

PROSEDUR PEMERIKSAAN SERTIFIKAT BAHAN KIMIA BERBAHAYA OLEH KUPP KELAS I LOKTUAN GUNA MENDAPATKAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Maulita¹⁾ M. Adham²⁾ Eli Rusliah Wati³⁾

¹⁾²⁾³⁾Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Samarinda

Email:maulita@polnes.ac.id

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana prosedur pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya agar tidak terjadi kekeliruan sehingga tidak menghambat proses penerbitan surat persetujuan berlayar. Metode penelitian yang digunakan adalah dengan cara observasi dan metode kepustakaan. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa prosedur pemeriksaan telah dilaksanakan dengan Standar Operasional Prosedur yang telah ditetapkan agar tidak membahayakan kapal, crew dan lingkungannya. Saran dari penulis sebaiknya petugas lebih teliti lagi dalam melakukan pemeriksaan, tidak hanya kapal tanker tapi semua kapal yang keluar/masuk di kawasan KUPP Kelas I Loktuan.

Kata Kunci : Prosedur, Pemeriksaan, Surat Persetujuan Berlayar

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia memiliki peraturan mengenai pengangkutan barang berbahaya melalui laut yang diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan dalam Keputusan Menteri No. KM 02 Tahun 2010. Pengangkutan barang berbahaya melalui laut memerlukan penanganan khusus, seperti dari kemasan, penyimpanan dan persyaratan jenis kapal untuk mengangkut barang berbahaya. Sebagai contoh barang-barang berbahaya harus dimuat, disimpan dan diikat dengan aman dan benar sesuai dengan sifat barang-barang tersebut. Berkaitan dengan hal tersebut, maka perlu dilakukan studi peningkatan penanganan pengangkutan barang berbahaya di sektor transportasi laut yang bertujuan untuk menjaga keselamatan dan keamanan pengangkut, barang yang diangkut dan keamanan penyimpanan.

Setiap kapal yang hendak dioperasikan untuk berbagai jenis kegiatan wajib memiliki sertifikat dan dokumen pendukung yang menyatakan jika kapal beserta awaknya telah lolos sertifikasi dari beberapa badan hukum dan

organisasi yang berwenang. Tidak hanya kapal beserta awaknya faktor penting lainnya adalah kemampuan petugas pemeriksa dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang bertugas memeriksa segala surat-surat dan sertifikat kapal. petugas yang melakukan pemeriksaan sebelumnya sudah melaksanakan berbagai seminar dan pelatihan mengenai penanganan muatan berbahaya yang dimuat oleh kapal tanker.

Pada saat penulis melakukan pengamatan di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Loktuan, terdapat sebuah kejadian yang menyangkut pemeriksaan sertifikat. Kejadian ini terjadi saat petugas melakukan pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya milik kapal. Pada awalnya petugas tidak memberikan izin pada kapal untuk melakukan proses pemuatan karena pada sertifikat bahan kimia berbahaya milik kapal tidak terdapat jenis muatan yang akan dimuat oleh kapal. Tetapi terjadi kekeliruan, pada sertifikat itu sebenarnya tercantum nama bahan kimia jenis *metanol* dengan nama lain *methylamine alcohol* yang akan dimuat oleh kapal.

Dari masalah yang penulis jelaskan pada paragraf sebelumnya, penulis tertarik untuk mengangkat topik yang berkaitan dengan **Prosedur Pemeriksaan Sertifikat Bahan Kimia Berbahaya Oleh KUPP Kelas I Loktuan Guna Mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar.**

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka penulis merumuskan permasalahan dalam penelitian ini yaitu, bagaimana prosedur pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya ?

Batasan Masalah

Menyadari adanya keterbatasan waktu dan kemampuan, maka penulis memandang perlu memberi batasan masalah agar penelitian ini lebih terarah, terfokus, dan menghindari pembahasan menjadi terlalu luas. Pada penelitian ini penulis hanya membahas masalah yang berhubungan dengan prosedur pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya oleh KUPP Kelas I Loktuan guna mendapatkan surat persetujuan berlayar.

Pengertian Muatan

Muatan kapal merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

Muatan Kapal menurut Sudjatmiko (1995) Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.

Muatan Kapal menurut PT Pelindo II (1998) Muatan kapal dapat disebut, sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

Jenis-jenis Muatan

Menurut Arwinas (2001) muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasan, dan sifat muatan. Secara umum kargo muatan transportasi laut yang diangkut dengan kapal dapat dibedakan atas berbagai jenis muatan sesuai bentuk, wujud, dan sifatnya sebagai berikut:

A. Muatan Campuran (*General Cargo*)

Muatan jenis ini adalah muatan yang dimuat dalam jenis dan pembungkus yang beraneka (dalam peti, drum, kaleng, besi beton, karung). Muatan berupa wadah yang dari baja, besi, aluminium yang digunakan untuk menyimpan atau menghimpun barang.

B. Muatan Sejenis (*Bulk Cargo*)

Muatan curah (*bulk cargo*) adalah muatan jenis curah yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar. Pengertian Muatan Curah menurut Sudjatmiko (1995) Muatan Curah (*bulk cargo*) adalah muatan yang terdiri dari suatu muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar. Muatan *Bulk cargo* ini tidak menggunakan pembungkus dan dimuat kedalam ruangan palka kapal tanpa menggunakan kemasan dan pada umumnya dimuat dalam jumlah banyak dan homogen. Muatan curah dibagi menjadi:

1) Muatan Curah Kering (*Dry Bulk Cargo*)

Muatan curah padat dalam bentuk biji-bijian, serbuk, bubuk, butiran dan sebagainya yang dalam pembuatan/pembongkaran dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat-alat khusus. Contoh muatan curah kering antara lain Batu Bara, biji gandum, kedelai, jagung, pasir, semen, klinker, soda dan sebagainya.

2) Muatan Curah Cair (*Liquid Bulk Cargo*)

Yaitu muatan curah yang berbentuk cairan yang diangkut dengan menggunakan kapal-kapal khusus yang disebut kapal tanker. Contoh muatan curah cair ini adalah bahan bakar, *Crude Palm Oil*, dan produk kimia cair.

- 3) Muatan curah gas
Yaitu muatan curah dalam bentuk gas yang dimampatkan, contohnya *liquefied petroleum gas*.

C. Muatan Yang Didinginkan (*Refrigerated Cargo*)

Muatan jenis ini membutuhkan suhu dingin untuk pengawetan muatan, dan dibagi dalam suhu dingin (*cold*) dan suhu sangat dingin (*freeze*), seperti sayur, buah, daging, ikan dan obat-obatan.

D. Muatan Hewan Hidup (*Life Stock Cargo*)

Dari tempat yang menghasilkan banyak ternak, hewan hidup sering diekspor untuk keperluan konsumsi atau pengembangan dari negara tujuan. Umumnya, menggunakan kapal atau tempat khusus untuk pengangkutannya.

E. Muatan Unit (*Unitized Cargo*)

Muatan unit adalah muatan dalam unit-unit dan terdiri dari beberapa jenis muatan dan digabung dengan menggunakan pallet, *bag*, karton, karung atau pembungkus lainnya sehingga dapat disusun dengan menggunakan pengikat. Dengan cara ini maka kecepatan, keamanan dan pengawasan dari muatan dapat lebih mudah dilakukan. Contoh muatan unit adalah barang dalam petikemas.

F. Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Muatan sejenis Adalah semua muatan yang dikapalkan secara bersamaan dalam suatu palka dan tidak dicampur dengan muatan lain tanpa adanya penyekat muatan dan dimuat secara curah maupun dengan kemasan tertentu.

G. Muatan berbahaya (*Dangerous Cargo*)

Muatan berbahaya (*Dangerous Cargo*) adalah muatan yang dapat terbakar atau meledak. Oleh karena itu muatan berbahaya perlu mendapatkan perhatian khusus dari berbagai pihak, baik pemilik barang, *stevedore*, pengangkut, keagenan maupun instansi terkait. Pengangkutan muatan berbahaya harus mengikuti ketentuan *International Maritime Dangerous Goods (IMDG)* tahun 1992.

Hal-hal yang perlu diperhatikan bila mengerjakan muatan berbahaya adalah:

- a. Pengemasan (*packing*) yang sesuai peraturan.
- b. Tanda – tanda (*remarks*) dan label harus tertera jelas sesuai peraturan.
- c. Dokumen khusus untuk muatan berbahaya.
- d. Persyaratan penyimpanan (*stowage requirements*)
- e. Dalam memuat atau membongkar muatan berbahaya, *stevedore* sebaiknya meminta pihak kapal agar ikut mengawasi juga. Selain itu, *dangerous cargo- list* dan instruksi tentang pemadatan dan pemuatan harus diperhatikan.

Bahan berbahaya dan beracun (B3)

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan Beracun pada pasal 1 ayat 1 adalah Bahan Berbahaya dan Beracun yang selanjutnya disingkat dengan B3 adalah bahan yang karena sifat dan atau konsentrasinya dan atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan atau merusak lingkungan hidup, dan atau dapat membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, kelangsungan hidup manusia serta makhluk hidup lainnya.

Menurut OSHA (*Occupational Safety and Health of the United State Government*) Bahan berbahaya dan beracun adalah bahan yang karena sifat kimia maupun kondisi fisiknya berpotensi menyebabkan gangguan pada kesehatan manusia, kerusakan properti dan atau lingkungan.

Memahami sifat bahan berbahaya

Dalam menangani muatan berbahaya, adapun yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

- A. *Handle Carefully* (Tangani dengan penuh perhatian) Penanganan barang berbahaya di kapal maupun pelabuhan perlu dilakukan dengan hati-hati, karena bisa berdampak resiko yang tinggi terhadap manusia dan lingkungannya.
- B. *Know The Nature Of Hazard* (mengetahui

sifat-sifat bahaya dari barang tersebut) Dengan mengetahui sifat fisika dan kimia termasuk klasifikasinya, jika terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh barang berbahaya bisa diketahui bagaimana cara mengatasinya. Sebagaimana diatur dalam *MFAG (Medical First Aid Guide)*.

Klasifikasi barang atau bahan berbahaya

Berdasarkan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 45 Butir 3 Barang berbahaya dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

Class 1 : Bahan atau barang peledak (*explosive*), ledakan bahan kimia biasanya terjadi karna nyala yang sangat cepat dari suatu zat, di mana udara terdapat oksigen. Cenderung terjadi ledakan karena kerusakan pada wadah bahan kimia tersebut atau bahan-bahan lain yang ada di sekitarnya disebabkan oleh gangguan udara di sekelilingnya.

Class 2 : Gas yang dimampatkan, dicairkan atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquefied ordissolved under pressure*)

Class 3 : Cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*) Jenis ini bisa juga berupa gas.

Class 4 : Bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*) adalah segala bahan dalam fase padat materi yang dapat dengan mudah mengalami pembakaran di hadapan sumber penyalan dalam keadaan standar.

Class 5 : Bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*) *oxidizing substances* adalah spesies kimia yang menghilangkan elektron dari spesies lainnya. Ini adalah salah satu komponen dalam reaksi oksidasi- reduksi. Pengertian lainnya, oksidator adalah spesies kimia yang memindahkan atom elektronegatif, biasanya oksigen, ke dalam substrat. Pembakaran, ledakan pada umumnya, dan reaksi redoks organik melibatkan reaksi perpindahan atom.

Class 6 : *Toxix Substances* atau Zat beracun

adalah zat yang dapat menyebabkan kematian atau cedera serius atau membahayakan kesehatan manusia jika tertelan atau terhirup, atau melalui kontak kulit.

Class 7 : Bahan atau barang radioaktif (*radioactives material*) adalah bahan yang mengandung atom yang secara spontan akan meluruh membentuk jenis atom lain dengan memancarkan radiasi dalam bentuk partikel dan sinar gamma. Setiap bahan terdiri dari partikel kecil yang disebut atom. Di tengah-tengah setiap atom adalah inti yang terdiri dari proton dan neutron. Jumlah proton dalam nukleus menentukan tipe elemen.

Class 8 : Bahan atau barang perusak (*corrosive substances*) Zat korosif adalah zat yang dapat merusak jaringan ketika bersentuhan dengan mereka. Contoh zat korosif adalah cairan, asam klorida, asam yang digunakan dalam beberapa pembersih toilet. Korosif adalah salah satu dari lima risiko bahaya yang dapat dimiliki cairan, bersama dengan bahaya beracun, mudah terbakar, meledak, dan biologis.

Class 9 : Berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substance*) adalah zat dan barang yang, selama pengangkutan menghadirkan bahaya yang tidak ditanggung oleh kelas lain.

Prosedur penanganan barang berbahaya di pelabuhan

Dalam memuat atau membongkar muatan berbahaya, *stevedore* sebaiknya meminta pihak kapal agar ikut mengawasi juga. Selain itu *dangerous cargo list* dan instruksi tentang pemadatan dan pemuatan harus diperhatikan.

Berikut ini adalah penjelasan bagaimana prosedur penanganan barang berbahaya di pelabuhan :

A. Bongkar Muat

- 1) Perusahaan pelayaran mengajukan permohonan izin bongkar muat barang berbahaya (*form* bongkar muat), dilampiri *manifest*, daftar barang berbahaya dan dokumen lainnya ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- 2) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan memeriksa dokumen

bongkar muat barang berbahaya, memberikan izin untuk bongkar muat barang berbahaya.

- 3) Cabang Pelindo mengalokasikan fasilitas untuk kegiatan bongkar muat. mengalokasikan penumpukan digudang/lapangan barang berbahaya.
- 4) Perusahaan bongkar muat membuat realisasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya

B. Angkutan Langsung

Berikut ini adalah penjelasan mengenai bagaimana penanganan muatan berbahaya dipelabuhan dengan prosedur angkutan langsung mulai dari pemilik barang hingga perusahaan bongkar muat :

- 1) Pemilik barang atau Ekspedisi Muatan Kapal Lain mengajukan pemberitahuan angkutan langsung ke cabang Pelindo dan Bea Cukai (melampirkan *Delivery Order* dan dokumen pabean).
- 2) Cabang pelabuhan menghitung uang dermaga dan pemilik barang membayar lewat Bank.
- 3) Bea Cukai meneliti kelengkapan dokumen pabean dan memberikan FIAT keluar terhadap barang tersebut.
- 4) Pemilik barang atau Ekspedisi Muatan Kapal Laut datang ke Perusahaan Bongkar Muat untuk menyelesaikan *handling-fee*
- 5) Perusahaan Bongkar Muatan menyerahkan barang angkutan langsung ke pemilik barang atau Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

C. Pindahkan Barang Ke lokasi Penumpukan

Berikut ini penjelasan mengenai prosedur pemindahan barang ke lokasi penumpukan di Pelabuhan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan, dimulai dari perusahaan bongkar muat hingga barang sampai dilapangan/Gudang.

- 1) Perusahaan Bongkar Muat

mengajukan permohonan pemindahan barang berbahaya ke cabang Pelindo dilampiri *manifest* dan dokumen barang lainnya.

- 2) Cabang Pelindo mengalokasikan tempat penumpukan barang berbahaya dan menandatangani permohonan tersebut.
- 3) Perusahaan bongkar muat ke Bea Cukai untuk mendapatkan persetujuan.
- 4) Operator gudang menerima barang berbahaya digudang/lapangan.

D. Penyerahan barang kepada pemilik dari gudang /lapangan barang berbahaya

Dibawah ini merupakan prosedur penanganan barang berbahaya di pelabuhan mengenai Penyerahan barang kepada pemilik dari gudang /lapangan barang berbahaya

- 1) Pemilik barang/Ekspedisi Muatan Kapal Laut membawa dokumen pabean ke Bea Cukai untuk mendapatkan FIAT keluar.
- 2) Bea Cukai meneliti kelengkapan dokumen pabean dan memberi FIAT keluar.
- 3) Pemilik barang/Ekspedisi Muatan Kapal Laut datang ke Perusahaan Bongkar Muat untuk menyelesaikan *handling-fee* (membawa dokumen FIAT keluar dan *Delivery Order*).
- 4) Perusahaan Bongkar Muat menghitung *handling-fee* dan pemilik barang/ Ekspedisi Muatan Kapal Laut membayar.
- 5) Pemilik barang/ Ekspedisi Muatan Kapal Laut datang ke operator gudang untuk membayar biaya penumpukan (dilampiri *Delivery Order*, FIAT keluar, *handling-fee*)
- 6) Operator gudang/lapangan menyerahkan barang ke pemilik barang/ Ekspedisi Muatan Kapal Laut setelah selesai dokumen pengeluaran barang.
- 7) Operator menyampaikan laporan pengeluaran barang ke cabang

pelindo

Kapal Tanker

Kapal Tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya, kapal tanker di desain berbeda dengan jenis kapal lain, dengan ciri khas pipa-pipa yang begitu banyak dibagian *deck*. Adapula yang didesain berbentuk setengah lingkaran pada bagian *decknya* tangker ini biasa disebut *LNG*. Kapal tanker dirancang dengan sistem keselamatan tinggi dan menetapkan standar keselamatan yang sangat tinggi, hal ini disebabkan karna jenis muatan yang dibawanya sangat berbahaya. Kapal tanker membawa muatan yang berbahaya untuk manusia dan lingkungan, apabila terjadi kesalahan akan berakibat fatal bagi pekerja dikapal dan lingkungan sekitarnya.

Jenis-jenis kapal tanker

Kapal Tanker dapat dibedakan menjadi dua jenis berdasarkan muatannya yaitu *oil tanker* dan *chemical tanker*.

A. Oil Tankers

Oil Tanker adalah jenis kapal yang dibangun atau disesuaikan untuk mengangkut minyak curah. Ada beberapa jenis *oil tanker*, antara lain :

1) Crude Tanker

Crude Tanker adalah kapal tanker yang membawa muatan minyak mentah dirancang untuk mengangkut minyak mentah dari rig ke unit pemrosesan (kilang). Karena jumlah minyak mentah yang diekstraksi dari anjungan pengeboran lepas pantai jauh lebih besar.

2) Product Tanker

Tanker ini dirancang untuk membawa produk hidrokarbon seperti minyak tanah dan bensin, Produk kimia seperti amonia dan methanol. Kapal tanker jenis *product tanker* bertugas membawa produk dari pabrik pengolahan ke unit distribusi

B. Chemical Tanker

Chemical Tanker Adalah kapal tanker yang dibangun atau disesuaikan dan digunakan untuk mengangkut bahan kimia cair dalam bentuk curah. Kapal tanker kimia diharuskan mematuhi berbagai aspek keselamatan yang diuraikan dalam bagian B dari *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* bab VIII dan *Bulk Chemical Code (IBC CODE)*.

Untuk membawa kargo berbahaya, tanker ini memiliki standar keamanan yang tinggi. tangki dilapisi bahan khusus demi mencegah reaksi antara bahan kimia dan lambung kapal. *Chemical tanker* juga digunakan untuk mengangkut jenis bahan *sensitive* dengan standar kebersihan tanki yang tinggi seperti minyak nabati dan methanol.

C. LNG Carrier

LNG Carrier atau Pengangkut *LNG* adalah kapal-kapal tanker yang digunakan untuk mengangkut *LNG* atau Gas Alam Cair. Jenis tanker ini membutuhkan penanganan yang hati-hati dan halus karena bahan yang mereka bawa berbahaya.

Dokumen Sertifikat Kapal

Sertifikat kapal adalah syarat atau sistem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasional kapal dengan aman serta legalitas kapal yang akan berlayar dan mengerjakan sebuah proyek. Kapal Indonesia (Kapal Berbendera Indonesia) yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan akan diberikan Sertifikat Keselamatan oleh Menteri. Dalam peraturan Menteri Perhubungan No.17 Tahun 2008 Tentang Sertifikat Keselamatan Kapal diberikan kepada semua jenis kapal ukuran GT 7 (Tujuh *Gross Tonnage*) atau lebih, kecuali kapal perang, kapal negara, dan kapal yang digunakan untuk keperluan olahraga.

Perusahaan yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Dokumen Kesesuaian atau *Document of Compliance (DOC)* dan juga akan diterbitkan Sertifikat Manajemen Keselamatan

atau *Safety Management Certificate (SMC)*. Perusahaan dan kapalnya yang tidak dapat memenuhi persyaratan *ISM Code* akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, baik diperairan internasional maupun domestik.

Tujuan Penggunaan Dokumen Sertifikat Kapal

Diberlakukan adanya dokumen sertifikat kapal bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda yang berlebihan serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka pemerintah mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan *International Safety Management (ISM Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Jenis-Jenis Dokumen Sertifikat Kapal

Adapun jenis-jenis dokumen sertifikat kapal yang harus ada disetiap kapal adalah sebagai berikut :

1. Surat Laut (*Certificate Of Nationality*).
2. Surat Ukur (*International Tonnage Certificate*).
3. Sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*).
4. Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*).
5. Sertifikat keselamatan radio kapal barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*).
6. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh minyak (IOPP).
7. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh kotoran (ISPP).
8. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh udara (IAPP).
9. *Fire Extinguisher Certificate*.
10. *Inspection Certificate*.
11. *International Load Line Exemption Certificate*.
12. Sertifikat Klasifikasi Sementara.
13. Sertifikat Garis Muat (*Load Line Certificate*).

14. *Damage Control Plans and Booklets, SOLAS 1974, regulations I I-1 / 2 3, 2 4, dan Mediterranean Shipping Company*.
15. *Continuous Synopsis Record (CSR)*.
16. *Cargo Securing Manual*.
17. *Garbage Management Plan*.
18. *Garbage Record Book*.
19. *Oil Record Book*.
20. *Document of Compliance*.
21. *Fire Control Plan/booklet*.
22. *Intact Stability Booklet, SOLAS 1974, regulations II – 1 / 2 2 dan 1988 LL Protocol, regulations 10*.
23. *Ship Security Plan and Associated Records*.
24. *On Board Training and Drills Reco*

Pengangkutan barang berbahaya

Pengangkutan barang berbahaya menggunakan kapal terus berkembang sejalan dengan kebutuhan industri terhadap komoditas ini. Mulai dari pengangkutan general cargo, barang berbahaya ini dikemas memakai pengepakan dalam bentuk peti-petian, drum-drum hingga dimuat secara curah (*Liquid Bulk*) dengan kapal-kapal tanker.

Kebutuhan peraturan mengenai pengangkutan barang berbahaya mulai dipenuhi dalam Konvensi Internasional SOLAS (*Safety of Life at Sea = Keselamatan Jiwa di Laut*) sebagai berikut:

- A. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 17 Tahun 2000 telah ditetapkan Pedoman Penanganan Barang Berbahaya dalam kegiatan Pelayaran di Indonesia telah diatur berdasarkan ketentuan *IMDG Code*.
- B. Keputusan Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee Resolution*) MSC Res 262 84 telah dilakukan Amandemen terhadap *International Maritime Dangerous Goods Code/ IMDG Code* dengan Amandemen 34-08 (*IMDG Code 2008*).
- C. Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2000 Tentang Pedoman Penanganan

Barang Berbahaya Dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia pada Pasal 1, yakni Pasal 1 A sehingga berbunyi sebagai berikut :

- 1) Menunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai Otoritas yang berkompoten (*Competent Authority*) dalam pelaksanaan peraturan Internasional tentang Pengangkutan Barang Berbahaya melalui laut (*International Maritime Dangerous Goods/ IMDG Code 2008*) diwilayah Perairan Indonesia.
- 2) Direktur Jenderal Perhubungan Laut dalam melaksanakan tugasnya sebagai Otoritas yang berkompoten (*Competent Authority*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mempunyai wewenang:
 - a) menyelenggarakan dan menetapkan persyaratan pelatihan penanganan barang berbahaya ;
 - b) menetapkan klasifikasi barang berbahaya ;
 - c) mengesahkan kemasan barang berbahaya;
 - d) memberikan pengesahan terhadap persyaratan tertentu dari *IMDG Code 2008*
 - e) memberikan pembebasan terhadap persyaratan dari *IMDG Code 2008*

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat dua (2) diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Merupakan wujud pembaharuan dan perubahan mendasar pada bidang peningkatan penanganan pengangkutan barang berbahaya di bidang pelayaran dan perwujudan pelayanan transportasi yang aman, efektif dan selamat. Sasaran yang ingin dicapai adalah sistem, proses dan prosedur kerja yang jelas, aman, efektif, terukur, sesuai dengan prinsip-prinsip Keselamatan Jiwa di Laut *SOLAS (Safety Life At Sea)* dan *International Maritime Dangerous Goods-Code (IMDG-Code)*.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

Seperti yang diatur pada KM No 62 Tahun 2019 pasal 3 menyebutkan mengenai tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 KUPP menyelenggarakan tugas sebagai berikut :

- a. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.
- b. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan sarana bantu navigasi pelayaran.
- c. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan.
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan
- e. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan diperairan.
- f. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan.
- g. Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan
- h. Pemeliharaan kelestarian lingkungan dipelabuhan.
- i. Pemyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran , dan
- j. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan hokum dan hubungan masyarakat.

Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa Kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Definisi dari Surat Persetujuan Berlayar itu sendiri adalah Dokumen Negara yang dikeluarkan oleh KUPP kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Menurut Widiatmoko Surat Persetujuan Berlayar adalah Dokumen Negara yang dikeluarkan oleh KUPP kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Penerbitan Surat Ijin Berlayar tertera secara jelas dalam KM 01 Tahun 2010 dalam pasal 3 “Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar” yaitu :

1. Surat permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)
2. Kapal Telah Melakukan Laporan Tiba, Daftar awak kapal, Daftar Muatan (Manifest) dari pelabuhan asal;
3. Daftar pemeriksaan kapal Sesuai PM.82 Tahun 2014, Surat Pernyataan Nahkoda (*Master sailing declaration*) Sesuai PM.82 Tahun 2014.
4. Daftar awak kapal dan sertifikat dokumen keselamatan pengawakan minimum (*Minimum Safe Manning Document*)
5. Bukti pembayaran PNBP
6. Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan
7. Bukti Pembayaran Jasa Labuh dari Otoritas Pelabuhan
8. Laporan kedatangan dan keberangkatan kapal dari Bidang Lalu Lintas Angkutan

- Laut dan Usaha Kepelabuhanan
9. Memorandum dokumen / surat – surat kapal
 10. Daftar Muatan Kapal (*Cargo Manifest*)
 11. Bukti Rencana Pemuatan (*Stowage Plan*)
 12. Perhitungan Stabilitas (*Stability Calculation*)

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama 5 bulan terhitung dari 27 Juli – 27 Desember 2019 pada PT. Humpuss Transportasi Curah Bontang dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Loktuan.

Jenis Data

Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti langsung dari responden atau objek penelitian melalui observasi langsung terhadap kegiatan dilapangan pada saat pelaksanaan pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya. Juga dilakukan wawancara-wawancara dengan para petugas yang melakukan pemeriksaan dimana pertanyaan dilengkapi dengan variasi dan disesuaikan dengan situasi saat pengamatan dan kondisi yang ada. Serta melalui berbagai sumber berupa literatur dan buku-buku yang berkaitan dengan objek penelitian.

Hasil

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis pada saat melaksanakan Prada, maka penulis akan menjelaskan mengenai prosedur pemeriksaan bahan kimia berbahaya oleh KUPP Kelas I Loktuan guna mendapatkan surat persetujuan berlayar.

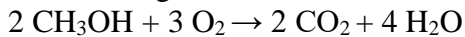
A. Metanol

Metanol juga dikenal sebagai *metil alkohol*, *wood alcohol* atau *spiritus*, adalah senyawa kimia dengan rumus kimia CH₃OH. Ia merupakan bentuk *alkohol* paling sederhana. Pada keadaan atmosfer ia berbentuk cairan yang ringan, mudah menguap, tidak berwarna, mudah terbakar, dan beracun dengan bau yang khas (berbau lebih ringan daripada *etanol*). *metanol* digunakan sebagai bahan pendingin anti beku, pelarut, bahan bakar dan sebagai

bahan additif bagi *etanol* industri.

Metanol diproduksi secara alami oleh metabolisme anaerobik oleh bakteri. Hasil proses tersebut adalah uap *metanol* (dalam jumlah kecil) di udara. Setelah beberapa hari, uap metanol tersebut akan teroksidasi oleh oksigen dengan bantuan sinar matahari menjadi karbon dioksida dan air.

Reaksi kimia *metanol* yang terbakar di udara dan membentuk karbon dioksida dan air adalah sebagai berikut:



Api dari *metanol* biasanya tidak berwarna. Oleh karena itu, kita harus berhati-hati bila berada dekat *metanol* yang terbakar untuk mencegah cedera akibat api yang tak terlihat. Karena sifatnya yang beracun, *metanol* sering digunakan sebagai bahan additif bagi pembuatan *alkohol* untuk penggunaan industri; Penambahan racun ini akan menghindarkan industri dari pajak yang dapat dikenakan karena metanol merupakan bahan utama untuk minuman keras (minuman beralkohol).

Metanol kadang juga disebut sebagai *wood alcohol* karena ia dahulu merupakan produk samping dari distilasi kayu. Saat ini metanol dihasilkan melalui proses multi tahap. Secara singkat, gas alam dan uap air dibakar dalam tungku untuk membentuk gas hidrogen dan karbon monoksida kemudian, gas hidrogen dan karbon monoksida ini bereaksi dalam tekanan tinggi dengan bantuan katalis untuk menghasilkan *metanol*. Tahap pembentukannya adalah *endotermik* dan tahap sintesisnya adalah *eksotermik*.

B. Prosedur Pemeriksaan Sertifikat Bahan Kimia Berbahaya

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan dalam hal ini diatur tersendiri secara khusus sebagai penjabaran UU pelayaran melalui Peraturan Menteri Tenaga Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas

Pelabuhan. Demi keselamatan dan keamanan pelayaran perlu dilakukan pemeriksaan, Pemeriksaan dalam hal ini berarti proses perbandingan antara kondisi dan kriteria. Kondisi yang dimaksud disini adalah kenyataan yang ada atau keadaan yang sebenarnya yang melekat pada objek yang diperiksa. Sedangkan kriteria adalah tolak ukur, yaitu hal yang seharusnya terjadi atau yang seharusnya melekat pada objek yang diperiksa.

Proses ini dimulai dari perusahaan pelayaran/agen pelayaran yang wajib memberitahukan kepada pihak pengelola pelabuhan sebagai syarat prosedur penanganan barang berbahaya. Untuk kelas 1 dan 7, harus dipersiapkan semua dokumen yang terkait dengan penyelesaian *in/out clearance* di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) untuk diproses.

Sebelumnya petugas yang bertugas melakukan pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya ini telah memahami istilah istilah yang ada dalam bahan kimia yang hendak dibawa oleh kapal tersebut, karna jika tidak akan sangat membahayakan bagi kapal dan *crew* yang berada didalamnya. Petugas yang bertanggung jawab dalam pemeriksaan ini pun telah dibekali dengan beberapa seminar dan pelatihan mengenai penanganan muatan berbahaya.

Tanggung jawab Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) memang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, karena KUPP merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

PEMBAHASAN

A. Penjelasan mengenai prosedur pemeriksaan

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis, maka penulis akan membahas bagaimanakah prosedur pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya

oleh KUPP Kelas I Loktuan guna mendapatkan surat persetujuan berlayar sesuai dengan tabel 4.1 prosedur pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya. Adapun prosedurnya sebagai berikut :

A. Pemohon atau Agen

Agen Pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Sebelum prosedur pemeriksaan di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan agen pelayaran bertugas melengkapi persyaratan-persyaratan yang diperlukan untuk mendukung pemeriksaan oleh petugas. Persyaratan yang diperlukan antara lain sebagai berikut :

- 1) Buku Kesehatan
Kantor Kesehatan Pelabuhan merupakan unit pelaksana teknis Departemen Kesehatan yang bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan Mengemban tugas pokok dan fungsi dalam mencegah masuknya penyakit karantina dan penyakit menular berpotensi wabah, dituntut mampu menangkal risiko kesehatan yang mungkin masuk dari Negara lain. Maka dari itu setiap kapal yang melakukan pelayaran wajib mempunyai buku kesehatan kesehatan kapal (*Health Book*) sebagai alat koordinasi antar Kantor Kesehatan Pelabuhan.
- 2) Rencana Pola Trayek (RPT)
Rencana Pola Trayek (RPT) Untuk Kapal *Liner* adalah surat persetujuan penempatan kapal berbendera Indonesia yang melayani trayek tetap dan teratur (*liner*), dalam rangka menunjang angkutan laut dalam negeri.
- 3) Surat ukur kapal
Surat ukur kapal adalah sertifikat kapal yang diberikan setelah diadakan

pengukuran terhadap kapal oleh juru ukur dan instansi pemerintah yang berwenang.

- 4) Surat Laut atau Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia
Surat Laut adalah surat kapal yang memberi hak kepada kapal untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal termasuk kapal penangkap ikan. Surat Izin Sandar PT. KMI
- 5) Surat izin sandar diterbitkan oleh PT. Kaltim Methanol Industri untuk Agen Pelayaran sebagai pernyataan bahwa kapal yang diajukan oleh Agen Pelayaran telah diperbolehkan untuk sandar pada jetty PT. KMI.
- 6) Formulir *Loading Instruction* dari PT. KMI
Loading Instruction adalah perintah untuk melakukan proses pemuatan oleh kapal, dalam dokumen ini dijelaskan kapan kapal boleh melakukan pemuatan dan kapan kapal boleh meninggalkan jetty atau selesai melakukan proses muat. Surat ini diterbitkan oleh PT. KaltimMethanol Industri selaku pemilik jetty yang merupakan pabrik pembuatan bahan kimia methanol.
- 7) *Shipping Instruction* dari PT. KMI
Shipping Instruction adalah dokumen perizinan untuk melakukan proses pemuatan pada kapal yang dikeluarkan oleh PT. Kaltim Methanol Industri yang berisikan jenis muatan yang akan dimuat oleh kapal beserta banyaknya muatan yang akan dikirim kepada *consignee* oleh *shipper*.
- 8) Sertifikat Bahan Kimia Berbahaya/sertifikat kelayakan internasional untuk pengangkut bahan kimia berbahaya secara curah.
Sertifikat Bahan Kimia Bebahaya. merupakan koda internasional tentang konstruksi dan perlengkapan kapal yang mengangkut bahan kimia berbahaya secara curah yang menyatakan bahwa kapal tersebut telah lulus uji kelayakan untuk memuat bahan kimia berbahaya.

Sertifikat tersebut terdiri dari dua lampiran, adapun lampirannya sebagai berikut :

- a. Lampiran I
Menjelaskan produk (muatan) jenis apa yang dapat diangkut oleh kapal dan bagaimana syarat pengangkutannya.
 - b. Lampiran II Berisikan gambar dari area muatan (*Cargo Area*) pada kapal.
- 9) *Manifest* yaitu dokumen yang dibawa selama sarana pengangkut tersebut dalam perjalanan berangkat dan menuju suatu pelabuhan, yang berisi daftar muatan *cargo* alat angkut tersebut melakukan perjalanan dan membawa barang-barang tersebut. *Manifest* muatan dapat dilihat pada lampiran 10.
- 10) Bukti Pembayaran Penghasilan Negara Bukan Pajak (PNBP)
Bukti ini merupakan salinan dari slip pembayaran PNBP di Bank yang dibayar sesuai dengan nomor billing dari KUPP sesuai dengan jumlah biaya yang harus dibayarkan.

B. Tata Usaha (TU)

Tata Usaha mempunyai tugas melakukan kegiatan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Tata Usaha menerima surat masuk dari pemohon/agen dan melakukan penomoran surat serta stempel KUPP pada akhir proses *Clearance*.

C. Kasi KUPP

Kepala Seksi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menerima berkas dari Tata Usaha untuk mendisposisi surat masuk, meneliti keabsahan dokumen dari pemohon dan melakukan penandatanganan Surat Persetujuan Berlayar yang menandakan bahwa Surat Persetujuan Berlayar itu sah dan dapat dipertanggung jawabkan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Kasi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan juga berkewajiban memeriksa ulang dokumen-dokumen yang

telah ditanda tangani petugas lain yang berada dibawahnya.

D. Lalu Lintas Laut (LALA)

Petugas bagian Lalu Lintas Laut mempunyai tugas melakukan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan sarana bantu navigasi pelayaran, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan. Serta melakukan pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya agar tidak terjadi hal-hal yang dapat menyebabkan bahaya bagi kapal, *crew* dan lingkungan. Setelah sertifikat dan dokumen penunjangnya diperiksa, pemohon/agen dapat mengajukan surat persetujuan barang berbahaya (PBB).

E. Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP)

Petugas KUPP bagian Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) bertugas membuat Surat Persetujuan Berlayar, surat ini dibuat setelah semua proses pemeriksaan selesai dan segala dokumen-dokumen yang dibutuhkan dianggap telah memenuhi kriteria penerbitan surat persetujuan berlayar berdasarkan Keputusan Menteri No. 01 Tahun 2010 dalam pasal 3.

Pemeriksaan sertifikat oleh petugas

Dalam pemeriksaan yang dilakukan petugas pemeriksa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sertifikat ini menjadi objek utama karena layak atau tidaknya kapal untuk memuat bahan kimia berbahaya dapat dilihat pada lampiran satu sertifikat ini yang berisi jenis-jenis bahan kimia yang dapat diangkut oleh kapal tersebut. Saat berjalannya proses pemeriksaan petugas dituntut untuk sangat berhati-hati mengingat nama-nama bahan kimia sangat bermacam-macam oleh karena itu tidak sembarang petugas dapat memeriksa dan memberikan izin karna menyangkut keselamatan kapal beserta crew yang ada didalamnya

Pada saat penulis melakukan

pengamatan sempat terjadi kesalahpahaman oleh petugas pemeriksa sertifikat, kesalahpahaman ini terjadi saat petugas tidak menemukan nama muatan yang hendak dimuat pada lampiran satu sertifikat padahal sebelumnya kapal ini sudah sering melakukan bongkar muat di jetty PT. KMI oleh pengawasan KUPP Kelas I Loktuan dengan muatan bahan kimia jenis methanol. Setelah dilakukan pemeriksaan ulang oleh petugas pemeriksa dan dari pihak agen pelayaran pun membantu menjelaskan mengenai keadaan kapal yang sudah sering lolos pemeriksaan sebelumnya, akhirnya petugas memahami bahwa terjadi kesalahpahaman.

Pada sertifikat bahan kimia berbahaya yang diperiksa petugas terdapat nama lain dari methanol sehingga petugas mengira bahwa methanol tidak boleh dimuat oleh kapal tersebut. Dari masalah seperti ini dapat disimpulkan bahwa petugas pemeriksa harus memiliki kualifikasi dan kompetensi dibidang kesyahbandaran seperti yang disebutkan dalam KM No.1 Tahun 2010 Pasal 1 ayat 4.

Terlepas dari kesalahpahaman ini, Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis, mengenai mekanisme pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya oleh KUPP Kelas I Loktuan, seluruh petugas KUPP telah melaksanakan tugasnya sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Penegakan hukum dilaut sangat penting, karena merupakan upaya penegakan Undang Undang dan peraturan-peraturan yang menjadi *instrument* pengaturan wilayah perairan kedaulatan Negara. Penggunaan laut sebagai sarana perhubungan dan komunikasi serta mengatur tata tertib pemanfaatan sumber daya dilaut, lingkungan hidup dan ekosistemnya maka dari itu kapal yang hendak berlayar harus laik laut.

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan peraturan tentang keselamatan kapal. Kapal harus dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang ditandatangani dan disahkan oleh KUPP di pelabuhan,

di mana kapal tersebut memulai pelayaran (Pelabuhan Asal), yang artinya Kapal tersebut telah melalui pemeriksaan administrasi dan fisik di pelabuhan dan dianggap laik laut serta telah memenuhi ketentuan atau peraturan untuk melakukan pelayaran dilaut. Selain itu, kewajiban kapal lainnya yang harus dipenuhi untuk mendapatkan SPB adalah kewajiban pembayaran atas jasa pelayanan kepelabuhanan, jasa pengawasan dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran yang berlaku dibidang pelayaran.

Petugas bagian KBPP (Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli) yang bertugas membuat surat persetujuan berlayar sebelumnya sudah memeriksa segala aspek yang menjadi persyaratan dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar, baik dari dokumen-dokumen kapal, pemeriksaan oleh petugas pemeriksa dan pembayaran atas jasa kepelabuhanan. Jika ada satu persyaratan yang tidak terpenuhi maka petugas bagian KPBB tidak akan membuat surat persetujuan berlayar. Surat persetujuan berlayar.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang penulis lakukan, mengenai prosedur pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya oleh KUPP Kelas I Loktuan, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Agen pelayaran bertugas melengkapi persyaratan-persyaratan yang diperlukan untuk mendukung pemeriksaan oleh petugas.
2. Tata Usaha menerima surat masuk dari pemohon/agen dan melakukan penomoran surat serta stempel KUPP pada akhir proses *Clearance*.
3. Kepala Seksi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menerima berkas dari Tata Usaha untuk mendisposisi surat masuk, meneliti keabsahan dokumen dari pemohon dan melakukan penandatanganan Surat Persetujuan Berlayar
4. Petugas bagian Lalu Lintas Laut melakukan pemeriksaan sertifikat bahan kimia berbahaya agar tidak terjadi hal-hal yang dapat menyebabkan bahaya bagi kapal, crew dan lingkungan.

5. Petugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan bagian Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) bertugas membuat Surat Persetujuan Berlayar.

Saran

Melihat dari kesimpulan yang diambil maka penulis memberi saran untuk Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Loktuau yaitu :

1. Mengingat akan bahaya yang dapat disebabkan oleh proses pemuatan bahan kimia berbahaya, sebaiknya petugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan lebih teliti lagi dalam melakukan pemeriksaan.
2. KUPP harus melakukan pengawasan dan pemeriksaan secara spesifik serta kegiatan keamanan lainnya kepada semua kapal tidak hanya kapal yang memuat bahan kimia berbahaya saja, baik kapal yang akan melakukan pelayaran maupun kapal tiba.
3. Dalam mengemban tugas sebaiknya petugas lebih mengutamakan keperluan kapal yang diurus oleh agen pelayaran agar tidak memperlambat keberangkatan kapal.

Keputusan Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee Resolution*) MSC Res 262 84

Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 01 Tahun 2010

Peraturan Menteri Perhubungan No.17 Tahun 2008 Tentang Sertifikat Keselamatan Kapal

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan Beracun Pengertian B3

Nuraini,hani.(2019).*Prosedur Pemeriksaan Bukti Pengeluaran Kas*.https://www.Academia.edu/8903745/B_AB_II-Landasan_Teori
<http://dephub.go.id/org/uppsatui/profil>
26/03/2019

DAFTAR RUJUKAN

Arwina. 2001. *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*. Jakarta:CV Herindo Ergatama.

Agustine. 2013. *Metodologi Penelitian Bisnis dan Akuntansi*. Jakarta:Dian Rakyat Husna.

https://www.academia.edu/12553268/_MAKALAH_Jenis-Jenis_Muatan_Kapal_Laut

Sudjatmiko. 1995. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Akademika Pressindo.

Suyono. 2005. *Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor*. Jakarta: Anggota Ikapi

Tim Penyusun. 2014. *Muatan Berbahaya*. Semarang: Badan Penerbit Buku Maritim

Keputusan Menteri No 62 Tahun 2019

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 17 Tahun 2000