

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dalam industri maritim. Menurut Fernando dalam (Hapipah et al., 2024) aspek keselamatan pelayaran meliputi keselamatan awak kapal dan penumpang kapal, muatan serta lingkungan perairan, prinsip dalam pelayaran adalah *safety first*, yang menempatkan nilai keselamatan pada tempat utama. Terlebih Indonesia sebagai negara maritim memiliki peran penting dalam pelayaran internasional. Dalam melaksanakan kegiatan, faktor keselamatan dan efisiensi operasional kapal menjadi hal yang paling penting yang diatur melalui berbagai peraturan internasional. Seperti dokumen kapal yang harus dimiliki kapal, dimana dokumen tersebut menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi dibidang tertentu (Manurung, 2024). Salah satu dokumen penting yang berhubungan langsung dengan aspek tersebut adalah *Minimum Safe Manning Certificate* (MSMC), yaitu sertifikat yang menentukan jumlah awak kapal minimum yang harus ada untuk mengoperasikan kapal secara aman dan efisien. *Safe manning* merupakan persyaratan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal perhubungan laut untuk *crew* kapal memiliki kompetensi yang sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional yang di dalamnya menerangkan jumlah *crew* kapal dan jabatan yang sesuai dengan ukuran kapal yang di tempati (Nisa et al., 2024).

Aktivitas pelayaran dan layanan maritim tidak terlepas dari administrasi pelabuhan yang melibatkan banyak dokumen dan izin, salah satunya adalah proses *clearance* keluar kapal. *Clearance out* adalah tahap administrasi akhir yang perlu diselesaikan oleh kapal sebelum meninggalkan pelabuhan, dan menjadi penanda penting dalam kelancaran pergerakan kapal serta efisiensi layanan pelabuhan. Setelah kapal selesai melakukan bongkar muat di pelabuhan dan akan kembali lagi berlayar meninggalkan dari wilayah pelabuhan, agen melakukan permohonan keberangkatan kapal atau *clearance out*, dengan mengecek dokumen terlebih dahulu (Arsyad, 2021).

Tanpa ada dokumen yang sah maka pejabat berwenang berhak tidak memberi izin berlayar terhadap kapal tersebut. Peranan perusahaan pelayaran sangat penting untuk mengurus dokumen kapal (Lilis et al., 2021).

Kapal tugboat berfungsi sebagai kapal pendukung yang memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran navigasi kapal besar atau tongkoang ketika bersandar atau berangkat dari pelabuhan. Walaupun ukuran dan fungsinya berbeda dari kapal niaga besar, tugboat tetap harus mematuhi prosedur yang sama dalam proses *clearance* termasuk pemeriksaan dokumen, inspeksi, serta persetujuan dari berbagai lembaga seperti Syahbandar, Bea Cukai, dan Karantina. Terlihat sebagai langkah biasa, kelancaran proses pengeluaran memiliki pengaruh langsung terhadap kecepatan pelayanan tugboat dan kesiapan kapal untuk melaksanakan tugasnya. Jika proses *clearance out* menghadapi kendala, baik akibat dokumen yang kurang lengkap, koordinasi antarinstansi yang lemah, atau sistem layanan yang tidak efisien, maka keberangkatan tugboat akan terhambat.

Namun, dalam kenyataannya, proses *clearance out* tugboat sering kali mengalami kendala administratif seperti keterlambatan pengolahan dokumen, pengkhususan sertifikat kapal di otoritas peabuhan setempat, atau perintah *clearance out* dari pihak *owner* kapal kepada agen yang secara tiba-tiba, terlebih kapal bongkar. Hambatan-hambatan tersebut berpengaruh langsung terhadap efisiensi operasional tugboat dan secara tidak langsung memengaruhi kelancaran layanan kapal-kapal lainnya di pelabuhan. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengidentifikasi dan menganalisis lebih lanjut faktor-faktor yang menghambat kelancaran proses pengeluaran kapal tugboat agar dapat dirumuskan solusi yang tepat untuk meningkatkan kinerja operasional pelabuhan secara keseluruhan.

Kelancaran proses *clearance out* sangatlah penting dalam kegiatan operasional keagenan kapal. Banyak faktor pendukung untuk tercapainya *clearance out* guna menunjang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) secara cepat dan efisien. PT. Tirta Permai Bahari merupakan Perusahaan keagenan kapal yang berpusat di Medan, Sumatera Utara dan memiliki cabang di beberapa wilayah termasuk Bontang. Agen

pelayaran merupakan suatu badan usaha yang bergerak dalam bidang atau aktivitas kapal atau perusahaan pelayaran yang menangani proses *clearance in* dan *clearance out* (Arsyad, 2021). Pasal 1 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran menyatakan: Usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal-kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau dalam negeri selama berada di dalam negeri Indonesia (Yoga et al., 2024). Dalam *clearance out* kapal tugboat di lingkungan KSOP Kelas II Bontang memiliki regulasi tersendiri sehingga mempengaruhi kelancaran operasional keagenan PT. Tirta Permai Bahari dalam memproses keberangkatan kapal tugboat. Hal tersebut dikarenakan pada dasarnya kapal-kapal yang ada di Indonesia memiliki ukuran di bawah 500 GT sehingga dalam hal ini tidak dapat menerapkan standar yang diatur oleh *Safety of Life at Sea* (SOLAS). Dengan diterapkannya aturan *Non Convention Vessel Standard* (NCVS), maka kapal yang memiliki ukuran di bawah 500 GT tidak perlu untuk merubah standar kapalnya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia) (Aradhana, 2023).

Berikut adalah data jumlah kasus keterlambatan *clearance out* kapal tugboat di PT. Tirta Permai Bahari Cabang Bontang dari Agustus 2024 hingga April 2025, sebagai ilustrasi masalah:

Tabel 1. 1 Rekapitulasi Jumlah Keterlambatan *Clearance Out* Tugboat dan Penyebabnya di PT. Tirta Permai Bahari Cabang Bontang

Bulan	<i>Clearance Out</i> Kapal Tugboat	Keterlambatan karena Sertifikat MSM Bontang	Persentase (%)
Agustus	8	6	75%
September	9	7	78%
Oktober	13	8	62%
November	13	7	54%

Bulan	<i>Clearance Out</i> Kapal Tugboat	Keterlambatan karena Sertifikat MSM Bontang	Persentase (%)
Desember	13	7	54%
Januari	15	9	60%
Februari	11	6	55%
Maret	9	6	67%
April	8	6	75%
Total	99	62	63%

Sumber: Diolah dari Data Internal PT. Tirta Permai Bahari Cabang Bontang

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar keterlambatan proses *clearance out* tugboat disebabkan oleh kendala dalam pengurusan Sertifikat *Minimum Safe Manning* Bontang, dengan rata-rata penyebabnya mencapai 63% dari total kasus keterlambatan selama 9 bulan selama saya praktek darat di PT. tirta Permai Bahari Cabang Bontang.

Dengan memperhatikan PERMENHUB Nomor: KM. 65 Tahun 2009 tentang Standar kapal tidak konvensional (*Non Convention Vessel Standard*) berbendera Indonesia dan SK. DIRJEN HUBLA No. UM.002/37/17/DJPL-11. Tanggal 01 Desember 2011, tentang Surat Keterangan Pemimpin kapal dan Keterangan Susunan Perwira, dengan ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Bontang masih menggunakan peraturan KM 70 Tahun 1998 sesuai yang tertuang di dalam PERMENHUB Nomor: KM 65 Tahun 2009. Namun seiring berjalannya waktu, pada tanggal 20 September 2022 telah dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga. Peraturan tersebut pada BAB X, pasal 27 menyatakan “Pada saat Peraturan Menteri ini

mulai berlaku, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku”.

Dengan menimbang dari peraturan di atas, KSOP Kelas II Bontang menerapkan PERMENHUB Nomor: KM. 65 Tahun 2009 tentang Standar kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) berbendera Indonesia dan SK. DIRJEN HUBLA No. UM.002/37/17/DJPL-11. Tanggal 01 Desember 2011, sehingga kapal tugboat yang akan melakukan keberangkatan dari wilayah perairan dan lingkungan kerja KSOP Kelas II Bontang harus menerbitkan sertifikat *Minimum Safe Manning* Bontang atau sertifikat pengawakan kapal Bontang. Meskipun kapal setibanya di Bontang telah memiliki sertifikat pengawakan kapal dengan terbitan selain Bontang, pada saat keberangkatan tetap harus mengajukan sertifikat pengawakan dengan terbitan Bontang.

Dalam menerbitkan sertifikat pengawakan kapal akan membutuhkan waktu yang lama sehingga proses *clearance out* dan keberangkatan kapal juga terhambat. Dikarenakan masa berlaku sertifikat *Minimum Safe Manning* Bontang yang singkat yakni 1 bulan (30 Hari) sejak sertifikat diterbitkan, maka sertifikat akan baru diajukan ketika kapal berangkat. Ini akan lebih efisien karena masa berlaku sertifikat tidak kemakan waktu apabila sertifikat diajukan lebih awal atau jauh hari sebelum kapal berangkat. Berbeda dengan masa berlaku sertifikat *Safe Manning* yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan berlaku selama 1 (satu) tahun (Luturmas et al., 2022).

Oleh adanya kebijakan dari otoritas setempat sehingga berpengaruh pada kelancaran *clearance out* di PT. Tirta Permai Bahari, maka penulis ingin menjawab persoalan tersebut dan menganalisis lebih dalam mengenai proses *clearance out* pada kapal tugboat serta faktor-faktor yang mempengaruhinya. Dengan ini penulis mengangkat judul penelitian **“Pengaruh Sertifikat *Minimum Safe Manning* Bontang terhadap Kelancaran *Clearance Out* Kapal Tugboat di PT. Tirta Permai Bahari”**.

1.2 Batasan Masalah

Untuk menjaga fokus dan kejelasan dalam penelitian ini, maka penulis menetapkan batasan masalah sebagai berikut:

1. Objek penelitian berfokus pada PT. Tirta Permai Bahari Cabang Bontang yang bergerak dibidang keagenan kapal khususnya kapal Tugboat
2. Regulasi yang diikuti merupakan regulasi KSOP Kelas II Bontang
3. Waktu penelitian ini terfokus pada rentan Agustus 2024-April 2025

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah peneliti sampaikan, maka rumusan masalah dalam penelitian dalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh yang signifikan antara Sertifikat *Minimum Safe Manning* (MSM) Bontang terhadap kelancaran *clearance out* kapal tugboat di PT. Tirta Permai Bahari?
2. Seberapa besar pengaruh sertifikat *minimum safe manning* Bontang terhadap kelancaran *clearance out* kapal tugboat di PT. Tirta Permai Bahari?

1.4 Tujuan

1. Untuk mengetahui apakah Sertifikat *Minimum Safe Manning* (MSM) Bontang berpengaruh secara signifikan terhadap kelancaran *clearance out* kapal tugboat di PT. Tirta Permai Bahari.
2. Untuk mengukur seberapa besar pengaruh Sertifikat *Minimum Safe Manning* (MSM) Bontang terhadap kelancaran *clearance out* kapal tugboat di PT. Tirta Permai Bahari.

1.5 Manfaat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang manajemen pelayaran dan kepatuhan terhadap regulasi maritim. Hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi peneliti lain yang ingin mengkaji topik sejenis, terutama yang berkaitan dengan hubungan antara sertifikasi awak kapal (*Minimum Safe Manning Certificate*) dan proses pelayanan Pelabuhan.

1.5.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Perusahaan

Bagi Perusahaan (PT. Tirta Permai Bahari). Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi bagi manajemen perusahaan dalam menilai sejauh mana pemenuhan *Sertifikat Minimum Safe Manning* (MSM) berdampak terhadap kelancaran proses *clearance out* kapal tugboat. Dengan demikian, perusahaan dapat menyusun strategi yang lebih efektif dan efisien dalam pengurusan dokumen keagenan kapal.

2. Bagi Instansi Terkait

Penelitian ini dapat memberikan masukan kepada instansi pelabuhan, khususnya Syahbandar, mengenai efektivitas implementasi *Sertifikat Minimum Safe Manning* sebagai salah satu syarat administrasi *clearance out*. Temuan dari penelitian ini dapat dijadikan pertimbangan dalam upaya peningkatan kualitas pelayanan dan perbaikan prosedur pelabuhan.