBANI SYAH**

**NIT. 18.43.083**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**ANALISIS SERTIFIKASI KAPAL BARU MILIK PT. J&Y  
TRANSHIPMENT TARAkan**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi  
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh :

FANUR RABBANI SYAH  
NIT: 18.43.083

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS SERTIFIKASI KAPAL BARU MILIK PT. J&Y**  
**TRANSHIPMENT**

Disusun dan Diajukan Oleh

**FANUR RABBANI SYAH**  
NIT. 18.43.083

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 10 Juni 2022

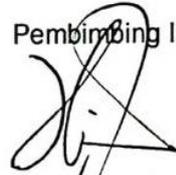
Menyetujui,

Pembimbing I



**Sitti Syamsiah, S.Sit., M.A.P**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19770322 200212 2 002

Pembimbing II



**Drs. Laode Hibay Umar, M.Si**

Mengetahui :

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I



**Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK



**Jumriani, S.E., M.Adm., SDA**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP.19731201 199803 2 008

## PRAKATA

Puji Syukur Kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi “**Analisis pelaksanaan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transhipment TARAKAN**”.

pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk penulis mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaannya setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno, M.M.,Tr, M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Jumriani, SE., M.Adm.SDA selaku ketua prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
4. Sitti Syamsiah, S.Si.T., M.A.P, selaku dosen pembimbing satu penulisan dan segala tuntunan selama penulisan skripsi ini.
5. Drs. Laode Hibay Umar, M.Si, selaku dosen pembimbing satu penulisan dan segala tuntunan selama penulisan skripsi ini.
6. Direktur PT. J&Y transhipment Pak Syahrul yang telah memberikan penulis kesempatan dalam melaksanakan praktek.
7. Terimakasih kepada senior saya yang berada di PT. J&Y transhipment yang telah mengajari penulis selama melaksanakan praktek.

8. Terimakasih juga untuk teman seperjuangan praktek penulis di PT. J&Y transshipment, Aris yang saling membantu dan saling support selama praktek.
9. Seluruh Taruna/I PIP Makassar Angkatan XXXIX, kelas KALK C yang selalu memberikan support selama Kuliah.
10. Terimakasih kepada Bapak Faruk Ayub dan Ibu Nurbiah Azis yang telah memberikan waktu, tenaga, serta pengorbanan sehingga penulis dapat menyelesaikan sampai ke tingkat ini.

Akhirnya penulis telah menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu berharap agar skripsi ini menjadi suatu karya ilmiah yang berguna bagi pembaca, khususnya taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. dengan segala kerendahan hati, segala kekurangan, kesalahan dan ketidaksempurnaan skripsi ini adalah tanggung jawab penulis.

Makassar, 10 Juni 2022



Fanur Rabbani Syah

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : FANUR RABBANI SYAH  
NIT : 18.43.083  
Program Studi : KALK

Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

### **ANALISIS SERTIFIKASI KAPAL BARU MILIK PT. J&Y TRANSHIPMENT TARAKAN**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang penulis nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang penulis susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka penulis bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 10 Juni 2022



FANUR RABBANI SYAH  
NIT : 18.43.083

## **ABSTRAK**

**FANUR RABBANI SYAH 2022**, Analisis Pelaksanaan Sertifikasi Kapal baru Di Tarakan Oleh PT. J&Y transhipment

Tujuan yang hendak dicapai dari hasil penelitian yang dilakukan penulis adalah untuk mengetahui bagaimana agen melaksanakan pengurusan serifikasi kapal baru milik PT. J&Y transhipment yang diterbitkan oleh Kesyahbandaran dan instansi-instansi terkait. Penelitian ini dilaksanakan di PT. J&Y transhipment, Tarakan, Kalimantan Utara, selama penulis melaksanakan praktek darat dari bulan Agustus 2020 sampai bulan Juli 2021. Sumber data adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara dengan pihak agen serta regulasi – regulasi yang berkaitan dengan judul Skripsi.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan sertifikasi mengalami keterlambatan laik laut dari waktu yang telah ditargetkan oleh perusahaan. Dari permasalahan tersebut maka dapat disimpulkan betapa besarnya peranan agen sebagai pelaksana di lapangan, sehingga agen harus dipersiapkan sebaik-baiknya sebelum melaksanakan proses sertifikasi agar pelaksanaan sertifikasi dapat berjalan dengan lancar dan kapal dapat beroperasi tepat waktu.

Kata kunci : Sertifikat Kapal, PT. J&Y transhipment

## **ABSTRACT**

**FANUR RABBANI SYAH 2022**, Analysis of the Implementation of New Ship Certification in Indonesia Tarakan By PT. J&Y transshipment

The goal to be achieved from the results of research conducted by the author is to find out how agent carry out the management of new ship certification belonging to PT. J&Y transshipment issued by the kesyahbandaran and related agencies. This research was conduted at PT. J&Y transshipment Tarakan, North Kalimantan, while the author is carrying out land practice from August 2020 to July 2021. The source of data is primary data directly from the research Site by means of observation, interviews with agent and regulations Relating to the title of the thesis.

The results obtained from this study indicate that the implementation of the certification experience delays the sea faring from the time that has been targeted by the company. From these problems, it can be concluded how big the role of agents as implementers in the field is, so that agents must be prepared as well as possible before carrying out the certification process so that the implementation of certification can run smoothly, and the ship can operate on time.

Keywords: Ship Certificate, PT. J&Y transshipment

## DAFTAR ISI

|   | Halaman |
|---|---------|
| HALAMAN JUDUL                                     | i       |
| HALAMAN PENGAJUAN                                 | ii      |
| HALAMAN PENGESAHAN                                | iii     |
| PRAKATA   | iv      |
| PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI                       | vi      |
| ABSTRAK   | vii     |
| ABSTRACT  | viii    |
| DAFTAR ISI  | ix      |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                          |         |
| A. Latar Belakang                                 | 1       |
| B. Rumusan Masalah                                | 4       |
| C. Tujuan Penelitian                              | 4       |
| D. Manfaat Penelitian                             | 4       |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>                    |         |
| A. Pengertian Pelaksanaan                         | 5       |
| B. Kapal  | 6       |
| C. Proses Pendaftaran Kapal                       | 9       |
| D. Kelaiklautan Kapal                             | 11      |
| E. Sertifikasi Kapal                              | 12      |
| F. Agen Perusahaan Pelayaran                      | 16      |
| G. Kerangka Pikir                                 | 17      |
| H. Hipotesis                                      | 18      |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>                  |         |
| A. Jenis, Desain Penelitian                       | 19      |
| B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Foku | 19      |
| C. Populasi Dan Sampel Penelitian                 | 20      |

|   |    |
|---|----|
| D. Teknik Penulisan Data Dan Instrumentasi Penelitian | 20 |
| E. Teknik Analisis Data                               | 21 |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>         |    |
| A. Gambaran Umum                                      | 22 |
| B. Pelaksanaan Sertifikasi                            | 27 |
| C. Analisis Hasil Penelitian                          | 39 |
| <b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>                       |    |
| A. Simpulan   | 43 |
| B. Saran  | 43 |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>                                 |    |

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Angkutan laut mempunyai tugas penting dan pokok untuk memperkokoh pengenalan akan pemahaman nusantara, memperkokoh keserbagunaan masyarakat dan menata hubungan antar negara dengan tujuan akhir untuk mencapai tujuan umum berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Mempersepsikan pekerjaan transportasi, pengiriman sebagai salah satu metode transportasi harus dikoordinasikan dalam kerangka transportasi umum yang terkoordinasi dan memiliki pilihan untuk memahami pengaturan manfaat transportasi yang diimbangi dengan tingkat kebutuhan dan aksesibilitas yang dilindungi, aman, penyelenggaraan transportasi yang cepat, lancar, sistematis, efisien, menguntungkan, dan mahir.

keselamatan pelayaran, penjagaan jiwa dan kesehatan di kapal serta penjagaan harta benda di laut diatur dalam beberapa konvensi internasional dan undang-undang negara dimana syarat pertama yang harus dipenuhi adalah bahwa kapal harus laik laut (*seaworthy*). Artinya kapal aman melakukan pelayaran maupun kegiatan bongkar muat.

Pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal dilaksanakan secara terus-menerus oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah unit pelaksana khusus di wilayah Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dimana Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh seorang kepala dimana di Negara Indonesia Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan dalam lima kelas (PM 36 tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan).

Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan mempunyai kewajiban untuk mengawasi, dan menegakkan peraturan di bidang kesejahteraan dan keamanan pengiriman, merencanakan pelaksanaan pemerintahan di pelabuhan serta mengarahkan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pelabuhan di pelabuhan yang secara ekonomi diawasi oleh Syahbandar. dan Otoritas Pelabuhan sebagai organisasi pemerintah sejak kapal itu direncanakan. bangun (pengesahan gambar), dalam pembangunan di atas galangan, diuji coba (*sea trial*), selama dikapal dalam pengoperasian dan sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.

Dalam pengawasan pembangunan kapal, selain pengawasan yang menyangkut konstruksi kapal, maka pengawasan nautis teknis, radio dan marpol (*Marine Pollution*) juga dilaksanakan dengan cara melakukan pengecekan dan penelitian yang menyangkut badan kapal terutama bagian-bagian di bawah garis air, pemasangan dan penempatan alat penolong dan alat – alat keselamatan kapal, peralatan navigasi kapal dan alat – alat bantu navigasi, penempatan perangkat radio dan elektronika kapal, serta perlengkapannya, permesinan dan kamar mesin serta fasilitas keamanan dan perlengkapannya, peralatan pencegahan pencemaran dan lain – lain yang berhubungan dengan itu. Hasil pemeriksaan pertama lengkap adalah untuk pengolahan proses sertifikasi bagi kapal yang bersangkutan sebelum kapal mulai beroperasi. Untuk dapat dinyatakan kapal laik laut dan kapal dapat beroperasi, kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat kapal.

Menurut Undang–Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, sertifikat kapal merupakan suatu pernyataan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal, dimana semua kapal harus melalui pemeriksaan dan pengujian yang mencakup penilaian struktur, pengembangan perangkat keras dan semua peralatan siap di atas kapal. Sertifikat–sertifikat kapal ini memiliki masa berlaku yang bertujuan untuk dilakukannya kembali pemeriksaan untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat-alat keselamatan itu tetap baik. Karena itu setiap kapal yang telah

memilik sertifikat wajib dijaga dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Pemeriksaan dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini adalah petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang telah memiliki kualifikasi dan keahlian, selain itu juga sertifikat diperoleh dari hasil pemeriksaan klasifikasi, namun dalam penulisan skripsi ini penulis membatasi permasalahan dalam hal pelaksanaan sertifikasi yang diterbitkan oleh pemerintah selama di lapangan oleh agen yaitu di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Proses inilah yang dilaksanakan untuk kapal baru milik PT. J&Y transshipment yaitu kapal TB. kuang, BG. ming pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III, Tarakan. Jadi yang perlu diketahui oleh agen atau *owner* pada saat akan mengoperasikan suatu kapal adalah dokumen-dokumen sertifikat yang mempunyai ketentuan nasional maupun internasional secara keseluruhan yaitu penggunaan dokumen sertifikat kapal yang telah diratifikasi dalam konvensi-konvensi internasional. Jika kapal tidak memiliki sertifikat dan surat-surat kapal, maka tidak akan mendapat izin berlayar dan dikatakan ilegal. Dalam proses pelaksanaan sertifikasi ini pengetahuan agen/*owner* memiliki peran penting, jika agen / *owner* yang melakukan pengurusan di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki pengetahuan yang cukup akan persyaratan pengurusan sertifikat ini maka proses pelaksanaan sertifikasi ini akan berjalan dengan efisien dan kapal akan dapat beroperasi sesuai waktu yang telah ditargetkan. Seperti yang terjadi pada kapal baru milik PT. J&Y transshipment ditahun 2020 yaitu kapal TB. kuang dan BG. ming, dimana akibat kurangnya pengetahuan *owner* / Agen tentang sertifikasi dan maka kapal dinyatakan laiklaut dan dapat beroperasi terlambat dari waktu yang telah ditargetkan oleh perusahaan. Oleh karena itu dari penulisan ini juga dapat memberi wawasan bagi agen / *owner* dalam kegiatan pelaksanaan sertifikasi kapal baru.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam penulisan skripsi dengan judul **“Analisis Pelaksanaan Sertifikasi Kapal Baru Milik PT. J&Y transhipment Tarakan”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas. maka penulis merumuskan permasalahan yaitu, bagaimana pelaksanaan pengurusan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transhipment?

## **C. Tujuan Penelitian**

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai, adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penyusunan skripsi ini yaitu Mengetahui bagaimana pelaksanaan sertifikasi kapal milik PT. J&Y transhipment Tarakan.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian ditujukan:

### **1. Secara teoritis**

Penulis berharap hasil penelitian ini dapat mengembangkan referensi pengetahuan dan kemajuan ilmu dalam bidang Ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan khususnya pada Pelaksanaan sertifikasi kapal baru.

### **2. Secara praktis**

Hasil eksplorasi ini diyakini dapat memberikan pengetahuan, atau pedoman bagi Perseroan dalam menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan pelaksanaan sertifikat kapal baru., sehingga perusahaan dapat mengerti, memahami proses pelaksanaan sertifikasi kapal oleh Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Pelaksanaan**

Menurut Westra pelaksanaan adalah wadah usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alat-alat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya dan kapan waktu dimulainya. Sedangkan pengertian implementasi atau pelaksanaan menurut John M. Downhard. (1990:3), dalam bukunya manajemen kapal, implementasi atau pelaksanaan ialah suatu mode rangkaian urusan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan ditetapkan, yang terdiri atas penerimaan keputusan yang esensial maupun fungsional atau kebijaksanaan menjadi bukti guna mencapai target dari program yang ditetapkan semula.

Berhasil tidaknya proses implementasi, menurut Edward yang dikutip oleh John M. Downhard (1990:4), dipengaruhi oleh faktor – faktor yang merupakan syarat terpenting berhasilnya suatu proses implementasi.

Faktor – faktor tersebut adalah :

#### **1. Komunikasi**

merupakan program yang dapat dilaksanakan dengan baik dengan asumsi jelas bagi pelaksana. Ini menyangkut cara penyampaian data yang paling umum, kejelasan data dan konsistensi data yang dikirimkan.

#### **2. Resources (sumber daya)**

Untuk situasi ini mencakup empat bagian, khususnya; kepuasan kuantitas dan kualitas staf, data yang diperlukan untuk arahan atau kekuatan yang memadai untuk melakukan usaha sebagaimana kebutuhan yang mungkin muncul dalam pelaksanaan.

### 3. Disposisi

Mentalitas dan tanggung jawab yang bertentangan dengan pelaksanaan program, terutama dari masyarakat yang menjadi pelaksana program.

### 4. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi yaitu SOP (*standar operating procedures*), yang mengatur tata aliran dalam pelaksanaan program. Jika ini tidak sulit dalam mencapai hasil yang memuaskan, karena penyelesaian masalah – masalah akan memerlukan penanganan dan penyelesaian khusus tanpa pola yang baku.

Keempat faktor diatas, dipandang mempengaruhi keberhasilan suatu proses implementasi, namun juga adanya keterkaitan dan saling mempengaruhi antara faktor yang satu dengan faktor yang lain, selain itu dalam proses implementasi sekurang – kurangnya terdapat tiga unsur yang penting dan mutlak menurut John M. Downhard, yaitu:

1. Adanya program (kebijaksanaan) yang dilaksanakan.
2. Kelompok masyarakat yang menjadi sasaran dan manfaat dari program perubahan dan peningkatan.
3. Unsur pelaksana baik organisasi maupun perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan pelaksana dan pengawasan dari proses implementasi tersebut.

Dari pendapat diatas dapatlah dikatakan bahwa pelaksana suatu program senantiasa melibatkan tiga unsur tersebut.

## **B. Kapal**

Dalam pasal 309 KUHD dirumuskan pengertian kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya

Dalam Undang – Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun,

yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Radiks Purba dalam buku berjudul *Angkutan Muatan Laut* (1997:9), mengutarakan bahwa transportasi adalah segala sesuatu yang bukan bagian dari perahu yang sebenarnya, melainkan diharapkan untuk selalu dimanfaatkan dengan kapal. Kapal tidak hanya meliputi *casco* atau tubuh kapal, tetapi segala sesuatu yang melekat padanya dan menjadi satu dengannya, misalnya kemudi, tiang, alat – alat untuk muat dan bongkar, dan yang termasuk perlengkapan adalah benda – benda yang tidak menjadi satu dengan tubuh kapal. Tetapi diperuntukkan untuk dipakai dan harus selalu berada di kapal, misalnya layar, jangkar, rantai – rantai, tali – tali.

Dalam bukunya Wartini Soegeng.SH.CN (1998:5), yang berjudul pendaftaran kapal Indonesia mengemukakan :

#### 1. Jenis-Jenis Kapal Menurut Tenaga Penggeraknya

##### a. Kapal Layar

Kapal tipe ini telah dikenal selama bertahun-tahun bahkan ribuan tahun sebelumnya, daya dorong perahu jelajah adalah angin yang ditangkap oleh layar yang dipasang di kapal.

##### b. Kapal Tenaga

Secara khusus memberikan yang daya pendorongnya adalah oleh motor, baik motor uap, turbin uap, dan motor diesel dan, yang mengejutkan, tenaga atom. Sebagai aturan, dalam pertukaran dunia, kapal motor uap dan kapal turbin uap telah ditinggalkan, yang umumnya digunakan adalah kapal motor diesel.

#### 2. Jenis Kapal Menurut Fungsi dan Kegunaannya

##### a. Kapal Perang

Kapal jenis ini digunakan untuk keperluan militer, baik untuk pengawasan air maupun operasi atau transportasi yang

direncanakan, sehingga kapal perang pada umumnya tidak dilengkapi dengan derek untuk menumpuk dan membuang, tetapi dilengkapi dengan senjata dan tempat amunisi.

b. Kapal Niaga

ialah kapal yang dipakai untuk memindahkan produk antar daerah atau pulau (di dalam sulair), antar negara (maritim). Dengan cara ini, angkutan bisnis dilengkapi dengan ruang susun (*trapdoor*) dan derek untuk penumpukan dan pembuangan produk.

c. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Jenis kapal ini tidak dilengkapi ruang muat (*palka*) maupun *crane* (*dereck*) karena kapal jenis ini digunakan khusus untuk tenaganya, biasanya digunakan untuk menarik kapal (*tongkang*), serta untuk membantu pandu dalam menambatkan / penyandaran perahu-perahu besar di pelabuhan, yang biasa disebut *harbour tug*.

d. Kapal Supply

Kapal tipe ini biasa digunakan untuk pengeboran minyak ke arah laut (*off shore*) untuk operasi transportasi di atas panggung minyak, serta untuk kerjaan terendam. Perahu jenis ini juga tidak dilengkapi dengan ruang muat (*palka*).

e. Kapal Survey

Biasanya digunakan untuk keperluan *review* terapung, untuk mengeksplorasi atau mencari kandungan minyak, pendirian pipa bawah tanah, link bawah laut, dan perencanaan. Jadi perahu ini juga tidak dilengkapi dengan ruang susun, melainkan dilengkapi dengan peralatan *review*.

f. Tongkang (*Barge*)

Tongkang (*Barge*) adalah kapal yang dibangun untuk transportasi sungai dan kanal untuk membawa muatan seperti batu bara, kayu, dan lain – lain. Beberapa tongkang tidak memiliki mesin (*propelled*), sehingga harus ditarik oleh kapal tunda (*tug boat*).

### **C. Proses Pendaftaran Kapal**

Pengaturan pendaftaran kapal di Indonesia terdapat dalam beberapa peraturan perundangundangan yaitu KUHD, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya dalam Bagian keenam yang mengatur tentang Status Hukum Kapal mulai dari Pasal 154 sampai dengan Pasal 168. Selain itu juga diarahkan dalam beberapa pedoman pelaksana, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran Kapal dan Kebangsaan. Mengingat pengaturan dalam Pasal 154 Undang-Undang Pelayaran, dinyatakan bahwa status sah kapal tidak sepenuhnya diselesaikan setelah melalui cara yang paling umum untuk memperkirakan kapal, mendaftarkan kapal, dan menentukan etnis kapal.

#### **1. Pengukuran**

Sebelum kapal didaftar, penting untuk terlebih dahulu mengukur kapal oleh pejabat administrasi yang disetujui oleh Menteri. Dengan tujuan agar setiap perahu yang digunakan untuk jelajah harus ditaksir. Tidak masalah bagi kapal-kapal negara yang digunakan untuk tugas-tugas pemerintah. Bagaimanapun, menurut pemiliknya, pengiriman yang tidak digunakan untuk jelajah dan kapal negara yang digunakan untuk kewajiban pemerintah dapat diperkirakan.

Konsekuensi dari estimasi kapal diurutkan dalam daftar pemeriksaan kapal, untuk menentukan ukuran dan berat kapal. Jika dari perhitungan hasil estimasi yang dipesan dalam ukuran kapal menunjukkan bahwa didapat berat kotor tidak kurang dari 20 m<sup>3</sup> yang sebanding dengan berat kotor 7 GT 7 (Tujuh *Gross Tonnage*). Atau sebaliknya lebih kepada kapal yang ditaksir, diberikan Surat Ukur. Surat Ukur diberikan oleh Menteri Perhubungan dan dapat ditunjuk oleh pejabat yang ditunjuk di Administrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan.

Kapal yang telah memiliki surat ukur wajib terpasang tanda selar dengan baik dan mudah dibaca. Adapun yang dimaksud dengan tanda selar adalah deretan huruf dan angka yang menunjukkan ukuran perahu, jumlah huruf taksiran, dan tempat pembuatan surat taksiran. Surat ukur kapal merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi pada saat pemilik kapal mengajukan permohonan pendaftaran hak milik atas kapal tersebut.

## 2. Pendaftaran Kapal

Pendaftaran kapal pada dasarnya adalah pendaftaran kebebasan kepemilikan atas kapal. Hak milik sangat penting untuk hukum pas-pasal di dalam sistem peraturan umum. Oleh karena itu, alasan super sah untuk pendaftaran angkutan adalah Pasal 314 KUHD yang merupakan "ahli lex subyek" KUHPerdara dan Stbl 1933 No. 48 sebagai pedoman pelaksanaan. Karena pendaftaran angkutan sangat penting untuk keabsahan status kapal dalam sistem keamanan kapal, maka Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Pelayaran juga mengatur pendaftaran angkutan, namun hanya terbatas pada prasyarat dan strategi pendaftaran. perahu atau perspektif peraturan publik. Ruang lingkup pendaftaran kapal meliputi pendaftaran hak milik, pembebanan hipotek pencatatan hak kebendaan lainnya atas kapal. Pembebanan hipotek dan hak kebendaan lainnya atas sebuah kapal baru dapat dilakukan bila hak milik atas kapal dimaksud telah didaftarkan. Pendaftaran kapal dapat dilakukan pada unit tugas dan fungsinya di bidang pendaftaran dan kebangsaan kapal pada Kantor Pusat Direktorat Jendral atau di pelabuhan yang ditetapkan sebagai tempat pendaftaran kapal yang telah ditetapkan dalam peraturan menteri tersebut. Tujuan dari dilakukan pendaftaran kapal adalah:

- a. Menentukan status hukum dari kapal yang didaftarkan.
- b. Memutuskan prasyarat untuk mendapatkan pernyataan kebangsaan untuk kapal Indonesia.

- c. Kapal yang telah didaftarkan mempunyai status benda tidak tetap terdaftar dan diperlukan sebagai hak kebendaan di dalam hal jual beli dan pengalihan hak.
- d. Kapal yang didaftarkan dapat dibebani hak hipotik. Dengan kata lain, kapal tersebut dijadikan sebagai jaminan kredit dan atau agunan dari kredit tersebut

#### **D. Kelaiklautan Kapal**

Dalam Undang - Undang nomor 17 tahun 2008 bab 1 ayat 33 tentang kelaiklautan kapal, kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan dinyatakan layak untuk berlayar, baik dalam hal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesejahteraan awak kapal kesehatan penumpang, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Dimana dalam pasal 117 Undang - Undang nomor 17 tahun 2008 dijelaskan lebih rinci bahwa untuk kelaiklautan kapal yang wajib dipenuhi sesuai dengan daerah-pelayarannya yaitu meliputi:

1. keselamatan kapal
2. pencegahan pencemaran dari kapal
3. pengawakan kapal
4. garis muat kapal dan pemuatan
5. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
6. status hukum kapal
7. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
8. Manajemen keamanan kapal

Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

## E. Sertifikasi Kapal

Dalam Undang - Undang nomor 17 tahun 2008 disimpulkan bahwa sertifikasi kapal adalah pembuktian dari hasil pemeriksaan dan pengujian akan peralatan dan perlengkapan di atas kapal untuk tujuan keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal, dengan tujuan agar pemerintah dapat mengendalikan dan mengawasi pembangunan dan pengoperasian kapal dari kapal dibangun hingga kapal tidak digunakan lagi. Kapal dikatakan laiklaut dan memenuhi persyaratan keselamatan kapal jika memiliki sertifikat lengkap.

Dalam buku berjudul manajemen perusahaan pelayaran karangan Engkos Kosasih (2007:22), dipaparkan sertifikat dan surat surat kapal. Berikut sertifikat – sertifikat kapal yang diterbitkan oleh Syahbandar dan berdasarkan Keputusan Menteri 65 tahun 2009 yang mengatur tentang standar kapal non konvensi berbendera Indonesia adalah sebagai berikut:

### 1. *Tonnage Certificate* / Surat Ukur

Surat ukur ( *certificate of tonnage and measurement* ) adalah surat keterangan yang diberikan setelah dilakukan pengukuran kapal oleh surveyor dan instansi pemerintah yang berwenang, yang merupakan surat keterangan pengesahan ukuran dan tonase kapal menurut ketentuan yang berlaku. Surat ini dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, mengatur tentang surat ukur. Setelah diadakan pengukuran kapal diberikan surat ukur kapal. Isi dari sebuah surat ukur itu antara lain, nama kapal, tanda selar (nomor register resmi kapal), tempat asal kapal, jumlah dek, jumlah tiang, dasae berganda, tangki ballast, ukuran tonnage, volume, tonnage, LOA, LBP, lebar, draft, ukuran palka, dan lainnya. Surut ukur tidak berlaku lagi atau tidak mempunyai masa berlaku lagi apabila kapal tidak berganti nama, tidak berubah konstruksi, tidak tenggelam, tidak terbakar, musnah dan

sejenisnya. Juru ukur dari instansi pemerintah yang berwenang, biasanya dari pegawai di lingkungan Dirjen Perhubungan Laut, dan hanya kapal-kapal yang besarnya  $20m^3$  keatas yang wajib memperoleh surat ukur.

## 2. *Certificate of Registry (Grosse Akta)*

Surat Pernyataan Pendaftaran Kapal adalah laporan yang menyatakan bahwa kapal telah disimpan dalam daftar kapal dimana alasan pendaftaran kapal ini adalah untuk mendapatkan verifikasi identitas kapal. yaitu setelah memperoleh surat ukur. Ini menyiratkan bahwa kapal tersebut memiliki hak istimewa untuk mengibarkan bendera kebangsaan dan memenuhi syarat untuk mendapatkan jaminan yang sah dari negara tersebut. Semua pemilik kapal yang merupakan penduduk Negara Kesatuan Republik Indonesia diharapkan mendaftarkan kapalnya di Indonesia. Pengesahan identitas (*certificate of registry*) di Indonesia disesuaikan dengan ukuran kapal, berikut macam – macam *certificate of registry* :

### a. Surat Laut

Surat laut diberikan kepada kapal yang ukurannya  $500m^3$  atau lebih (isi kotor) selain kapal penangkap ikan atau kapal pesiar.

### b. Pas Kapal

Pas kapal diberikan kepada kapal yang ukurannya  $20m^3$  atau lebih (isi kotor) tetapi tidak melebihi dari  $500 m^3$ , yang bukan kapal penangkap ikan atau kapal pesiar, dengan nama pas tahunan.

### c. Pas Kecil (Pas Biru)

Pas kecil diberikan kepada kapal-kapal yang isi kotornya kurang dari  $20 m^3$  atau kapal nelayan dan kapal pesiar.

### d. Model E (Surat Laut sementara)

Model E adalah surat laut sementara yang dikeluarkan oleh syahbandar untuk kapal baru.

Sertifikat kapal ini dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Alasan

dan tujuan mendaftarkan kapal adalah untuk mendapatkan wasiat public dan deklarasi laut atau visa kapal. Kapal yang belum didaftarkan dalam *register* kapal tidak mungkin mendapat suatu bukti kebangsaan. Penegasan kesukuan sebagai wasiat laut atau *boat's pass* menjadi penting mengingat dengan menaikkan spanduk publik, identitas kapal yang bersangkutan dapat diketahui.

Ini menyiratkan bahwa kapal tersebut memiliki hak istimewa untuk mengibarkan bendera kebangsaan dan memenuhi syarat untuk asuransi khusus yang sah dari negara tersebut. Semua pemilik kapal yang merupakan penduduk Negara Kesatuan Republik Indonesia diharapkan untuk mendaftarkan kapalnya di Indonesia..

#### 1. *Seaworthiness Certificate* (sertifikat keselamatan)

Adalah surat pernyataan yang diberikan kepada kapal yang telah memenuhi syarat kesejahteraan untuk berlayar. Kesejahteraan itu sejauh struktur kapal, alat angkut, mengarahkan rencana permainan, memadamkan kantor pemadam kebakaran, peralatan tambat dan lain - lain. Sertifikat kesempurnaan dikeluarkan untuk pelayaran disemua lautan. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla. Dalam hal ini Dit.kapel atau syahbandar melalui proses inspeksi dan *survey* yang harus dilakukan oleh petugas dari syahbandar, atau surveyor yang diangkat. Sertifikat ini merupakan implementasi dari regulasi *Safety Of Life at Sea* (SOLAS). Dimana dalam regulasi SOLAS 1974, Sertifikat keselamatan terdiri dari :

##### a. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang

Sertifikat ini berisi kendala sehabis pemeriksaan lambung, peralatan dan mesin, termasuk, bahan pengaturan dan scantlings struktur, mesin, kemudi roda gigi, sistem kontrol, instalasi listrik dan peralatan lainnya. Berlaku sampai dengan 5

tahun, tetapi dengan survei tahunan, dan survei antara di tempat survei tahunan kedua atau ketiga.

b. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang

Sertifikat keselamatan konstruksi perlengkapan kapal barang termasuk *life raf certificate*, dan *co<sup>2</sup> (installation certificate)* diterbitkan setelah dilakukan survei terhadap peralatan dan pengaturan peralatan navigasi, system keselamatan kebakaran dan peralatan rencana pengendalian kebakaran, embarkasi pilot, dan publikasi bahari. Lampu, bentuk dan sinyal suara yang juga termasuk dalam survei ini untuk tujuan memastikan bahwa mereka mematuhi sepenuhnya persyaratan dari SOLAS dan Peraturan Internasional tentang pencegahan tubrukan di laut (COLREGS). Berlaku sampai dengan 5 tahun, tetapi dengan survei tahunan, dan survei berkala (lebih menyeluruh dari survei tahunan) di tempat survei tahunan kedua atau ketiga.

c. Sertifikat Keselamatan Radio

Sertifikat ini diberikan setelah tinjauan perangkat dan fasilitas radio (termasuk apa pun yang digunakan dalam peralatan penyelamat). Sah selama 5 tahun, namun dengan tinjauan tahunan.

2. Sertifikat Lambung Timbul (*Load Line Certificate*)

Merupakan bukti mengenai dasar dan persyaratan lambung yang timbul sehingga kekuatan perahu dijaga dengan dasar sesuai tanda Plimsol mark. yang dikeluarkan oleh hubla dan biro klasifikasi. Sertifikat garis muat (*load line certificate*) adalah suatu sertifikat yang diterbitkan oleh Pemerintah Negara Kebangsaan kapal, berdasarkan Perjanjian Internasional (konvensi) tentang garis muat dan lambung timbul (*free board*) yang memberikan pembatasan

garis muat untuk tiap-tiap musim atau daerah atau jenis perairan dimana kapal berlayar. Maksud dan tujuan dari sertifikat garis muat itu adalah agar kapal tidak dimuati lebih dari garis muat yang diijinkan sehingga kapal tetap memiliki daya apung cadangan.

Adapun isi dari sertifikat garis muat meliputi nama kapal, nama panggilan kapal, nama pelabuhan pendaftaran, isi kotor, dan ukuran serta susunan lambung timbul / Markah kambangan / *plimsol mark*. Apabila kapal telah terdaftar di kelas, maka sertifikat lambung timbul dapat diterbitkan oleh kelas bukan lagi pemerintah.

3. *Marine Pollution Certificate*

Adalah sertifikat kapal yang sudah melengkapi peralatan yang diisyaratkan. Sertifikat diterbitkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar. Dalam pelaksanaan konvensi Marpol (1973/1978) sertifikat untuk pencegahan pencemaran di laut ini dibedakan:

4. *International Oil Pollution Prevention*

Sertifikat IOPP hanya untuk kapal tangki yang berlayar internasional atau oleh kapal tangki minyak isi kotor 399 GT lebih.

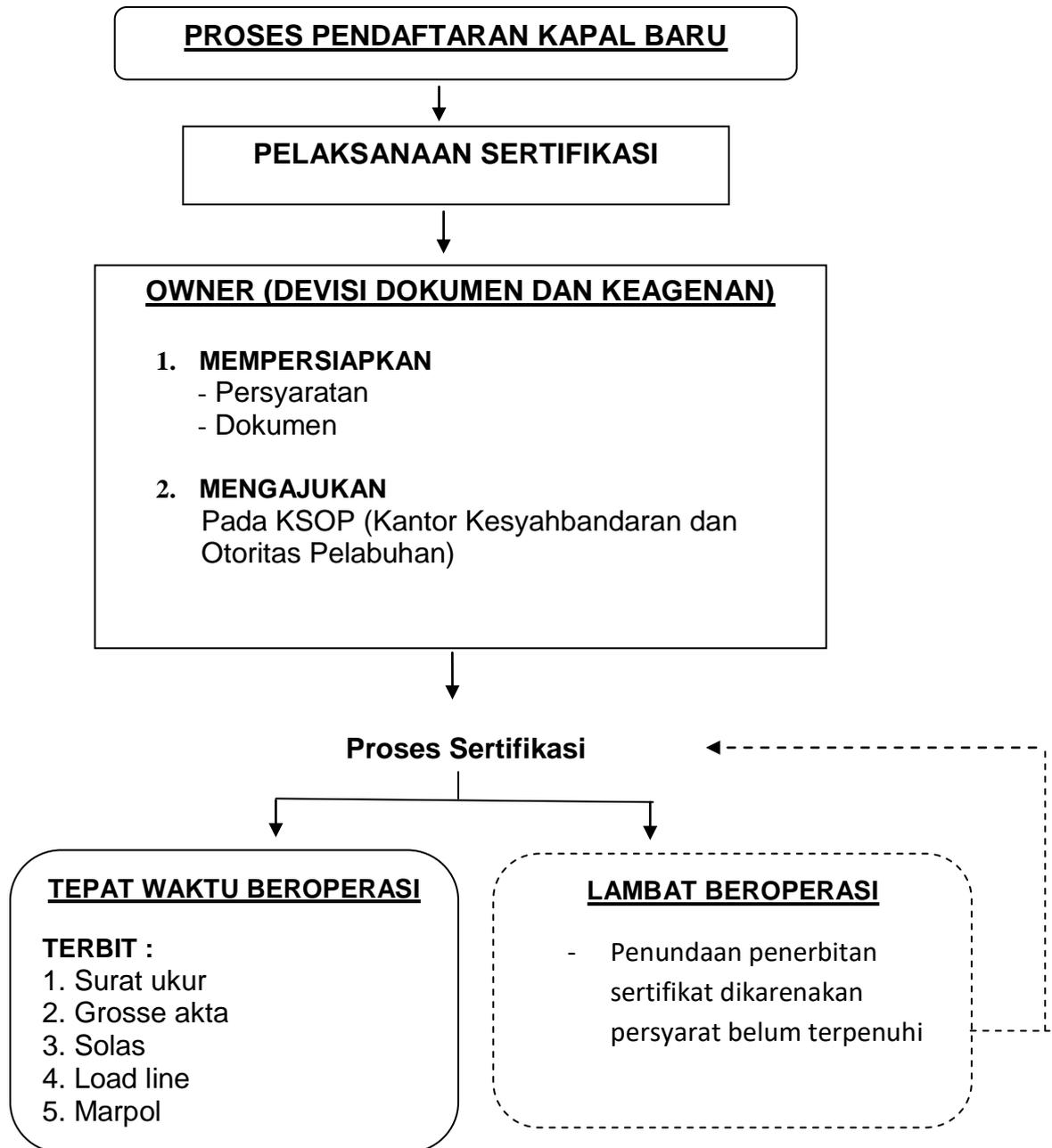
5. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran

Sertifikat SNPP hanya untuk kapal tangki yang berlayar internasional atau oleh kapal tangki minyak isi kotor 100 GT s/d 399 GT. Untuk mendapatkan dan mempertahankan sertifikat tersebut, kapal harus melalui pemeriksaan secara berkala sesuai aturan.

## **F. Agen Perusahaan Pelayaran**

Menurut Engkos Kosasih dalam bukunya berjudul Manajemen Perusahaan Pelayaran. Agen adalah seorang individu atau badan usaha yang menindak lanjuti satu elemen atau individu untuk pekerjaan yang harus diselesaikan oleh organisasi yang bekerja di kapal. Untuk perusahaan pelayaran yang memiliki kapal sendiri biasanya agen merupakan sub divisi yang termasuk dalam struktur perusahaan.

## G. Kerangka Pikir



## **H. Hipotesis**

Berdasarkan masalah pokok yang telah dikemukakan, maka penulis membuat hipotesis yaitu, diduga pelaksanaan penerbitan sertifikasi kapal baru milik PT J&Y transhipment di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang dilakukan oleh agen sebagai pelaksana di lapangan, mengalami keterlambatan waktu proses sertifikasi. sehingga kapal lambat beroperasi dari waktu yang telah ditargetkan oleh *owner*.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Jenis Desain Penelitian**

Jenis Desain Penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang menggunakan desain deskriptif, yaitu dengan analisis pelaksanaan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transhipment.

#### **B. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus**

Judul penelitian adalah Analisis Pelaksanaan Sertifikasi Kapal Baru milik PT. J&Y transhipment Pengertian Operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Kelaiklautan Kapal**

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi kebutuhan keamanan kapal, penanggulangan pencemaran dari kapal, pemantauan, produksi, kesejahteraan dan bantuan pemerintah kelompok dan pelancong dan status sah kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

##### **2. Syahbandar**

Syahbandar adalah pegawai yang mengepalai urusan pelabuhan atau dapat disebut kepala pelabuhan. Tugas pokok Kantor Kesyahbandaran Utama adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

##### **3. Pelaksanaan**

Pelaksanaan adalah serangkaian latihan tindak lanjut setelah program atau strategi ditetapkan, yang terdiri dari mewujudkan pilihan atau pengaturan vital dan fungsional untuk mencapai tujuan program yang telah ditetapkan sebelumnya.

### **C. Populasi Dan Sampel**

1. populasi data dalam penelitian ini adalah pelaksanaan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transshipment yaitu TB. kuang dan BG. Ming.
2. Sampel data dalam penelitian ini adalah petugas pelaksanaan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transshipment.

### **D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian**

Prosedur pengumpulan data/informasi adalah jenis usaha yang dilakukan oleh para ilmuwan untuk mendapatkan informasi penting. Berbagai macam informasi diharapkan untuk memperoleh bahan yang signifikan, tepat dan asli. Dalam menyampaikan hasil penelitian ke dalam sebuah artikel, tentunya harus disusun secara sengaja sesuai dengan target eksplorasinya. Setiap bagian dari komposisi terhubung satu sama lain. Oleh karena itu, diperlukan informasi yang akurat. Untuk mendapatkan informasi ini secara tepat, diperlukan beberapa strategi untuk pemilihan informasi. Metode pengumpulan data ada beberapa macam tergantung dari bagaimana penyampaian hasil penelitian tersebut nantinya.

Bagaimanapun, dari sekian banyak teknik pengumpulan, tidak ada satu strategi pun yang dipandang sebagai yang terbaik. Setiap teknik menikmati keuntungan dan kerugiannya sendiri. Untuk membuat penyampaian hasil pemeriksaan ke dalam kertas untuk memenuhi langkah-langkah yang diperlukan, itu harus dilengkapi dengan lebih dari satu teknik pemilihan informasi. Direkam sebagai hard copy proposal ini, pembuatnya menggunakan beberapa metode pengumpulan data.

#### **1. Wawancara (*Interview*)**

Wawancara adalah suatu strategi pengumpulan data dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan secara lisan dan langsung ditanggapi secara lisan juga dan dilakukan secara langsung tatap muka antara pencari data (penanya) dan sumber data dari pihak-pihak yang mempunyai hubungan dengan masalah yang sedang diteliti. Maka *instrument* penelitian dari wawancara (*interview*) adalah pedoman wawancara.

## 2. Teknik Observasi

Observasi dapat diartikan sebagai persepsi yang disengaja dan pencatatan efek samping yang muncul pada objek pemeriksaan di lapangan dan diselesaikan secara langsung atau tidak langsung. Jadi instrumen eksplorasi prosedur dokumentasi adalah *checklist*.

## 3. Teknik Dokumentasi

Studi Dokumentasi adalah metode dengan penyatuan data dengan cara mempelajari, mencari, mengutip data dari buku – buku yang berhubungan dalam penelitian ini. Maka *instrument* penelitian dari teknik dokumentasi adalah *checklist document*.

## **E. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data adalah metode yang digunakan dalam laporan ini adalah prosedur pemeriksaan yang jelas, yaitu strategi yang masuk akal atau menggambarkan eksplorasi ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu pelaksanaan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transshipment.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum**

##### **1. PT. J&Y transhipment**

###### **a. Sejarah PT. J&Y transhipment**

J & Y transhipment, adalah perusahaan penyedia armada kapal dan tongkang yang diawaki oleh personil yang terlatih dan berpengalaman untuk mengangkut hasil produksi PMJ dan PMI ke seluruh dunia.

Di era 70-an, Kalimantan hanyalah sebuah perkampungan nelayan kecil. Disinilah pendiri J&Y transhipment, Kristianto Kandi Saputro dan keluarganya tinggal. Mereka memulai usahanya dengan sangat sederhana. Dengan bekerja keras dan berbekal kemauan serta didorong oleh kebutuhan untuk bertahan hidup dan memberikan, pendiri perusahaan kami berjualan beberapa komoditas rumah tangga.

Perusahaan mempunyai komitmen untuk selalu mengutamakan keselamatan dan pelayanan prima dalam hal pelayanan bidang angkutan laut dan logistik kepada para pelanggan. Adapun visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut :

###### **Visi**

Menjadi perusahaan penyedia armada kapal yang luar biasa dengan mengacu kepada standar internasional.

###### **Misi**

- a. Berkomitmen terhadap tiada insiden dan tiada pencemaran.
- b. Memberi prioritas pada pemahaman akan kesehatan, keamanan, keselamatan, dan lingkungan
- c. Mengembangkan SDM yang luar biasa.

- d. Memberikan layanan operasi yang luar biasa untuk mencapai kepuasan pelanggan

b. Struktur Organisasi

Struktur organisasi PT. J&Y transshipment, Tarakan. Dari struktur ini telah dibagi tugas dan tanggung jawab masing-masing sebagai berikut:

1). Direktur

- a). Bertanggung jawab sepenuhnya atas pengaturan dan penjabaran pelaksanaan dari sistem keselamatan management, tanggung jawabnya termasuk yang tersebut dibawah ini akan tetapi tidak terbatas pada hal itu saja.
- b). Menyediakan semua bahan termasuk personil untuk pengaturan dan pelaksanaan penjabaran dari sistem ini.
- c). Menunjuk dan menetapkan personil yang tepat sebagai wakil presiden direktur untuk mengatur dan menjalankan, melaksanakan sistem ini.
- d). Melakukan peninjauan ulang atas sistem, untuk mengevaluasi dan meningkatkan efektifitas sistem.
- e). Membentuk tim tanggap darurat dan menunjuk seorang eksekutif dengan kewenangan penuh untuk melaksanakan prosedur yang sesuai dan berkaitan untuk merespon / menanggapi suatu keadaan darurat.

2). Manajer Umum

General manager bertanggung jawab kepada Direktur Utama atas keselamatan pengoperasian, dan pengoperasian secara ekonomis dari semua kapal Perusahaan.

3). Operasional Kapal (*Vessel Operation*)

- a).Memonitor secara keseluruhan terhadap pengoperasian armada secara efisien;
  - b).Menjamin pengoperasian kapal secara aman dan bebas pencemaran;
  - c).Mengawasi semua pekerjaan staf nautika dan teknika;
  - d).Memonitor dan mengukur hasil kerja karyawan dan *crew* kapal;
  - e).Memberikan respon dan dukungan kepada kapal dalam situasi darurat;
  - f).Mengadakan hubungan kerja dengan pihak asuransi yang berkaitan dengan kapal/muatan;
  - g).Menjamin bahwa kecelakaan dan kejadian berbahaya dilaporkan dan diperiksa.
- 4). Dokumen dan Keagenan
- a). Mengontrol semua sertifikat kapal setiap bulannya, dan memperpanjang sertifikat jika masa berlakunya selesai agar operasi kapal tidak terhambat oleh karena dokumen.
  - b). Mengurus proses pembuatan sertifikasi kapal baru
  - c). Melakukan proses *clereance in* dan *out* kapal
  - d).Menjadi orang yang dikuasakan oleh perusahaan dalam mengurus pendaftaran kapal.

Tahun 2020 pada saat penulis melaksanakan penelitian, PT. J&Y transshipment sedang membangun 2 kapal di China, yang dimulai dari tahun 2020 dan selesai pada tahun 2021 awal, yaitu kapal TB. kuang dan BG. ming dan pelaksanaan sertifikasi 2 kapal inilah yang penulis teliti dalam penulisan skripsi ini.

## 2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah naungan Menteri Perhubungan melalui Direktur

Jenderal Perhubungan Laut di pelabuhan yang melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasan dan penegakan hukum di bidang pelayaran. (Keputusan Menteri nomor 36 tahun 2012) Syahbandar memiliki kekuasaan terbesar dalam merencanakan kepabeanan, migrasi, karantina, dan latihan kelembagaan pemerintah lainnya di pelabuhan. Kantor Syahbandar mempunyai tugas untuk mengelola, melaksanakan dan menjamin kesejahteraan dan keamanan pengiriman sesuai dengan peraturan dan pedoman.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Keputusan Menteri nomor 36 tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, bahwa kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi yaitu melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan kapal sesuai dengan kewenangannya, mengawasi laik layar dan kepelautan, bongkar muat diperairan pelabuhan, keselamatan pengerukan, reklamasi dan pembangunan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kewenangannya serta penerbitan surat persetujuan berlayar, mengkoordinasi dan melaksanakan penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan perlindungan lingkungan maritim. Dimana semua tugas ini dilaksanakan oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang mempunyai kualifikasi dan keahlian di bidang keselamatan kapal.

#### a. Struktur Organisasi

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Syahbandar terdiri atas 4 bagian yaitu:

##### 1). Bagian Tata Usaha

Bagian Tata Usaha memiliki tugas melakukan moneter, kepegawaian dan masalah umum, pedoman dan publikasi serta seluk-beluk di kantor Syahbandar.pengurusan keuangan, pelaporan sistem akuntansi instansi (SAI) serta penerimaan,

penyetoran dan pembukuan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), melaksanakan urusan surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum, dan melaksanakan urusan bantuan hukum, mempersiapkan bahan-bahan penyelesaian permasalahan hukum dan hubungan masyarakat.

## 2). Bagian kelaiklautan kapal

Bidang kelaiklautan kapal memiliki tugas untuk memeriksa, menguji dan mengkonfirmasi keamanan kapal serta mengamati penumpukan dan pembuangan barang berbahaya, bahan yang tidak aman dan berbahaya, dan pengisian bahan bakar.

Dalam pelaksanaan tugas sebagaimana mestinya, bidang kelaiklautan kapal menyelenggarakan fungsi yaitu : pengukuran, pendaftaran dan balik nama kapal pemeriksaan pembangunan perombakan perubahan, penghitungan keseimbangan, *docking* dan percobaan berlayar kapal (*sea trial*), memeriksa peralatan pencegahan pencemaran dan pembersihan tangki serta verifikasi manajemen keselamatan kapal, memeriksa nautis, teknis, radio dan perlengkapan kapal, menyiapkan bahan penerbitan surat ukur, surat tanda kebangsaan dan hipotek kapal, dan menyiapkan bahan penerbitan sertifikasi keselamatan, pencegahan pencemaran dan manajemen keselamatan kapal.

Bidang kelaiklautan kapal terdiri atas:

### a). Seksi Pengukuran dan Status Hukum Kapal

Seksi atau bagian Pengukuran dan Status Hukum Kapal memiliki tugas menyediakan bahan pengukuran kapal, pendaftaran kapal dan balik nama kapal, memasang tanda selar, perubahan bendera kapal, pemberian surat ukur, akte pendaftaran kapal, akte balik nama kapal, hipotek kapal dan surat kebangsaan kapal.

b). Seksi Keselamatan Kapal

Seksi Keselamatan Kapal mempunyai tugas mengkaji dan menguji pengembangan, perombakan, modifikasi, estimasi keseimbangan, tambat, pendahuluan jelajah, nautika, spesialisasi, radio transportasi, serta bahan perencanaan untuk memberikan dukungan keamanan kapal dan exhibitum diary kapal.

c). Bidang Laik Layar dan Kepelautan

Bidang Laik Layar dan Kepelautan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan laik layar dan kepelautan, alih muat di perairan pelabuhan, keselamatan pengerukan, reklamasi dan pembangunan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kewenangannya serta penerbitan Surat ijin Berlayar.

d). Bidang Ketertiban dan Patroli

Bidang Ketertiban dan Patroli mempunyai tugas melaksanakan ketertiban dan patroli, penyidikan tindak pidana pelayaran di dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan serta pengawasan pekerjaan bawah air (PBA), *salvage*, pemanduan dan penundaan kapal.

## **B. Pelaksanaan Sertifikasi**

Informasi pelaksanaan sertifikasi ini penulis memperolehnya dari hasil wawancara dengan kepala seksi keselamatan KSOP, serta hasil observasi yang dilakukan penulis bersama dengan agen, dan disempurnakan dengan membaca aturan-aturan yang ada.

## 1. Perencanaan Operasi

Sebelum melaksanakan pendaftaran dan sertifikasi kapal baru, yaitu kapal TB. kuang dan BG. ming, pihak divisi dokumen dan keagenan PT. J&Y transshipment mengadakan pemantauan jadwal datang kapal dari China (tempat kapal dibuat) menuju Indonesia (tempat kapal didaftarkan dan proses sertifikasi dilaksanakan) biasanya diadakan *Safety Meeting* yang dilaksanakan oleh direktur dan staff operasional, kepala dan staff divisi dokumen dan keagenan untuk membahas mengenai perencanaan pendaftaran kapal dan sertifikasi kapal. Dalam penulisan skripsi ini penulis akan memaparkan proses sertifikasi kapal TB. kuang dan TK. ming pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III, Tarakan, yaitu tempat kapal baru ini didaftarkan.

## 2. Persiapan sertifikasi kapal

### a. *Tonnage Certificate* / Surat Ukur

Surat ukur (*certificate of tonnage and measurement*) adalah pernyataan yang diberikan setelah pengukuran yang dilakukan di atas kapal oleh instansi pemerintahan yang disetujui. Surat ini dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar.

Isi dari sebuah surat ukur itu antara lain, nama kapal, tanda selar (nomor register resmi kapal), tempat asal kapal, jumlah dek, jumlah tiang, dasae berganda, *tank ballast*, *volume*, *tonnage*, LOA, LBP, lebar, *draft*, ukuran palka, dan lainnya. Surat ukur bersifat tetap, jadi tidak ada tanggal masa berlakunya. dan hanya kapal-kapal yang besarnya  $20m^3$  keatas yang wajib memperoleh surat ukur.

Pelaksanaan yang dilakukan divisi dokumen dan keagenan adalah untuk memperoleh surat ukur:

- 1) Membuat permohonan pengukuran kapal baru yang ditujukan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Tarakan.

- 2) Surat permohonan ini akan diagendakan dalam agenda surat masuk oleh bagian tata usaha Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan dan surat permohonan tersebut akan diberikan baju surat.
- 3) Setelah surat diagendakan oleh bagian tata usaha, pemohon dalam hal ini adalah karyawan dari divisi dokumen dan keagenan PT. J&Y transshipment membawa berkas surat pengajuan permohonan menuju kepala bidang kelaiklautan kapal kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan untuk diberikan disposisi.
- 4) Disposisi dari kepala bidang tersebut pemohon bawa kepada kepala seksi pengukuran dan status hukum kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan dimana kepala seksi akan menunjuk ahli ukur untuk melaksanakan tugas pengukuran kapal.
- 5) Pemohon menemui ahli ukur yang telah dipilih oleh kepala seksi untuk bersama-sama menuju lokasi kapal berada dimana ahli ukur melaksanakan tugas.
- 6) Setelah ahli ukur melaksanakan tugasnya dilapangan (tempat kapal berada) juru ukur segera membuat daftar ukur dan surat ukur sementara.
- 7) Daftar ukur dan surat ukur sementara dibawa oleh pemohon kembali kepada kepala seksi pengukuran dan status hukum kapal untuk diteliti dan diparaf.
- 8) Pemohon membawa berkas–berkas tersebut kepada kepala bidang yang akan memberi paraf daftar ukur dan surat ukur sementara tersebut lalu ditandatangani kepala KSOP.
- 9) Dokumen selesai dan diserahkan kepada pemohon Untuk mendapatkan surat ukur tetap, surat ukur sementara dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

setempat harus disahkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan pusat untuk disahkan. Tabel pengurusan sertifikat (lihat lampiran tabel 1).

b. *Certificate of Registry*

Surat tanda pendaftaran kapal yang disebut *grosse akta* adalah suatu dokumen yang menyatakan bahwa kapal telah disimpan dalam daftar kapal dimana alasan pendaftaran kapal ini adalah untuk mendapatkan verifikasi identitas kapal yaitu setelah memperoleh *grosse akta*. Ini menyiratkan bahwa kapal tersebut memiliki hak istimewa untuk mengibarkan bendera kebangsaan dan memenuhi syarat untuk keamanan yang sah dari negara itu. Semua pemilik kapal warga Negara Republik Indonesia diharuskan mendaftarkan kapalnya di Indonesia. Surat tanda kebangsaan (*certificate of registry*) di Indonesia disesuaikan dengan besarnya kapal, berikut macam-macam *certificate of registry*:

1) Surat Laut

Surat laut diberikan kepada kapal yang ukurannya  $500m^3$  atau lebih (isi kotor) yang bukan kapal pencari ikan atau kapal persiar.

2) Pas Kapal

Pas kapal dikhususkan kepada kapal yang ukurannya  $20m^3$  atau lebih (isi kotor) tetapi tidak melebihi  $500 m^3$ , yang bukan kapal nelayan atau kapal pesiar, dengan nama pas tahunan.

3) Pas Kecil (Pas Biru)

Pas kecil dikhususkan kepada kapal-kapal yang berat kotoranya kurang dari  $20 m^3$  atau kapal pencari ikan dan kapal pesiar.

4) Model E (Surat Laut sementara)

Model E adalah surat laut sementara yang dikeluarkan oleh Syahbandar untuk kapal baru.

Surat tanda kebangsaan kapal yang terbit untuk kapal TB. kuang adalah pas kapal sedangkan untuk BG. ming memperoleh

surat ukur (sesuai dengan ukuran), Setelah kapal diukur maka saatnya kapal didaftarkan dimana syarat pendaftaran kapal:

- 1) Kepemilikan saham perusahaan pemilik kapal minimal 51% adalah milik orang berkewarganegaraan Indonesia.
- 2) Surat permohonan pendaftaran kapal yang ditujukan ke kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Banjarmasin
- 3) Foto copy surat ukur
- 4) Foto copy surat perjanjian pembuatan kapal apabila kapal dibangun di galangan kapal
- 5) Berita acara peletakan lunas yang diketahui oleh *marine inspector* dan ahli ukur
- 6) Surat keterangan pembuatan kapal dari galangan
- 7) Berita acara peluncuran yang diketahui *marine inspector*
- 8) Berita acara serah terima kapal
- 9) Foto copy KTP pemilik kapal
- 10) Foto copy KTP penghadap apabila dikuasakan beserta surat kuasa bermaterai
- 11) Surat keterangan hak milik yang diketahui oleh lurah dan camat tempat pembangunan dibuat.

Pelaksanaan yang dilakukan divisi dokumen dan keagenan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan adalah:

- 1) Membuat lalu mengajukan permohonan pengukuran kapal baru yang ditujukan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan.
- 2) Surat permohonan ini akan diagendakan dalam agenda surat masuk oleh bagian tata usaha Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan dan surat permohonan tersebut akan diberikan baju surat.
- 3) Setelah surat diagendakan oleh bagian tata usaha, pemohon dalam hal ini adalah karyawan dari divisi dokumen dan keagenan PT. J&Y transshipment membawa berkas surat

pengajuan permohonan menuju kepala bidang kelaiklautan kapal kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan untuk diberikan disposisi.

- 4) Disposisi dari kepala bidang tersebut pemohon bawa kepada kepala seksi pengukuran dan status hukum kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan dimana kepala seksi akan memberikan pernyataan (direktif) agar kapal didaftarkan di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan.
- 5) Semua berkas dievaluasi oleh staff status hukum kapal.
- 6) Setelah dievaluasi semua berkas dikembalikan kepada kepala seksi pengukuran dan status hukum kapal untuk diberikan rekomendasi.
- 7) Dengan surat rekomendasi dari kepala seksi maka dibuatlah konsep akta oleh staf status hukum kapal yang berisi antara lain tempat, tahun kapal dibangun, ukuran kapal, *main engine*, pejabat pendaftar, identitas penghadap / yang dikuasakan, rincian pembangunan kapal.
- 8) Konsep akta yang telah dibuat oleh staff status hukum dikoreksi oleh kepala seksi, apabila disetujui maka akta akan diketik, namun apabila ada koreksian maka akan dikembalikan kepada staf status hukum kapal untuk diperbaiki.
- 9) Konsep akta disetujui kepala seksi maka akta dapat diketik.
- 10) Setelah akta diketik, akta dibawa oleh pemohon untuk diparaf oleh kepala seksi dan kepala bidang dan ditandatangani kepala KSOP.
- 11) Dokumen selesai dan diserahkan kepada pemohon

Di Indonesia kantor pendaftaran kepemilikan kapal yang dapat ditempati adalah berjumlah 43 lokasi pelabuhan ditambah 1 kantor pusat perhubungan laut. Bukti dari pendaftaran kapal ini adalah

terbitnya minute akta yang diambil oleh syahbandar dan salinannya yaitu grose akta diberikan kepada *owner*.

c. SOLAS / *Seaworthiness Certificate* (sertifikat keselamatan)

Adalah surat pernyataan yang diberikan kepada kapal-kapal yang telah memenuhi syarat-syarat kesejahteraan untuk berlayar. Kesejahteraan itu sejauh kerangka kapal, alat angkut, rencana permainan pemandu, pemadam kebakaran, alat tambat dan lain-lain.

Sertifikat kesempurnaan dikeluarkan untuk pelayaran disemua lautan. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla. Dalam hal ini Dit.kapel atau syahbandar melalui proses inspeksi dan *survey* yang harus dilakukan oleh petugas dari Syahbandar, atau *surveyor* yang diangkat. Sertifikat ini merupakan implementasi dari regulasi *Safety Of Life at Sea* (SOLAS). Dimana dalam regulasi SOLAS 1974, Sertifikat keselamatan terdiri dari:

1). Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang

Sertifikat ini berisi kendala setelah pengecekan lambung, mesin dan alat, termasuk, bahan pengaturan dan scantlings struktur, mesin, kemudi roda gigi, sistem kontrol, instalasi listrik dan peralatan lainnya. Berlaku sampai dengan 5 tahun, tetapi dengan survei tahunan, dan survei antara di tempat survei tahunan kedua atau ketiga.

2). Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang

Sertifikat keselamatan konstruksi perlengkapan kapal barang termasuk *life raft certificate*, dan *co<sup>2</sup> (installation certificate)* dikeluarkan setelah dilakukan pengecekan terhadap peralatan dan pengaturan peralatan navigasi, *system* keselamatan kebakaran dan peralatan rencana pengendalian kebakaran, embarkasi pilot, dan publikasi bahari. Lampu, bentuk dan signal suara yang juga termasuk dalam pengecekan ini untuk tujuan memastikan bahwa mereka mematuhi sepenuhnya persyaratan

dari SOLAS dan Peraturan Internasional tentang pencegahan tubrukan di laut (COLREGS). Berlaku dengan sampai 5 tahun, tetapi dengan tinjau tahunan, dan survei berkala (lebih menyeluruh dari survei tahunan) di tempat tinjauan tahun kedua atau ketiga.

### 3). Sertifikat Keselamatan Radio

Sertifikat Ini didistribusikan setelah mempelajari perangkat keras dan perusahaan radio (menghitung apa pun yang digunakan dalam peralatan penyelamat). Berlaku selama 5 tahun, namun dengan tinjauan tahunan.

Tahap – tahap penerbitan sertifikat yang dilaksanakan oleh divisi dokumen dan keagenan adalah :

- a).Membuat lalu mengajukan surat permohonan penerbitan sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang, dan sertifikat keselamatan radio yang ditujukan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan.
- b).Surat permohonan tersebut akan diberikan baju surat oleh petugas administrasi, setelah itu diajukan kepada kepala bidang kelaiklautan kapal untuk diberikan disposisi.
- c).Setelah diberikan disposisi oleh kepala bidang, pemohon menuju kepala seksi bidang keselamatan kapal untuk diberikan direktif (penunjukan *marine inspector*) yang akan melaksanakan pemeriksaan alat–alat keselamatan di atas kapal.
- d).Pemohon menemui *marine inspector* yang telah ditentukan oleh kepala seksi untuk bersama-sama naik ke atas kapal, dimana *marine inspector* akan memeriksa semua alat – alat keselamatan di atas kapal termasuk peralatan radio yang harus terpenuhi, persyaratan keselamatan sesuai dengan aturan – aturan yang berlaku.

- e). *Marine inspector* mengevaluasi dan memproses laporan nautis teknis dan radio (NTR), untuk nantinya dijadikan rekomendasi penerbitan sertifikat keselamatan sesuai dengan aturan dalam SOLAS 1973.
  - f). Setelah dievaluasi semua berkas dan laporan NTR dari *marine inspector*, maka kepala bidang akan menandatangani laporan NTR sebagai tanda persetujuan untuk diterbitkannya sertifikat keselamatan.
  - g). Sertifikat dibuat / diketik oleh staff bidang keselamatan kapal sesuai dengan data dalam laporan NTR yang dibuat oleh *marine inspector* dan disetujui oleh kepala bidang.
  - h). Setelah sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang dan sertifikat keselamatan radio terbit maka akan diparaf oleh kepala seksi keselamatan kapal.
  - i). Sertifikat diparaf oleh kepala bidang kelaiklautan kapal dan ditandatangani oleh kepala KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan).
  - j). Sertifikat diberi nomor dan diserahkan kepada pemohon. (lihat tabel 3).
- d. Sertifikat Lambung Timbul / Garis Muat Sementara (*Load Line Certificate*).

Adalah sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum agar stabilitas kapal terpelihara (untuk minimumnya sesuai ketentuan *plimsol mark*. yang dikeluarkan oleh perhubungan laut dan biro klasifikasi (klass). Sertifikat garis muat (*load line certificate*) adalah pernyataan yang diberikan oleh pejabat publik tentang identitas kapal, mengingat kesepakatan damai (pertunjukan) tentang garis susun dan papan bebas yang membatasi garis susun untuk setiap musim atau wilayah atau jenis perairan tempat kapal berlayar.

. Maksud dan tujuan dari sertifikat garis muat itu adalah agar kapal tidak dimuati lebih dari garis muat yang diijinkan sehingga kapal tetap memiliki daya apung cadangan (*reserve of buoyance*).

Adapun isi dari sertifikat garis muat meliputi nama kapal, nama panggilan kapal, nama pelabuhan pendaftaran, isi kotor, dan ukuran serta susunan lambung timbul / Markah kambangan / *plimsol mark*. Apabila kapal telah terdaftar di kelas, maka sertifikat lambung timbul dapat diterbitkan oleh kelas bukan lagi pemerintah.

Tahap – tahap penerbitan sertifikat yang dilaksanakan oleh divisi dokumen dan keagenan adalah :

- 1). Membuat lalu mengajukan surat permohonan penerbitan sertifikat garis muat sementara (karena kapal belum terdaftar di kelas), kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan.
- 2). Surat permohonan tersebut akan diberikan baju surat oleh petugas administrasi, setelah itu diajukan kepada kepala bidang kelaiklautan kapal untuk diberikan disposisi.
- 3). Setelah diberikan disposisi oleh kepala bidang, pemohon menuju kepala seksi bidang keselamatan kapal untuk diberikan direktif (penunjukan *marine inspector*) yang akan melaksanakan pemeriksaan garis muat kapal.
- 4). Pemohon menemui *marine inspector* yang telah ditentukan oleh kepala seksi untuk bersama-sama naik ke atas kapal, dimana *marine inspector* akan memeriksa, dan mengukur garis muat kapal sesuai dengan aturan garis muat kapal.
- 5). *Marine inspector* mengevaluasi dan memproses laporan tertulis mengenai garis muat kapal, untuk nantinya dijadikan rekomendasi penerbitan sertifikat garis muat kapal (sementara).
- 6). Setelah dievaluasi semua berkas dan laporan dari *marine inspector*, maka kepala bidang akan menandatangani laporan hasil pemeriksaan garis muat kapal.

- 7). Sertifikat dibuat / diketik oleh staff bidang keselamatan kapal sesuai dengan data dalam laporan pencegahan pencemaran yang dibuat oleh *marine inspector* dan disetujui oleh kepala bidang.
- 8). Setelah sertifikat pencegahan pencemaran terbit maka akan diparaf oleh kepala seksi bidang keselamatan kapal.
- 9). Sertifikat diparaf oleh kepala bidang kelaiklautan kapal dan ditandatangani kepala KSOP
- 10). Sertifikat diberi nomor dan diserahkan kepada pemohon.

e. *Marine Pollution Certificate* (Sertifikat Pencegahan Pencemaran)

Adalah sertifikat kapal bahwa sudah memenuhi peralatan yang diisyaratkan. Sertifikat dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar. Dalam pelaksanaan konvensi Marpol 1973/19781) sertifikat untuk pencegahan pencemaran di laut ini dibedakan :

1). *International Oil Pollution Prevention*

Sertifikat IOPP hanya untuk kapal tangki yang berlayar internasional atau oleh kapal tangki minyak isi kotor 399 GT atau lebih, (sertifikat ini terbit untuk kapal BG. ming).

2). Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran

Sertifikat SNPP hanya untuk kapal tangki yang berlayar internasional atau oleh kapal tangki minyak isi kotor 100 GT s/d 399 GT. Untuk mendapatkan dan mempertahankan sertifikat tersebut, kapal harus melalui pemeriksaan secara berkala sesuai aturan, (sertifikat ini terbit untuk kapal TB. kuang).

Pelaksanaan yang dilakukan divisi dokumen dan keagenan di KSOP adalah :

- a). Membuat lalu mengajukan surat permohonan penerbitan sertifikat pencegahan pencemaran, kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan

- b). Surat permohonan tersebut akan diberikan baju surat oleh petugas administrasi, setelah itu diajukan kepada kepala bidang kelaiklautan kapal untuk diberikan disposisi.
- c). Setelah diberikan disposisi oleh kepala bidang, pemohon menuju kepala seksi bidang keselamatan kapal untuk diberikan direktif (penunjukan *marine inspector*) yang akan melaksanakan pemeriksaan alat – alat pencegahan pencemaran di atas kapal.
- d). Pemohon menemui *marine inspector* yang telah ditentukan oleh kepala seksi untuk bersama-sama naik ke atas kapal, dimana *marine inspector* akan memeriksa semua alat – alat pencegahan pencemaran, gambar instalasi peralatan pencegahan pencemaran di kapal yang harus memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan aturan – aturan yang berlaku.
- e). *Marine inspector* mengevaluasi dan memproses laporan tertulis, untuk nantinya dijadikan rekomendasi penerbitan sertifikat pencegahan pencemaran.
- f). Setelah dievaluasi semua berkas dan laporan dari *marine inspector*, maka kepala bidang akan menandatangani laporan pencegahan pencemaran tersebut sebagai tanda persetujuan untuk diterbitkannya sertifikat IOPP / SNOPP.
- g). Sertifikat dibuat / diketik oleh staff bidang keselamatan kapal sesuai dengan data dalam laporan pencegahan pencemaran yang dibuat oleh *marine inspector* dan disetujui oleh kepala bidang.
- h). Setelah sertifikat pencegahan pencemaran terbit maka akan diparaf oleh kepala seksi bidang keselamatan kapal.
- i). Sertifikat paraf oleh kepala bidang kelaiklautan kapal dan ditandatangani oleh kepala KSOP.
- j). Sertifikat diberi nomor dan diserahkan kepada pemohon. (lihat tabel 6).

### C. Analisis Hasil Penelitian

Penelitian yang penulis lakukan adalah saat agen melaksanakan proses sertifikasi di lapangan yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan, dimana sertifikat yang terbit untuk kapal TB. kuang adalah surat ukur, grosse akta, surat laut, untuk sertifikat SOLAS terbit sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang, sertifikat perlengkapan kapal barang, sertifikat keselamatan radio kapal barang, dan untuk sertifikat MARPOL terbit sertifikat nasional pencegahan pencemaran oleh minyak dari kapal ( $GT \leq 399$ ). Untuk kapal BG. ming, pemerintah menerbitkan surat ukur, grosse akta, surat laut (panjang  $> 500 m^3$ ), sedangkan untuk sertifikat SOLAS, terbit sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang (sertifikat keselamatan perlengkapan, dan sertifikat keselamatan radio kapal barang tidak diterbitkan karena tongkang adalah kapal tidak berawak), untuk sertifikat MARPOL terbit International Oil Pollution Prevention ( $399 \leq GT$ ).

Setelah melakukan dan memperhatikan semua proses sertifikasi kapal TB.ming dan BG.ming di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tarakan, dimana sebagai pelaksana yaitu divisi dokumen dan keagenan PT. J&Y transhipment ternyata masih terdapat hambatan atau kendala-kendala yang terjadi sehingga walaupun telah diadakan persiapan-persiapan sebelum melaksanakan pengurusan sertifikasi kapal namun pada akhirnya kapal terlambat laik laut sehingga lambat beroperasi dari waktu yang telah ditargetkan oleh *owner* (dapat dilihat dalam tabel yaitu list dokumen kapal TB. kuang dan BG.ming).

**LIST DOKUMEN TB. KUANG DAN BG. MING**

| JENIS PERIJINAN                           | ISSUED BY | PROSES YG HARUS SELESAI                | STATUS TB | STATUS BG | TARGET    | Tgl Terbit | KETERANGAN          |
|---|-----------|--|-----------|-----------|-----------|------------|---------------------|
| <b>Proses Dokumen</b>                     |           |  |           |           |           |            |                     |
| Peyelesaian Gross Akta                    | KSOP Trk  | Kelengkapan dokumen support            |           |           | 3-Feb-21  | 13-Feb-21  | Tidak sesuai target |
| Surat Ukur                                | DIPERLA   | hasil ukur dikirim ke Jakarta          | Interim   | Interim   | 25-Jan-21 | 28-Jan-21  | Tidak sesuai target |
| Surat Laut                                | DIPERLA   | Grosse akta dikirim ke Jakarta         | Interim   | Interim   | 5-Feb-21  | 26-Feb-21  |                     |
| Cargo Ship Safety Conctruction (interim ) | KSOP Trk  | Pemeriksaan oleh Marine Inspector KSOP | Interim   | Interim   | 5-Feb-21  | 14-Feb-21  | Tidak sesuai target |
| Cargo Ship Safety Equipment (interim )    | KSOP Trk  | Pemeriksaan oleh Marine Inspector KSOP | Interim   | X         | 5-Feb-21  | 14-Feb-21  | Tidak sesuai target |
| Cargo Ship Safety Radio (interim)         | KSOP Trk  | Pemeriksaan oleh Marine Inspector KSOP | Interim   | X         | 5-Feb-21  | 11-Feb-21  | Tidak sesuai target |
| IOPP / SNPP                               | KSOP Trk  | Pemeriksaan oleh Marine Inspector KSOP | Interim   | Interim   | 5-Feb-21  | 25-Feb-21  | Tidak sesuai target |

|   |
|---|
|   |
| X |
|   |

Diterbitkan oleh Pemerintah (Kantor Kesyahbandaran dan tidak diperuntukkan untuk kapal tersebut (sesuai aturan) diterbitkan instansi selain pemerintah

Dilihat pada tabel di atas, list dokumen kapal TB. kuang dan BG. ming menunjukkan kemunduran waktu pengurusan sertifikasi kapal dari waktu yang ditargetkan *owner*. Target yang dibuat oleh *owner* cukup lama untuk proses sertifikasi dibandingkan dari limit waktu yang dibuat oleh Kesyahbandaran untuk proses penerbitan sertifikasi. Surat ukur yang ditargetkan terbit pada tanggal 25 Januari 2021 ternyata mundur hingga 28 Januari 2021, dan untuk surat laut ditargetkan terbit 5 Februari 2021, ternyata terbit tanggal 26 Februari 2021, sertifikat keselamatan yang ditargetkan selesai pada 5 Februari 2021 ternyata mundur 14 Februari 2021, dan sertifikat MARPOL yang ditargetkan terbit 10 Februari 2021, ternyata terbit pada 25 Februari 2021, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang dialami oleh agen pada saat pelaksanaannya di lapangan.

1. Berikut faktor penyebab lamanya pengurusan sertifikat kapal :

a. Dari pihak Divisi Dokumen dan Keagenan / *Owner*

- 1). Pada saat pengurusan grosse akta, agen harus kembali ke kantor melengkapi persyaratan yang kurang seperti KTP pemilik, dan keterangan hak milik, dan kartu pajak pemilik, sehingga

diketahui dalam pelaksanaan pengurusan sertifikasi terjadi ketidaktahuan terhadap tahap–tahap pengurusan, apa yang harus dilengkapi terlebih dahulu sebelum mengurus suatu sertifikat oleh agen di lapangan (kantor KSOP).

2).Alur pengurusan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan belum sepenuhnya diketahui dan dimengerti baik oleh agen, pemaparan dalam aturan yang ada, tentang pendaftaran dan sertifikasi kapal kurang terperinci, sehingga agen tanpa pengalaman sulit untuk memahaminya.

3).Pelaksanaan sertifikasi di lapangan yang dilaksanakan oleh pihak agen kurang berkoordinasi dengan divisi terkait di kantor, sehingga kantor juga kurang memonitoring jalannya proses sertifikasi kapal.

Contohnya pada saat *Marine Inspector* melakukan inspeksi/pemeriksaan di atas kapal agen terlambat berkoordinasi dengan divisi keteknikaan sehingga pada saat *marine inspector* memeriksa peralatan dan perlengkapan ada yang belum ada di atas kapal dan ada yang terpasang salah dan memerlukan waktu untuk melengkapi dan memperbaiki peralatan tersebut.

#### b. Faktor di Lapangan

Waktu antri yang lama, di setiap tahapnya, contohnya pada saat menemui kepala seksi atau kepala bidang atau pada saat proses pengetikan. Sehingga proses penyelesaian sertifikasi kapal memerlukan waktu yang lama.

2. Upaya – upaya yang dilakukan untuk menanggulangi hambatan dalam proses pelaksanaan sertifikasi kapal baru ialah:

#### a. Kepada Pihak Divisi Dokumen dan Keagenan / *Owner*

1). Memberikan buku panduan kepada agen tentang proses pelaksanaan sertifikasi kapal baru. maupun menggali informasi dari pengalaman agen perusahaan lain yang pernah mengurus proses sertifikasi kapal baru, baik itu tentang alur pengurusan

sertifikasi maupun tahap – tahap pengurusan suatu sertifikat. agar pada pelaksanaannya dilapangan, tidak terhambat, dan bisa berjalan maksimal.

- 2). Pihak agen apabila dalam suatu aturan yang kurang dimengerti dapat menanyakan atau berkonsultasi pada pejabat Kesyahbandaran, dan sebaiknya pihak KSOP apabila ada aturan baru agar dilakukan sosialisasi ke perusahaan pelayaran atau pengguna jasa agar mempelajari aturan – aturan yang berlaku di Indonesia tentang pendaftaran dan sertifikasi kapal baru.
- 3). Pihak agen harus berkoordinasi penuh dengan divisi terkait di kantor sehingga kantor juga mengawasi / memonitoring jalannya proses sertifikasi kapal sampai selesai bahkan bila *marine inspector* akan naik ke atas kapal jauh lebih baik bila alat dan perlengkapan yang disyaratkan untuk suatu kapal sudah siap di atas kapal sehingga tercipta suatu manajemen proses sertifikasi kapal yang baik, terkoordinir, cepat, lancar dan sistematis, sehingga keterlambatan kapal berlayar tidak terlalu lama.

b. Upaya Teknis di Lapangan

Pelaksanaan sertifikasi di KSOP jauh lebih baik bila dimulai di pagi hari agar tidak mengalami waktu antri yang panjang.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Pelaksanaan sertifikasi kapal baru milik PT. J&Y transshipment di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang dilakukan oleh agen sebagai pelaksana di lapangan, mengalami keterlambatan dikarenakan alur proses sertifikasi belum sepenuhnya diketahui dan di mengerti serta kurangnya koordinasi dengan divisi terkait di kantor Sehingga kapal lambat beroperasi dari waktu yang telah ditargetkan oleh *owner*.

#### **B. Saran**

Perbanyak menggali informasi mengenai sertifikasi kapal baru dari pengalaman agen perusahaan lain serta pihak agen harus berkoordinasi penuh dengan divisi terkait di kantor sehingga kantor juga mengawasi / memonitoring jalannya proses sertifikasi kapal sesuai SOP sehingga tercipta suatu manajemen proses sertifikasi kapal yang baik, terkoordinir, cepat, lancar dan sistematis, sehingga keterlambatan kapal berlayar tidak terlalu lama.

## DAFTAR PUSTAKA

Downhard John M.. (1990), *Manajemen Kapal*, Fairplay Publications.

<http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205936-pengertian-pelaksanaan-actuating/>

Keputusan Menteri Perhubungan 26 tahun 2006 tentang *Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan kapal dan Penggunaan / Pergantian bendera.*

Keputusan Menteri Perhubungan nomor 65 tahun 2009 tentang *Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia*

Kosasih, Engkos., Hananto Soewedo ( 2007 ). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada (STMT) Trisakti.

Natzir muh (1983), *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia

Pasal 309 KUHD tentang *Pengertian Kapal*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 2002 tentang *Perkapalan.*

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 13 tahun 2012 tentang, *Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.*

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 36 tahun 2012 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.*

Purba Radiks, 1997, *Angkutan Muatan Laut*, Rineke Cipta. Jakarta.

Soegeng wartini. (1998), *Pendaftaran Kapal Indonesia*, PT. Eresco Bandung.

Undang – Undang nomor 17 tahun 2008 tentang, *Pelayaran.*

## RIWAYAT HIDUP



**FANUR RABBANI SYAH**, lahir di Pangkajene Kepulauan pada Tanggal 22 Agustus 2000. Merupakan Anak Ketiga dari pasangan Bapak Faruk Ayub dan Ibu Nurbiah Azis.

Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2012 pada SD Negeri 28 Pangkajene dan melanjutkan Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 1 Pangkep diselesaikan pada Tahun 2015 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah kejuruan SMK Negeri 1 Pangkep dan menekuni jurusan Teknik Komputer dan Jaringan diselesaikan pada Tahun 2018. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada Perusahaan Pelayaran PT.J&Y transshipment. Dan pada Tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.