

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan dibidang pelayaran, telah banyak menelan korban jiwa, harta benda dan kerusakan atau pencemaran lingkungan laut. Analisa statistik menunjukkan sekitar 80 % dari kecelakaan pelayaran disebabkan oleh kesalahan manusia (*Human Error*). Kebenaran hakiki yang menyebabkan hal tersebut adalah tindakan dan kealpaan manusia yang berperan dalam setiap kecelakaan pelayaran, termasuk kerusakan konstruksi atau kerusakan peralatan yang menjadi penyebab langsung. Selebihnya kecelakaan disebabkan oleh faktor alam dan lingkungan.

Kecelakaan-kecelakaan terbesar yang pernah dialami di perairan Indonesia, seperti tenggelamnya Kapal Motor Senopati Nusantara, Kapal Motor Tri Star dan Kapal Motor Levina-I pada awal tahun 2007 ini mengawali sederetan kecelakaan kapal bukan hanya menelan korban jiwa dan harta benda saja, namun akibat yang lebih besar dari itu adalah dapat menyebabkan hancurnya kelestarian lingkungan laut yang berakibat ganda mengancam dan menyebabkan kemusnahan pada kehidupan manusia dan biota-biota laut lainnya jika tidak ditanggulangi sedini mungkin.

Dalam undang undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran mengatakan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Sesuai regulasi, setiap kapal barang atau penumpang harus menjalani perbaikan dan perawatan sekali dalam setahun. Perawatan ringan reguler kapal biasanya dibutuhkan waktu selama 1-2 minggu, sedangkan perawatan berat dibutuhkan waktu 2-3 minggu, bahkan bisa membutuhkan waktu satu bulan. Untuk itu setiap pengusaha angkutan pelayaran seharusnya mendukung upaya peningkatan keselamatan pelayaran oleh karena setiap kapal harus menjalani perbaikan dan perawatan. Kebijakan pemerintah dalam

menghapus toleransi terhadap pemeriksaan kapal hendaknya dipahami sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran itu sendiri. Dalam upaya peningkatan keselamatan angkutan laut ini, pemeriksaan (*conditional survey*) harus dilaksanakan pada setiap kapal pada umumnya, namun khususnya untuk kapal berusia 20 tahun keatas harus diberi perhatian yang lebih besar lagi, karena ternyata mayoritas kapal yang mengalami musibah kecelakaan adalah kapal-kapal yang berusia berkisar seperti tersebut di atas. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Puslitbang Perhubungan Laut menunjukkan bahwa 27,4 % kapal yang mengalami kecelakaan adalah kapal yang dibangun antaran tahun 1975-1980, kemudian diikuti oleh kapal dengan tahun pembangunan 1971-1975 sebesar 18,9% dan yang dibangun pada tahun 1981-1985 sebesar 13,4 %. Pemeriksaan biasanya melibatkan marine *in-spector*, *surveyor* BKI dan didampingi oleh *owner surveyor* agar hasilnya dapat lebih transparan. Untuk keperluan pemeriksaan ini tetap diupayakan tercipta keseimbangan *supply* dan *demand* sehingga tidak mengganggu aktivitas transportasi laut. Pemeriksaan tersebut mencakup konstruksi, sistem permesinan, perpipaan, perlengkapan kapal, alat-alat telekomunikasi, peralatan keselamatan, dan perlengkapan navigasi. Hasil pemeriksaan ini biasanya digunakan sebagai dasar dalam pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Jika ditemukan adanya defisiensi atau kekurangan persyaratan, kapal tidak boleh beroperasi hingga semua ketentuan terpenuhi. Kapal-kapal yang dilarang berlayar ini dapat dipertimbangkan untuk berlayar lagi jika telah melaksanakan pemeriksaan lanjutan di atas dock dan memenuhi persyaratan kelaiklautan. Pemeriksaan pada satu unit kapal diperkirakan memakan waktu dua hari.

Jadi sebelum kedatangan kapal di suatu pelabuhan, maka seorang agen pelabuhan wajib melaporkan kedatangan kapal 1x dalam 24 jam, sebagaimana tertuang dalam Nomor PM 65 tahun 2019 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan keagenan kapal, yang mana disebutkan pada pasal 1 nomor 1 bahwasannya Usaha Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

Sehubung dengan pentingnya *clearance in* dan *clearance out* menurut aturan nomor PM 82 tahun 2014 Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*)

Surat Persetujuan Berlayar *clearance out/port clearance* yang selanjutnya disingkat dengan SPB adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen bahwa kapal secara teknis administrative telah memenuhi persyaratan kelayak lautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.

Pentingnya *clearance in* dan *clearance out* merupakan tugas kegiatan keagenan untuk melaporkan kedatangan kapal, keadaan kapal, awak kapal, pengecekan dokumen kapal (memorandum), membayar administrasi fasilitas di laut dan pengajuan pembuatan SPB (surat persetujuan berlayar) di Syahbandar setempat yang dilakukan oleh agen (*agent*) yang mewakili pihak pemilik kapal (*prinsipal*).

Pentingnya *clearance in* dan *clearance out* oleh keagenan kapal bermaksud untuk mengajukan Surat Persetujuan Berlayar itu sendiri. Adapun SPB merupakan dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar setempat kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelayaklautan kapal dan kewajiban lainnya. Sebelum diterbitkannya SPB maka pihak syahbandar akan memeriksa terlebih dahulu mulai dari surat laut, surat ukur, *Ship Particular*, *Cargo Manifest*, *Bill Of Lading* dan sertifikat lainnya. Setelah sertifikat diperiksa selanjutnya pemeriksaan fisik kapal oleh pihak syahbandar setempat. Setelah semua selesai diperiksa dan kapal telah dinyatakan laiak untuk berlayar barulah diterbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka masalah dalam penelitian ini dapat diidentifikasi menjadi suatu fokus masalah dalam kasus - kasus satu persatu yang sangat erat hubungannya antara satu dengan yang lain sehingga dapat di ambil rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana prosedur penanganan dokumen kapal *clearance in* dan *clearance out* di KSOP Kelas 1 Sorong.
- b. Dokumen – dokumen apa saja yang dipersiapkan dalam pelayanan keagenan *clearance in* dan *clearance out* kapal.
- c. Hambatan penerbitan surat persetujuan berlayar di KSOP kelas 1 Sorong.

1.3 Tujuan Penulisan dan Kegunaan Penulis

1. Tujuan Penulisan

Suatu kegiatan yang baik dan terarah tentu mempunyai tujuan yang ingin tercapai dan di peroleh. Demikian juga dalam penulisan Karya tulis ini mempunyai tujuan yaitu :

- a. Untuk mengetahui prosedur penanganan dokumen kapal *clearance in* dan *clearance out* di KSOP Kelas 1 Sorong.
- b. Untuk mengetahui dokumen apa saja yang perlu untuk kapal *clearance in* dan *clearance out* kapal.
- c. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dialami dalam proses *clearance in* dan *clearance out* kapal.

2. Kegunaan Penulisan

a. Bagi Perusahaan Pelayaran dan Pemilik Kapal

Penulisan ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan untuk memahami prosedur penanganan dokumen kapal sebelum kapal masuk/keluar pelabuhan.

b. Bagi Awak Kapal

Penulisan ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan pengetahuan tentang apa saja dokumen dari kapal yang dibutuhkan oleh agen pelayaran, sehingga dapat mempercepat proses *clearance in*.

c. Bagi Akademis

Karya tulis ini berguna untuk menambah pengetahuan dan pemahaman taruna dan taruni mengenai prosedur penanganan dokumen kapal *clearance in* dan *clearance out* khususnya taruna dan taruni Universitas Maritim AMNI Semarang.

1.4 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika dalam penulisan adalah sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam Bab ini terdiri dari, Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penulisan, Sistematika Penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan dijelaskan Tinjauan Pustaka mengenai teori-teori yang digunakan penulisan, dalam penyusunan Karya Tulis, baik teori yang berasal dari buku-buku, jurnal umum, maupun media cetak dan *online*.

BAB 3 METODE PENGUMPULAN DATA

Dalam bab ini diuraikan mengenai jenis dan sumber data, metode pengumpulan data.

BAB 4 PEMBAHASAN DAN HASIL

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang metodologi penelitian, tata cara pengurusan *clearance in* atau kedatangan kapal *clearance out* untuk keberangkatan kapal, proses kedatangan dan keberangkatan kapal, dokumen-dokumen yang dipersiapkan, instansi yang terkait,serta hambatan-hambatan yang dialami dalam proses penanganan keagenan kedatangan dan keberangkatan kapal Di KSOP Kelas 1 Sorong.

BAB 5 PENUTUP

Dalam bab ini mengemukakan kesimpulan dan saran kepada perusahaan keagenan kapal yang diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan sebagai langkah meningkatkan produktivitas dan pelayanan keagenan kapal.