

UNDANG-UNDANG PELAYARAN DAN KONVENSI INTERNASIONAL

Nur Sukmanadjati, S.Sos., M.M., M.Mar.E.
Capt. M. Syafril S., M.Pd., M.Mar.



**UNDANG-UNDANG PELAYARAN
DAN KONVENSI INTERNASIONAL**



www.larispa.co.id

UU No 28 tahun 2014 tentang Hak Cipta

Fungsi dan sifat hak cipta Pasal 4

Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan hak eksklusif yang terdiri atas hak moral dan hak ekonomi.

Pembatasan Pelindungan Pasal 26

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, Pasal 24, dan Pasal 25 tidak berlaku terhadap:

- i. Penggunaan kutipan singkat Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait untuk pelaporan peristiwa aktual yang ditujukan hanya untuk keperluan penyediaan informasi aktual;
- ii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk kepentingan penelitian ilmu pengetahuan;
- iii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk keperluan pengajaran, kecuali pertunjukan dan Fonogram yang telah dilakukan Pengumuman sebagai bahan ajar; dan
- iv. Penggunaan untuk kepentingan pendidikan dan pengembangan ilmu pengetahuan yang memungkinkan suatu Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait dapat digunakan tanpa izin Pelaku Pertunjukan, Produser Fonogram, atau Lembaga Penyiaran.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

UNDANG-UNDANG PELAYARAN DAN KONVENSI INTERNASIONAL

Nur Sukmanadjati, S.Sos., M.M., M.Mar.E.

Capt. M. Syafril S., M.Pd., M.Mar.



www.larispa.co.id

UNDANG-UNDANG PELAYARAN DAN KONVENSI INTERNASIONAL

Penulis :

**Nur Sukmanadjati, S.Sos., M.M., M.Mar.E.
Capt. M. Syafril S., M.Pd., M.Mar.**

Copyright © 2020, Pada Penulis
Hak cipta dilindungi undang-undang
All rights reserved

Penata Letak: Amry Rasyadany

Perancang sampul: Priyo Wicaksono

Penerbit:

LARISPA INDONESIA

Jl. Sei Mencirim Komplek Lalang Green Land I Blok C No. 18 Medan

Kode Pos: 203522 Medan

Telp: (061) 80026116/ 8002 1139

Laman: www.larispaa.or.id / www.larispaa.com

Edisi Pertama. 2020

ISBN : 978-602-6552-46-4

Dicetak oleh:

PENERBIT DEEPUBLISH

(Grup Penerbitan CV BUDI UTAMA)

Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

Jl. Rajawali, G. Elang 6, No 3, Drono, Sardonoharjo, Ngaglik, Sleman

Jl. Kaliurang Km.9,3 – Yogyakarta 55581

Telp/Faks: (0274) 4533427

Website: www.deepublish.co.id

www.penerbitdeepublish.com

E-mail: cs@deepublish.co.id

www.larispaa.co.id

KATA PENGANTAR

Dengan mengucap puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan buku bahan ajar program Diploma III (D-III) Prodi Nautika dan Prodi Permesinan Kapal Politeknik Pelayaran Sorong dengan judul *UNDANG-UNDANG PELAYARAN DAN KONVENSI INTERNASIONAL*.

Buku bahan ajar ini disusun dengan referensi IMO *model course* dan memperhatikan silabus yang tertera dalam STCW 1995 amandemen Manila 2010.

Buku bahan ajar ini membahas tentang kapal, kelaiklautan kapal, perairan, manajemen keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, perlindungan lingkungan maritim, kepelabuhanan, Syahbandar, keamanan kapal, kecelakaan kapal dan asuransi laut.

Diharapkan dengan adanya buku bahan ajar ini, dapat membantu para peserta diklat dalam memahami kapal dari aspek perundang-undangan baik nasional maupun internasional di bidang pelayaran, juga diperuntukkan pula bagi masyarakat luas yang ingin mempelajarinya.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan buku bahan ajar ini masih belum sempurna. Untuk itu penulis menerima kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan buku bahan ajar ini.

Akhir kata, penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang membantu secara moril maupun materiel, semoga buku bahan ajar ini bermanfaat bagi kita semua.

Sorong, Juli 2020

Penulis



www.larispaco.id

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii

BAB 1 Aspek Hukum Dalam Pelayaran 1

1. Pengertian Hukum yang Berkaitan dengan Pelayaran..... 1
2. Pembidangan Hukum yang Berkaitan dengan Pelayaran..... 2

BAB 2 Perairan Indonesia 7

1. Pembagian Teritorial Wilayah Laut..... 7
2. Lautan Sebagai Batas Wilayah Suatu Negara 10
3. Kewenangan Dalam Wilayah Lautan..... 12
4. Hak Lintas Bagi Kapal-kapal 14

BAB 3 Kapal, Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran 17

1. Pengertian Kapal..... 17
2. Dimensi-dimensi Ukuran Kapal 19
3. Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran 23
4. Perlindungan Maritim..... 35

BAB 4. Pentingnya Kelaiklautan Kapal..... 42

1. Persyaratan Laik Laut untuk Kapal..... 42
2. Risiko Akibat Kapal Tidak Memenuhi Kelaiklautan 44
3. Syarat Agar Memenuhi Kelaiklautan Kapal..... 46

BAB 5 Kelaiklautan Kapal.....49

1. Keselamatan Kapal.....	51
2. Pencegahan Pencemaran dari Kapal.....	55
3. Perlindungan Lingkungan Maritim	57
4. Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal	57
5. Pengawakan Kapal	60
6. Garis Muat Kapal Dan Pemuatan.....	63
7. Kesejahteraan Awak Kapal Dan Kesejahteraan Penumpang.....	67
8. Status Hukum Kapal.....	68
9. Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal.....	73
10. Manajemen Keamanan Kapal.....	78

BAB 6 Syahbandar.....83

1. Tugas-tugas Syahbandar.....	85
2. Kewenangan Syahbandar	86
3. Mengawasi Pemanduan	91
4. Melaksanakan Bantuan Pencarian Dan Penyelamatan	92
5. Mengawasi Pelaksanaan Perlindungan Lingkungan Maritim.....	94
6. Meneruskan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal.....	97

BAB 7 Ringkasan Konvensi-Konvensi Internasional 99

1. *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974*

(SOLAS 1974) (Peraturan Internasional Keselamatan Jiwa di Laut 1974)	99
2. <i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972</i> (peraturan internasional pencegahan tubrukan di laut)	104
3. <i>International Convention on Load Line 1966</i> (Peraturan Internasional Garis Muat 1966).....	104
4. <i>International Convention on Tonnage Measurement of Ship 1969</i> (Peraturan Internasional Ukuran Tonnase Kapal 1969)	105
5. <i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973/78</i> (peraturan internasional pencegahan pencemaran dari kapal 1973/78).....	106
6. <i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969</i> (Peraturan Internasional Tanggung Jawab Sipil Akibat Pencemaran 1969).....	107
7. <i>International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention</i> (ISM Code)	108
8. <i>International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code</i>	114
9. <i>Ballast Water Management/BWM</i> (Pengelolaan Air Ballast).....	117

BAB 8 Asuransi Laut.....120

1. Dasar Hukum Asuransi Dalam Pelayaran120
2. Apa itu Asuransi Laut?121

3. Berbagai Jenis Asuransi Laut & Kebijakan Asuransi Laut	123
4. Kecelakaan Maritim	128
DAFTAR PUSTAKA	135
BIODATA PENULIS	137



www.larispa.co.id

BAB 1

Aspek Hukum Dalam Pelayaran

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjabarkan tentang: Kepatuhan dengan persyaratan hukum (*monitor compliance with legislative requirement*) bagi kapal-kapal yang melakukan pelayaran nasional maupun internasional
2. Mata kuliah ini menjelaskan pertanggungjawaban atas pekerjaan di bidang profesinya sesuai dengan kode etik profesinya.

1. Pengertian Hukum yang Berkaitan dengan Pelayaran

Yang dimaksud dengan pelayaran disebutkan dalam pasal 1 (1) Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”

Dalam pasal 1 (36) Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008: Yang dimaksud dengan kapal: 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.

Dari definisi-definisi tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa kapal merupakan alat transportasi laut atau alat angkut melalui perairan, memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan. Kapal-kapal yang di gunakan sebagai alat angkut harus memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan kapalnya yang di buktikan dengan sertifikat keselamatan dan keamanan kapal setelah melalui pemeriksaan dan pengujian oleh pemerintah maupun lembaga yang ditunjuk oleh pemerintah seperti biroklasifikasi termasuk lembaga lainnya yang mempunyai kewenangan. Selain memenuhi kriteria keselamatan dan keamanan, kapal juga harus di lengkapi dengan perlengkapan perlindungan maritim untuk mencegah pencemaran laut dan udara yang berasal dari kapal.

Kapal-kapal yang di gunakan untuk melakukan perniagaan (*merchan ship*), berasaskan untuk kepentingan umum artinya mengutamakan kepentingan masyarakat luas dalam negeri maupun antar negara serta wajib mentaati hukum-hukum yang berlaku berkaitan dengan penyelenggaraan pelayaran tersebut. Bagi kapal-kapal yang melanggar hukum maka akan di kenakan sangsi administratif, sangsi pidana:

- a) Peringatan
- b) Pembekuan izin atau pembekuan sertifikat.
- c) Pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.
- d) Pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut.
- e) Pidana penjara atau denda.

2. Pembidangan Hukum yang Berkaitan dengan Pelayaran

Untuk membentuk keseimbangan dalam hubungan antara anggota masyarakat diperlukan adanya peraturan-peraturan. Himpunan peraturan-

peraturan yang bersifat memaksa disebut hukum. Dalam hukum ada perintah yang harus ditaati dan ada larangan yang tidak boleh di langgar. Bila dilanggar maka di kenakan sangsi oleh penegak hukum.

A. Sumber Hukum

Sumber hukum dapat terdiri dari segala tulisan-tulisan, dokumen-dokumen, naskah-naskah. Sumber hukum yang paling utama adalah undang-undang. Selain undang-undang, maka kebiasaan juga menjadi sumber hukum. Apabila suatu kebiasaan tertentu di terima oleh masyarakat, maka dengan demikian timbullah suatu kebiasaan hukum. Sumber hukum ketiga adalah *yurisprudensi* (keputusan hakim). Apabila undang-undang ataupun kebiasaan tidak memberikan peraturan yang dapat di pakai untuk menyelesaikan suatu perkara, maka hakim haruslah membuat peraturan sendiri yang di kemudian hari dalam mengadili perkara serupa dapat di jadikan sumber hukum bagi pengadilan. Contoh khas dalam perkara-perkara pelayaran adalah antara lain: Lebar air pelayaran sempit, jarak papas yang dekat, mengubah haluan dalam waktu yang memadai. Sumber hukum seperti itu di sebut ilmu pengetahuan hukum. Selanjutnya dianggap juga sebagai sumber hukum adalah perjanjian. Apabila dua atau lebih pihak mengadakan kata sepakat tentang sesuatu hal yang melahirkan suatu perjanjian, maka pihak-pihak yang bersangkutan akan terikat pada isi perjanjian yang mereka adakan itu. Perjanjian yang diadakan oleh dua negara (bilateral) atau lebih (multilateral) di sebut perjanjian antar negara akan mengikat warganegara-warganegara dari negara-negara yang bersangkutan. Peraturan-peraturan, kesepakatan- kesepakatan, kebiasaan-kebiasaan antara negara disebut konvensi- konvensi, bagi negara-negara yang telah mengesahkan keputusan-

keputusan dari IMO (International Maritime Organization) yang berkaitan dengan pelayaran maka negara tersebut terikat dengan keputusan-keputusan tersebut.

B. Pembidangan hukum

1) Menurut kekuatan bekerjanya

- Undang-undang dasar 1945
- Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat
- Undang-undang
- Peraturan Pemerintah
- Keputusan Presiden
- Keputusan Menteri
- Keputusan Direktur Jenderal

2) Menurut isinya

- a. Hukum privat (sipil), hukum yang mengatur hubungan-hubungan antar orang yang satu dengan orang yang lain dengan menitik beratkan kepentingan perorangan.
- b. Hukum publik (negara), hukum yang mengatur hubungan antar negara dengan alat-alat perlengkapannya, negara dengan perseorangan dan negara dengan negara.

Hukum publik (negara) terdiri dari: hukum tata negara, hukum administrasi negara, hukum pidana, hukum internasional yaitu hukum perdata internasional maupun hukum publik internasional.

C. Penegakan Hukum Di Laut

Penegakan hukum laut adalah rangkaian peraturan dan kebiasaan hukum mengenai laut yang terdiri dari:

- Keperdataan, kalau menyangkut kepentingan perseorangan.
- Publik, kalau menyangkut kepentingan umum.

Hukum laut keperdataan mengatur hubungan-hubungan perdata yang di timbulkan karena perjanjian-perjanjian perdata antara lain perjanjian-perjanjian pengangkutan menyeberang laut dengan kapal laut. Hukum ini merupakan matra dari hukum pengangkutan. Sedangkan hukum pengangkutan adalah bagian dari hukum dagang dan hukum dagang termasuk hukum privat. Hukum laut publik (negara), objek dari peraturan-peraturan atau kebiasaan-kebiasaan baik nasional maupun internasional adalah laut dan berisikan hak-hak dan kewajiban bagi negara yang berbatasan pada laut tersebut. Hukum laut nasional telah berkembang dengan pesat sebagai akibat perkembangan internasional yang memerlukan adanya ketentuan-ketentuan hukum di laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan mendesak, untuk menjamin terselenggaranya sejumlah kepentingan nasional, hukum publik internasional dapat menjadi sarana. Terdapat beberapa peraturan hukum yang menyangkut dunia pelayaran dan kelautan, antara lain:

- *United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982/UNCLOS* (konvensi perserikatan bangsa-bangsa tentang hukum laut) Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan



www.larispa.co.id

BAB 2

Perairan Indonesia

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan dasar-dasar prinsip hukum yang berkaitan dengan kapal yang melakukan pelayaran di laut.
2. Mata kuliah ini menjelaskan pertanggungjawaban atas pekerjaan di bidang profesinya sesuai dengan kode etik profesinya.

1. Pembagian Teritorial Wilayah Laut

UNCLOS (United Nations Convention on The Law of the Sea) atau Konvensi PBB tentang Hukum Laut dibentuk untuk memastikan kebebasan bernavigasi di laut. Ini memungkinkan kapal-kapal dari satu negara untuk bergerak dengan aman dan bebas di perairan internasional. Namun, sesuai dengan undang-undang ini, batas atau batasan tertentu telah diberikan kepada masing-masing negara untuk mendefinisikan aspek bisnis laut dan kegiatan komersial, termasuk semua jenis yurisdiksi.

Ada 5 istilah penting yang harus diketahui oleh setiap pelaut di bawah UNCLOS.

1) Laut teritorial

Menurut UNCLOS, laut teritorial dapat didefinisikan sebagai area yang memanjang hingga 12 mil laut dari garis dasar negara pantai suatu negara. Laut teritorial berada di bawah yurisdiksi negara tersebut; namun,

kapal asing (baik pedagang maupun militer) diizinkan melintasinya. Jenis bagian dari bagian teritorial kapal asing dikenal sebagai bagian lintas damai (*innocent passage*). Namun, kak lintas damai dapat ditunda jika ada ancaman terhadap keamanan negara pantai (*coastal satate*).

Negara pantai juga dapat melakukan penegakan hukum jika:

- Segala jenis kegiatan kapal yang berada di wilayah teritorial memiliki konsekuensi meluas ke negara pantai.
- Ada ancaman bagi perdamaian negara bagian di bagian pesisir.
- Ada lalu lintas ilegal atau penyelundupan narkoba.

2) Zona tambahan (*contiguous zone*)

Zona tambahan dapat didefinisikan tambahan yang memanjang 12 mil laut di luar batas laut teritorial. Kontrol negara pantai pada area ini terbatas pada pencegahan tindakan yang dapat melanggar hukum bea cukai, fiskal, dan imigrasi. Itu juga dapat bertindak jika aktivitas apa pun di zona tambahan mengancam peraturan di laut teritorial. Mungkin saja ada kapal yang membawa bahan berbahaya atau limbah yang di buang di wilayah tersebut dapat membahayakan kesehatan masyarakat atau lingkungan.

3) Zona ekonomi eksklusif

Zona ekonomi eksklusif dapat didefinisikan sebagai wilayah yang memanjang hingga 200 mil laut dari garis dasar negara pantai atau garis pangkal. Dengan demikian itu mencakup laut teritorial dan zona yang tambahan. Zona ekonomi eksklusif menyediakan kontrol negara pantai atas semua sumber daya ekonomi seperti perikanan, pertambangan, eksplorasi minyak, dan penelitian kelautan. Negara pantai juga memiliki

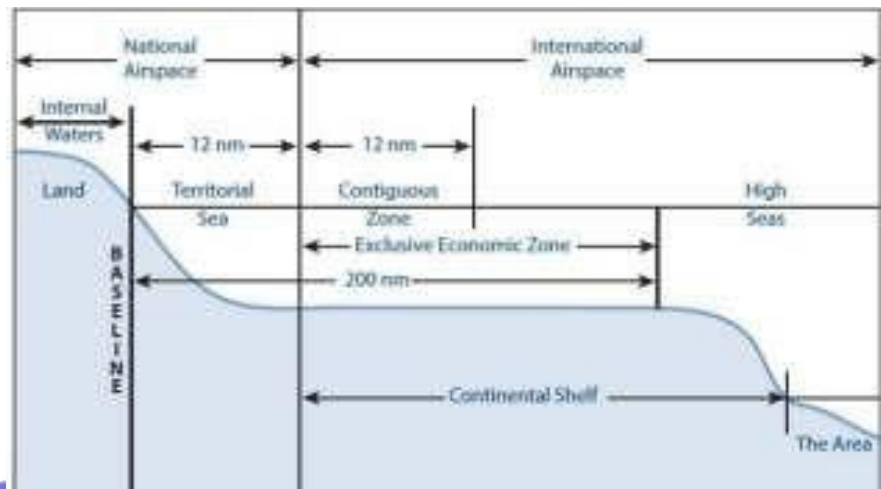
yurisdiksi terkait perlindungan dan pelestarian sumber daya alam dan lingkungan laut.

4) Landas kontinen (*continental shelf*)

Landas kontinen dapat didefinisikan sebagai area yang batas terluarnya tidak melebihi 350 mil laut dari garis dasar atau tidak melebihi 100 mil laut dari 2500 meter isobat. Negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alamnya di daerah ini. Negara juga memiliki hak eksklusif untuk mengesahkan dan mengatur pengeboran di dasar kontinen untuk semua tujuan.

5) Laut bebas (*high sea*)

Laut Bebas dapat didefinisikan sebagai bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, di laut teritorial, atau di perairan internal negara pantai atau perairan kepulauan dari negara kepulauan. Laut bebas terbuka untuk semua negara bagian untuk kebebasan navigasi, kebebasan penerbangan, kebebasan untuk membangun instalasi pulau buatan, kebebasan memancing, dan kebebasan penelitian ilmiah. Laut bebas dicadangkan untuk navigasi yang damai melalui perairan internasional. Namun, peraturan telah dibuat untuk menghindari pencegahan perdagangan budak, pembajakan, penyitaan kapal, perdagangan narkoba gelap dan penyiaran tidak sah.



<http://www.sangkoeno.com/2014/07/zona-maritim-menurut-konvensi-hukum.html>

Gambar: Pembagian teritorial wilayah laut

2. Lautan Sebagai Batas Wilayah Suatu Negara

Wilayah suatu negara selain kita kenal udara dan darat juga lautan. Namun hanya negara –negara tertentu yang mempunyai wilayah laut yaitu negara di mana wilayah daratnya berbatasan dengan laut.

Laut adakalanya merupakan batas suatu negara dengan negara lain dengan titik batas yang di tentukan melalui ekstradisi bilateral atau multilateral yang berarti pula merupakan batas kekuasaan suatu negara, sejauh garis terluar batas wilayahnya.

Dalam perkembangan hukum internasional, batas kekuasaan yang merupakan batas wilayah suatu negara sangat di pegang erat, pelanggaran terhadap wilayah suatu negara dapat berakibat fatal bahkan dapat menimbulkan kerenggangan hubungan dan apabila berlarut-larut akan berakibat peperangan. Dengan batas wilayah di tuntutan hubungan yang baik

bagi setiap negara dan perjanjian-perjanjian yang di ciptakan perlu di taati agar tidak merugikan kepentingan negara lain.

Indonesia dengan bentuk geografinya sebagai negara kepulauan yang membentang beribu-ribu pulau dengan corak beraneka ragam dan cirinya sendiri-sendiri, maka untuk menjaga keutuhan teritorial serta perlindungan kekayaan alam perlu semua pulau/kepulauan harus berada dalam keutuhan/kesatuan bulat. Berdasarkan pertimbangan itu, pemerintah indonesia menyatakan, bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau merupakan wilayah teritorial negara indonesia. Kemudian dalam perkembangan ditetapkan wawasan nusantara sebagai konsepsi kesatuan wilayah, bangsa dan negara dengan memandang Indonesia sebagai satu kesatuan yang meliputi tanah (darat), udara di atasnya dan air (lautan) secara tidak terpisah, meliputi segala bidang kehidupan: politik, ekonomi, budaya, hankam.

Dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 4./Prp/1960 tentang Perairan Indonesia di mana secara tegas dalam pasal 3 ayat 1 dinyatakan bahwa wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Laut teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai, perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air terendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamannya semua, bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup (pada mulut sungai, kunla,

teluk, anak laut, dan pelabuhan). Perairan pedalaman terdiri atas: Laut pedalaman, Perairan darat. Laut pedalaman adalah bagian laut yang terletak pada sisi darat dari garis penutup, pada sisi laut dari garis air rendah. Perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah, kecuali pada mulut sungai perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis penutup mulut sungai.

Dengan berlakunya undang-undang tersebut di atas semakin kuat keadaan lautan Indonesia yang membentang di wilayah kedaulatan Indonesia. Sehingga bagi pelayaran atau kegiatan lainnya yang menggunakan fasilitas perairan laut harus sepengetahuan atau izin terlebih dahulu dari pemerintah Indonesia.

3. Kewenangan Dalam Wilayah Lautan

Laut sebagai wilayah teritorial, merupakan daerah yang menjadi tanggung jawab sepenuhnya negara yang bersangkutan dengan menerapkan hukum yang berlaku di wilayahnya yaitu hukum nasional negara yang bersangkutan.

Ada 2 (dua) ketentuan yang mengatur masalah kekayaan di lautan yaitu:

- 1) Hukum nasional sepanjang wilayah lautan itu berada pada kekuasaan hukum nasional, suatu negara hal ini barang tentu prosedur perizinan pun diatur di dalam hukum nasional yang bersangkutan.
- 2) Hukum internasional di mana di dalam wilayah lautan tersebut tidak berada di bawah suatu negara sehingga pengaturannya dengan memperhatikan hukum internasional. Kedua hukum itu tidak

bertentangan berlakunya, namun hukum nasional selalu memperhatikan ketentuan-ketentuan yang bersifat internasional.

Laut yang merupakan wilayah ZEE, kewenangan negara yang bersangkutan hanya terbatas sepanjang menyangkut masalah ekonomi saja, bagi negara-negara asing yang ingin menggunakan wilayah tersebut harus mendapatkan izin dari pemerintah sebagai penguasa wilayah tersebut, sedangkan untuk kepentingan lainnya di luar itu dapat dilakukan dengan segala tujuan damai. Mengenai laut bebas atau laut lepas (*high sea*) sangat terbuka bagi semua negara, tidak satu negara pun dapat menyatakan bahwa laut lepas ini termasuk dalam daerah kekuasaannya yang berada di bawah kedaulatannya. Untuk wilayah laut yang satu ini tidak ada satu kedaulatan pun yang menghinggapinya wilayah tersebut, andaikan ada hanya merupakan sistem blokade, hal ini terutama untuk kegiatan-kegiatan latihan perang dengan prakarsa PBB dengan tujuan damai. Setiap negara, baik negara pantai maupun yang tidak berpantai, mempunyai kebebasan untuk melakukan kegiatan-kegiatannya dengan tetap memperhatikan ketentuan-ketentuan yang telah disyaratkan oleh hukum Internasional, yang merupakan kesepakatan bersama antara lain kebebasan tersebut meliputi:

- 1) Kebebasan melakukan navigasi.
- 2) Kebebasan menangkap ikan.
- 3) Kebebasan memasang kabel dan pipa saluran di bawah permukaan air laut.
- 4) Kebebasan melakukan penerbangan di atas laut lepas.

Kebebasan yang ada dalam laut lepas dapat dilakukan secara adil oleh negara pantai untuk kepentingan negara yang tidak berpantai, dengan

posisinya berada di antara negara-negara pantai dapat menikmati laut lepas dengan segala sumber dayanya.

Sebagaimana diatur dalam konvensi Hukum Internasional bahwa:

- 1) Bagi negara tidak berpantai untuk mengadakan lalu lintas bebas melalui daerahnya. Hal ini dimaksudkan dengan lalu lintas bebas dan tujuan damai dapat menggunakan daerah berdaulat tanpa harus dipersulit untuk melaluinya.
- 2) Memberikan perlakuan yang sama sebagaimana halnya kapal-kapalnya sendiri bagi kapal-kapal yang berbendera negara tidak berpantai. Bagi kapal-kapal asing dari negara tidak berpantai, agar diberikan fasilitas untuk lewat sebagaimana halnya kapal mereka sendiri yang berlayar di wilayahnya sendiri.
- 3) Demikian halnya seperti pada poin 2 (dua) bagi kapal-kapal dari negara tidak berpantai dimaksud masuk ke pelabuhan laut dan pemakaian pelabuhannya. Dalam hukum Internasional yang harus dipatuhi oleh setiap negara, untuk pelayaran di laut lepas baik negara berpantai maupun negara tidak berpantai harus mengibarkan bendera satu saja (bendera negaranya), tidak diperkenankan untuk di lepas mengganti benderanya selama dalam perjalanan atau di pelabuhan yang disinggahi, kecuali ada hal-hal lain.

4. Hak Lintas Bagi Kapal-kapal

- 1) Hak lintas damai (*right of innocent passage*)

Kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dengan ketentuan sbb:

- a. Melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah alur atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman.
- b. Lintas damai harus terus menerus langsung serta secepat mungkin, berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal, atau karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan. Lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia dan dilakukan sesuai dengan ketentuan konvensi dan hukum internasional lainnya.

2) Hak lintas alur laut kepulauan

Lintas alur laut kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Segala jenis kapal dan pesawat udara negara asing, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut lepas atau ZEE Indonesia dengan bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya. Kapal asing yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur-alur laut dan skema lalu lintas yang telah ditetapkan pemerintah Indonesia.

3) Hak Lintas Transit

Semua kapal dan pesawat udara asing mempunyai kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di

selat antara satu bagian laut atau ZEE Indonesia dan bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.

4) Hak lintas melalui selat.

Negara-negara selat, dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan konvensi, dapat membuat peraturan-perundang-undangan mengenai lintas laut transit melalui selat tersebut yang bertalian dengan:

- a. Keselamatan pelayaran dan pengaturan lintas laut.
- b. Pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran.
- c. Pencegahan penangkap ikan, termasuk penyimpanan alat penangkap ikan dalam palka.
- d. Memuat atau membongkar komoditas, mata uang atau orang-orang, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi dan kesehatan.

5) Alur dan perlintasan

Alur dan perlintasan terdiri dari: Alur pelayaran di laut, Alur pelayaran sungai dan danau. Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan: Tata cara berlalu lintas, Alur pelayaran, Sistem rute, Daerah pelayaran lalulintas kapal, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP). Nakhoda yang berlayar di perairan Indonesia pada wilayah tertentu wajib melaporkan semua informasi melalui Stasiun Radio Pantai (SROP) terdekat. Yang dimaksud dengan wilayah tertentu antara lain perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), jalur *Traffic Separation Scheme* (TSS), *area Ship to Ship Transfer* (StS), perairan yang telah ditetapkan *Ship Reporting System* (SRS). Yang di maksud dengan semua informasi adalah informasi yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran.

BAB 3

Kapal, Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan pengertian kapal, keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai undang-undang pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 dan penerapannya.
2. Mata kuliah ini menjelaskan pertanggungjawaban atas pekerjaan di bidang profesinya sesuai dengan kode etik profesinya.

1. Pengertian Kapal

- 1) Menurut KUHD (Kitab Undang –undang Hukum Dagang) Psl 309. Kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga. Psl 310. Kapal laut adalah semua kapal yang di pakai untuk pelayaran di laut atau di peruntukan untuk itu.
- 2) Menurut Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

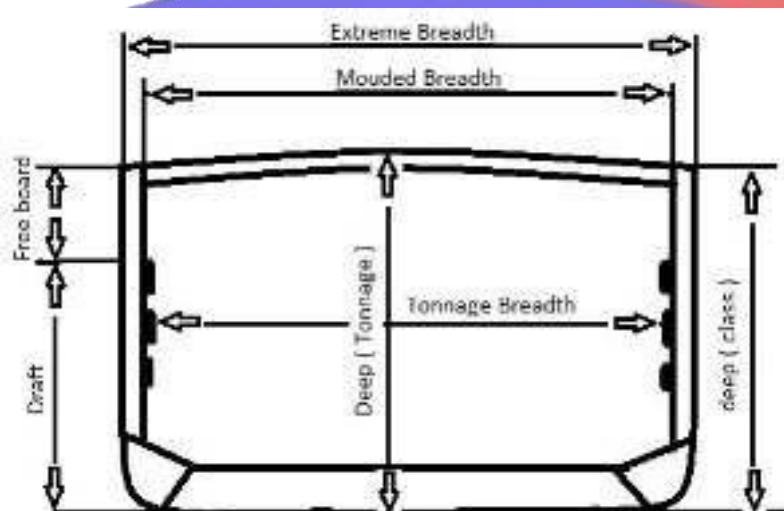
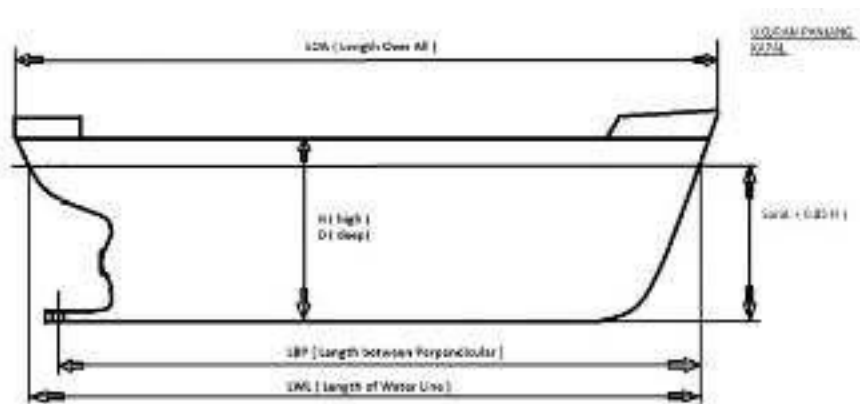
Jenis-jenis kapal adalah sebagai berikut:

- a. Kapal layar yaitu kapal yang di gerakan oleh angin
- b. Kapal yang di gerakkan dengan tenaga mekanik (dengan penggerak mesin) misalnya: kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, kapal nuklir.
- c. Kapal yang di tunda atau di tarik (*barge/tongkang*).
- d. Kapal yang berdaya dukung dinamis misalnya: *Jet foil*, *hidrofoil*, *hovercraft*, kapal ini dapat berlayar dengan kecepatan tinggi sehingga dapat dioperasikan di atas permukaan air.
- e. Kapal selam yaitu kapal yang bergerak di bawah permukaan air
- f. Alat apung atau bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*acomodation barge*) untuk menunjang kegiatan lepas pantai, tongkang penampung minyak (*oil storage barge*), unit-unit pemboran lepas pantai berpindah (*mobile offshore drilling units/modu*).



www.larispa.co.id

2. Dimensi-dimensi Ukuran Kapal



Gambar: memanjang dan melintang kapal

Penjelasan gambar:

Kapal adalah struktur tiga dimensi yang memiliki panjang, lebar, dan kedalaman.

Panjang kapal (*length*)

Panjang kapal diukur dengan cara yang berbeda untuk awak kapal, untuk pembangun dan perancang, dan untuk pendaftaran. Persyaratan yang digunakan untuk tujuan teknis atau register meliputi panjang terdaftar (*registered length*), panjang tonase (*tonnage length*), panjang benaman (*floodable length*), dan panjang menurut aturan klasifikasi (*length by class rules*). Kami menyebutkan istilah-istilah ini hanya untuk sosialisasi. Pengukuran panjang yang lebih umum digunakan-panjang keseluruhan (*length overall*), panjang antara tegak lurus (*length between perpendiculars*), dan panjang pada garis air bebanaman (*length on load waterline*) dibahas sebagai berikut:

Panjang Keseluruhan Kapal LOA (*Length Over All*) diukur mulai dari paling depan yang ekstrim ke ujung buritan yang ekstrim dari buritan. Operator kapal harus mengetahui hal ini dan dimensi yang serupa untuk melakukan manuver kapal dengan aman. Dimensi ini biasanya ditemukan dalam daftar data kapal untuk setiap kapal. Panjang kapal kadang-kadang diberikan sebagai LBP (*Length Between Perpendiculars*). Ini diukur dari permukaan batang ke depan, atau busur tegak lurus bagian utama, ke permukaan belakang *sternpost*, atau bagian tegak lurus buritan utama. Ini diyakini memberikan gagasan yang masuk akal tentang daya dukung kapal, karena termasuk volume yang di kecualikan, yang sering tidak dapat digunakan, yang terkandung dalam ujungnya yang menggantung. Pada beberapa jenis kapal, ini untuk semua tujuan praktis, merupakan pengukuran garis air.

Panjang pada Garis Air Bebanaman LWL (*Length on Load Waterline*) kapal merupakan dimensi penting karena panjang pada garis air merupakan faktor kunci dalam masalah kompleks kecepatan, hambatan,

dan gesekan. Pada kapal dengan *counter stern*, LWL dan LBP bisa sama atau hampir sama. Pada kapal dengan *buritain cruiser*, LWL lebih besar dari LBP, seperti yang ditunjukkan pada bagian atas (lihat gambar dimensi-dimensi kapal)

Lebar kapal (*width*)

Lebar kapal atau, lebih tepatnya, luasnya kapal dinyatakan dalam sejumlah cara dan, seperti panjangnya, karena sejumlah alasan. Luasnya ekstrem kapal, yang biasa disebut *beam*, diukur dalam dari titik paling luar di satu sisi ke titik paling luar di sisi lain di titik terlebar di kapal. Dimensi ini harus mencakup proyeksi di kedua sisi kapal. Seperti panjang keseluruhan, pengukuran ini penting bagi awak kapal dalam menangani kapal.

Kedalaman kapal (*depth*)

Kedalaman kapal melibatkan beberapa dimensi vertikal yang sangat penting. Mereka melibatkan istilah-istilah seperti *freeboard*, draf, tanda draf (*draft marks*), dan garis muat (*load lines*). Kedalaman kapal diukur secara vertikal dari titik terendah lambung kapal, biasanya dari bagian bawah lunas, ke sisi setiap geladak yang dapat dipilih sebagai titik referensi. Oleh karena itu, harus dinyatakan dalam istilah khusus seperti kedalaman ke geladak atas tengah kapal. Tidak praktis mengukur kedalaman dengan cara lain, karena sangat bervariasi dari satu titik ke titik lainnya di banyak kapal. Misalnya, kedalaman lebih besar di buritan daripada di tengah kapal. Istilah "kedalaman" adalah tempat pengukuran dilakukan dari bawah-dari lunas ke atas. Biasanya, jika pengukuran seperti itu dilakukan di ruangan bangunan, yang diambil dari lantai ke langit- langit, itu akan disebut tinggi.

Berat kapal kosong (*displacement light*)

Berat kapal kosong tidak termasuk kargo, bahan bakar, *ballast*, *stores*, penumpang, awak kapal, kecuali air dalam *boiler* sampai ke tingkat uap.

Daya angkut kapal (*displacement loaded*)

Daya angkut kapal termasuk kargo, penumpang, bahan bakar, air, *stores*, dan barang-barang lainnya yang diperlukan untuk digunakan dalam perjalanan, yang membawa kapal ke draft muatnya.

Berat mati kapal (*deadweight*)

Berat mati kapal yang dinyatakan dalam ton. Ini adalah perbedaan antara *displacement light* dan *displacement loaded*

Isi kotor kapal (*gross tonnage*)

Isi kotor: Seluruh kapasitas kubik internal kapal dinyatakan dalam ton, kecuali ruang-ruang tertentu yang dikecualikan, seperti: (1) *Peak* dan tangki-tangki lainnya untuk *ballast*; (2) ruang di paling atas (*uppermost continuous deck*), seperti: *forecastle*, *bridge* and *poop*, ruangan terbuka, *skylight*, kondensor, mesin jangkar, mesin kemudi, ruang kemudi, *galley* dan kabin untuk penumpang.

Isi bersih (*net tonnage*)

Tonase yang paling sering digunakan untuk perhitungan pajak tonase dan penilaian biaya untuk *wharfage* (bea pelabuhan) dan biaya pelabuhan lainnya. Tonase bersih diperoleh dengan mengurangi dari

tonase kotor, awak kapal dan ruang navigasi, serta ruang yang ditempati oleh mesin penggerak (*engine room*).

Cargo deadweight

Kapasitas ditentukan dengan mengurangi dari bobot mati (*deadweight*), berat bahan bakar, air, *stores*, *dunnage*, penumpang, awak kapal, dan barang-barang lain yang diperlukan untuk digunakan dalam perjalanan.

Tonase kapal kargo biasanya diukur dalam hal bobot mati (*deadweight*) [kapasitas kargo bersih].

3. Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran



Gambar: bagan keselamatan dan keamanan pelayaran

Pada Pasal 116 (1) Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan: Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.

- 1) Keselamatan dan keamanan angkutan di perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. Kelaiklautan kapal yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.

Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal merupakan kesatuan sistem dan prosedur serta mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan dan mempertahankan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap standar keselamatan dan pencegahan pencemaran yang dipersyaratkan dalam ketentuan internasional, sedangkan yang terkait dengan manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu adalah suatu kesatuan sistem dan prosedur dan mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan, dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap

kesiapan kapal menghadapi, mempertahankan, dan menjaga keamanan kapal dalam rangka peningkatan keselamatan kapal.

- b. Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), telekomunikasi pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal. Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan SBNP dan Telekomunikasi Pelayaran sesuai ketentuan internasional, serta menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu. Dimaksudkan ketentuan internasional adalah ketentuan yang diterbitkan oleh International of Lighthouse ASSOCIATION (IALA), antara lain yang mengatur standarisasi serta kecukupan dan keandalan SBNP dan International Telecommunication Union (ITU) dan International Maritime Pilotage ASSOCIATION (IMPA).

2) Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan:

Yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi: Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan pada semua tingkatan keamanan (*security level*). Sarana dan prasarana pengamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi pagar pengaman, pos penjagaan, peralatan monitor, peralatan detektor, peralatan komunikasi, dan penerangan. Sistem komunikasi yaitu tata cara berhubungan/komunikasi internal fasilitas pelabuhan, komunikasi antara koordinator keamanan pelabuhan dengan fasilitas pelabuhan dan dengan instansi terkait. Personil pengamanan adalah personil yang memiliki

pengetahuan dan kemampuan untuk melaksanakan pengamanan sesuai dengan manajemen pengamanan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS Code*)

a. Apa itu ISPS Code

ISPS Code atau kode keamanan fasilitas kapal dan pelabuhan internasional adalah peraturan maritim yang penting untuk keselamatan dan keamanan kapal, pelabuhan, kargo, dan awak kapal. Tantangan terbesar yang di hadapi dunia saat ini adalah memerangi terorisme. Ada banyak peristiwa dalam sejarah belakangan ini yang melibatkan serangan teroris di berbagai belahan dunia dalam berbagai bentuk. Namun serangan teroris 11 september yang paling mengerikan di menara kembar (*world trade center*) membuktikan bahwa keamanan nasional dan internasional dipertaruhkan. Sebelum kode ISPS, fokus utama SOLAS adalah keselamatan kapal di laut, Karena keamanan dan keselamatan adalah topik yang sama sekali berbeda, amandemen baru dibuat dalam SOLAS dan bab XI, yang berisi langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan maritim, dengan mengganti nama menjadi bab XI-1 dan bab XI-2 baru ditambahkan dengan fokus tambahan pada keamanan maritim.

Bab baru ini terdiri dari peraturan yang di kenal sebagai kode internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dengan nama singkat kode keamanan fasilitas kapal dan fasilitas pelabuhan atau kode ISPS.

Karena laut adalah salah satu cara termudah untuk mendeteksi wilayah internasional, organisasi maritim internasional (International Maritime Organization/IMO) di bawah konvensi

SOLAS bab XI-2 mengembangkan kode keamanan fasilitas kapal dan fasilitas pelabuhan internasional-kode ISPS untuk keselamatan kapal, pelabuhan, pelaut dan lembaga pemerintah.

Kode ISPS diimplementasikan oleh IMO pada 1 juli 2004 sebagai rangkaian pengukuran komprehensif untuk keamanan internasional dengan menetapkan tanggung jawab kepada otoritas pemerintah, otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran dan pelaut. Ini berlaku untuk kapal yang melakukan pelayaran internasional yang mencakup kapal penumpang & kapal kargo berukuran GT 500 ke atas.

b. Tujuan utama dari kode ISPS dalam perkapalan

Kode ISPS terutama menjaga aspek keamanan kapal, pelaut, pekerja pelabuhan dan pelabuhan, untuk memastikan tindakan pencegahan dapat diambil jika ancaman keamanan ditentukan. Tujuan utama dari kode internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan adalah sebagai berikut:

- a) Untuk memantau aktivitas orang dan kargo.
- b) Untuk mendeteksi berbagai ancaman keamanan di kapal dan di pelabuhan dan menerapkan tindakan sesuai situasi.
- c) Untuk memberikan tingkat keamanan ke kapal dan mendapatkan berbagai tugas dan fungsi di tingkat keamanan yang berbeda.
- d) Untuk menetapkan peran dan tanggung jawab masing-masing negara, lembaga, administrasi lokal dan industri pelayaran dan industri pelabuhan.
- e) Untuk membangun dan mengimplementasikan peran dan tanggung jawab bagi pengawas negara pelabuhan (*port state*

officer) dan perwira di atas kapal untuk mengatasi ancaman keamanan maritim tingkat internasional.

- f) Untuk mengumpulkan data dari seluruh industri maritim mengenai ancaman keamanan dan menerapkan cara-cara untuk mengatasi hal itu.
- g) Untuk memastikan pertukaran data informasi terkait keamanan yang di kumpulkan dengan jaringan pelabuhan di belahan dunia dan kapal di seluruh dunia.
- h) Untuk memberikan metodologi untuk penilaian keamanan sehingga ada rencana atau prosedur untuk bereaksi terhadap perubahan tingkat keamanan.
- i) Untuk menemukan kekurangan dalam keamanan kapal dan perencanaan keamanan pelabuhan dan langkah-langkah untuk memperbaikinya.

c. *Kebutuhan ISPS Code*

Kode ISPS menggabungkan berbagai kebutuhan fungsional sehingga dapat mencapai tujuan tertentu untuk memastikan keamanan kapal dan pelabuhan. Beberapa kebutuhan penting adalah sebagai berikut:

- a) Untuk mengumpulkan informasi terkait keamanan dari berbagai negara peserta.
- b) Untuk menilai informasi yang diterima.
- c) Untuk mendistribusikan informasi yang berhubungan dengan keamanan kepada negara-negara peserta.
- d) Menentukan protokol komunikasi yang tepat untuk kapal dan fasilitas pelabuhan untuk pertukaran informasi tanpa gangguan.

- e) Untuk mencegah sesuatu masuk tanpa izin di fasilitas pelabuhan atau di kapal dan daerah terlarang terkait lainnya, bahkan jika sesuatu yang masuk tersebut bukan ancaman, tapi perlu selalu dianggap sebagai ancaman potensial.
- f) Untuk mencegah masuknya senjata yang tidak sah, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal dan fasilitas pelabuhan.
- g) Untuk memberikan cara yang berbeda untuk meningkatkan bunyi alarm jika insiden keamanan ditemukan atau ancaman dinilai potensial.
- h) Untuk menerapkan rencana keamanan yang tepat di pelabuhan dan kapal berdasarkan penilaian dan persyaratan keamanan.
- i) Untuk merencanakan dan melaksanakan pelatihan, latihan dan latihan untuk awak kapal dan pelabuhan sehingga mereka terbiasa dengan rencana keamanan dan tidak ada penundaan dalam mengimplementasikan hal yang sama jika ada ancaman nyata.

d. Arti ISPS Code bagi Kapal

Kapal-kapal kargo rentan terhadap ancaman keamanan karena mereka hampir pasti tidak membawa senjata perlindungan jika terjadi serangan nyata. Pembajakan, serangan teroris, penumpang gelap dan lain-lain adalah ancaman nyata yang sewaktu-waktu yang menghantui kapal dan awaknya. Keamanan kapal yang ditingkatkan akan diperlukan untuk mengidentifikasi dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan tersebut.

Pemerintah bertanggung jawab untuk meninjau dan menyetujui rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan*) untuk kapal, yang juga

akan mencakup amandemen rencana lama dan lain-lain. Perusahaan harus melatih perwiranya untuk mendapatkan sertifikat SSO (*Ship Security Officer*) dan melakukan penilaian keamanan di kapal hanya dilakukan oleh Perwita yang memiliki sertifikat ini. Penilaian SSP (*Ship Security Plan*) oleh perwira yang memiliki sertifikat untuk menemukan kekurangan dan peningkatan SSP. Penilaian keamanan kapal harus didokumentasikan, ditinjau, diterima dan disimpan oleh perusahaan. Setiap kapal harus membawa rencana keamanan kapal yang disetujui oleh pemerintah.

e. Kode ISPS untuk kapal termasuk:

a) Perwira keamanan perusahaan (*Company Security Office/CSO*)

CSO adalah orang yang ditunjuk perusahaan, yang bertanggung jawab atas penilaian keamanan kapal dan survei di atas kapal untuk mengkonfirmasi pengembangan dan implementasi rencana keamanan kapal sesuai kode ISPS. Jika ada kekurangan, CSO bertanggung jawab untuk menangani semua ketidaksesuaian (*non conformities*) dan memodifikasi SSP (*ship security plan*) sesuai kekurangan.

b) Perwira keamanan untuk kapal (*Ship Security Officer/SSO*)

SSO adalah perwira keamanan yang ditugaskan di atas dan bertanggung jawab atas seluruh anggota awak kapal lainnya untuk melaksanakan tugas keamanan kapal sesuai kode ISPS. SSO bertanggung jawab untuk melakukan latihan yang sering sesuai SSP.

c) Rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*)

Ini adalah rencana yang disimpan di kapal yang menyebutkan tugas anggota awak kapal di tingkat keamanan yang berbeda

tindakan dan tidak pada jenis ancaman keamanan yang berbeda. SSO bertanggung jawab di bawah CSO untuk mengimplementasikan rencana keamanan kapal di atas kapal.

d) Sistem peringatan keamanan kapal (*Ship Security Alert System/SSAS*)

Berbagai jenis peralatan keamanan disimpan di kapal yang mencakup detektor logam untuk memeriksa orang yang memasuki kapal. Dari bulan juli 2004, sebagian besar kapal telah menginstal sistem peringatan keamanan kapal (SSAS) sesuai norma ISPS yang tidak terdengar di kapal tetapi mengkhawatirkan otoritas pantai tentang ancaman keamanan.

e) Menerapkan tingkat keamanan ISPS

Merupakan tanggung jawab SSO untuk menerapkan tingkat keamanan sesuai dengan tingkat keamanan yang ditetapkan oleh otoritas pemerintah setempat. Selain itu, respons berkelanjutan harus dilakukan pada status pelabuhan saat keamanan adalah “level 3”.

f. Kode ISPS untuk fasilitas pelabuhan

Fasilitas pelabuhan harus memastikan bahwa semua fasilitas dilindungi dari segala jenis ancaman yang mungkin timbul baik dari darat maupun dari perairan. Mereka juga perlu memantau kapal-kapal yang datang ke pantainya dari pelayaran internasional untuk segala risiko keamanan. Ini adalah fasilitas pelabuhan yang mendefinisikan tingkat keamanan untuk diterapkan pada kapal-kapal yang berada di perairan teritorialnya. Perusahaan pengelola pelabuhan bertanggung jawab untuk menyiapkan rencana keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan/PFSP*). Penilaian

biasanya dinilai dan ditinjau oleh negara bendera (*flag state*) atau oleh organisasi yang ditunjuk oleh pemerintah yang bertanggung jawab untuk perkapalan dan pengembangan pelabuhan negara tersebut.

Kode ISPS untuk fasilitas pelabuhan termasuk:

a) Petugas keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Officer/PFO*)

PFSO adalah pejabat atau perwira keamanan yang ditunjuk pemerintah yang bertanggung jawab untuk mengimplementasikan PFSP dan untuk memperoleh tingkat keamanan untuk pelabuhan dan kapal yang berlabuh di dermaga mereka. Dia bertanggung jawab untuk melakukan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan.

b) Rencana keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan/PFSP*)

Ini termasuk rencana dan tindakan yang harus diambil pada tingkat keamanan yang berbeda. Peran dan tanggung jawab termasuk dalam PFSP. Tindakan yang harus diambil pada saat terjadi pelanggaran keamanan dijelaskan dalam PFSP.

c) Peralatan keamanan (*security equipment*)

Peralatan keamanan minimum seperti *scanner* dan detektor logam dan lain-lain, harus tersedia setiap saat dengan fasilitas pelabuhan untuk menghindari pelanggaran keamanan di dalam pelabuhan.

g. Menerapkan tingkat keamanan (*implementing security level*)

Tingkat keamanan dilaksanakan oleh otoritas pelabuhan di bawah konsultasi atau berkoordinasi dengan otoritas pemerintah

daerah. Tingkat keamanan yang diadopsi untuk fasilitas pelabuhan harus diinformasikan kepada pihak kapal untuk langkah-langkah kerja sama.

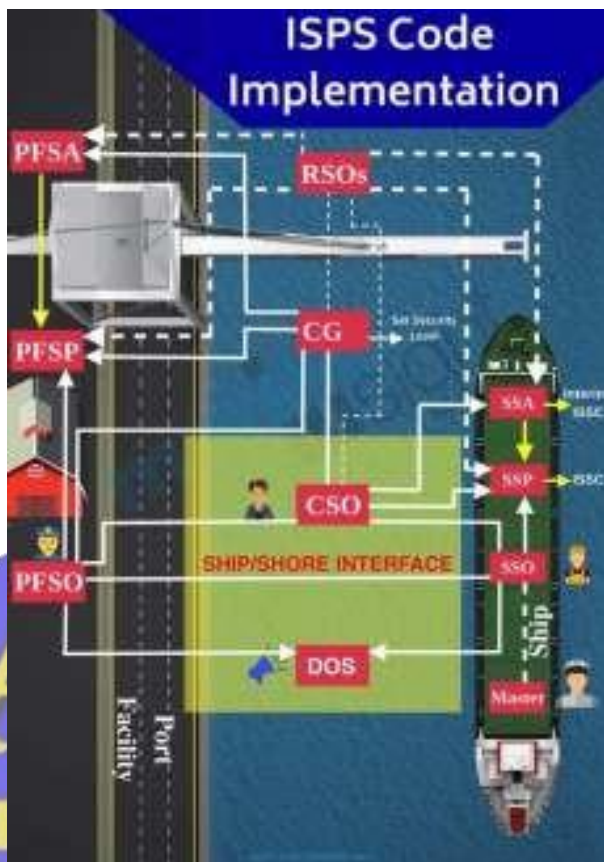
h. Tantangan kode ISPS (*challenges of ISPS code*)

Setiap regulasi hadir dengan tantangan sendiri. Kode ISPS tidak berbeda dan memiliki masalah berikut:

- a) Hak asasi manusia adalah salah satu keprihatinan terbesar dengan kode ISPS karena secara langsung mempengaruhi kesejahteraan pelaut. Turun ke darat selalu dianggap sebagai proses pelepas stres yang penting bagi awak kapal, dan karena ancaman keamanan, banyak negara melarang turun ke darat bagi pelaut.
- b) Implementasi kode ISPS yang benar adalah masalah lain karena tidak semua awak kapal di latih di darat untuk pelatihan keamanan kapal.
- c) Berdampak pada aktivitas harian awak kapal, karena dilengkapi dengan tugas-tugas pengawasan keamanan tambahan dan lain-lain
- d) Menerapkan tingkat keamanan di kapal juga merupakan pekerjaan tambahan, yang memakan waktu.
- e) Kegiatan pelabuhan juga terpengaruh ketika tingkat keamanan naik, yang mengarah pada melambatnya operasi kargo.
- f) Ketika tingkat keamanan berada pada tingkat tinggi, tinggal di pelabuhan akan lebih lama karena semua muatan di periksa dibandingkan dengan tingkat keamanan yang lebih rendah (*level 1* dan *level 2*), di mana hanya segelintir kargo yang diperiksa.
- g) Beberapa pelabuhan tidak mengizinkan operasi kargo di bawah keamanan level 3 sampai level diminimalkan.

- i. Keuntungan dari kode ISPS
 - a) ISPS bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal sehingga meminimalkan risiko.
 - b) Kontrol yang lebih baik dari aliran kargo.
 - c) Prosedur dokumentasi yang lebih baik (karena memiliki prosedur standar di seluruh dunia).
 - d) Lingkungan kerja yang aman membuatnya lebih mudah bagi pelaut dan pekerja pelabuhan.
- j. Kerugian kode ISPS
 - a) Pekerjaan tambahan untuk pelaut karena tugas yang lebih terkait dengan keamanan ditambahkan ke rutinitas kerja.
 - b) Lambat kemajuan pekerjaan saat tingkat keamanan naik.
 - c) Persyaratan sertifikat dan dokumen tambahan.
 - d) Menambah biaya pengoperasian kapal untuk implementasi ISPS dan meningkatkan biaya pelabuhan (lebih banyak tinggal di pelabuhan) jika tingkat keamanan lebih tinggi.
 - e) Pekerjaan administrasi lebih banyak.

www.larispa.co.id



Gambar: Bagan implementasi ISPS Code

<https://news.maritime-network.com/2019/02/01/the-isps-code-for-ships-an-essential-quick-guide/>

4. Perlindungan Maritim

Yaitu: Terpenuhiya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan: Kepelabuhanan, pengoperasian kapal, pengangkutan limbah barang berbahaya dan beracun di perairan, pembuangan limbah di perairan, penutuhan kapal (skrap kapal). (undang-undang pelayaran nomor 17 tahun 2008)

Ancaman terhadap lingkungan laut yang harus di ketahui. Sementara ekosistem laut mendapat perhatian kita karena berbagai alasan, faktanya tetap bahwa peningkatan ekosistem dalam tingkat polutan telah menurunkan kondisi air di seluruh dunia ke tingkat kerusakan yang tidak dapat di perbaiki. Studi menjelaskan bahwa 80 % pencemaran laut berasal dari darat, dalam berbagai bentuk pencemaran, sebagian besar akibat dari berbagai kegiatan manusia. Namun pencemaran plastik merupakan ancaman terbesar, daftar polutan untuk lingkungan laut tetap panjang dengan limbah, pestisida, bahan kimia industri dan sampah lainnya. Memang benar untuk mengatakan bahwa meskipun mengambil banyak langkah untuk mengurangi dampak pencemaran laut, masih ada jalan panjang untuk melindungi dan melestarikan laut kita. Sama pentingnya dengan menemukan cara untuk membersihkan lautan dan danau kita, menciptakan kesadaran di antara orang-orang terhadap perlindungan dan konservasi lingkungan laut juga merupakan upaya penting. Dan menyadari masalah berarti mengetahui masalah di tingkat akar rumput. Jadi, untuk mencegah pencemaran laut, kita harus mewaspadai polutan yang mengancam ekosistem dan sumber-sumber asalnya. Ada beberapa penyebab utama pencemaran laut yang telah menjadi masalah lingkungan laut untuk waktu sekarang ini di antaranya:

a. Pembuangan samudera

Pembuangan bahan limbah dari industri, kapal, dan pabrik limbah ke lautan telah mencemari ekosistem laut. Seperti disebutkan sebelumnya, selama bertahun-tahun samudera telah ditargetkan sebagai tempat pembuangan limbah, bahan kimia, limbah industri, sampah, dan puing-puing lain dari daratan. Menurut laporan, hanya perusahaan pertambangan

di seluruh dunia yang membuang 220 juta ton limbah berbahaya langsung ke air kita setiap tahun. Demikian pula penting untuk di catat bahwa sekitar dua pertiga kehidupan laut di dunia telah terancam oleh bahan kimia yang kita gunakan setiap hari, termasuk pembersih rumah tangga. Karena kita bergantung pada ekosistem laut secara luas, efek buruk dari pembuangan laut tidak hanya dirasakan oleh kehidupan laut tetapi oleh manusia karena hal itu menimbulkan risiko kesehatan.

b. Limpasan darat

Salah satu sumber utama pencemaran laut adalah limbah yang berasal dari sumber *nonpoint*, yang terjadi sebagai akibat dari limpasan. Limpasan permukaan dari tanah pertanian dan sekitarnya membawa tanah dan partikel dicampur dengan karbon, fosfor, nitrogen dan mineral, yang mengancam kehidupan laut dalam skala yang mengkhawatirkan. Melintasi sungai dan sungai, air yang diisi dengan bahan kimia beracun ini mendarat di lautan menghasilkan ganggang yang berbahaya. Jenis pencemaran air ini mengancam spesies ikan, kura-kura, udang dan lain-lain. Dan juga manusia melalui rantai makanan.

c. Pengerukan

Dalam dunia yang terus berkembang ini kegiatan industri, pengerukan adalah kegiatan penting yang meningkatkan transportasi laut dan kegiatan terkait lainnya. Namun pengerukan telah menjadi penyebab utama gangguan pada ekosistem laut selama bertahun-tahun. Karena pengerukan adalah untuk menghilangkan endapan yang terendam di bawah air, aktivitas ini mengubah komposisi tanah yang di buang sebelumnya, yang mengarah ke perusakan habitat makhluk dan organisme. Demikian

pula pengerukan material yang terkontaminasi akan menghasilkan pengelompokan kembali partikel berbahaya dan mencemari area perairan yang luas. Meskipun langkah-langkah telah diambil untuk mengurangi dampak pengerukan pada lingkungan laut, beberapa kasus melibatkan kerusakan kehidupan bawah laut masih banyak terdengar,

d. NO_x dan SO_x

Nitrogen oksida (NO_x) dan sulfur oksida (SO_x), dua polutan utama yang ditemukan dalam emisi perkapalan, telah sangat mempengaruhi lingkungan laut dan lapisan ozon dalam beberapa cara. Baik NO_x maupun SO_x adalah hasil pembakaran yang dipancarkan ke lingkungan dalam bentuk asap. Diperkirakan pada tahun 2005, perairan di sekitar Eropa menyaksikan 1,7 juta ton emisi sulfur dioksida (SO₂) dan 2,8 juta ton emisi nitrogen dioksida dari perkapalan internasional. Dan menurut penelitian terbaru, jenis polusi udara dari perkapalan ini menyumbang sekitar 50.000 kematian dini per tahun di Eropa. Namun, aturan ketat telah dibentuk untuk mengurangi batas dalam emisi kapal. Dengan IMO merevisi standarnya pada kandungan sulfur bahan bakar laut, kapal yang melewati area kontrol emisi belerang (*Sulfur Emission Control Area/SECA*) tidak diizinkan, sejak 2015, untuk menggunakan bahan bakar dengan lebih dari 0,1% sulfur. Demikian pula, batas sulfur yang berlaku untuk semua bahan bakar kapal laut yang digunakan secara internasional akan naik dari 3,5% menjadi 0,5% sejak tahun 2020.

e. Pengasaman laut

Masalah pengasaman laut dengan cepat menjadi ancaman bagi kehidupan laut dan manusia. Pengasaman laut adalah penurunan

berkelanjutan dari pH air laut yang disebabkan oleh penyerapan karbon dioksida (CO₂) dari atmosfer. Pengasaman laut memiliki kekuatan untuk sangat membahayakan kehidupan organisme laut dan juga manusia yang bergantung pada ikan dan hasil ikan untuk makanan sehari-hari mereka. Studi telah menunjukkan bahwa penurunan tingkat pH mempengaruhi perilaku beberapa spesies laut, menempatkan mereka pada risiko yang mengancam jiwa.

f. *Level* air laut meningkat

Pemanasan global secara mengkhawatirkan meningkatkan *level* air laut, mengancam ekosistem laut. Menurut laporan, tingkat tahunan kenaikan air laut selama dua dekade terakhir adalah 0,13 inci per tahun, yaitu sekitar dua kali kecepatan rata-rata naik selama 80 tahun sebelumnya. Dengan demikian, sudah saatnya mendidik diri kita sendiri tentang penyebab dan efek naiknya tingkat air laut untuk menyelamatkan lingkungan laut dan keanekaragaman hayati. Kenaikan tingkat air laut berarti lebih banyak banjir lahan basah, erosi yang merusak dan kontaminasi lahan pertanian dan yang lebih penting ancaman serius terhadap habitat beberapa tanaman, ikan dan burung.

g. Zat perusak ozon

Zat perusak ozon seperti CFC dan halon bersama dengan polutan lain dari kapal menghancurkan lapisan ozon. Zat perusak zat yang dihilangkan oleh kapal-kapal di seluruh dunia termasuk *methyl chloroform*, *methyl bromide*, *Bromochlorodifluoromethane* dan *bromotrifluoromethane* dan lain-lain. Gas-gas buatan manusia ini mampu menghancurkan ozon

dan pada dasarnya, gas-gas ini menyebabkan kerusakan pada lingkungan laut dalam beberapa cara.

h. Polusi sampah dari kapal

Seperti kita ketahui, puluhan dan ribuan kapal bertanggung jawab atas lebih dari 90% perdagangan dunia. Terlepas dari polutan lain seperti minyak dan gas, limbah dan sampah yang dihasilkan di kapal merupakan ancaman signifikan bagi ekosistem laut. Baik limbah padat dan cair dalam bentuk air balas, air abu-abu, limbah makanan, *dunnage* dan bahan pengemas, produk kertas dan bahan pembersih dan kain dan lain-lain. Mencemari air laut dan berdampak buruk pada kehidupan laut. Kapal yang digunakan untuk berbagai keperluan baik itu kontainer atau kapal pesiar berkontribusi terhadap pencemaran ini di berbagai tingkat.

i. Polusi suara dari kapal

Telah dibuktikan secara ilmiah bahwa kebisingan yang dihasilkan dari pengoperasian kapal berbahaya bagi organisme laut. Efek berbahaya dari polusi suara pada organisme laut termasuk pendarahan, perubahan pola penyelaman, migrasi ke tempat-tempat yang lebih baru, dan kerusakan pada organ internal dan respons panik keseluruhan terhadap suara asing. Sumber polusi suara dari kapal mencakup semuanya, mulai dari kebisingan mesin hingga hiburan di kapal pesiar. Intensitas pencemaran kebisingan lebih tinggi di lingkungan laut karena kebisingan dapat menempuh jarak yang lebih mudah dalam air dan pada saat yang sama, kehidupan laut sangat peka terhadap kebisingan karena ketergantungannya yang besar pada suara bawah air untuk fungsi kehidupan dasar.

j. Tumpahan minyak

Tidak ada diskusi tentang lingkungan laut yang bisa sampai pada kesimpulan tanpa menyebutkan penyebab terbesar pencemaran laut-tumpahan minyak. Dunia telah menyaksikan beberapa bencana tumpahan minyak yang telah menjadi salah satu keprihatinan utama pencemaran terhadap lingkungan laut. Bencana seperti tumpahan minyak *exxon valder* dan *deepwater horizon* dan lain-lain telah mengakibatkan polusi ekstrem ekosistem laut, menewaskan ribuan spesies laut. Minyak yang tumpah menghancurkan kemampuan isolasi beberapa spesies laut dan juga burung, membuat makhluk-makhluk ini menghadapi risiko yang mengancam jiwa.

k. Polusi plastik

Penting untuk menyebutkan agen penghancur lingkungan ini secara terpisah untuk satu-satunya fakta bahwa ia memiliki dan merupakan alasan untuk beberapa masalah lingkungan baik di laut maupun di darat. Mereka yang telah membaca atau melihat petak sampah pasifik mengetahui tingkat kerusakan zat ini yang menyebabkan lingkungan laut. Diperkirakan sekitar 8 juta ton limbah plastik masuk ke lautan kita setiap tahun, dan pada tahun 2050, pada tingkat ini, kita akan menyaksikan lebih banyak plastik daripada ikan di perairan di seluruh dunia. Efek buruk dari polusi plastik sangat luas. Polusi plastik memiliki efek langsung pada satwa liar seperti itu-kantong plastik, jaring ikan dan puing-puing lainnya-mencekik puluhan dan ribuan burung laut dan penyu setiap tahun. Menelan ikan plastik mikro dan spesies lain juga berisiko bagi kehidupan mereka dan juga manusia.

BAB 4.

Pentingnya Kelaiklautan Kapal

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan pentingnya kelaiklautan kapal sesuai undang-undang pelayaran Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 dan penerapannya.
2. Mata kuliah ini menjelaskan penyelesaian pekerjaan berlingkup luas dan menganalisis data dengan beragam metode yang sesuai, baik yang belum maupun yang sudah baku.

1. Persyaratan Laik Laut untuk Kapal

Kapal merupakan alat transportasi laut untuk membawa barang, manusia, bahan-bakar dan lain-lain. Hampir 89,5 % kebutuhan logistik di seluruh dunia menggunakan kapal laut berdasarkan data dari UNCTAD (United Nations Commission on Trade and Development) tahun 2019. Dari fakta tersebut maka untuk memenuhi kebutuhan logistik di seluruh dunia dibutuhkan tersedianya kapal-kapal yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan serta terbebas dari pencemaran laut dan udara dari kapal, kapal yang demikian dikategorikan sebagai kapal yang laik laut dan laik berlayar mengarungi lautan.



Gambar: Kapal Kontainer

(Sumber: <http://www.klcbs.net/2020/03/amonia-bahan-bakar-kapal-laut-ramah-lingkungan>)

Penggunaan kapal untuk melakukan pelayaran ke seluruh dunia diperlukan kesiapan kapal secara internal kapal itu sendiri seperti konstruksi kapal, perlengkapan kapal, peralatan navigasi, alat-alat keselamatan, radio kapal, permesinan kapal, stabilitas kapal, awak kapal bagian dek dan mesin yang memiliki kemampuan mengoperasikan dan merawat seluruh komponen-komponen di atas kapal terutama nakhoda yang mempunyai kemampuan untuk membawa kapal dengan aman, selamat dan efisien.

Hanya kapal yang telah memenuhi persyaratan laik laut yang disetujui oleh Syahbandar untuk berlayar berdasarkan dari surat

pernyataan kelaiklautan (*sailing declaration*) yang di laporkan oleh nakhoda kepada Syahbandar sesuai ketentuan pada undang-undang pelayaran nomor 17 tahun 2008 pasal 138 (2).

Kapal yang senantiasa mempertahankan kelaiklautan akan mampu bersinergi dan beradaptasi dengan lingkungan perairan masuk pelabuhan, perairan pelabuhan, sarana dan prasarana pelabuhan, perairan selat, perairan sempit dan sibuk, lingkungan laut nasional maupun laut bebas (*high sea*), dan akan diterima di semua pelabuhan terutama pelabuhan- pelabuhan di luar negeri.

2. Risiko Akibat Kapal Tidak Memenuhi Kelaiklautan

Kapal adalah struktur besar yang harus di bangun dengan cara yang tepat dan aman, sementara kesalahan kecil dapat di toleransi untuk moda transportasi darat, bahkan perbedaan centimeter dalam pembangunan kapal dapat memiliki konsekuensi yang besar dan menghancurkan. Namun, bagaimana kita menetapkan ukuran keselamatan dan kemampuan kapal untuk mengarungi lautan, bagaimana mengklasifikasikan kapal yang aman untuk berlayar atau tidak berbahaya. Di sinilah konsep kelaiklautan di gunakan dalam mengklasifikasikan, pengujian, dan hukum maritim. *Seaworthiness* atau *ship worthiness* mengklasifikasikan apakah sebuah kapal telah lulus tes keselamatan yang di perlukan, memeriksa untuk berlayar tanpa kecelakaan. Ini menentukan apakah di nilai dengan benar, dilengkapi dan di pelihara sesuai dengan hukum kelaiklautan yang berlaku. Secara umum ini adalah konsep abstrak yang di gunakan terutama di bidang hukum maritim. Ini menunjukkan kapal apakah aman untuk berlayar.

Kapal-kapal yang tidak memenuhi kelaiklautan kapal akan berisiko sebagai berikut:

- 1) Kapal yang memiliki konstruksi dan pemeliharaan yang buruk sering kali menjadi alasan utama dalam proses pengadilan berkaitan dengan kerusakan baik properti atau hilangnya nyawa selama kecelakaan maritim. Dalam kasus tersebut, pemilik atau operator kapal bertanggung jawab atas penyimpangan dalam perawatan.
- 2) Dalam undang-undang dan carter kapal merujuk pada jaminan laiklaut yang dilakukan oleh pemilik atau operator kapal. Kapal yang tidak laiklaut tidak ada yang mau mencarter kapal tersebut.
- 3) Bagi pembangun kapal jika langkah-langkah dan standar yang sesuai tidak terpenuhi, maka pembangun bertanggung jawab untuk memperbaiki dan memperbaiki masalah, sambil membayar keterlambatan berupa denda.
- 4) Kapal yang dibangun sesuai kontrak, namun dinilai kondisi kapal tidak memenuhi kelaiklautan maka salah satu pihak penandatanganan harus di bawa ke pengadilan.
- 5) Kelaiklautan dan asuransi. Kerusakan yang dianggap dapat diterima sebagai kompensasi, dan di mana otoritas asuransi bertanggung jawab untuk membayar, namun jika terjadi kerusakan diakibatkan oleh kondisi tidak aman sebelum terjadi kerusakan, maka perusahaan asuransi tidak bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi kerusakan.
- 6) Kapal yang tidak laik laut otoritas asuransi tidak mau menanggung ganti rugi
- 7) Jika ditemukan bahwa sifat kapal yang tidak aman telah membahayakan nyawa awak kapal serta barang-barang yang dibawanya, maka operator dan pemilik kapal bertanggung jawab

untuk membayar denda karena tidak memelihara kapal dalam kondisi laik laut.

- 8) Kapal yang tidak laiklaut tidak bisa melakukan kegiatan di pelabuhan untuk melakukan manuver, bongkar muat barang.
- 9) Selama melakukan bongkar muat barang di pelabuhan kapal harus dalam kondisi laik laut, jika tidak laiklaut kapal tersebut dilarang melakukan kegiatan bongkar muat barang.
- 10) Kapal yang tidak laiklaut tidak punya nilai jual kapal tersebut.
- 11) Nakhoda dilarang memberangkatkan kapalnya jika diketahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut.
- 12) Kapal yang tidak laik laut, tidak mendapat persetujuan berlayar dari Syahbandar.
- 13) Kapal yang tidak laik laut, berisiko mencemari lautan dan mencemari udara.
- 14) Kapal yang tidak laik laut, berisiko celaka kehilangan jiwa dan harta benda.
- 15) Kapal yang tidak laik laut di larang membawa penumpang.

3. Syarat Agar Memenuhi Kelaiklautan Kapal

Kapal merupakan bangunan besar yang berada di laut sejak kapal tersebut dibangun di galangan sampai kapal tersebut tidak di pergunakan lagi atau sebab lain yaitu tenggelam, di sekrap. Di atas kapal tersebut ada kru kapal yang mengoperasikan kapal untuk membawa muatan menuju pelabuhan-pelabuhan tujuan di seluruh dunia, maka kapal harus memenuhi syarat kelaiklautan. Kelaiklautan kapal adalah abstrak, konkretnya adalah kapal yang memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- 1) Kapal dibangun di galangan sesuai dengan standar-standar pembangunan kapal, satu milimeter saja terjadi penyimpangan akan berakibat kehancuran.
- 2) Kapal harus memenuhi standar keselamatan, yaitu dilakukan pemeriksaan dan pengujian pada material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio kapal, elektronik kapal, setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian diterbitkan sertifikat keselamatan pada kapal tersebut.
- 3) Kapal harus memiliki perlengkapan pencegahan pencemaran dari kapal, guna melakukan perlindungan lingkungan maritim, mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.
- 4) Kapal harus dilengkapi dengan awak kapal yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya. Awak kapal tersebut harus memiliki keahlian dan kecakapan yang di buktikan dengan COC (*Certificate of Competency*) dan COP (*Certificate of Proficiency*), di antara awak kapal tersebut ada yang menjadi nakhoda sebagai pemimpin tertinggi yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai ketentuan dan perundang-undangan.
- 5) Kapal harus memiliki ketentuan garis muat dan pemuatan, ditetapkan garis muat sesuai dengan persyaratan, informasi stabilitas, tatacara pemuatan dan pemadatan, pengaturan *ballast*, persyaratan kelaikan peti kemas.

- 6) Kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang yaitu berkaitan dengan gaji awak kapal, jam kerja dan istirahat, kompensasi, kesempatan berkarir, akomodasi, rekreasi, makan dan minum, pemeliharaan dan perawatan kesehatan, asuransi kecelakaan kerja. Bagi kapal yang mengangkut penumpang wajib menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang.
- 7) Status hukum kapal. Kapal yang harus melalui proses pengukuran, pendaftaran, dan penetapan kebangsaan kapalnya.
- 8) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Pemilik atau operator yang mengoperasikan kapal ukuran tertentu harus memiliki atau memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Perusahaan memiliki Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) sedangkan di kapal memiliki Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*).
- 9) Manajemen keamanan kapal. Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk ukuran tertentu harus memenuhi manajemen keamanan kapal. Bagi kapal yang telah memenuhi manajemen keamanan kapal diberikan Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*).
- 10) Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal ukuran tertentu wajib di kelaskan pada biro klasifikasi nasional atau asing.
- 11) Pemilik atau operator kapal senantiasa memperhatikan perawatan kapal secara terus menerus dan jadwal pengedokan kapalnya.

BAB 5

Kelaiklautan Kapal

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan kelaiklautan kapal sesuai undang-undang pelayaran Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 dan penerapannya.
2. Mata kuliah ini menjelaskan bagaimana meningkatkan keahlian keprofesiannya pada bidang yang khusus melalui pelatihan dan pengalaman kerja.

Dalam Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (33). Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.



Gambar: Bagan kelaiklautan kapal



Gambar: Bagan keselamatan kapal

Dari definisi tersebut maka kelaiklautan kapal terdiri dari:

1. Keselamatan Kapal

Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Persyaratan keselamatan kapal meliputi:

Material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronika kapal.

Bagi kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal (melalui pemeriksaan dan pengujian) diberikan sertifikat keselamatan kapal yang terdiri atas: Sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan. Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak di gunakan lagi.

Sertifikat kapal tidak berlaku apabila:

- a. Masa berlaku sudah berakhir.
- b. Tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (*endorsement*).
- c. Kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- d. Kapal berubah nama.
- e. Kapal berganti bendera.
- f. Kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal.

- g. Kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal.
- h. Kapal tenggelam atau hilang.
- i. Kapal ditutuh (*scrapping*).

Sertifikat kapal di batalkan apabila:

- a. Keterangan dalam dokumen kapal yang di gunakan untuk menerbitkan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya.
- b. Kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- c. Sertifikat di peroleh secara tidak sah.

Setiap kapal yang memperoleh sertifikat keselamatan wajib di pelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Pemeliharaan kapal di lakukan secara berkala dan sewaktu-waktu maksudnya adalah di luar jadwal yang di tentukan untuk perawatan berkala, karena adanya kebutuhan. Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang di tetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal. Keadaan tertentu adalah diberikannya keringanan terhadap persyaratan keselamatan kapal dalam kondisi sebagai berikut:

- a. Kapal yang melakukan percobaan berlayar.
- b. Kapal yang di gunakan dalam penanggulangan bencana.
- c. Kapal berlayar dalam cuaca buruk dan atau mengalami musibah yang mengakibatkan rusak atau hilangnya perlengkapan kapal.
- d. Kapal yang digunakan untuk melaksanakan kegiatan pencarian dan pertolongan
- e. Kapal berlayar menuju galangan untuk perbaikan (*docking*).

- f. Kapal dengan jenis, kategori, ukuran, konstruksi, atau bahan utamanya, dengan mempertimbangkan daerah pelayarannya tidak efisien apabila harus memasang perlengkapan keselamatan tertentu atau alat komunikasi tertentu. Sebagai contoh: kapal harus memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan internasional, tetapi karena daerah pelayarannya lokal dan dekat maka persyaratan peralatan keselamatannya dapat disesuaikan dengan kebutuhan.

Kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada Badan Klasifikasi (Badan Klasifikasi Nasional atau asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal).

Badan Klasifikasi dimaksud adalah:

- Biro Klasifikasi Indonesia/BKI (Indonesia)
- Lloyd Register Shipping L.R (london)
- Det Norske Veritas N.V (Oslo)
- American Bureau of Shipping (New York) A.B
- Nippon Kaiji Kyokai (Tokyo) N.K
- Bureau Veritas (Paris) B.V
- Germanischer Lloyd (Berlin) G.L
- Korean Register (Soul) K.R
- The British Corporation register of Shipping Aircraft
- Register Italian (Roma) R.I

Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal ukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) atau lebih kecuali:

- a. Kapal perang
- b. Kapal negara
- c. Kapal yang dipergunakan untuk keperluan olahraga.

Jenis-jenis sertifikat kapal penumpang antara lain:

- a. Sertifikat keselamatan kapal penumpang (meliputi keselamatan konstruksi, perlengkapan, dan radio kapal).
- b. Sertifikat pembebasan (sertifikat yang memperbolehkan bebas dari beberapa persyaratan yang harus dipenuhi).

Jenis-jenis sertifikat keselamatan kapal barang sesuai dengan SOLAS 1974 antara lain:

- a. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Certificate*).
- b. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*).
- c. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*).
- d. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*).
- e. Sertifikat Pembebasan (*Exemption Certificate*) sertifikat yang memperbolehkan bebas dari beberapa persyaratan yang harus dipenuhi.

Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan sebagai bukti terpenuhinya persyaratan keselamatan kapal dan pengawakan untuk kapal penangkap ikan

Dalam keadaan tertentu menteri (pemerintah) dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

2. Pencegahan Pencemaran dari Kapal

Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran. Pencegahan dan pengendalian pencemaran ditentukan melalui pengujian dan pemeriksaan. Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran diberikan sertifikat pencegahan dan pengendalian pencemaran oleh menteri.

1) Konvensi Internasional Marpol 73/78 (*marine pollution 73/78*)

Sama seperti SOLAS, yang mengatur industri pelayaran untuk mengikuti standar minimum untuk melindungi kehidupan di laut. Marpol adalah konvensi lainnya yang melindungi lingkungan laut terhadap polusi dari kapal. Marpol dan SOLAS dianggap sebagai dua alat IMO (International Maritime Organization) keselamatan dan perlindungan lingkungan yang efektif. Marpol 73/78, sejak di berlakukan pada tahun 1973 dan kemudian di revisi oleh protokol pada tahun 1978, memastikan bahwa kapal laut tetap menjadi moda transportasi yang paling tidak merusak lingkungan. Ini dengan jelas menyoroti poin-poin untuk memastikan bahwa lingkungan laut di lestarian dengan menghilangkan polusi oleh semua zat berbahaya yang dapat di keluarkan dari kapal.

Konvensi lingkungan laut ini terdiri dari 6(enam) lampiran (*Annex*) yang di implementasikan untuk mengendalikan dan menghilangkan polusi laut, enam *Annex* tersebut adalah sebagai berikut:

Annex I: Regulation for prevention of pollution by oil (2 oktober 1983)

Annex II: Regutlation fof control of pollution by noxious liquid in bulk
(6 april 1987)

Annex III: Regulation for prevention of pollution by harmful substance carried at sea in packaged form (1 juli 1992)

- Annex IV: Regulation for prevention of pollution sewage from ships (27 september 2003)*
- Annex V: Regulation for prevention of pollution by garbage from ships (31 desember 1998)*
- Annex VI: Regulation for prevention of air pollution from ships (19 may 2005)*



Gambar: Marpol marpol 73/78

(<https://www.marineinsight.com/maritime-law/marpol-convention-shipping/>)

3. **Perlindungan Lingkungan Maritim**

Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dilakukan oleh pemerintah dilakukan melalui:

- a. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal.
- b. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.

Selain pencegahan dan penanggulangan seperti di sebutkan di atas, perlindungan lingkungan maritim juga dilakukan terhadap:

- a. Pembuangan limbah di perairan.
- b. Penutuhan kapal.

Yang dimaksud penutuhan kapal adalah kegiatan pemotongan dan penghancuran kapal yang tidak digunakan lagi dengan aman dan berwawasan lingkungan (*safe and environmentally sound manner*).

4. **Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal**

Setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal. Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran minyak dari kapal. Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal. Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah, air balas, kotoran, sampah, serta bahan kimia berbahaya dan beracun ke perairan. Setiap kapal dilarang mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas sesuai dengan ketentuan

peraturan perundang-undangan. Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya. Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur Pemerintah lain yang terdekat mengenai terjadinya pencemaran perairan yang di sebabkan oleh kapalnya atau yang bersumber dari kegiatannya, apabila melihat adanya pencemaran dari kapal dan/atau kegiatan lain di perairan. Yang dimaksud dengan penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan antara lain pengelola unit pengeboran minyak dan fasilitas penampungan minyak di perairan.

Pembuangan Limbah Di Perairan

Pembuangan limbah di perairan hanya dapat dilakukan pada lokasi tertentu yang di tetapkan oleh Menteri dan memenuhi persyaratan tertentu

Penentuan kapasitas *Oily Water Separator* bagi kapal Bendera Indonesia, sesuai keputusan menteri perhubungan nomor 86 tahun 1990 tentang pencegahan pencemaran oleh minyak dari kapal

No.	ISI KOTOR (GT)	KAPASITAS MINIMUM OWS M3/JAM
1	150 s.d. kurang dari 400	0,25 m3/jam
2	400 s.d. kurang dari 1000	0,5 m3/jam
3	1000 s.d. kurang dari 1600	1,0 m3/jam
4	1600 s.d. kurang dari 4000	2,5 m3/jam
5	4000 s.d. kurang dari 10.000	5,0 m3/jam
6	10.000 ke atas	10,0 m3 jam

No.	ISI KOTOR (GT)/PK	KAPASITAS MINIMUM OWS M3/JAM
1	Kapal 150 s.d. kurang dari 400 Kapal tunda kurang dari 400 dengan PK lebih dari 500	0,25 m3/jam
2	Kapal 100 s.d. kurang dari 150 Kapal tunda dengan PK kurang dari 500	0,1 m3/jam

Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan minyak atau limbah berminyak di Perairan Indonesia dan ZEE Indonesia kecuali memenuhi persyaratan:

- a. Kadar minyak dalam limbah tidak melebihi 15 per satu juta bagian (15 ppm), apabila kapal berada pada jarak 12 mil atau kurang dari daratan terdekat.
- b. Kadar minyak dalam limbah tidak melebihi 100 per satu juta bagian (100 ppm), apabila kapal berada pada jarak lebih dari 12 mil dari daratan terdekat.
- c. Pembuangan minyak atau limbah berminyak itu mutlak diperlukan untuk menjamin keselamatan kapal atau keselamatan jiwa di laut.
- d. Tumpahan minyak atau limbah berminyak itu diakibatkan oleh kerusakan pada kapal atau perlengkapannya yang terjadi secara mendadak dan semua tindakan purba jaga telah diambil guna mencegah atau mengurangi tumpahan.

5. Pengawakan Kapal

Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan Internasional. Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk kapal berbendera Indonesia harus warga negara Indonesia. Nakhoda untuk kapal ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan. Nakhoda untuk kapal motor kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dengan konstruksi sederhana yang berlayar di perairan terbatas bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan. Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiel dokumen muatan kapal. Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan. Nakhoda untuk kapal GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih diberi tugas dan kewenangan khusus yaitu:

- a. Membuat cacatan setiap kelahiran.
- b. Membuat cacatan setiap kematian.
- c. Menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

Nakhoda wajib berada di atas kapal selama berlayar. Sebelum kapal berlayar, nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar. Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan. Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-

undangan. Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan. Yang dimaksud dengan menyimpang dari rute adalah tindakan yang dilakukan oleh Nakhoda dalam rangka penyelamatan dalam hal terjadinya gangguan cuaca seperti badai tropis (*tropical cyclon*) atau taifun (*hurricane*). Yang dimaksud tindakan lainnya yang diperlukan yaitu: tindakan yang harus dilakukan oleh Nakhoda untuk melakukan pertolongan setelah mendengar isyarat bahaya (*distress signal*) dari kapal lain yang menyatakan *I'm in danger and required immediate assistance* (convention on the International regulations for preventing collisions at Sea 1972/COLREGS).

Dalam hal nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih yang bertugas di kapal sedang berlayar untuk sementara atau seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, mualim I menggantikannya dan pada pelabuhan berikut yang disinggahi diadakan penggantian nakhoda. Apabila mualim I tidak mampu menggantikan Nakhoda, mualim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai sijiil menggantikan dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan pengantian nakhoda. Dalam penggantian nakhoda di sebabkan halangan sementara, pengantian tidak mengalihkan kewenangan dan tanggung jawab nakhoda kepada pengganti sementara (UU pel no 17 th. 2008. pasal 140 (3). Apabila seluruh mualim dalam kapal berhalangan menggantikan Nakhoda, maka penggantian nakhoda di tunjuk oleh dewan kapal. Dalam hal penggantian Nakhoda disebabkan berhalangan tetap, nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan dan nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan

atau kebenaran materiel dokumen muatan kapal. Yang dimaksud dewan kapal adalah dewan yang dibentuk di atas kapal yang terdiri atas perwira kapal dengan tugas membantu dan memberikan saran kepada pengganti sementara nakhoda dalam menjalankan kewenangannya.

Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih dan nakhoda untuk kapal penumpang, wajib menyelenggarakan buku harian kapal dan wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya. Buku harian kapal dapat dijadikan alat bukti di pengadilan. Yang dimaksud dengan buku harian kapal (*log book*) adalah catatan yang memuat keterangan mengenai berbagai hal yang terkait dengan operasional kapal. Yang dimaksud dengan dapat dijadikan alat bukti adalah buku harian kapal merupakan catatan autentik sehingga dapat digunakan untuk membuktikan terjadinya peristiwa atau keberadaan seseorang di kapal.

Anak buah kapal wajib mentaati perintah nakhoda secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda. (UU pel no 17 th. 2008. pasal 142). Dalam hal anak buah kapal mengetahui bahwa perintah yang diterimanya tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, maka yang bersangkutan berhak mengadukan kepada pejabat pemerintah yang berwenang.

Nakhoda berwenang memberikan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap anak buah kapal:

- a. Meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda.
- b. Tidak kembali ke kapal pada waktunya.
- c. Tidak melaksanakan tugas dengan baik.

- d. Menolak perintah penugasan.
- e. Berperilaku tidak tertib.
- f. Berperilaku tidak layak.

Selama perjalanan kapal, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal. Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal.

Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa di sijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan (UU pel no 17 th. 2008. pasal 145).

6. Garis Muat Kapal Dan Pemuatan

Setiap kapal yang berlayar harus ditetapkan garis muatnya sesuai dengan persyaratan, penetapan garis muat kapal dinyatakan dalam sertifikat garis muat.

Pada setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus di pasang marka garis muat secara tetap sesuai dengan daerah pelayarannya. Setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan nakhoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal. Tatacara penanganan, penempatan, dan pemadatan muatan barang serta pengaturan balas harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, demikian pula halnya dengan setiap peti kemas wajib memenuhi kelaikan peti kemas.

1) *International Convention on Load Lines 1966 and Protocol of 1988, as Amended in 2003*

Tujuan dan kebutuhan dari *load line* yang mendasar adalah untuk memberikan batas hukum muatan maksimal hingga kapal dapat dimuati dengan muatan. Dengan penetapan batas seperti itu, risiko kapal berlayar dengan *freeboard* dan daya apung yang tidak memadai dapat di batasi. Sebuah kapal harus memiliki *freeboard* yang memadai setiap saat, setiap pengecualian yang di buat akan mengakibatkan stabilitas yang tidak mencukupi dan tekanan berlebihan pada lambung kapal. Di sinilah garis muat memainkan peran penting, karena membuat petugas untuk mendeteksi apakah kapal kelebihan muatan dan *freeboard* nya sangat mudah. Namun karena daya apung dan perendaman kapal sangat tergantung pada jenis air dan kepadatannya, tidak praktis untuk menentukan batas standar *freeboard* untuk kapal setiap saat. Untuk alasan ini, konvensi *load line* telah meletakkan peraturan yang membagi dunia menjadi zona geografis yang berbeda, masing-masing memiliki *load line* yang di tentukan berbeda. Misalnya, kapal yang berlayar di musim dingin di samudera atlantik utara akan memiliki *freeboard* yang lebih besar dari pada berlayar di zona tropis dan perairan air tawar.

2) Memahami Tanda Garis Muat

Seperti yang telah di definisikan di atas, *load line* adalah tanda khusus yang diposisikan di tengah kapal. Semua kapal sepanjang 24 meter dan lebih diwajibkan untuk memiliki tanda aris muat ini di posisi tengah panjang garis air muatan musim panas.

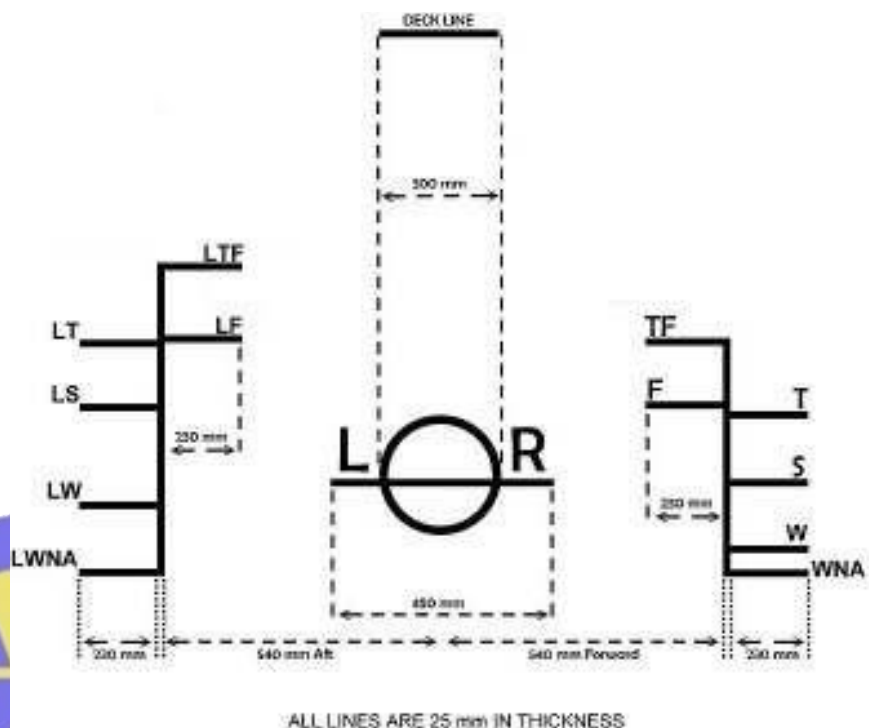
Ada dua jenis tanda garis muat (*load line*)

- 1) *Load line standard*, ini berlaku untuk semua jenis kapal.
- 2) *Load line timber*, ini untuk kapal dengan geladak kayu.

Tanda-tanda ini harus di lihat di permukaan lambung, membuatnya terlihat bahkan jika cat sisi kapal memudar. Tanda harus di cat dengan warna putih atau kuning pada latar belakang gelap/hitam pada latar belakang merah. Markah garis muat lengkap terdiri dari 3 (tiga) bagian penting.

- 1) *Deck line*, garis *horizontal* berukuran 300mm x 25mm, melewati permukaan atas *freeboard*.
- 2) *Load line disc*. ini adalah berbentuk bulat berdiameter 30mm dan tebal 25mm, berpotongan dengan garis *horizontal*. Tepi atas garis *horizontal* menandai garis air laut musim panas (*summer salt water line*) juga di kenal sebagai *plimsol line*.
- 3) *Load line*, adalah garis *horizontal* memanjang ke depan dan ke belakang dari garis vertikal yang di tempatkan pada jarak 540mm dari pusat disc, ukuran 230mm x 23mm. Permukaan atas dari gari- garis muatan menunjukkan kedalaman maksimum yang memungkinkan lambung kapal terbenam dalam musim dan keadaan yang berbeda.
- 4) Penjelasan Gambar Garis Muat (*Load Line Mark*)

www.larispa.co.id



Gambar: Garis muat (*load line*)

<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/introduction-ship-load-lines/>

S = *Summer* (musim panas), ini adalah garis dasar *freeboard* di tingkat yang sama dengan garis plimsol.

Load line yang lainnya di tandai berdasarkan garis *freeboard* musim panas ini.

T = *Tropis*, ini adalah tanda tropis yang di letakkan di atas garis muat musim panas (*summer*).

W = *Winter* (musim dingin), ini adalah garis musim dingin yang di tandai di bawah garis muat musim panas.

WNA = *Winter North Atlantic*, ditandai di bawah garis muat *winter*, ini berlaku untuk pelayaran Atlantik Utara (di

atas 36 derajat lintang) selama bulan-bulan musim dingin.

F = *Fresh* (air tawar), ini adalah garis pemuatan air tawar musim panas.

TF = *Tropical Fresh Water*, ini adalah garis pemuatan air tawar di tropika, ditandai di atas T.

5) Tanda Garis Muat Kapal Geladak Kayu

Kapal kargo yang bergeladak kayu diharuskan memiliki serangkaian garis muat khusus yang di kenal dengan garis muat geladak kayu (*timber load line*). Kapal tersebut harus sesuai dengan peraturan praktis yang aman untuk kapal yang mengangkut muatan di atas geladak kayu dalam konstruksi dan persyaratan lain yang mendapatkan daya apung cadangan lebih besar dan *freeboard* musim panas yang lebih rendah.

7. Kesejahteraan Awak Kapal Dan Kesejahteraan Penumpang

Setiap Awak Kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi:

- a. Gaji
- b. Jam kerja dan jam istirahat.
- c. Jaminan keberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal.
- d. Kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan.
- e. Kesempatan mengembangkan karier.
- f. Pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman.

- g. Pemeliharaan dan perawatan kesejahteraan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.

Kesejahteraan kerja tersebut di atas dinyatakan dalam perjanjian antara awak kapal dengan pemilik atau operator kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Setiap kapal yang mengangkut penumpang wajib menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang meliputi:

- a. Ruang perawatan atau pengobatan.
- b. Peralatan medis dan obat-obatan.
- c. Tenaga medis.

8. Status Hukum Kapal

- 1) Ukuran Kapal: Pasal 155 (1) Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di sebutkan “Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib di lakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang di beri wewenang oleh Menteri”. Pengukuran kapal dapat di lakukan menurut 3(tiga) metode yaitu:
 - a. Metode pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter. Metode pengukuran ini di tetapkan oleh pemerintah Indonesia yang di terapkan pada kapal-kapal Indonesia yang tidak tunduk pada ketentuan–ketentuan Konvensi internasional tentang pengukuran kapal.
 - b. Pengukuran Internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 meter atau lebih. Metode pengukuran ini di tetapkan oleh pemerintah Indonesia berdasarkan konvensi Internasional tentang

pengukuran kapal (*International on Tonnage Measurent of Ship 1969/TMS 1969*).

- c. Pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu. Metode pengukuran khusus ini di pergunakan untuk pengukuran dan penentuan tonnase kapal yang akan melewati terusan tertentu antara lain metode pengukuran terusan Suez dan metode pengukuran terusan Panama.

Pengukuran kapal untuk mendapatkan isi kotor kapal (*Gross Tonnage/GT*) dan isi bersih kapal (*Net Tonnage/NT*). Bagi kapal dengan hasil pengukuran sekurang-kurangnya GT 7 maka pada kapal tersebut setelah mendapat surat ukuran kapal wajib di pasang tanda selar pada dinding depan anjungan kapal dan mudah di baca. Tanda selar di maksud adalah rangkaian huruf dan angka yang terdiri dari GT, angka yang menunjukkan besarnya *tonage* kotor, nomor surat ukur, dan kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur **Contoh: GT 123 No 45/Ba. GT:** singkatan *Gross Tonnage*, 123 angka tonase kotor kapal No 45: Nomor surat ukur Ba: adalah kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur (Ba: Pelabuhan Tanjung Priok).

Apabila kapal yang telah mendapatkan surat ukur kemudian terjadi perombakan pada kapal tersebut yang mengakibatkan perubahan data yang ada pada surat ukur, maka pemilik kapal, operator kapal, atau Nakhoda harus segera melaporkan kepada Menteri atau pejabat yang di tunjuk oleh Menteri untuk di adakan pengukuran ulang kepada kapal tersebut.

2) Pendaftaran kapal

Pada KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang) pasal 314 di sebutkan kapal-kapal Indonesia, yang berukuran paling sedikit 20m³ (dua puluh meter kubik) isi kotor, dapat di bukukan dalam suatu register kapal menurut ketentuan-ketentuan yang akan di tetapkan dalam suatu undang-undang tersendiri.

Pada Pasal 158 (1) Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di sebutkan kapal yang telah di ukur dan mendapat surat ukur dapat di daftarkan di Indonesia oleh pemilik kepada pejabat pendaftar dan pencatatan balik nama kapal yang di tetapkan oleh Menteri.

Kapal yang dapat di daftar di Indonesia yaitu:

- a. Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).
- b. Kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.
- c. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Pendaftaran kapal di lakukan dengan pembuatan akta pendaftaran dan di catat dalam daftar kapal Indonesia. Sebagai bukti kapal telah di daftar, kepada pemilik diberikan *gross* akta pendaftaran kapal yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah di daftar. Yang di maksud dengan *gross* akta pendaftaran adalah salinan resmi dari minut (asli dari akta pendaftaran). Bukti hak milik atas kapal merupakan dokumen kepemilikan yang di sampaikan oleh pemilik kapal pada saat mendaftarkan kapalnya antara lain berupa:

- 1) Bagi kapal bangunan baru
 - a. Kontrak pembangunan kapal.
 - b. Berita acara serah terima kapal.
 - c. surat keterangan galangan.
- 2) Bagi kapal yang pernah di daftar di negara lain
 - a. *Bill of sale*
 - b. *Protocol of delivery and acceptance*

Pemilik kapal bebas memilih salah satu tempat pendaftaran kapal yang telah di tentukan oleh Menteri. Kapal di larang di daftarkan apabila kapal itu masih terdaftar di tempat pendaftaran lain. Bagi kapal asing yang akan di daftar di Indonesia terlebih dahulu kepada kapal tersebut harus dilengkapi dengan surat keterangan penghapusan dari negara bendera asal kapal tersebut (*deletion certificate*). Pengalihan hak milik atas kapal wajib di lakukan dengan cara balik nama di tempat kapal tersebut di daftarkan. Balik nama dilaksanakan dengan membuat akta balik nama dan di catat dalam daftar induk kapal tersebut. Sebagai bukti telah terjadi pengalihan hak milik atas kapal kepada pemilik yang baru diberikan *gross* akta balik nama kapal. Kapal yang telah di daftarkan dalam daftar kapal Indonesia dapat di jadikan jaminan hutang dengan pembebanan hipotek di atas kapal. Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek oleh pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal ditempat kapal di daftarkan dan di catat dalam daftar induk pendaftaran kapal. Setiap akta hipotek diterbitkan 1(satu) Gros akta hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek. Gros akta hipotek mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan keputusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap, maksudnya adalah pemegang hipotek dapat

menggunakan *gross* akta hipotek sebagai landasan hukum untuk melaksanakan eksekusi tanpa melalui proses gugatan di pengadilan. Gros akta yang hilang bisa di ganti dengan *gross* akta pengganti berdasarkan penetapan pengadilan. Kapal dapat di bebani lebih dari 1 (satu) hipotek. Peringkat masing-masing hipotek di tentukan sesuai tanggal dan nomor urut akta hipotek. Pengalihan hipotek dari penerima hipotek kepada penerima hipotek yang lain dilakukan dengan membuat akta pengalihan hipotek oleh pejabat pendaftar dan pencatatan balik nama kapal di tempat kapal di daftarkan dan di catat dalam daftar induk pendaftaran kapal. Pencoretan hipotek (*roya*) dilakukan oleh pejabat pendaftaran dan pencatat balik nama kapal atas permintaan tertulis dari penerima hipotek dengan melampirkan surat persetujuan pencoretan dari penerima hipotek.

3) Penetapan Kebangsaan Kapal

Pada KUHD (kitab undang-undang hukum dagang) pasal 311 disebutkan: Kapal Indonesia adalah setiap kapal yang dianggap sebagai demikian oleh undang-undang tentang surat-surat laut dan pas-pas kapal.

Pada pasal 163 (1) Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di sebutkan: Kapal yang di daftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan surat tanda kebangsaan kapal Indonesia oleh menteri.

Surat tanda kebangsaan Indonesia diberikan dalam bentuk:

- a. Surat laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *gross tonnage*) atau lebih.
- b. Pas besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *gross tonnage*) sampai dengan kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *gross tonnage*).

- c. Pas kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *gross tonnage*).

Setelah kapal diberikan surat laut, pas besar, pas kecil, maka kapal tersebut diberikan legalitas untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal. Bagi kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau. Setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan identitas kapalnya secara jelas yaitu nama kapal dan pelabuhan tempat kapal di daftar yang di cantumkan pada badan kapal, bendera kebangsaan yang di kibarkan pada buritan kapal. Setiap kapal asing yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan dan akan bertolak dari pelabuhan di Indonesia, wajib mengibarkan bendera Indonesia selain bendera kebangsaannya.

9. Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal

Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal di beri sertifikat berupa *Documen of Compliance* (DOC) untuk perusahaan dan *safety management certificate*/SMC untuk kapal. Yang dimaksud dengan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu adalah kapal barang dengan ukuran gt 500 atau lebih dan kapal penumpang semua ukuran yang melakukan pelayaran internasional, sedangkan untuk kapal yang berlayar di dalam negeri jenis dan ukurannya di tetapkan tersendiri.

1) Sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System/SMS*) di atas kapal

Sms adalah sistem yang terorganisir yang direncanakan dan diimplementasikan oleh perusahaan pelayanan untuk memastikan keamanan kapal dan lingkungan laut. Sms adalah aspek penting dari kode manajemen keselamatan internasional (*International Safety Management/ISM*) dan merinci semua kebijakan, praktik, dan prosedur penting yang harus diikuti untuk memastikan berfungsinya kapal di laut. Semua kapal komersial diharuskan membuat prosedur manajemen kapal yang aman. Sms membentuk salah satu bagian penting dari kode ISM. Setiap kebijakan manajemen keselamatan harus memenuhi beberapa persyaratan fungsional dasar untuk memastikan keselamatan setiap kapal di antaranya:

- a. Prosedur dan pedoman untuk bertindak dalam situasi darurat.
- b. Keamanan dan kebijakan perlindungan lingkungan.
- c. Informasi yang jelas tentang tingkat otoritas dan jalur komunikasi di antara anggota awak kapal, dan antara personil darat dan kapal.
- d. Prosedur dan pedoman untuk memastikan operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan laut sesuai undang-undang internasional dan negara yang relevan.
- e. Prosedur untuk audit internal dan tinjauan manajemen.
- f. Rincian kapal.

Singkatnya, sistem manajemen keselamatan terdiri dari perincian tentang bagaimana sebuah kapal akan beroperasi setiap hari, apa prosedur yang harus diikuti dalam keadaan darurat, bagaimana latihan dan pelatihan dilakukan, langkah-langkah yang diambil untuk operasi yang aman, siapa yang ditunjuk dan lain-lain.

Rencana manajemen keselamatan kapal terutama merupakan tanggung jawab pemilik kapal, atau orang yang ditunjuk, atau orang yang ditunjuk oleh pemilik. Namun, nakhoda dan kru kapal adalah orang-orang yang terbaik untuk membuat sms karena mereka tahu kapal itu keluar-masuk.

Sms dibagi menjadi beberapa bagian sebagai berikut:

- a. Umum
- b. Keamanan dan kebijakan lingkungan.
- c. Orang yang ditunjuk di darat (*Designated Person/DP*).
- d. Sumber daya dan personil.
- e. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda.
- f. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.
- g. Prosedur operasional.
- h. Prosedur darurat.
- i. Laporan kecelakaan.
- j. Pemeliharaan dan catatan.
- k. Dokumentasi
- l. *Review* dan evaluasi.

Ini adalah bagian utama dari sms sebagai dasar, mungkin ditambah dengan hal-hal yang sesuai dengan jenis kapal dan muatan yang diangkut oleh kapal yang sama. Sms memainkan peranan penting dalam proses implementasi kode ISM di kapal.

2) Implementasi *ISM Code* di kapal

ISM Code memastikan keselamatan jiwa dan kapal di laut dengan menerapkan berbagai praktik aman di atas kapal. Tiga tujuan penting yaitu:

- a. Keselamatan orang di dalam kapal.
- b. Keselamatan kapal dan muatan.
- c. Keselamatan lingkungan laut.

Untuk menerapkan *ISM Code* di kapal, ketiganya-perusahaan pelayaran, otoritas pemerintahan, kru kapal bersama-sama memainkan peranan penting. Setiap pelaut harus mengetahui aspek-aspek penting dari *ISM Code* untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman saat berada di laut. *ISM Code* di terapkan pada kapal dengan cara sebagai berikut:

- a. Rencana dan daftar periksa merupakan bagian paling integral dari prosedur implementasi *ISM Code* di kapal, bersama dengan rencana untuk membawa berbagai prosedur kerja di kapal memastikan keselamatan kapal dan lingkungan laut.
- b. Rencana dan daftar periksa juga mencakup penetapan tugas yang akurat yang harus dilakukan oleh masing-masing anggota awak kapal.
- c. Prosedur dibentuk untuk mengatasi situasi darurat di kapal. Kesiapan darurat ini untuk menanggapi keadaan darurat ditanamkan dalam kru kapal melalui latihan dan berbagai program pelatihan darurat.
- d. Pertemuan dan diskusi tim yang efektif membantu dengan cara yang hebat untuk membawa keselamatan kapal ke tingkat yang sama sekali baru (setiap aktivitas di kapal adalah upaya tim).

- e. Memastikan perawatan mesin kapal yang tepat, termasuk:
- Pemeriksaan mesin kapal secara berkala.
 - Mengambil tindakan yang benar jika terjadi ketidaksesuaian (*non conformity/NC*).
 - Menyimpan catatan tentang penyebab dan kegiatan pemeliharaan untuk referensi di masa mendatang.
 - Pengujian rutin terhadap peralatan dan sistem.
 - Melatih personil dan menyampaikan pada mereka hal-hal yang baru (*updated*).
- f. Membuat rencana pemeliharaan mesin adalah perintah yang harus dilakukan oleh kru mesin

Setiap kapal memiliki komite keselamatan, bersama dengan petugas keselamatan, untuk membahas dan menerapkan praktik kerja aman yang baru dan memperbaharui yang sudah ada. Nakhoda kapal adalah ketua komite dan memastikan berfungsinya hal-hal yang sama. Setiap detail kapal dicatat dalam dokumen yang valid, yang tersedia sepanjang waktu di atas kapal. Dokumen-dokumen ini ditinjau secara berkala selama audit. Semua perubahan dalam dokumen ditinjau dan disetujui oleh personil yang berwenang. Selain itu, semua dokumen yang diperlukan untuk keselamatan kapal disebutkan dalam manual SMS.

Perusahaan pelayaran mengawasi peran penting untuk memastikan bahwa kode ISM diterapkan dengan benar di kapal. Perusahaan pelayaran juga menunjuk perwira keselamatan yang diharuskan untuk melakukan tugasnya dengan baik dengan memberikan semua informasi yang diperlukan secara teratur.

Mengikuti kebijakan keselamatan yang ketat yang diterapkan berdasarkan kode ISM tidak hanya membantu keselamatan jiwa dan lingkungan, tetapi juga menguntungkan perusahaan pelayaran.

10. Manajemen Keamanan Kapal

Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keamanan kapal. Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keamanan kapal di beri sertifikat berupa sertifikat keamanan kapal internasional (*Internasional Ship Security Certificate/ISSC*). Yang dimaksud dengan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu adalah kapal barang dengan ukuran GT 500 atau lebih dan kapal penumpang semua ukuran yang melakukan pelayaran Internasional, sedangkan untuk kapal yang berlayar di dalam negeri jenis dan ukurannya akan di tetapkan tersendiri

- 1) Memahami rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*) di kapal

SSP adalah rencana yang dirumuskan untuk memastikan bahwa langkah-langkah yang diterapkan dalam rencana sehubungan dengan keamanan kapal diterapkan di atas kapal. Ini bertujuan untuk melindungi personil, muatan, bagian-bagian transportasi muatan, *store* dan lain-lain dari segala risiko yang terkait dengan keamanan. Rencana tersebut menetapkan tanggung jawab dan prosedur untuk menangkal ancaman yang diantisipasi terhadap kapal dan muatannya. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* mewajibkan kapal untuk memiliki rencana seperti itu di kapal. SSP harus menetapkan langkah-langkah perlindungan untuk setiap tingkat keamanan yang berhubungan dengan

kegiatan kapal, kontrol akses di atas kapal, pemantauan daerah terlarang, penanganan muatan, penerimaan *store*/bagasi dan lain-lain. Sistem perintah manajemen (*Order Management System*/OMS) harus memastikan bahwa kapal dilengkapi dengan sebuah rencana yang sepadan dengan kode ISPS. SSP adalah dokumen penting, yang informasinya akan dibatasi untuk personel yang ditunjuk di atas kapal dan tidak dibagikan secara sengaja, rencana tersebut harus dilindungi dari akses pengungkapan yang tidak sah.

2) Persyaratan SSP:

- a. Dikembangkan untuk setiap kapal, SSP harus mempertimbangkan tingkat keamanan fasilitas pelabuhan.
- b. Pengukuran dan peralatan untuk mencegah segala ancaman terhadap kapal dan untuk mencegah pengangkutan setiap unit yang tidak sah di atas kapal.
- c. Personil keamanan kapal harus menetapkan tindakan terhadap akses yang tidak diinginkan ke kapal.
- d. Perwira keamanan kapal (*Ship Security Officer*/SSO) harus ditunjuk di atas kapal untuk melaksanakan SSP.
- e. SSP harus dirumuskan oleh organisasi yang disetujui pemerintah
- f. Rencana harus dikembangkan setelah penilaian keamanan menyeluruh atas kapal dengan memperhatikan pedoman yang tercantum dalam kode ISPS.

3) Isi SSP (*Ship Security Plan*)

Harus mengatasi aspek-aspek sebagai berikut:

- a. Tindakan preventif terhadap senjata, zat berbahaya, perangkat yang mungkin dimaksudkan untuk digunakan terhadap keselamatan dan keamanan kapal.
- b. Identifikasi spesifik dari area terbatas dan tindakan pencegahan terhadap akses ke area yang ditunjuk tersebut.
- c. Tindakan yang harus diambil ketika kapal menghadapi ancaman keamanan atau pelanggaran dengan mempertimbangkan operasi krisis kapal.
- d. Mematuhi instruksi pemerintah negara peserta sehubungan dengan tingkat keamanan.
- e. Prosedur evakuasi yang mungkin harus dilakukan jika terjadi pelanggaran yang tidak dapat diberantas.
- f. Tugas khusus personil kapal dengan tanggung jawab ketika keamanan dipertanyakan.
- g. Prosedur untuk mengaudit aktivitas terkait keamanan.
- h. Prosedur untuk pelatihan dan latihan yang terkait dengan SSP.
- i. Prosedur untuk berhubungan dengan fasilitas pelabuhan.
- j. Prosedur untuk melaporkan insiden terkait dengan keamanan.
- k. Penunjukkan dan identifikasi SSO (*Ship Security Officer*) dan CSO (*Company Security Officer*) dengan tugas dan rincian kontak.
- l. Prosedur untuk memelihara, menguji, dan mengkalibrasi peralatan yang terkait dengan kode. Ini harus mencakup perincian frekuensi pengujian yang akan dilakukan.
- m. Lokasi di mana SSAS (*Ship Security Alert System*) disediakan dan panduan penggunaan tentang SSAS. Instruksi penggunaan juga

harus mencakup perincian pengujian SSAS dan juga informasi mengenai peringatan palsu.

Penting untuk diingat bahwa SSP tidak tunduk pada inspeksi kecuali dalam kasus yang spesifik ditentukan oleh kode. Kecuali ada bukti yang tepat untuk membuktikan bahwa SSP belum dipenuhi, inspeksi mungkin tidak diizinkan. Bahkan ketika ada alasan yang masuk akal untuk ketidakpatuhan, inspeksi hanya dapat dilakukan secara khusus dengan aspek-aspek yang melanggar SSP dan bukan seluruh pemeriksaan pada SSP. Ini hanya dapat dilakukan dengan persetujuan dari nakhoda kapal. Nakhoda selalu memiliki wewenang utama untuk konfirmasi langsung, terutama ketika keselamatan dan keamanan kapal dipertanyakan. Jika dalam penilaian profesional (pengalaman) dari nakhoda, ada konflik dalam operasi kapal sehubungan dengan SSP, ia dapat menggunakan langkah-langkah sementara untuk menjaga keamanan sampai konflik diselesaikan. Setiap tindakan sementara seperti itu harus, sejauh dapat dipraktikkan, sepadan dengan tingkat keamanan yang berlaku.

4) Penerapan SSP

- a. SSP akan menjadi kertas yang tidak berharga, kecuali diimplementasikan dengan serius, SSO harus memastikan bahwa SSP dilaksanakan sebaik mungkin untuk mempertahankan efektivitasnya. Dari melakukan pelatihan dan latihan hingga menetapkan kepada personil tentang tugas masing-masing sesuai SSP, SSO adalah kesatuan vital dalam implementasi SSP. Bersamaan dengan pengarahan dan tanya jawab, penilaian juga harus dilakukan untuk memeriksa tingkat kontribusi personil,

- b. Dengan dinamika perkapalan, SSO di bawah naungan nakhoda harus mengidentifikasi segala kekurangan dalam rencana tersebut. Langkah-langkah perbaikan dan peninjauan yang sama harus dikirim ke CSO sebagai saran untuk menjaga SSP diperbaharui serta untuk memastikan bahwa aspek keamanan ditegakkan tanpa kompromi. Setiap saran untuk membawa perubahan dalam rencana yang ada harus didukung oleh penilaian keamanan menyeluruh atas kapal.
- c. Perlindungan kapal tidak hanya untuk kapalnya saja tetapi sumber dayanya, sumber daya yang paling berharga adalah sumber daya manusia, oleh karena itu selalu memberikan yang penting untuk SSP dan implementasinya.



www.larispa.co.id

BAB 6

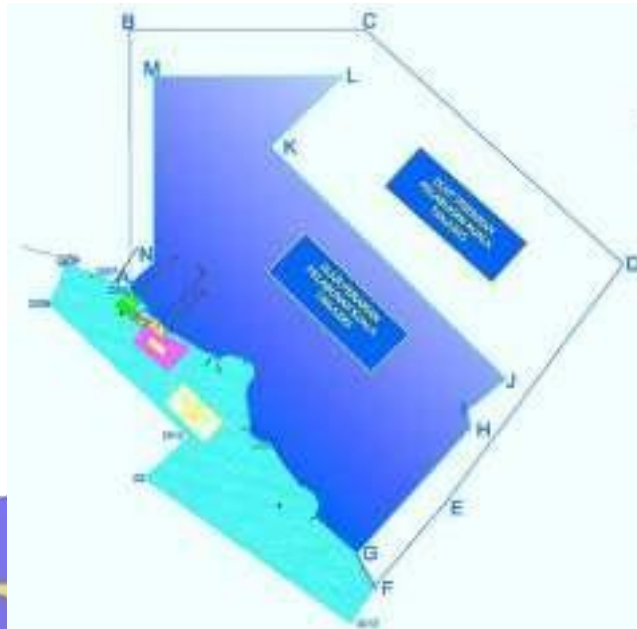
Syahbandar

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan Syahbandar sesuai Undang-Undang Pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 dan penerapannya.
2. Mata kuliah ini menjelaskan bagaimana menunjukkan kinerja bermutu dan terukur.

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh menteri perhubungan dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran (Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008). Pelaksanaan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran oleh Syahbandar dilakukan di dalam wilayah Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKp).

www.larispacorp.co.id



<https://www.pelindo1.co.id/cabang/KTG/id/informasi/Pages/Layout-Pelabuhan.aspx>

Gambar: Contoh DLKR dan DLKP

Keterangan gambar:

Daerah lingkungan kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan umum atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.

Daerah lingkungan kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran

Kolam pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.

Pelaksanaan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang dilakukan Syahbandar antara lain sebagai berikut:

1. Tugas-tugas Syahbandar

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan dan keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- 4) Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air.
- 5) Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- 6) Mengawasi pemanduan.
- 7) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah 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.
- 14) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, Syahbandar melaksanakan tugas sebagai PPNS (Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil).

2. Kewenangan Syahbandar:

- 1) Mengoordinasikan seluruh Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan.

Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepelabuhan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya dalam rangka pengawasan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi Internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*) di mana dalam melaksanakan fungsi tersebut Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia.

- 2) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.

Pemilik, operator kapal, atau Nakhoda wajib memberitahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar dan menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar, dan selanjutnya disimpan oleh Syahbandar untuk diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Nakhoda wajib mengisi, menandatangani dan menyampaikan warta kapal kepada Syahbandar. Dengan demikian setiap kapal yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan dan pada saat meninggalkan pelabuhan wajib mematuhi peraturan dan melaksanakan petunjuk serta perintah Syahbandar untuk kelancaran lalu lintas kapal serta kegiatan di pelabuhan. Yang dimaksud dengan surat dan dokumen kapal antara lain Surat ukur, surat tanda kebangsaan kapal, Sertifikat Keselamatan, Sertifikat Garis Muat, Sertifikat pengawasan kapal, dan dokumen muatan.

Yang di maksud dengan warta kapal adalah informasi tentang kondisi umum kapal dan muatannya (*ship condition*)

3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan.

Kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolampelabuhan (*ship to ship*), menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, pengisian bahan bakar, pengerukan, reklamasi dan pembangunan pelabuhan wajib dilaporkan kepada Syahbandar.

4) Melakukan pemeriksaan kapal.

Dalam keadaan tertentu apabila Syahbandar mendapat laporan adanya indikasi bahwa kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan, maka Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan keamanan kapal berbendera Indonesia di Pelabuhan. Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Yang dimaksud dengan peraturan perundang-undangan meliputi konvensi Internasional yang mengatur mengenai *Port State Control* (PSC).

5) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang di keluarkan oleh Syahbandar setelah mendapat laporan dari nakhoda yang menyatakan kapal laik laut (*sailing declaration*), SPB tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 jam setelah

persetujuan diberikan kapal tidak bertolak dari pelabuhan. SPB dalam kelaziman Internasional di sebut *Port Clearance* (PC) di terbitkan setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban-kewajiban lainnya.

6) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal

Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal. Pemeriksaan kecelakaan kapal tersebut adalah merupakan pemeriksaan pendahuluan.

Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk.

Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia diluar perairan Indonesia dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang di tunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari perwakilan pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang.

Hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dapat di teruskan kepada mahkamah pelayaran untuk dilakukan pemeriksaan lanjutan, apabila dari hasil pemeriksaan pendahuluan terdapat keterangan dan/atau bukti awal mengenai kesalahan atau kelalaian yang di lakukan oleh nakhoda dan/atau perwira kapal.

7) Menahan kapal atas perintah pengadilan

Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis dari pengadilan berdasarkan alasan

- a. Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana.
- b. Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.

Yang dimaksud dengan klaim pelayaran (*maritime claim*) sesuai dengan ketentuan mengenai penahanan kapal (*arrest of ships*), timbul karena:

- a. Kerugian atau kerusakan yang di sebabkan oleh pengoperasian kapal.
- b. Hilangnya nyawa atau luka parah yang terjadi baik di daratan atau perairan atau laut yang di akibatkan oleh pengoperasian kapal.
- c. Kerusakan terhadap lingkungan, kapalnya, atau barang muatannya sebagai akibat kegiatan operasi *salvage* atau perjanjian tentang *salvage*.
- d. Kerusakan atau ancaman kerusakan terhadap lingkungan, garis pantai atau kepentingan lainnya yang di sebabkan oleh kapal, termasuk biaya yang di perlukan untuk mengambil langkah pencegahan kerusakan terhadap lingkungan, kapalnya, atau barang muatannya, serta untuk pemulihan lingkungan sebagai akibat terjadinya kerusakan yang timbul.
- e. Biaya-biaya atau pengeluaran yang berkaitan dengan pengangkutan, pemindahan, perbaikan, atau terhadap kapal, termasuk juga biaya penyelamatan kapal dan awak kapal.
- f. Biaya pemakaian atau pengoperasian atau penyewaan kapal yang tertuang dalam perjanjian pencarteran (*charter party*) atau lainnya.
- g. Biaya pengangkutan barang atau penumpang di atas kapal, yang tertuang dalam perjanjian pencarteran atau lainnya.
- h. Kerugian atau kerusakan barang termasuk peti atau koper yang di angkut di atas kapal.

- i. Kerugian dan kerusakan kapal dan barang karena terjadinya peristiwa kecelakaan di laut (*general average*).
- j. Biaya penarikan kapal (*towage*).
- k. Biaya pelanduan (*pilotage*).
- l. Biaya barang, perlengkapan, kebutuhan kapal, bahan bakar minyak atau bunker, peralatan kapal termasuk peti kemas yang di sediakan untuk pelayanan dan kebutuhan kapal untuk pengoperasian, pengurusan, penyelamatan atau pemeliharaan kapal.
- m. Biaya pembangunan, pembangunan ulang atau rekondisi, perbaikan, mengubah atau melengkapi kebutuhan kapal.
- n. Biaya pelabuhan, kanal, galangan, bandar, alur pelayaran, dan/atau biaya pungutan lainnya.
- o. Gaji dan lainnya yang terutang bagi nakhoda, perwira dan anak buah kapal serta lainnya yang dipekerjakan di atas kapal termasuk biaya untuk repatriasi, asuransi sosial untuk kepentingan mereka.
- p. Pembiayaan atau *disbursement* yang dikeluarkan untuk kepentingan mereka.
- q. Premi asuransi (termasuk "*mutual insurance call*") kapal yang harus di bayar oleh pemilik kapal atau pencarter kapal tanpa anak buah kapal atau *bare boat* (*demise charterer*).
- r. Komisi, biaya, perantara atau broker atau keagenan yang harus dibayar berkaitan dengan kapal atas nama pemilik kapal tanpa anak buah kapal (*demise charterer*).
- s. Biaya sengketa berkenan dengan status kepemilikan kapal.
- t. Biaya sengketa yang terjadi di antara rekan pemilikan kapal (*co-owner*) berkenan dengan pengoperasian dan penghasilan atau hasil tambang kapal.

- u. Biaya gadai atau hipotek kapal atau pembebanan lain yang sifatnya sama atas kapal.
- v. Biaya sengketa yang timbul dari perjanjian penjualan kapal.

8) Melaksanakan sijil awak kapal

Setiap orang yang bekerja di atas kapal dalam jabatan apapun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar. Yang dimaksud dengan dokumen pelaut adalah dokumen identitas pelaut dan perjanjian kerja laut. Dokumen identitas pelaut antara lain:

- a. Buku pelaut
- b. Kartu identitas pelaut

Sedangkan yang dimaksud dengan disijil adalah dimasukkan dalam buku daftar awak kapal yang disebut buku sijil yang berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar.

Sijil awak kapal dilakukan dengan tahapan:

- a. Penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahbandar.
- b. Berdasarkan penandatanganan perjanjian kerja laut, nakhoda memasukkan nama dan jabatan awak kapal sesuai dengan kompetensinya ke dalam buku sijil yang disahkan oleh Syahbandar.

3. Mengawasi Pemanduan

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat,

tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan (Undang- Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008).

Untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan di pelabuhan. Pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa wajib menggunakan jasa pemanduan. Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab nakhoda.

Yang dimaksud dengan perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 atau lebih. Yang dimaksud dengan perairan wajib pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan.

4. Melaksanakan Bantuan Pencarian Dan Penyelamatan

Selain melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) di pelabuhan setelah mendapat laporan dari nakhoda atau pihak lain.

Bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia. Nakhoda wajib melakukan tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita kepada pihak lain apabila mengetahui kapalnya, kapal lain, atau adanya orang dalam keadaan bahaya. Nakhoda wajib melaporkan bahaya seperti tersebut di atas kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia.
- b. Pejabat perwakilan republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Yang dimaksud kecelakaan kapal berupa:

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tubrukan
- d. Kapal kandas

Yang dimaksud dengan bahaya adalah ancaman yang di sebabkan oleh faktor eksternal dan internal dari kapal. Yang di maksud dengan “orang” termasuk juga orang yang berada di menara suar yang di temukan dalam keadaan bahaya. Yang di maksud dengan “pihak lain” antara lain nakhoda kapal lain yang berada di sekitar lokasi bahaya, stasiun radio pantai dan pejabat berwenang terdekat yang memiliki kewenangan untuk menindaklanjuti proses kecelakaan kapal. Yang dimaksud dengan “melaporkan” adalah menyampaikan berita bahaya bagi keselamatan kapal dengan cara sistem komunikasi antara lain melalui stasiun radio pantai, *Vessel Traffic Information System (VTIS)*, *smartphone*, morse serta sarana lain yang dapat di gunakan untuk menyampaikan berita atau menarik perhatian bagi pihak lain.

5. Mengawasi Pelaksanaan Perlindungan Lingkungan Maritim

Perlindungan lingkungan maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran (Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008)

Kegiatan yang terkait dengan pelayaran yaitu: Kepelabuhanan, pengoperasian kapal, pengangkutan limbah barang berbahaya dan beracun di perairan, pembuangan limbah di perairan, penutuhan kapal (skrap kapal).

- 1) Penyelenggaraan perlindungan maritim melalui:
 - a. Setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.
 - b. Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran minyak dari kapal.
 - c. Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari pemerintah.
 - d. Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah, air balas, kotoran, sampah, serta bahan kimia berbahaya dan beracun ke perairan.
 - e. Setiap kapal dilarang mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas sesuai dengan ketentuan.
 - f. Setiap nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain seperti pengelola unit pengeboran minyak dan fasilitas penampung minyak

di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya.

- g. Setiap nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain seperti pengelola unit pengeboran minyak dan fasilitas penampung minyak di perairan wajib segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur pemerintah lain yang terdekat mengenai terjadinya pencemaran perairan yang di sebabkan oleh kapalnya atau bersumber dari kegiatannya, apabila melihat adanya pencemaran dari kapal, kegiatan lain di perairan.
- h. Pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Untuk memenuhi tanggung jawabnya pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan kapalnya.

2) Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan

Pengoperasian pelabuhan wajib memenuhi persyaratan untuk mencegah timbulnya pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan.

- a. Setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan peralatan penanggulangan pencemaran sesuai dengan besaran dan jenis kegiatan.
- b. Setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan bahan penanggulangan pencemaran sesuai dengan besaran dan jenis kegiatan.
- c. Otoritas pelabuhan wajib memiliki standar dan prosedur tanggap darurat penanggulangan pencemaran.

- d. Otoritas pelabuhan, unit penyelenggara pelabuhan, badan usaha pelabuhan, dan pengelola terminal khusus wajib menanggulangi pencemaran yang diakibatkan oleh pengoperasian pelabuhan.
- e. Untuk menampung limbah yang berasal dari kapal di pelabuhan, otoritas pelabuhan, unit penyelenggara pelabuhan, badan usaha pelabuhan, dan pengelola terminal khusus wajib dan bertanggung jawab menyediakan fasilitas penampungan limbah. Yang dimaksud dengan “limbah” antara lain dapat berupa limbah minyak, bahan kimia, bahan berbahaya dan beracun, sampah, serta kotoran.

3) Pembuangan Limbah di Perairan

Pembuangan limbah di perairan hanya dapat dilakukan pada lokasi tertentu yang ditetapkan oleh menteri dan memenuhi persyaratan tertentu. Yang dimaksud dengan “lokasi tertentu” adalah pembuangan limbah tidak boleh dilakukan pada alur-pelayaran, kawasan lindung, kawasan suaka alam, taman nasional, taman wisata alam, kawasan cagar budaya dan ilmu pengetahuan, sempadan pantai, kawasan terumbu karang, kawasan *mangrove*, kawasan perikanan dan budidaya, kawasan pemukiman, dan daerah sensitif terhadap pencemaran.

Yang dimaksud dengan “pembuangan limbah” termasuk juga berupa kerangka kapal.

4) Penutuhan (sekrup) kapal

Yang dimaksud “penutuhan kapal” adalah kegiatan pemotongan dan penghancuran kapal yang tidak digunakan lagi dengan aman dan berwawasan lingkungan (*safe and environmentally sound manner*).

6. Meneruskan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal

Mahkamah pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

Mahkamah pelayaran mempunyai fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah di lakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.

Mahkamah pelayaran berwenang memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang.

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, mahkamah pelayaran bertugas:

- a. Meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.
- b. Merekomendasikan kepada menteri perhubungan mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau perwira kapal.

Sanksi administratif dimaksud adalah berupa:

- a. Peringatan
- b. Pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut.

Dalam pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran dapat menghadirkan pejabat pemerintah di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pihak terkait lainnya.

Dalam pemeriksaan lanjutan, pemilik, atau operator kapal wajib menghadirkan nakhoda dan/atau anak buah kapal. Pemilik, atau operator kapal melanggar ketentuan maka dikenakan sanksi berupa:

- a. Peringatan
- b. Pembekuan izin
- c. Pencabutan izin



www.larispa.co.id

BAB 7

Ringkasan Konvensi-Konvensi Internasional

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan ringkasan konvensi-konvensi IMO yang di antaranya senantiasa diterapkan di atas kapal.
2. Mata kuliah ini menjabarkan tentang: Kepatuhan dengan persyaratan hukum (*monitor compliance with legislative requirement*) bagi kapal-kapal yang melakukan pelayaran nasional maupun internasional.

1. ***International Convention for the Safety of Life at Sea 1974***
(SOLAS 1974) (Peraturan Internasional Keselamatan Jiwa di Laut 1974)

SOLAS 1974 telah berlaku aktif sejak Mei 1980

Konvensi SOLAS ini sejak semula dan kemudian dalam perkembangannya merupakan suatu instrumen yang penting untuk meningkatkan keselamatan jiwa di laut dengan cara penetapan prinsip-prinsip yang seragam, mengenai aturan-aturan dan prosedur tentang kapal dan pengoperasiannya. Setiap versi dari SOLAS merupakan perkembangan langkah maju untuk menyesuaikan aturan dengan kemajuan/perkembangan-perkembangan teknis yang terjadi di bidang *shipping*.

Tujuan utama dari konvensi SOLAS adalah untuk menetapkan/mengatur standar-standar minimum untuk konstruksi peralatan dan operasi kapal yang memadai bagi keselamatan. Setiap negara bendera bertanggung jawab bahwa kapal-kapalnya memenuhi persyaratan-persyaratan yang di tentukan, dan untuk membuktikan ini melengkapinya dengan berbagai sertifikat yang di tentukan di dalam konvensi.

Di dalam konvensi juga diatur tentang pengawasan (*control*) bahwa *contracting government* (pemerintah negara penandatanganan) dapat melakukan pemeriksaan terhadap kapal-kapal dari *contracting state* (negara bendera penandatanganan) lainnya jika diyakini bahwa kapal tersebut tidak sesuai dengan konvensi yang berlaku secara Internasional.

Kekhawatiran industri maritim yang paling penting adalah keselamatan personil kapal dan pencegahan polusi laut untuk kelancaran transportasi kapal di laut lepas. Untuk mencapai hal ini, organisasi maritim internasional (IMO) mengandalkan dua pilarnya yang sangat kuat: SOLAS & Marpol-konvensi internasional untuk melindungi kehidupan manusia dan lingkungan laut dari semua jenis polusi dan kecelakaan.

Konvensi internasional untuk keselamatan kehidupan di laut (SOLAS), yang menetapkan langkah-langkah keamanan paling sedikitnya di konstruksi, peralatan dan pengoperasian kapal niaga. Revisi terakhir diadopsi pada tahun 1974, konvensi ini diperbaharui untuk memenuhi norma keselamatan di industri perkapalan modern dari waktu ke waktu.

SOLAS 1974 terdiri dari 14 bab dan setiap bab memiliki peraturan sendiri. Konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut (SOLAS) 1974 menjelaskan persyaratan untuk semua kapal niaga dari negara bendera mana pun untuk mematuhi norma-norma keselamatan minimum yang ditetapkan dalam bab-bab adalah sebagai berikut:

- Bab I Ketentuan umum (*general provisions*): Survei dan sertifikasi semua *item* keselamatan dan lain-lain
- Bab II-1 Konstruksi-subdivisi dan stabilitas, permesinan dan instalasi listrik (*construction-subdivision and stability, machinery and electrical installations*), berkaitan dengan integritas kedap air kapal (*watertight integrity of the ship*), terutama untuk kapal penumpang.
- Bab II-2 Proteksi kebakaran, deteksi kebakaran, dan pemadaman kebakaran (*fire protection, fire detection and fire extinction*) Bab ini mengutarakan dan cara untuk memproteksi kebakaran dalam ruang akomodasi, ruang muatan, dan ruang mesin untuk kapal penumpang, kapal barang, dan kapal tanker.
- Bab III Peralatan penyelamatan jiwa dan pengaturannya (*life saving appliances and arrangements*): Semua peralatan yang menyelamatkan jiwa dan penggunaan dalam situasi yang berbeda di jelaskan.
- Bab IV Komunikasi radio (*radio communications*): Termasuk persyaratan GMDSS, SART, EPIRB, dan lain-lain untuk kapal barang dan penumpang.
- Bab V Keselamatan navigasi (*safety navigation*): Bab ini membahas semua kapal di laut dari semua ukuran, dari kapal VLCC, dan termasuk perencanaan penyelamatan, navigasi, sinyal marabahaya dan lain-lain.
- Bab VI Pengangkutan muatan (*carriage of cargoes*): Bab ini mendefinisikan penyimpanan dan pengamanan berbagai

jenis kargo dan kontainer, tetapi tidak termasuk muatan minyak dan gas.

Bab VII Pengangkutan barang berbahaya (*carriage of dangerous goods*): Menentukan aturan pengangkutan dan penyimpanan barang berbahaya melalui laut.

Bab VIII Kapal nuklir (*nuclear ships*): peraturan keselamatan untuk kapal berbahan bakar nuklir.

Bab IX Manajemen pengoperasian kapal yang aman (*management for the safe operation of ships*): Menjelaskan peraturan manajemen keselamatan internasional untuk pemilik kapal dan operator kapal.

Bab X Langkah-langkah keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi (*safety measures for high speed craft*): Menjelaskan peraturan keselamatan untuk kecepatan tinggi.

Bab XI-1 & 2 Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim (*special measures to enhance maritime safety*): Menjelaskan survei khusus dan meningkatkan untuk pengoperasian kapal yang aman, persyaratan operasional lainnya, dan kode ISPS.

Bab XII Langkah-langkah keamanan tambahan untuk kapal curah (*additional safety measures for bulk carriers*): Termasuk persyaratan keselamatan untuk kapal curah berukuran panjang 150 meter.

Bab XIII Verifikasi kesesuaian (*verification of compliance*).

Bab IX Tindakan keamanan untuk kapal yang beroperasi di perairan kutub (*safety measures for ships operating in polar waters*).



Gambar: Bagan bab-bab dalam SOLAS 1974

Guide <https://in.pinterest.com/pin/166070304996628578/>

2. ***Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972*** (peraturan internasional pencegahan tubrukan di laut)

Peraturan ini adalah *Annex* (lampiran) SOLAS 1960 di mana sejak tahun 1960 telah terjadi perkembangan-perkembangan baru dalam industri perkapalan di mana ukuran dan kecepatan kapal-kapal yang dibangun telah meningkat yang mencolok dan telah pula muncul beberapa kapal jenis baru, juga ancaman bahaya polusi (pencemaran) sebagai akibat dari pada kecelakaan –kecelakaan, juga muncul terjadi lalu lintas baru yang kapal – kapalnya melalui selat, alur sempit dan perairan masuk pelabuhan. Maka dengan alasan-alasan seperti diuraikan di atas maka pada tahun 1972 telah dapat dihasilkan konvensi berkaitan dengan *convention on the international regulations for preventing collisions at sea 1972* (peraturan pencegahan tubrukan di laut).

Dalam konvensi ini diberikan bentuk atau format bangunan kapal guna mencegah terjadinya tubrukan yaitu:

Steering and sailing, lighting and shapes, sound and light signal.

3. ***International Convention on Load Line 1966*** (Peraturan Internasional Garis Muat 1966)

Maksud dari konvensi ini adalah mengenai pembatasan-pembatasan sarat kapal di mana kapal diperbolehkan dimuati. Pembatasan-pembatasan ini diberikan dalam bentuk *free boards*, untuk menjamin stabilitas yang cukup dan juga untuk mencegah adanya tegangan-tegangan yang berlebihan (*excessive stress*) pada badan kapal akibat dari pada pemuatan yang lebih (*over loading*)

Pada Konferensi 1966 telah menetapkan persyaratan-persyaratan penentuan *freeboard* dari kapal-kapal jenis tertentu dengan cara *subdivision and damage stability calculations*, peraturan ini juga memperhitungkan bahaya-bahaya potensial yang dapat di jumpai pada zona dan musim yang berlainan.

Semua *load lines* yang telah ditetapkan harus di tulis (dipahatkan) di bagian tengah pada kedua sisi kapal bersamaan dengan *deck line* dan *load line mark*.

4. ***International Convention on Tonnage Measurement of Ship 1969*** (Peraturan Internasional Ukuran Tonnase Kapal 1969)

Konvensi internasional tentang *toase* kapal, adopsi 23 juni 1969, mulai berlaku 18 juli 1982. Konvensi, yang di adopsi oleh International Maritime Organization (IMO) pada tahun 1969, adalah upaya yang pertama berhasil untuk memperkenalkan sistem pengukuran tonase universal.

Sebelumnya, berbagai sistem digunakan untuk menghitung tonase kapal dagang. Meskipun semua kembali ke metode yang di rancang oleh George Moorsom dari British *Board of Trade* pada tahun 1854, ada perbedaan yang cukup besar di antara mereka dan diakui bahwa ada kebutuhan besar untuk satu sistem internasional.

Konvensi ini menetapkan tonase kotor dan bersih, yang keduanya dihitung secara independen.

Peraturan berlaku untuk semua kapal yang dibangun pada atau setelah 18 juli 1982, sementara kapal yang dibangun sebelum tanggal

tersebut diizinkan untuk mempertahankan tonase yang ada selama 12 tahun seterusnya, atau sampai 18 juli 1994.

Periode fase ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa kapal diberikan perlindungan ekonomi yang wajar, karena pelabuhan dan biaya lainnya dibebankan sesuai dengan tonase kapal. Pada saat yang sama dan sejauh mungkin, konvensi dirancang untuk memastikan bahwa tonase bruto dan neto yang dihitung berdasarkan sistem baru tidak jauh berbeda dari yang dihitung dengan metode sebelumnya.

Tonase kotor dan tonase bersih

Konvensi berarti transisi dari istilah tradisional yang digunakan *gross register ton* (grt) dan *net register ton* (nrt) ke *gross tonnage* (GT) dan *net tonnage* (NT).

Tonase kotor membentuk dasar untuk peraturan pengawakan, peraturan keselamatan dan biaya pendaftaran kapal. Baik *tonase bruto* dan *neto* digunakan untuk menghitung iuran pelabuhan.

Tonase kotor adalah fungsi dari volume yang dibentuk dari semua ruang tertutup kapal. Tonase bersih dihasilkan oleh formula yang merupakan fungsi dari volume semua ruang muat kapal. Tonase bersih tidak boleh diambil kurang dari 30 persen dari tonase kotor.

5. ***International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973/78*** (peraturan internasional pencegahan pencemaran dari kapal 1973/78)

Konvensi ini mencakup/meliputi semua aspek-aspek teknis tentang polusi dari kapal.

Konvensi ini terdiri dari enam buah *Annex* yang berisikan pengaturan-pengaturan pencegahan polusi berbagai jenis yaitu:

- 1) *Pollution by oil.*
- 2) *Pollution by noxious liquid substances carried in bulk.*
- 3) *Pollution by harmful substances carried in packages, portable tanks, freight containers, or road or rail tanks wagons etc.*
- 4) *Pollution by sewage from ship.*
- 5) *Pollution by garbage from ship.*
- 6) *Air pollution from ship.*

6. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* (Peraturan Internasional Tanggung Jawab Sipil Akibat Pencemaran 1969)

Sebagai isu pokok yang timbul sebagai akibat dari pada malapetaka “*Torrey Canyon*” adalah perlunya penetapan dasar-dasar dan lingkup dari pada *liability* dari pada pemilik kapal atau pemilik muatan akan kerusakan/kerugian-kerugian yang di derita baik oleh negara atau oleh perorangan, sebagai akibat dari kecelakaan laut yang menimbulkan pencemaran oleh minyak.

Tujuan daripada *Civil Liability Convention* (CLC 1969) ini adalah agar dapat terjamin adanya kompensasi yang cukup bagi setiap badan (hukum), orang yang menderita kerugian/kerusakan pencemaran oleh minyak itu. Konvensi menetapkan/meletakkan tanggung jawab (*liability*) kepada pemilik kapal yang menyebabkan terjadinya tumpahan/curahan minyak. Konvensi mengharuskan bahwa kapal-kapal yang tercakup di dalam CLC di asuransikan sama dengan jumlah *liability* untuk setiap kejadian.

Konvensi ini di berlakukan pada setiap kapal laut yang benar-benar sedang mengangkut muatan minyak curah, minimal 2000 ton minyak. Konvensi ini tidak berlaku bagi kapal perang atau kapal negara.

7. *International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)*

SOLAS 1974/P. 1988 (Chapter IX. *Management for the Safe Operation of Ship*)

International Safety Management (ISM) Code adalah kode untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi (pencemaran di laut).

ISM code telah tertuang dalam chapter IX dari SOLAS 1974/Protocol 1988

- 1) Latar belakang ISM Code (*International Safety Management Code*)
Sementara analisis statistik memberi kesan bahwa kurang lebih 80% dari semua kecelakaan kapal di disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Kebenaran mendasari bahwa perbuatan atau kelalaian manusia mengambil bagian dalam setiap kecelakaan yang sebenarnya, termasuk kegagalan *structural* atau perlengkapan dapat menjadi penyebab langsung. Tugas yang dihadapi oleh semua perusahaan pelayaran adalah untuk memperkecil kesalahan pengambilan keputusan manusia yang dapat secara langsung atau tidak langsung mengakibatkan suatu kecelakaan atau pencemaran laut. Hal yang paling maju adalah menciptakan budaya pengaturan sendiri akan keselamatan. Tahapan ini memusatkan pada manajemen *internal* dan organisasi untuk keselamatan dan mendorong

industri-industri individu dan perusahaan-perusahaan menetapkan target-target untuk kinerja keselamatan.

2) Tujuan/Maksud *ISM Code*

- a) Keselamatan manajemen dan pengoperasian kapal-kapal sarannya untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa.
- b) Pencegahan pencemaran sarannya menghindari kerusakan terhadap lingkungan, terutama terhadap lingkungan dan harta benda di laut.

Berdasarkan latar belakang dan tujuan tersebut setiap perusahaan harus memenuhi kapalnya dengan persyaratan:

- a. *Comply* dengan *ISM Code*
- b. Kapal harus dioperasikan oleh suatu perusahaan yang memegang “*document of compliance*”.

DOC akan di terbitkan kepada setiap perusahaan yang memenuhi persyaratan-persyaratan *ISM Code*. Dokumen ini akan di terbitkan oleh pemerintah, oleh organisasi yang di akui pemerintah atau atas permintaan pemerintah dari negara penandatanganan lainnya. Sebuah salinan DoC harus berada di atas kapal jika diminta untuk verifikasi (pemeriksaan). Sebuah sertifikat *Safety Management Certificate* (SMC) akan diterbitkan kepada setiap kapal oleh pemerintah atau organisasi yang diakui pemerintah. SMC sebelum di terbitkan harus diperiksa/meneliti terlebih dahulu oleh pemerintah bahwa perusahaan dan manajemen kapalnya bekerja sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang diakui.

Pemerintah, negara penandatanganan konvensi atas permintaan dari negara lain atau organisasi yang di akui oleh negara yang terkait akan secara *periodic* melakukan verifikasi terhadap berfungsinya sistem manajemen keselamatan kapal sebagaimana mestinya.

3) Penerapan/pemberlakuan ISM Code:

Jenis kapal	Ukuran (GT)	Pemberlakuan ISM Code
Kapal Penumpang Kapal Penumpang kecepatan tinggi (<i>Passenger High Speed Craft</i>)	Semua Ukuran	1 Juli 1998
Kapal Penumpang Penyebrangan (<i>Passenger Ferry</i>)	≥ 300	
Kapal tangki bahan kimia (<i>Chemical Tanker</i>) Kapal barang kecepatan tinggi (<i>cargo high speed craft</i>)	≥ 500	
Kapal tangki lainnya termasuk kapal tangki pengangkut gas cair	≥ 500	1 Juli 1999
Kapal pengangkut muatan curah (<i>bulk carrier</i>)	≥ 500	1 Juli 2000
Kapal penumpang penyebrangan Kapal peti kemas (<i>Container</i>)	100-300 ≥ 500	1 Juli 2002
Kapal Modu (<i>Mobile Offshore Drilling Unit</i>)	≥ 500	1 Juli 2002
Kapal Barang lainnya	≥ 500	1 Juli 2002
Kapal tangki bahan kimia Kapal pengangkut gas cair Kapal barang kecepatan tinggi	150-500GT	1 Juli 2006

Catatan: Code ini tidak berlaku untuk kapal pemerintah yang tidak di gunakan untuk komersial

- 4) Persyaratan untuk suatu SMS (*Safety Management System*) adalah mengembangkan, melaksanakan dan mempertahankan SMS yang mencakup persyaratan tentang:
- a) Kebijakan keselamatan dan perlindungan maritim.
 - b) Instruksi dan prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal yang aman dan perlindungan lingkungan sesuai dengan peraturan Internasional dan Nasional yang berlaku.
 - c) Menentukan tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antara personil di kapal.
 - d) Prosedur pelaporan kecelakaan dan penyimpangan terhadap persyaratan peraturan ini.
 - e) Prosedur untuk persiapan penanggulangan keadaan darurat.
 - f) Prosedur audit internal dan tinjauan manajemen.
- 5) Sasaran *Safety Management System* (SMS) oleh perusahaan
- a) Menyelenggarakan latihan-latihan keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
 - b) Menetapkan usaha-usaha perlindungan/penjagaan terhadap semua risiko yang diidentifikasi.
 - c) Secara terus menerus meningkatkan kecakapan manajemen keselamatan bagi personil di darat dan di atas kapal, termasuk persiapan untuk keadaan darurat terhadap keselamatan dan perlindungan lingkungan.

6) Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan bagi Perusahaan

Perusahaan harus membuat suatu kebijakan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan yang menggambarkan bagaimana sasaran tersebut di atas tercapai. Perusahaan harus memberikan jaminan bahwa kebijakan dilaksanakan dan dipertahankan di seluruh jajaran organisasi baik di darat maupun di kapal.

7) Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan:

- a) Jika penanggung jawab pengoperasian kapal adalah lain dari pemilik kapal, maka pemilik harus melaporkan nama dan terinci akan penanggung jawab di maksud kepada pemerintah.
- b) Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab, kewenangan dan hubungan timbal balik semua personil yang mengelola, menyelenggarakan dan memeriksa pekerjaan yang berhubungan dengannya dan mempengaruhi keselamatan serta pencegahan pencemaran.
- c) Perusahaan bertanggung jawab untuk menjamin bahwa sumber-sumber yang memadai dan dukungan basis darat diberikan untuk memungkinkan personil yang di tunjuk atau para personil untuk melaksanakan fungsi-fungsinya.

8) Petugas yang Ditunjuk/*Designated Person Ashore* (DPA)

Untuk menjamin keselamatan pengoperasian kapal maka perusahaan menunjuk seseorang yang diberikan tanggung jawab mengendalikan armada-armadanya, maka antara kapal dengan basis darat tersedia atau terjadi suatu hubungan yang berkaitan dengan pengoperasian kapalnya.

Seseorang yang di tunjuk tersebut memiliki kemudahan untuk berhubungan langsung dengan manajemen puncak (top management). Tanggung jawab dan kewenangannya termasuk pemantauan aspek-aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dari pengoperasian setiap kapal dan menjamin bahwa sumber-sumber yang memadai dan dukungan basis darat di terapkan, sebagaimana yang di syaratkan.

9) Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda Berkaitan dengan ISM Code

Perusahaan harus secara jelas menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda berkaitan dengan:

- a. Melaksanakan kebijakan perusahaan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- b. Memotivasi ABK dalam mencermati kebijakan tersebut di atas.
- c. Memberikan perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
- d. Memeriksa bahwa persyaratan-persyaratan khusus telah dicermati.
- e. Meninjau pelaksanaan SMS dan melapor kekurangsempurnaannya kepada manajemen di darat.
- f. Perusahaan harus menjamin bahwa SMS yang masih berlaku di kapal memuat pernyataan yang jelas tentang wewenang nakhoda.
- g. Perusahaan harus menetapkan di dalam SMS bahwa nakhoda memiliki kewenangan yang lebih, dan tanggung jawab untuk mengambil keputusan berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan perusahaan sesuai ketentuan.

8. *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*

SOLAS 1974/P. 1988 (*Chapter XI-2. Special Measures to enhance maritime security*) *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* (Efektif 1 Juli 2004)

History Perspektif

Perlindungan terhadap: Bajak laut (*piracy*), perampok (*rabber*), pencurian (*pilferage* kejadian kriminal:

The World Trade Center and Pentagon 2001 (terroris attack), MT Limburg 2002 (*Explosion*), MT Han Wei 2002 (*Hijacking*)

Ancaman maritim (*maritime threats*): pembajakan, perampokan, penyelundupan narkoba, penumpang gelap, sabotase, terorisme, pencurian.

Responses to maritime threats: pengumpulan data analisa dan inteligen, pengamanan fisik dan prosedur, langkah pencegahan operasional, pelatihan.

Dua elemen pengamanan: pengamanan fisik, pengamanan operasional.

Faktor-faktor yang harus di pertimbangkan oleh Perusahaan: Pendidikan dan pelatihan, Hubungan dengan pihak terkait setempat, Perhatian terhadap risiko, Peninjauan pengamanan kapal, Personal pengamanan yang tersedia, Perhatian khusus terhadap barang dan kontainer.

1) Definisi-definisi

- a. *Ship Security Officer (SSO)* adalah seseorang yang di atas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda, yang di tunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal,

- berkoordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.
- b. *Ship Security Plan* (SSP) suatu rancangan yang di buat untuk menjamin aplikasi dari tatacara di atas kapal yang di rancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal, muatan, unit-unit pengangkut muatan, gudang-gudang kapal atau kapal dari risiko insiden keamanan.
 - c. *Company Security Officer* (CSO) adalah seseorang yang di tunjuk oleh perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, suatu rancangan keamanan kapal di kembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya di terapkan dan di pelihara dan untuk berekoordinasi dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
 - d. *Port Facility Security Officer* (PFSO) adalah seseorang yang di tunjuk sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, dan memelihara rancangan fasilitas pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan
 - e. *Port facility* adalah semua bentuk jenis sarana dan fasilitas yang terdapat di daerah pelabuhan yang digunakan atau dapat di gunakan untuk melayani kapal pelayaran Internasional termasuk instalasi dan infrastruktur yang menunjang kegiatan pelabuhan sebagaimana fungsi dari suatu kawasan pelabuhan
 - f. *Ship/port interface* adalah interaksi yang terjadi ketika sebuah kapal segera dan langsung dipengaruhi oleh kegiatan/aktivitas yang terkait dengan pergerakan orang, muatan atau ketentuan-ketentuan pelayanan pelabuhan dari atau ke kapal.

- g. *Ship to ship activity* adalah setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas pelabuhan yang meliputi pemindahan muatan atau orang dari sebuah kapal ke kapal lain.
- h. *Security insident* adalah setiap tindakan kecurigaan atau keadaan yang mengancam keamanan sebuah kapal termasuk unit pengeboran lepas pantai yang berpindah dan kapal berkecepatan tinggi atau fasilitas pelabuhan atau hubungan antar kapal/pelabuhan atau setiap kegiatan dari kapal ke kapal.
- i. *Security levels*

Level 1 Berarti tingkat di mana tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus menerus.

Level 2 Berarti tingkat di mana tindakan tambahan pencegahan keamanan minimum harus dilaksanakan untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari risiko meningkatnya suatu insiden keamanan.

Level 3 Berarti di mana tindakan spesifik lebih lanjut dari pencegahan keamanan yang harus dilaksanakan untuk suatu batasan waktu tertentu ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau mengancam walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik.

- j. *Designated authority* adalah organisasi atau penyelenggara yang di kenal di dalam pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan-ketentuan tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal/pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan.

- 2) Penerapan ISPS Code kepada:
- a. Kapal yang melakukan pelayaran Internasional dengan rincian sbb.:
 - b. Kapal penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
 - c. Kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi ukuran 500 GT atau lebih.
 - d. Unit pengeboran minyak lepas pantai atau *mobile offshore drilling unit* (MODU).
 - e. Pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran internasional.

9. *Ballast Water Management/BWM (Pengelolaan Air Ballast)*

Untuk mengurangi dampak berbahaya pada lingkungan laut yang disebarkan melalui organisme mikro akuatik yang ditransfer dari satu daerah ke daerah lain melalui kegiatan air *ballast* dari kapal, organisasi maritim internasional (IMO) mengadopsi konvensi untuk mengendalikan dan mengelola air *ballast* dan ion sedimen pada 13 februari 2004. Otoritas negara pelabuhan dari seluruh dunia menerapkan persyaratan mereka sendiri untuk kegiatan pemberat kapal dan penghapusan air *ballast* yang berlayar di perairan teritorial mereka. Untuk menyederhanakan persyaratan pengendalian masalah air *ballast*, dibuatlah sebuah rencana pengelolaan air *ballast* diperkenalkan yang akan digunakan dan diimplementasikan pada kapal yang memasuki perairan internasional.

Rencana pengelolaan air *ballast* meliputi:

- A. Peraturan dan regulasi internasional untuk kontrol negara pelabuhan yang berbeda di seluruh dunia.

- B. Lokasi pelabuhan menyediakan fasilitas pembuangan sedimen dan air *ballast* di pantai.
- C. Prosedur operasional beserta metode yang akan di gunakan untuk *ballasting*.
- D. Lokasi di perairan pantai yang berbeda untuk pertukaran *ballast* harus disebutkan dalam rencana.
- E. Titik sampel dan metode pengolahan harus diberikan dalam rencana pengelolaan air *ballast*.

Catatan pertukaran air *ballast* dengan semua data berikut yang harus diperhatikan:

- A. Tanggal kegiatan.
- B. Tangki *ballast* yang digunakan dalam kegiatan.
- C. Suhu air *ballast* yang akan digunakan.
- D. PPM (*parts per million*) kadar garam.
- E. Posisi kapal (lintang dan bujur).
- F. Jumlah air *ballast* yang akan digunakan.
- G. Semua catatan harus ditandatangani oleh petugas yang bertanggung jawab (biasanya oleh *chief officer*).
- H. Nakhoda secara keseluruhan bertanggung jawab atas kegiatan dan juga akan mengetahui kegiatan *ballast/de-ballast* dengan menandatangani *log ballast management plan/BMP*.
- I. Tanggal dan identifikasi tangki terakhir dibersihkan.
- J. Jika ada pertukaran air *ballast* yang tidak disengaja maka harus dimasukkan dan ditandatangani. Informasi yang sama harus disampaikan kepada otoritas negara pelabuhan terkait.

Keuntungan dari rencana pengelolaan air *ballast*

Dengan bantuan rencana pengelolaan air *ballast* yang tepat dan beberapa informasi tambahan, penundaan operasional dapat di hindari yang akan membantu menghemat waktu dan uang. Pelaporan untuk persyaratan otoritas negara pelabuhan yang berbeda disederhanakan. Dan yang paling penting adalah bahwa pertukaran air *ballast* yang aman dapat dilakukan di mana saja di dunia.



www.larispa.co.id

BAB 8

Asuransi Laut

Deskripsi Kompetensi

1. Mata kuliah ini menjelaskan asuransi laut.
2. Mata kuliah ini menjelaskan tanggungjawab atas pekerjaan di bidang profesinya sesuai dengan kode etik profesinya.
3. Mata kuliah ini menjelaskan bagaimana menunjukkan kinerja bermutu dan terukur.

1. Dasar Hukum Asuransi Dalam Pelayaran

Dasar hukum asuransi di Indonesia berdasarkan KUHD buku ke dua Psl. 246 KUHD: “Asuransi adalah suatu perjanjian dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada pihak tertanggung dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang di harapkan yang mungkin akan di deritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.”

Psl. 250 KUHD, asuransi hanyalah dapat di tutup jika pihak tertanggung mempunyai kepentingan atas hak milik yang diasuransikan. Perjanjian asuransi di buat di dalam polis asuransi dan hanya pihak penanggung yang menandatangani polis tersebut sehingga merupakan suatu perjanjian unilateral, namun memiliki kekuatan mengikat kedua belah pihak.

Pasal 65 Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

- (1) Apabila terdapat gugatan terhadap piutang yang dijamin dengan kapal, pemilik, pencarter, atau operator kapal harus mendahulukan pembayaran piutang-pelayaran yang didahulukan.
- (2) Piutang-pelayaran yang didahulukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu sebagai berikut:
 - a. untuk pembayaran upah dan pembayaran lainnya kepada nakhoda, anak buah kapal, dan awak pelengkap lainnya dari kapal dalam hubungan dengan penugasan mereka di kapal, termasuk biaya repatriasi dan kontribusi asuransi sosial yang harus dibiayai.

Pasal 231 Undang-undang pelayaran nomor 17 tahun 2008

- (1) Pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya.
- (2) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

2. Apa itu Asuransi Laut?

Definisi sederhana dari kata asuransi adalah: Perlindungan terhadap kerugian di masa depan. Asuransi laut adalah varian lain dari istilah umum asuransi dan seperti namanya disediakan untuk kapal, kapal dan yang paling penting, muatan yang dibawa di dalamnya. Asuransi kelautan sangat penting karena melalui asuransi kelautan, pemilik kapal dan pengangkut dapat yakin untuk mengklaim kerusakan terutama mengingat moda transportasi yang digunakan. Dari empat moda transportasi-jalan, kereta api, udara dan air-itu adalah yang terakhir yang menyebabkan

banyak kekhawatiran bagi pengangkut tidak hanya karena ada kejadian alam yang berpotensi merusak kargo dan kapal tetapi juga lainnya. insiden dan atribut yang dapat menyebabkan kerugian besar dalam peti mati keuangan pengangkut dan perusahaan pelayaran.

Insiden seperti pembajakan dan kemungkinan seperti baku tembak lintas batas juga menimbulkan ancaman besar dalam hal transportasi air dan oleh karena itu untuk menghindari kerugian karena peristiwa dan kejadian tersebut, demi kepentingan perusahaan dan pengangkut, selalu bermanfaat untuk memiliki cadangan seperti asuransi kelautan. Aspek penting lain dari memiliki asuransi kelautan adalah bahwa pengangkut dapat memilih rencana asuransi sesuai ukuran kapalnya, rute yang diambil oleh kapalnya untuk mengangkut kargo dan banyak titik kecil seperti itu yang bisa sangat mempengaruhi pengaruhnya. Juga, karena ada berbagai rencana dan kebijakan yang menunjukkan tentang tidak hanya mencakup kargo tetapi juga kapal, pengangkut dapat memilih dan memanfaatkan kebijakan terbaik yang sesuai dengan bisnisnya yang terbaik. Namun, sebanyak asuransi kelautan memberikan klaim yang adil kepada pengangkut dan perusahaan, harus dipahami bahwa asuransi laut juga merupakan salah satu area asuransi paling rumit dan paling ketat sejak konsep asuransi laut dimulai-yaitu sejak abad ke-17 dan seterusnya.

Saat berurusan dengan ruang lingkup dan jangkauan asuransi laut, sangat penting bahwa nakhoda kapal mengikuti protokol yang kaku dalam hal rute yang diambil dan waktu yang diambil untuk kargo dan kapal untuk mencapai pelabuhan tujuan yang dimaksud. Karena jika ada perbedaan atau pelanggaran dalam hal rute yang diambil, yaitu jika nakhoda bervariasi atau menyimpang dari rutennya dari yang awalnya dimaksudkan sebagai bagian dari jalur kapal, maka bahkan jika ada kecelakaan yang

terjadi pada kapal atau kargo, klaim asuransi akan ditolak sepenuhnya tanpa ada kemungkinan klaim diganti kepada penggugat di beberapa masa mendatang setelah beberapa negosiasi yang sulit. Oleh karena itu menjadi sangat penting bahwa nakhoda kapal mempertimbangkan dengan saksama tentang rute yang ditentukan untuk menghindari kontrak asuransi yang gagal karena kerugian yang tidak direncanakan karena penyimpangan dalam rute. Ini tidak hanya akan menimbulkan kehati-hatian dari pihak nakhoda tetapi juga akan mengurangi kemungkinan kehilangan klaim asuransi penting karena kelalaian dan kelalaian.

Asuransi kelautan adalah tempat yang aman bagi perusahaan pelayaran dan pengangkut karena membantu mengurangi aspek kerugian finansial karena kehilangan muatan penting. Juga, membantu membawa ke perusahaan pengangkutan dan ke pihak penerima, tugas, dedikasi dan keterusterangan perusahaan asuransi.

3. Berbagai Jenis Asuransi Laut & Kebijakan Asuransi Laut

Subjek Asuransi Laut sangat luas dan mencakup, itulah sebabnya ada kategorisasi yang pasti dari berbagai jenis asuransi laut dan berbagai jenis kebijakan asuransi laut. Sesuai kebutuhan, persyaratan dan spesifikasi pengangkut, jenis atau jenis asuransi laut yang tepat dapat dipersempit dan dipilih untuk dioperasikan.

Asuransi apa pun dirancang untuk mengelola risiko jika terjadi insiden yang tidak menguntungkan seperti kecelakaan, kerusakan pada properti dan lingkungan, atau hilangnya nyawa. Ketika datang ke Kapal, taruhannya lebih tinggi karena semua faktor terlibat dalam operasi, yaitu risiko kehilangan kargo berharga atau kapal secara luas, risiko kerusakan

lingkungan akibat polusi minyak dan risiko kehilangan nyawa pelaut yang berharga karena kecelakaan.

Untuk memastikan semua risiko dapat dikelola tanpa kekurangan dana moneter saat dibutuhkan, asuransi Maritim yang berbeda dibuat wajib untuk diambil oleh pemilik kapal dan pemilik kapal, hanya karena hal itu, ISM dapat diimplementasikan di kapal.

Jenis-jenis asuransi laut yang tersedia untuk kepentingan klien sangat banyak dan semuanya layak dengan caranya sendiri. Bergantung pada sifat dan ruang lingkup bisnis klien, ia dapat memilih rencana asuransi laut terbaik dan menikmati keuntungan dari memiliki asuransi laut.

Berbagai jenis asuransi laut dapat diuraikan sebagai berikut:

Hull insurance: Asuransi *hull* terutama melayani badan dan lambung kapal beserta semua barang dan perabot di kapal. Jenis asuransi laut ini sebagian besar diambil oleh pemilik kapal untuk menghindari kerugian pada kapal jika terjadi kecelakaan.

Machinery insurance: Semua mesin penting dilindungi oleh asuransi ini dan dalam hal terjadi kerusakan operasional, klaim dapat dikompensasi (pasca survei dan persetujuan oleh *surveyor*).

Dua asuransi di atas juga datang sebagai satu di bawah asuransi *Hull & Machinery* (H&M). Asuransi H&M juga dapat diperluas untuk mencakup perlindungan risiko perang dan pemogokan (pemogokan di pelabuhan dapat menyebabkan keterlambatan dan peningkatan biaya).

Protection & indemnity (P&I) insurance: Asuransi ini disediakan oleh klub P&I, yang merupakan asuransi bersama pemilik kapal yang mencakup kewajiban kepada pihak ketiga dan risiko yang tidak ditanggung di tempat lain dalam standar H&M dan kebijakan lainnya.

Protection (**perlindungan**): Risiko yang terkait dengan kepemilikan kapal. Misalnya, klaim terkait awak kapal.

Indemnity (**ganti rugi**): Risiko yang terkait dengan perekrutan kapal. Misalnya, klaim terkait kargo.

Liability insurance: *Liability insurance* adalah jenis asuransi kelautan di mana kompensasi diupayakan untuk diberikan kepada setiap kewajiban yang terjadi karena kapal yang menabrak atau bertabrakan dan karena segala serangan yang diinduksi lainnya. Asuransi pengangkutan, *demurrage* dan pertahanan (FD&D): Sering disebut sebagai “FD&D” atau sekadar pertahanan, asuransi ini memberikan klaim untuk menangani bantuan dan biaya hukum untuk berbagai sengketa yang tidak tercakup dalam asuransi H&M atau P&I.

freight, demurrage and defence (FD&D).

Asuransi pengangkutan: Asuransi pengangkutan menawarkan dan memberikan perlindungan kepada perusahaan-perusahaan kapal dagang yang berpeluang kehilangan uang dalam bentuk pengangkutan seandainya kargo hilang karena pertemuan kapal dengan suatu kecelakaan. Jenis asuransi laut ini memecahkan masalah perusahaan yang kehilangan uang karena beberapa peristiwa dan kecelakaan yang belum pernah terjadi sebelumnya.

Marine cargo insurance: Asuransi kargo melayani secara khusus untuk muatan laut yang dibawa oleh kapal dan juga berkaitan dengan barang-barang dari perjalanan kapal. Ini melindungi pemilik kargo terhadap kerusakan atau kehilangan kargo karena kecelakaan kapal atau karena keterlambatan dalam perjalanan atau bongkar muat. Asuransi kargo laut memiliki tanggung jawab pihak ketiga yang mencakup kerusakan pelabuhan, kapal atau bentuk transportasi lainnya (kereta api atau truk)

yang diakibatkan oleh kargo berbahaya yang dibawa oleh mereka. Batas waktu untuk klaim yang berhak atas kompensasi dapat bervariasi tergantung pada konten kebijakan, dan tindakan harus diambil dalam periode tersebut sejak tanggal ketika kerusakan terjadi. Untuk kapal yang baru dibangun, pemilik kapal terikat kontrak dengan galangan kapal untuk mengambil asuransi untuk jangka waktu (biasanya satu tahun).

Selain jenis-jenis asuransi laut, ada juga berbagai jenis polis asuransi laut yang ditawarkan kepada klien oleh perusahaan asuransi sehingga memberikan fleksibilitas kepada klien saat memilih polis asuransi laut. Ketersediaan beragam polis asuransi laut memberi klien wilayah yang luas untuk dipilih, sehingga memungkinkannya untuk mendapatkan penawaran terbaik untuk kapal dan muatannya. Berbagai jenis polis asuransi laut dirinci di bawah ini:

Voyage policy: Polis pelayaran adalah jenis polis asuransi laut yang berlaku untuk pelayaran tertentu.

Time policy: Polis asuransi laut yang berlaku untuk periode waktu tertentu-umumnya berlaku selama setahun-diklasifikasikan sebagai polis waktu.

Mixed policy: Kebijakan asuransi kelautan yang menawarkan kepada klien keuntungan dari kebijakan waktu dan perjalanan diakui sebagai kebijakan campuran.

Open (or) unvalued policy: Dalam jenis polis asuransi laut ini, nilai muatan dan pengiriman tidak dimasukkan dalam polis sebelumnya. Oleh karena itu penggantian dilakukan hanya setelah kehilangan muatan dan pengiriman diperiksa dan dinilai.

Valued policy: Polis asuransi laut bernilai adalah kebalikan dari polis asuransi laut terbuka. Dalam jenis kebijakan ini, nilai muatan dan

pengiriman ditentukan dan disebutkan dalam dokumen kebijakan sebelumnya sehingga memperjelas nilai penggantian jika terjadi kehilangan muatan dan pengiriman.

Port risk policy: Polis asuransi laut semacam ini diambil untuk memastikan keselamatan kapal saat ditempatkan di pelabuhan.

Wager policy: Kebijakan taruhan adalah ketentuan di mana tidak ada ketentuan tetap untuk penggantian yang disebutkan. Jika perusahaan asuransi menemukan kerugian yang layak untuk diklaim maka penggantian diberikan, jika tidak ada kompensasi yang ditawarkan. Juga, harus dicatat bahwa kebijakan taruhan bukan polis asuransi tertulis dan karena itu tidak berlaku di pengadilan.

Floating policy: Polis asuransi laut di mana hanya jumlah klaim yang ditentukan dan semua perincian lainnya dihilangkan sampai kapal memulai perjalanannya, dikenal sebagai kebijakan mengambang. Untuk klien yang sering melakukan perjalanan transportasi kargo melalui perairan, ini adalah polis asuransi laut yang paling ideal dan layak.

Single vessel policy: Kebijakan ini cocok untuk pemilik kapal kecil yang hanya memiliki satu kapal atau memiliki satu kapal dalam armada yang berbeda. Ini mencakup risiko satu kapal dari tertanggung.

Fleet policy: Dalam kebijakan ini, beberapa kapal milik satu pemilik diasuransikan berdasarkan kebijakan yang sama.

Block policy: Kebijakan ini juga berada di bawah asuransi maritim untuk melindungi pemilik kargo terhadap kerusakan atau kehilangan kargo di semua moda transportasi yang melaluinya muatannya meliputi semua risiko transportasi kereta api, jalan, dan laut.

Asuransi kelautan adalah bidang yang melibatkan banyak pemikiran, transaksi langsung dan kompleks untuk mencapai landasan

bersama pembayaran dan penerimaan. Tetapi, meskipun kompleks bidangnya, tetap menarik dan membangkitkan minat karena melayani banyak orang dan menawarkan berbagai layanan dan kebijakan untuk memfasilitasi transaksi bisnis yang mudah dan tidak rumit. Oleh karena itu, demi kepentingan klien dan penyedia asuransi, bermanfaat dan relevan untuk memiliki jenis asuransi kelautan yang tepat. Ini menyelesaikan masalah tidak hanya dalam jangka pendek, tetapi juga dalam jangka panjang juga.

4. Kecelakaan Maritim

Ketika seseorang menggunakan moda transportasi apa pun, kecelakaan pasti akan terjadi. Kecelakaan terjadi karena kesalahan lalai tetapi efek yang sama berlangsung lama dan bertahan lama. Ada telah muncul dan muncul begitu banyak kasus kecelakaan, sehingga menjadi harus melacak mereka.

Kecelakaan di jalan, kecelakaan kereta api dan pendaratan pesawat merupakan kecelakaan yang semua orang sudah terbiasa mendengarnya. Dengan cara yang sama, bahkan kecelakaan maritim terjadi, korban disebabkan dan kerusakan harus ditanggung. Namun, tidak seperti dalam tiga kasus sebelumnya, ada beberapa kemungkinan jenis kecelakaan laut.

Daerah lautan sangat luas dan oleh karena itu variasi dalam kecelakaan juga banyak. Efek dari terjadinya kecelakaan laut tidak hanya mencakup manusia tetapi juga makhluk laut dan lingkungan serta ekosistem laut.

Contoh-contoh kecelakaan maritim yang diketahui sebagai berikut:

1) Kecelakaan Rig Minyak Lepas Pantai

Tumpahan minyak yang terjadi baru-baru ini di Teluk Meksiko adalah kecelakaan anjungan minyak lepas pantai. Rig minyak lepas pantai merupakan bahaya besar dalam hal alat berat mereka dan kompleksitas proses yang terlibat. Bahkan kesalahan kecil karena kelalaian dari proses sederhana atau mengabaikan dalam pengerjaan bagian mesin dapat menyebabkan konsekuensi yang sangat merusak di seluruh dunia.



<https://www.marineinsight.com/marine-safety/12-types-of-maritime-accidents/>

Gambar: Kapal terbakar

2) Kapal Pesiar Mishaps Tenggelam

Kapal pesiar merupakan bagian yang sangat penting dalam rencana liburan orang. Namun, jenis utama kecelakaan laut terjadi di kapal pesiar. Kapal pesiar dapat terbalik atau menghadapi kondisi cuaca buruk yang menyebabkan kapal mengembangkan masalah besar. Kasus kecelakaan lain yang penting di kapal pesiar adalah karena kelalaian pekerja. Sesuai data statistik, hampir 75% kebakaran disebabkan oleh kesalahan orang-orang yang bekerja di kapal pesiar.



<https://www.marineinsight.com/marine-safety/12-types-of-maritime-accidents/>

Gambar: Kapal pesiar terbalik

3) Kecelakaan Penangkapan Ikan Komersial

Bahkan memancing untuk tujuan komersial dapat menyebabkan insiden fatal yang disebabkan. Nelayan yang tidak berpengalaman-kadang-kadang bahkan yang berpengalaman-dapat jatuh ke laut. Kondisi cuaca yang keras juga dapat menyebabkan kerusakan parah pada ekspedisi penangkapan ikan komersial.

4) Kecelakaan di kapal tunda

Tugboat adalah kapal yang membantu memindahkan kapal besar untuk memasuki dermaga. Mereka kecil di alam tetapi kuat untuk memastikan bahwa kapal besar ditangani dengan aman. Tetapi kadang-kadang karena penyumbatan visibilitas kapal tunda oleh kapal-kapal besar, kecelakaan maritim terjadi. Juga kesalahan manusia pada bagian dari pilot kapal tunda juga dapat menyebabkan kecelakaan kapal tunda yang tidak diinginkan dan tak terduga.

5) Kecelakaan di Kapal Tanker Minyak Mentah dan Kapal Kargo

Penyebab utama kecelakaan pada kapal tanker kargo adalah ledakan. Karena sifat material yang dibawa oleh kapal tanker ini berbahaya dan sangat mudah terbakar, bahkan ledakan kecil sekalipun dapat menyebabkan kerugian besar. Menurut statistik, salah satu alasan utama terjadinya kecelakaan kapal tanker minyak adalah karena kelalaian pekerja-hampir 84-88%.

6) Kapal Kandas

Kapal kandas terjadi ketika bagian bawah lambung kapal mengikis dasar laut. Jenis kecelakaan maritim ini memiliki banyak dampak pada lambung kapal dan lebih pada keseluruhan wilayah lautan berkaitan dengan pencemaran. Bahaya bagi pekerja di atas kapal adalah konsekuensi penting lainnya karena kecelakaan itu.



<https://www.marineinsight.com/marine-safety/12-types-of-maritime-accidents/>

Gambar: Kapal kandas

7) Kecelakaan Maritim karena Narkoba dan Alkohol

Penyalahgunaan narkoba atau zat adalah masalah utama di seluruh dunia. Bahkan di dunia kelautan, penyalahgunaan zat dapat menyebabkan kerusakan yang tidak dapat diperbaiki. Jika para pekerja dari kapal tertentu terlibat dalam penyalahgunaan zat atau alkohol, kegilaan akibat kecanduan dapat menyebabkan pekerja berperilaku tidak menentu dan dengan demikian menyebabkan kecelakaan maritim yang tidak diinginkan di kapal.

8) Kecelakaan Derek

Sama seperti operasi derek di darat, operasi derek laut di pelabuhan dan di kapal juga berisiko. Risiko semakin ditekankan karena operasi

kelautan di mana *crane* diperlukan. Karena kawat atau kerekan yang rusak, pekerja derek dapat kehilangan nyawa mereka atau dalam skenario terburuk, menjadi hidup tetapi dengan cacat fisik yang tidak dapat diperbaiki. Atau, kecelakaan karena operasi *crane* juga disebabkan karena kelalaian dan kurang pengalaman pada bagian pekerja.

9) Kecelakaan di Galangan Kapal

Galangan kapal adalah tempat di mana kapal dirakit dan dibangun secara keseluruhan. Kecelakaan pada saat pemasangan dan pengelasan umum terjadi di galangan kapal yang bisa menyelamatkan nyawanya, tetapi menghambat kemampuan kerja pekerja secara keseluruhan. Demikian pula menghirup asap beracun secara konstan juga menjadi penyebab kecelakaan galangan kapal lainnya.

10) Kecelakaan di Tongkang:

Kecelakaan tongkang terjadi terutama karena keseluruhan pembangunan tongkang itu sendiri, yang memungkinkan mereka membatasi pergerakan di atas air dan karena masalah peralatan penarik tongkang. Masalah-masalah ini dapat disebabkan karena kurangnya pengalaman dari orang yang memegang kemudi kapal penarik atau karena penggunaan kawat penarik yang salah.

Dapat dilihat dari jenis kecelakaan maritim yang disebutkan di atas, bahwa kesalahan pekerja dan operator memainkan peran utama dalam kecelakaan yang disebabkan. Tetapi untuk mengetahui apa penyebab sebenarnya dari kecelakaan laut, investigasi kecelakaan maritim diperlukan.

Investigasi kecelakaan maritim akan membantu mempersempit penyebab sebenarnya dari kecelakaan yang akan membantu penuntut cedera untuk mengklaim hak mereka karena dengan kejelasan absolut.



www.larispa.co.id

DAFTAR PUSTAKA

IMO course 7.03 officer in charge of an navigational watch

IMO cours 7.04 officer in watch an engineering watch

*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and by the
Protocol of 1997(MARPOL)*

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as
Amended*

*International Convention on Load Lines (LL), 1966 Convention
on the International Regulations for Preventing Collisions at
Sea (COLREG),1972*

International Convention for the Control and Management of Ships'

Ballast Water and Sediments, 2004

*International Convention on Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for Seafarers (STCW) as amended, including the
1995 and Manila Amendments*

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi
Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982/UNCLOS

Referensi web:

(<https://www.marineinsight.com/maritime-law/marpol-convention-shipping/>)

<https://in.pinterest.com/pin/166070304996628578/>

<http://www.klcbs.net/2020/03/amonia-bahan-bakar-kapal-laut-ramah-lingkungan>)

<http://www.sangkoeno.com/2014/07/zona-maritim-menurut-konvensi-hukum.html>

<https://news.maritime-network.com/2019/02/01/the-isps-code-for-ships-an-essential-quick/>

<https://news.maritime-network.com/2019/02/01/the-isps-code-for-ships-an-essential-quick-guide/>

<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/introduction-ship-load-lines/>

<https://www.marineinsight.com/marine-safety/12-types-of-maritime-accidents/>

<https://www.marineinsight.com/maritime-law/different-types-of-marine-insurance-marine-insurance-policies/>

<https://www.pelindo1.co.id/cabang/KTG/id/informasi/Pages/Layout-Pelabuhan.aspx>

www.larispa.co.id

BIODATA PENULIS



NUR SUKMANADJATI, S.sos, M.M, M.Mar.E. lahir di Indramayu tanggal 19 April 1958. Anak kedua dari Bapak Sukana Fachrurroji (Almarhum) dan Ibu Masyriah (Almarhumah).

RIWAYAT HIDUP

PENDIDIKAN		
1	PELAUT	AMK-A (Ahli Mesin Kapal A) P3B Semarang lulus TH 1983
		AMK- B (Ahli Mesin Kapal B) BP3IP Jakarta lulus TH 1991
		ATT- I DI BP3IP Jakarta lulus TH 2020
2	UMUM	SD 6 tahun lulus tahun 1970 di Ujungaris
		STN jurusan mesin umum lulus tahun 1973 di Jatibarang
		STM Negeri jurusan mesin umum lulus tahun 1977 di Jayapura
		S1 Administrasi Negara lulus TH 1997 di STIA Sorong
		S2 Magister Manajemen SDM lulus TH 2005 STIE ABI Surabaya
3	DIKLAT FUNGSIONAL	T O T 6.09 TH 2012 di Jakarta
		Marine Inspector TH 1996 di Jakarta
		PSCO (Port State Control Officer) TH 1999 di Jakarta
		ISM - CODE (International Safety Managemen) CODE th 2000 di Jakarta

		Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) 2006 di Jakarta
		ISPS-Code (International Ship and Port Facility Securiti)-Code 2014 di Jakarta
		IMDG-Code (International Marine Dangerous Good) Code tahun 2009 di Makassar
		Harbour Master Course th 1994 di Jakarta
4	DIKLAT COP	MECA , SCRB , MEFA , AFF , BST, ERM , SSO di Jakarta
5	DIKLAT STRUKTURAL	PIM III (TH 2005) di Bogor
PENGALAMAN KERJA		
6	Pengalaman berlayar	Masinis IV MV. Bougainville PT Porodisa Line tahun 1983 s/d 1984 KKM KN.Pradawana milik Direktorat Navigasi Ditjenla tahun 1987 s/d tahun 1992
7	Pegawai Negeri Sipil (PNS)	Tahun 1985 s/d 2016 di Direktortat Jenderal Perhubungan Laut Jakarta
8	Pengalaman Mengajar Setelah Pensiun PNS	Tahun 2017 s/d sekarang di P2IP / Poltekel Sorong

www.larispacorp.co.id



Capt. H. MUHAMMAD SYAFRIL SUNUSI, M.Pd., M.Mar, Lahir Majene Sulawesi Selatan Tanggal 18 November 1968. Telah menyelesaikan Studi S-1 Nautika PLAP/IKIP Jakarta Tahun 1998 Serta Magister Manag. Pendidikan U N M / IKIP Makassar Tahun 2003. Saat ini menjabat Wakil Direktur III di Politeknik Pelayaran Sorong. Pernah menjabat KA. Jurusan Nautika BP2IP Barombong tahun 2002-2004,

KA Unit Standarisasi BP2IP Barombong 2008-2009, KA. SUB Ketarunaan Poltekpel Surabaya 2016-2017, KA. SUB Kepegawaian PIP Makassar 2017-2018, KA. SUB TU Dan Kepegawaian STIP Jakarta. Penulis juga aktif berbagai pelatihan didalam negeri dan dilur negeri, SHIPS OPERATION PROGRAM tahun 2010 di ROTTERDAM MARITIME UNIV. ECDIS SIMULATOR tahun 2014 di Horten Kongsberg, Integration Sbs And Ers tahun 2014 di Horten Kongsberg, TOT. 6.10 tahun 2016 di Poltekpel Surabaya dan ASSESOR KOMPETENSI tahun 2018 di PIP Makassar.



www.larispa.co.id

UNDANG-UNDANG PELAYARAN DAN KONVENSI INTERNASIONAL

Kapal merupakan moda transportasi air yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan bahan-bahan kebutuhan manusia di seluruh dunia. Alat transportasi air yang demikian termasuk kategori kapal niaga, sementara keberadaan kapal di atas air mulai dari kapal diluncurkan dari galangan sampai kapal tersebut ditutuh atau di-*scrape*. Sebagai alat transportasi air yang melakukan pelayaran di laut maka kapal tersebut harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, awak kapal yang mampu mengoperasikan kapal dengan teknologi yang selalu berkembang sesuai tuntutan zaman dan modern, dan kapal yang mampu mencegah pencemaran minyak dari kapal ke laut dan mengurangi pencemaran emisi gas buang dari kapal ke udara.

Kapal dan perusahaan pelayaran yang mengoperasikannya harus *complay* dengan peraturan dan perundang-undangan yang terkait dengan pelayaran secara nasional maupun internasional yaitu International Maritime Organization, berkaitan dengan manajemen keselamatan, manajemen pencegahan pencemaran, dan manajemen keamanan. Dengan demikian, pengoperasian kapal senantiasa diawasi dan dipantau terus menerus oleh pemerintah negara bendera, negara yang tergabung dalam IMO dan lembaga teknis yang mengklasifikasikan kapalnya.

Setiap kapal yang akan melakukan operasional di laut terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan-pemeriksaan oleh pemerintah dan biro klasifikasi bagi kapal-kapal yang dikelaskan. Selanjutnya, pada kapal tersebut diterbitkan sertifikat *solas*, *marpol*, *load line*, *manning*, *ism-code*, *isps-code* termasuk kelengkapan surat-surat kapalnya maka kapal yang telah memenuhi persyaratan demikian dinamakan kapal yang memenuhi persyaratan laik laut (*seaworthiness* atau *ship worthiness*). Hanya kapal-kapal yang telah memenuhi persyaratan laik laut yang mendapat persetujuan oleh otoritas yang berwenang untuk melakukan pelayaran di dalam negeri maupun internasional dan mendapat perlindungan asuransi pada kapalnya, muatannya, dan awak kapalnya.