



## Pengawasan Kelaiklautan Kapal Asing di Pelabuhan Teluk Bayur (Studi Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur)

Delmono Fembra <sup>(1)\*</sup>, Darmini Roza <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup>Program Magister Ilmu Hukum Universitas Ekasakti

<sup>(2)</sup>Program Magister Ilmu Hukum Universitas Ekasakti

\*Corresponding Author: [fembradelmono1@gmail.com](mailto:fembradelmono1@gmail.com)

Info Artikel	Abstrak
Direvisi: 2023-06-22 Diterima: 2023-07-19 Dipublikasi: 2023-08-10	Indonesia merupakan negara kepulauan (archipelago state) terbesar di dunia dengan posisi geografis yang strategis, yaitu berada di posisi silang antara Benua Asia dan Benua Australia, serta berada di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Oleh sebab itu, perairan Indonesia sering dilalui dan disinggahi kapal asing, salah satunya di Pelabuhan Teluk Bayur. Untuk menjaga dan mengoptimalkan potensi bahari Indonesia, maka diaturlah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Salah satu aspek yang diatur dalam Undang-undang tersebut adalah Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, melalui persyaratan kelaiklautan kapal, yang tidak hanya mengatur kapal berbendera Indonesia tetapi juga kapal asing. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah (1) Bagaimana pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal asing oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur, serta (2) Bagaimana tindak lanjut dari pengawasan kelaiklautan kapal asing oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur. Penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan Teluk Bayur menggunakan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Dari penelitian ini diperoleh hasil bahwa (1) Hingga kini, masih terdapat banyak pelanggaran terkait persyaratan kelaiklautan kapal asing khususnya di Pelabuhan Teluk Bayur, seperti tidak tersedianya alat keamanan dan keselamatan, atau kondisi alat yang ada tidak optimal. Pelanggaran-pelanggaran ini dapat berdampak buruk pada keselamatan dan keamanan pelayaran di Pelabuhan Teluk Bayur, kemudian proses pengawasan kelaiklautan kapal asing belum berlangsung optimal dikarenakan jumlah personil PSCO yang belum memadai, tidak terdapatnya armada operasional pendukung, kesulitan melakukan komunikasi dengan awak kapal yang tidak mahir menggunakan Bahasa Inggris, serta kurangnya pemahaman awak kapal terhadap peraturan kelaiklautan kapal. (2) Tindak lanjut dari hasil pengawasan kelaiklautan tersebut adalah pelanggaran ditindaklanjuti sesuai aturan yang berlaku, memaksimalkan jam kerja, mendorong peningkatan kualitas SDM, kemudian meminta agar pemilik kapal menugaskan awak kapal yang mahir berkomunikasi dalam Bahasa Inggris.
<b>Kata Kunci:</b> Pengawasan, Pelayaran, Kelaiklautan Kapal	<b>Abstract</b> <i>Indonesia is the largest archipelagic country in the world with a strategic geographical position, which is in a cross position between the continents of Asia and the continents of Australia, as well as being between the Indian Ocean and the Pacific Ocean. Therefore, Indonesian maritime area often traversed and visited by foreign vessels. To maintain and optimize Indonesia's maritime potential, the Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 concerning Shipping is regulated. One of the aspects regulated in the Act is Shipping Safety and Security, through the ship's seaworthiness requirements, which not only regulate Indonesian-flagged vessels but also foreign vessels. Therefore, a study was conducted using a normative juridical approach and</i>
<b>Keywords:</b> Supervision, Shipping, Ship's Seaworthiness	

*an empirical juridical approach at Port of Teluk Bayur. This study was conducted to examine (1) How is the implementation of seaworthiness supervision of foreign ships by the Harbormaster's Office and Port Authority at Port of Teluk Bayur, (2) How is the due to seaworthiness supervision of foreign ships by the Harbormaster's Office and Port Authority at Port of Teluk Bayur. From this study, it was found that (1) Until now, there are still many violations related to the seaworthiness requirements of foreign vessels, especially at Port of Teluk Bayur, such as the unavailability of security and safety equipment, or the condition of the existing equipment is not optimal. These violations can have a negative impact on the safety and security of shipping at Port of Teluk Bayur, then the process supervision of foreign vessels seaworthiness has not been optimal due to the inadequate number of PSCO personnel, the absence of a supporting operational fleet, difficulties in communication with ship crews who are not proficient in using English, as well as the crew lack of understanding of the vessels seaworthiness regulation. (2) The follow-up to the results of the supervision of foreign vessels seaworthiness is that violations are followed up according to the applicable rules, maximize working hours, encourage the improvement of the quality of human resources, then request that ship owners assign crew members who are proficient in communicating in English.*

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago state*) terbesar di dunia dengan posisi geografis yang strategis, yaitu berada di posisi silang antara Benua Asia dan Benua Australia, serta berada di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.<sup>1</sup> Wilayah laut Indonesia yang luas berbanding lurus dengan potensi bahari yang besar, baik dari segi kekayaan alam maupun jasa lingkungan yang dapat dimanfaatkan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi pada tingkat lokal, regional maupun nasional. Salah satu usaha yang dapat dilakukan untuk menjaga serta mengoptimalkan potensi perairan Indonesia adalah melalui sistem transportasi yang efektif dan efisien, terutama pada transportasi laut.

Dalam memfasilitasi terbentuknya sistem transportasi laut yang efektif dan efisien, perlu ditata satu kesatuan sistem transportasi laut nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi laut yang seimbang. Oleh sebab itu maka diundangkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran, yang mengatur empat unsur utama yaitu angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim.

Pengaturan di bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* yaitu dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan. Asas *cabotage* dalam pelayaran merupakan asas penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri yang memprioritaskan penggunaan kapal berbendera Indonesia, milik Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan hukum Indonesia dan diawaki oleh WNI, serta pembatasan penggunaan angkutan laut asing di wilayah perairan Indonesia.<sup>2</sup> Kemudian, pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator, serta memberikan peran kepada pemerintah daerah dan swasta secara

<sup>1</sup> Muhammad Ramdhan dan Taslim Arifin, "Aplikasi Sistem Informasi Geografis dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia", *Jurnal Ilmiah Geomatika*, Volume 19 No. 2, hlm 141, 2013.

<sup>2</sup> Anwar Said (*et. al*), "Dampak Implementasi Asas Cabotage dan Program Tol Laut Terhadap Ketahanan Wilayah (Studi di Kabupaten Kepulauan Anambas, Provinsi Kepulauan Riau)", *Jurnal Ketahanan Nasional*, Volume 25 No. 2, hlm 132, 2019.

proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan. Selanjutnya, pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam “*International Ship and Port Facility Security Code*”. Terakhir, pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”. Dari keempat unsur tersebut, unsur keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan salah satu unsur yang cukup kritis dan krusial karena berkaitan langsung dengan hidup pelakunya, sehingga memerlukan perhatian lebih agar pengendaliannya dapat berlangsung dengan optimal.

Keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Pasal 1 Ayat 32 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, didefinisikan sebagai suatu keadaan ketika terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan salah satu hal yang krusial dan penting untuk menjadi perhatian semua pihak yang terlibat, karena industri pelayaran dikenal memiliki potensi atau resiko tinggi terkait dengan keselamatan.

Secara khusus, kelaiklautan kapal asing di Indonesia diatur melalui Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing. Dalam aturan tersebut dijelaskan mengenai ketentuan umum terkait kelaiklautan kapal asing, ruang lingkup aturan, tahapan dan hasil pemeriksaan kelaiklautan kapal asing, pihak yang berwenang dalam melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Indonesia, koordinator dan mentor, serta proses mentoring untuk pemeriksa kelaiklautan kapal asing. Pada peraturan tersebut juga dilampirkan Daftar Pemeriksaan Administrasi dan Fisik, yaitu berupa *check list* berisi hal-hal apa saja yang perlu dipenuhi oleh pemilik kapal asing di Indonesia, serta yang akan diperiksa oleh pihak berwenang dalam proses pemeriksaan dan pengawasan kelaiklautan kapal asing. Selain itu, dalam Pasal 2 Ayat 3 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing disebutkan bahwa sebagai salah satu negara anggota International Maritime Organization (IMO) yang berada di Asia Pasifik, pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Indonesia juga berpedoman pada IMO *Resolution A.1052 (27) Procedures for Port State Control* dan *Asia Pacific Port State Control Manual*.

Pelabuhan Teluk Bayur adalah pelabuhan di Indonesia yang berada di Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat dan merupakan salah satu dari 25 pelabuhan strategis di Indonesia yang berada di pesisir barat Pulau Sumatera dan berhadapan langsung dengan Samudera Hindia. Pelabuhan ini merupakan pintu gerbang antar pulau, serta arus keluar masuk barang ekspor-impor dari dan ke Provinsi Sumatera Barat. Saat ini, Pelabuhan Teluk Bayur masih menjalankan tugasnya sebagai pintu gerbang keluar masuk Indonesia. Hal tersebut terlihat dari Laporan Kedatangan Kapal Asing di Pelabuhan Teluk Bayur pada Tahun 2019 yaitu berjumlah sekitar 400 kedatangan. Tingginya jumlah kedatangan kapal asing di Pelabuhan

Teluk Bayur membutuhkan pengawasan maksimal untuk mencegah dan meminimalisir resiko yang mengancam keselamatan dan keamanan pelayaran, khususnya terkait kapal asing.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian ini adalah deskriptif analitis, yaitu penelitian untuk memperoleh gambaran secara menyeluruh terhadap permasalahan dalam penelitian. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif yaitu pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.<sup>3</sup>

Pendekatan ini dilakukan dengan cara melihat dari segi peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan menarik asas-asas hukum dan menelaah sistematika peraturan perundang-undangan mengenai pengawasan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur.

Selain itu, pendekatan yuridis empiris juga digunakan yaitu dengan melihat kenyataan yang ada dalam praktek lapangan. Pendekatan yuridis empiris yaitu pendekatan yang digunakan untuk melihat gejala-gejala sosial yang berkaitan dengan hukum dalam praktek legislasi di Indonesia. Pendekatan ini mengkaji bagaimana ketentuan normatif diwujudkan senyatanya di masyarakat.<sup>4</sup> Pendekatan ini dilakukan untuk melihat pelaksanaan pengawasan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah bersumber dari data sekunder dan data primer, data sekunder dikumpulkan meliputi bahan hukum primer yaitu Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 205/8/10/DJPL/2019 tentang Tata Cara dan Prosedur Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing oleh Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing (*Port State Control Officer/PSCO*) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, kemudian untuk data primer digunakan hasil wawancara langsung dengan pihak-pihak yang terlibat dalam proses pengawasan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur, yaitu Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Teluk Bayur, Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli KSOP Kelas II Teluk Bayur, Pengawas Kapal Asing (PSCO) KSOP Kelas II Teluk Bayur, serta Nahkoda Kapal Asing.

Setelah itu, data yang telah terkumpul, dianalisa secara kualitatif merujuk pada teknis pelaksanaan penelitian dengan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Analisa dilakukan dengan menganalisa data primer dan sekunder, mengelompokkan aspek-aspek yang diteliti, lalu dilakukan pengambilan kesimpulan yang berhubungan dengan permasalahan penelitian. Data yang sudah dianalisa kemudian disajikan dalam bentuk deskriptif kualitatif.

---

<sup>3</sup> Nurul Qamar (*et. al*), *Metode Penelitian Hukum: Doktrinal dan Non-Doktrinal*, CV. Social Politic Genius (SIGn), Makassar, 2020, hlm. 9

<sup>4</sup> Noor Muhammad Aziz, "Urgensi Penelitian dan Pengkajian Hukum dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan", *Jurnal RechtsVinding BPHN*, Volume 1 Nomor 1, hlm. 19, 2012

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal Asing di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur**

Pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Teluk Bayur dilaksanakan oleh Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing atau *Port State Control Officer* (PSCO) berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran, dengan berpedoman secara teknis pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing, serta mengikuti Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Direktora Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.205/8/10/DJPL/2019 tentang Tata Cara dan Prosedur Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing oleh Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing (*Port State Control Officer/PSCO*). Jumlah PSCO yang bertugas di Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur saat ini adalah 3 (tiga) orang.

Proses pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur dilaksanakan melalui dua tahap yaitu, tahap persiapan dan tahap pemeriksaan. Seluruh tahapan pemeriksaan ini dilakukan untuk memperoleh hasil pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing sesuai dengan kondisi sebenarnya yang telah diperiksa oleh tim PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur. Jika dari hasil pemeriksaan tidak terdapat temuan terhadap kondisi kelaiklautan kapal, maka dalam hasil pemeriksaan akan dinyatakan *No Deficiency*. Hasil pemeriksaan tersebut akan dicantumkan dalam *Form A PSC Report* yang akan diserahkan kepada Nakhoda kapal bersama dengan *Notification of Orderly Inspection*. Berdasarkan hasil tersebut, kapal dinyatakan memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan dapat melanjutkan pelayaran ke pelabuhan selanjutnya. Selanjutnya, jika pada pemeriksaan ditemukan ketidaksesuaian dalam pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, maka pada hasil pemeriksaan akan dinyatakan *Deficiency*. Hasil tersebut akan dicantumkan pada *Form B PSC Report* beserta kode aksi yang harus diikuti oleh Nakhoda. *Form B PSC Report* ini akan diserahkan kepada Nakhoda bersama *Form A PSC Report* dan *Notification of Orderly Inspection*. Hasil pemeriksaan berupa pernyataan *Deficiency* tidak berakibat *Detention* atau penahanan kapal selama Nakhoda mengikuti kode aksi yang dicantumkan pada *Form B PSC Report*. Setelah kode aksi dilaksanakan dengan benar, maka kapal dapat melanjutkan pelayaran ke pelabuhan selanjutnya. Terakhir, jika pada pemeriksaan ditemukan ketidaksesuaian dalam pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, yang mana hal tersebut melanggar ketentuan konvensi, *IMO Resolution A.1052 (27)*, *Tokyo MOU Guidelines*, serta atas pertimbangan *Professional Judgement* dari PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur, maka pada hasil pemeriksaan akan dinyatakan *Detainable Deficiency*. Hasil tersebut akan dicantumkan pada *Form B PSC Report* beserta kode aksi 30 yang bermakna *Detention* atau penahanan. *Form B PSC Report* akan diserahkan kepada Nakhoda bersama dengan *Form A PSC Report*, *Notification of Orderly Inspection*, dan *Notification of Detention*. Kemudian PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur akan menyampaikan *Subject Information*

*Detained of the Vessel* kepada Negara Bendera Kapal. *Detention* atau penahanan ini dilakukan hingga kapal asing memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan dapat diverifikasi oleh PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur pada Pemeriksaan Berdasarkan *Reinspection/Follow Up*. Setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang menjadi temuan dan sebelum mengajukan permohonan Pemeriksaan Berdasarkan *Reinspection/Follow Up*, Nakhoda juga diwajibkan untuk memenuhi tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sesuai dengan aturan yang berlaku melalui Bendahara Penerima Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur. Setelah tim PSCO melakukan *Reinspection/Follow Up* dan tidak ada lagi ditemukan pelanggaran, maka PSCO akan menyerahkan *Form Release of Detention* kepada Nakhoda dan kapal dapat meninggalkan Pelabuhan Teluk Bayur.

Pada ahun 2019-2021, diketahui bahwa jumlah kedatangan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur, adalah sebanyak 1286 kapal dengan rata-rata kedatangan per tahun adalah sebanyak 428 kapal. Dari jumlah tersebut, 1243 kapal di antaranya diperiksa berdasarkan *New Inspection Regime* (NIR) dan 43 kapal diperiksa berdasarkan *Clear Grounds*. Dari hasil pemeriksaan, diketahui bahwa 1026 kapal dinyatakan *No Deficiency* atau tidak ada temuan pelanggaran persyaratan kelaiklautan kapal asing, 176 kapal dinyatakan *Deficiency* atau masih terdapat persyaratan kelaiklautan kapal asing yang belum dipenuhi namun tidak berakibat *Detention* atau penahanan, serta 84 kapal dinyatakan *Detainable Deficiency* atau terdapat persyaratan kelaiklautan kapal asing yang belum dipenuhi dan persyaratan tersebut harus segera dipenuhi karena dapat mengancam keamanan kapal jika pelayaran diteruskan, sehingga berdasarkan pertimbangan PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur dilaksanakan *Detention* atau penahanan.

Kemudian, berdasarkan hasil wawancara langsung dengan PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur, dari 84 kapal yang dinyatakan *Detainable Deficiency*, diketahui bahwa sebagian besar temuan terjadi akibat peralatan kelaiklautan kapal yang tidak berfungsi dengan optimal. Pada banyak kasus ditemukan kerusakan pada peralatan kelaiklautan yang tersedia, sehingga peralatan tersebut tidak dapat menjalankan fungsi dengan baik dan beberapa di antaranya bahkan tidak dapat dioperasikan. Sebagian besar temuan PSCO tersebut terjadi pada peralatan-peralatan yang termasuk ke dalam kategori peralatan keselamatan, peralatan pengelolaan limbah, dan peralatan pemadam kebakaran.

Pada peralatan keselamatan, peralatan yang paling sering menjadi temuan adalah *lifeboats* dan *liferaft*. Berdasarkan temuan PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur, sebagian besar kapal asing sudah memiliki dua peralatan tersebut, namun beberapa di antaranya tidak dapat dioperasikan dengan optimal, karena terdapat kerusakan yang perlu diperbaiki. Pada peralatan pengelolaan limbah, sering ditemui *Sewage Treatment Plant* yang belum memadai. Berdasarkan temuan PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur, STP yang tersedia di kapal asing sering kali dalam kondisi rusak dan tidak dapat dipergunakan. Pada peralatan pemadam kebakaran, masih sering ditemui *fire doors* atau pintu pencegah api yang rusak dan tidak berfungsi dengan baik.

Selain itu, tahapan pemeriksaan yang telah dilaksanakan oleh PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur tersebut juga sudah sesuai dengan Kode Etik PSCO yang tercantum pada Pasal 25 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan Keamanan Kapal Asing, khususnya pada aspek bekerja dengan etika, jujur dan tidak bertindak curang, aspek menghormati kapal sebagai tempat tinggal dan tempat

kerja awak kapal sehingga tidak mengganggu kenyamanan dan keamanan di atas kapal, serta aspek menghormati kewenangan Nakhoda dan wakilnya di atas kapal selama PSCO melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan kapal. Hal ini ditunjukkan dengan sikap tim PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur yang mendatangi kapal dengan baik, menemui serta meminta izin sebelum melaksanakan pemeriksaan kepada Nakhoda kapal, serta meminta pendampingan kepada awak kapal selama proses pemeriksaan.

Meskipun pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur oleh Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur sudah sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku, namun selain pelanggaran persyaratan kelaiklautan yang dilakukan oleh kapal asing, masih ditemukan kendala terkait pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal yaitu terkait jumlah personil PSCO yang ada di Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur, ketersediaan armada penunjang pemeriksaan, serta keterbatasan komunikasi awak kapal.

Kendala yang terjadi terkait jumlah personil disebabkan oleh belum optimalnya jumlah personil PSCO di Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur. Pada saat ini, jumlah PSCO di Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur adalah 3 (tiga) orang. Jumlah ini belum optimal karena beberapa alasan. Pertama, waktu rata-rata yang dibutuhkan untuk melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing dalam kondisi normal adalah 4 (empat) jam dan jika terdapat kendala tertentu yang mengganggu proses pemeriksaan, maka dibutuhkan waktu yang lebih lama<sup>5</sup>. Kendala yang dapat menyebabkan durasi pemeriksaan kelaiklautan kapal menjadi lebih lama adalah faktor cuaca. Kedua, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2012 tentang Jam Kerja dan Daftar Hadir Pegawai di Lingkungan Kementerian Perhubungan, menyatakan bahwa jam kerja efektif dalam satu hari yang menjadi acuan bagi setiap unit organisasi dan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan secara efektif sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing adalah 5 jam. Sehingga jika dielaborasi dengan alasan pertama, maka dalam satu hari kerja, satu tim PSCO, secara normal, hanya dapat melaksanakan satu kali proses pemeriksaan kelaiklautan kapal asing. Di sisi lain, jika mempertimbangkan rata-rata kedatangan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur yaitu sebanyak 428 kapal per tahun atau sama dengan 2 kapal per hari (jika hari kerja sama dengan 240 hari per tahun atau 20 hari per bulan), maka dalam satu hari, Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur setidaknya membutuhkan 2 (dua) tim pemeriksa kelaiklautan kapal asing dengan jumlah personil PSCO sedikitnya adalah 4 (empat) orang.

Kemudian, masih terdapat kendala terkait ketersediaan armada penunjang pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing. Pemeriksaan kelaiklautan kapal secara umum, dan kapal asing secara khusus, dapat dilakukan ketika kapal bersandar di pelabuhan atau berada di lautan. Jika pemeriksaan harus dilakukan di lautan, maka dibutuhkan armada berupa kapal yang memfasilitasi tim PSCO untuk berlayar menuju kapal yang akan diperiksa.

Terakhir, kendala terkait kemampuan berkomunikasi awak kapal asing menggunakan Bahasa Inggris. Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber diketahui bahwa rata-rata kunjungan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur adalah berasal dari negara-negara di kawasan Asia khususnya Asia Tenggara, Barat dan Timur. Berdasarkan fakta lapangan yang dipaparkan oleh narasumber, kemampuan berkomunikasi awak kapal asing menggunakan Bahasa Inggris masih sangat minim. Hal ini kemudian menjadi kendala yang dihadapi oleh

---

<sup>5</sup> Hasil Wawancara dengan PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur

tim PSCO dalam melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan kapal, karena selama proses pemeriksaan dibutuhkan komunikasi dua arah antara pihak PSCO dengan awak kapal agar proses pemeriksaan dapat berjalan dengan baik.

### **Tindak Lanjut dari Kendala yang Timbul pada Proses Pengawasan Kelaiklautan Kapal Asing di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur**

Tindak lanjut yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Teluk Bayur terkait kendala yang terjadi akibat belum maksimalnya pemenuhan aturan mengenai persyaratan kelaiklautan kapal yang dilakukan oleh kapal asing sehingga mengakibatkan status *Detainable Deficiency*, akan diproses sesuai dengan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing. Kapal asing yang memperoleh predikat *Detainable Deficiency* tersebut akan ditahan di pelabuhan (*detention*) dan harus segera memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang menjadi temuan. Setelah persyaratan kelaiklautan kapal terpenuhi, kapal wajib membayar tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) kemudian mengajukan Permohonan Pemeriksaan Ulang kepada Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur. Setelah melunasi PNBP ke Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur, PSCO akan melakukan pemeriksaan ulang di kapal tersebut dan memverifikasi apakah benar kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau belum. Jika sudah, maka PSCO akan menyampaikan laporan berupa *Form Release of Detention* dan kapal tersebut dapat meninggalkan Pelabuhan Teluk Bayur.

Selain itu, untuk mencegah terjadinya *Deficiency* maupun *Detainable Deficiency* di kapal-kapal asing lain selanjutnya, PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur juga secara aktif menyebarkan ketentuan konvensi di bidang keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim serta kehidupan dan kondisi kerja awak kapal kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan aktivitas kapal asing, khususnya kepada awak kapal, perusahaan pelayaran negara asal, perusahaan pelayaran Indonesia yang akan melakukan pelayaran internasional, agen umum yang memfasilitasi kedatangan kapal asing di Indonesia, dan lain sebagainya. Hal ini sesuai dengan kewenangan PSCO yang tercantum pada Pasal 13 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing.

Untuk kendala yang dihadapi terkait jumlah personil Pengawas Kapal Asing (PSCO) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur, sebagai kelembagaan syahbandar yang memiliki kewenangan tertinggi terkait pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur, melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing dengan personil Pengawas Kapal Asing (PSCO) yang terbatas. Keterbatasan itu diatasi dengan memaksimalkan jam kerja yang ada, meskipun harus mengorbankan jam istirahat personil PSCO, agar pelaksanaan pemeriksaan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur dapat terlaksana sesuai dengan aturan yang berlaku.

Selain itu, dalam usaha untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia (SDM) di bidang pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur, Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur terus mendorong SDM yang ada untuk meningkatkan kemampuan di bidang tersebut dengan mengikuti pendidikan-pendidikan kelautan serta mengikuti pendidikan dan pelatihan PSC sesuai dengan yang disyaratkan oleh peraturan perundang-undangan.

Di sisi lain, Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur terus berupaya untuk mengajukan permintaan ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai otoritas pengelola transportasi laut di Indonesia, agar dapat menugaskan personil PSCO tambahan di Pelabuhan Teluk Bayur. Sehingga pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur dapat terlaksana dengan lebih efektif dan efisien.

Untuk mengatasi kendala kemampuan berkomunikasi awak kapal asing dalam Bahasa Inggris, KSOP Kelas II Teluk Bayur memberi instruksi kepada Perusahaan Keagenan kapal tersebut yang berada di Indonesia untuk menjadi mediator atau menyediakan *translator* bahasa. Sehingga komunikasi antara tim PSCO Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur dapat terlaksana dengan baik. Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur juga mendorong pihak pengguna jasa kapal asing tersebut dapat secara rutin mengevaluasi kemampuan berbahasa Inggris awak kapal, agar permasalahan ini tidak terjadi terus-menerus.

## KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan sebagaimana yang telah dipaparkan di atas, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Teluk Bayur, dilaksanakan oleh Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing atau *Port State Control Officer* (PSCO) berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran, dengan berpedoman secara teknis pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing. Kendala yang dihadapi pada tahap persiapan pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur adalah berkaitan dengan kurangnya jumlah personil PSCO tidak memenuhi ketentuan yang tercantum pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing, serta jika dibandingkan dengan jam kerja efektif dan dengan rata-rata kedatangan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur. Secara umum, pelaksanaan proses pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur sudah dilaksanakan sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing, serta sudah memperhatikan Kode Etik PSCO yang tercantum pada Pasal 25 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan Keamanan Kapal Asing. Kendala yang timbul pada proses pemeriksaan kelaiklautan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur selama ini adalah masih banyak kapal asing yang belum memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal asing terutama terkait ketersediaan peralatan-peralatan keselamatan, pengelolaan limbah dan pemadam kebakaran, yang mana hal tersebut dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana yang tercantum pada Pasal 116 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Sebagai tindak lanjut dari kendala-kendala tersebut yang telah dilaksanakan oleh Kantor KSOP Kelas II Teluk Bayur terkait jumlah personil PSCO yang belum memadai adalah dengan memaksimalkan jam kerja, mendorong peningkatan kualitas SDM yang telah tersedia, dan aktif berupaya mengajukan permintaan penambahan personil PSCO ke

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kemudian terkait kendala yang timbul akibat tidak terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal asing yang menyebabkan perdikat *Detainable Deficiency* karena berakibat tidak tercapainya keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, maka akan diproses sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing. Selain itu, sebagai bentuk pencegahan dari kendala tersebut, PSCO juga melakukan penyebarluasan ketentuan konvensi di bidang keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim kepada semua pihak yang terlibat pada kedatangan kapal asing di Pelabuhan Teluk Bayur.

## REFERENSI

- Anwar Said (*et. al*), “Dampak Implementasi Asas Cabotage dan Program Tol Laut Terhadap Ketahanan Wilayah (Studi di Kabupaten Kepulauan Anambas, Provinsi Kepulauan Riau)”, *Jurnal Ketahanan Nasional*, Volume 25 No. 2, hlm 132, 2019
- Muhammad Ramdhan dan Taslim Arifin, “Aplikasi Sistem Informasi Geografis dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia”, *Jurnal Ilmiah Geomatika*, Volume 19 No. 2, hlm 141, 2013.
- Noor Muhammad Aziz, “Urgensi Penelitian dan Pengkajian Hukum dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan”, *Jurnal RechtsVinding BPHN*, Volume 1 Nomor 1, hlm. 19, 2012
- Nurul Qamar (*et. al*), *Metode Penelitian Hukum: Doktrinal dan Non-Doktrinal*, CV. Social Politic Genius (SIGn), Makassar, 2020, hlm. 9
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/9/DJPL-18 tentang Pelaksanaan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran