

BAB I

PENDAHULUAN

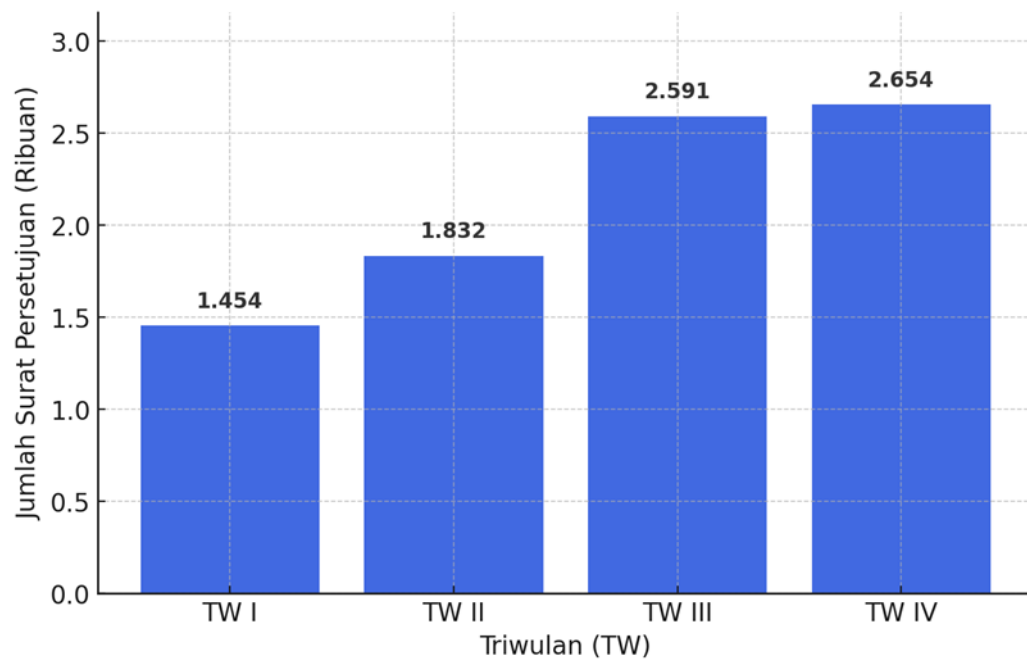
1.1 Latar Belakang Masalah

Pelabuhan berperan krusial terhadap jaringan logistik serta transportasi maritim yang mendukung kelancaran distribusi barang, baik di tingkat nasional maupun internasional. Pelabuhan merupakan kawasan yang mencakup wilayah daratan dan laut dengan batasan-batasan tertentu, digunakan untuk kegiatan komersial dan pemerintahan, dan juga dimanfaatkan sebagai lokasi sandar kapal, penumpang naik dan turun, serta kegiatan bongkar muat. Pelabuhan dilengkapi dengan terminal dan dermaga yang memiliki sarana keselamatan, dan keamanan untuk pelayaran, serta penunjang lainnya. Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat transit untuk angkutan domestik dan multimoda. Pelabuhan Tanjung Priok adalah yang terbesar dan terpadat di Indonesia, dengan volume lalu lintas kapal dan barang yang sangat tinggi.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah lembaga yang beroperasi di bawah Kementerian Perhubungan, bertugas untuk memastikan keselamatan serta keamanan pelayaran. Selain itu, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan juga memiliki tanggung jawab untuk memberikan pelayanan publik yang efisien dan efektif. Setiap kapal yang beroperasi di pelabuhan harus mendapat Surat Persetujuan Kegiatan Kapal (SPKK) yang dikeluarkan oleh KSOP (Kementerian Perhubungan, 2022). Salah satu kegiatan yang memerlukan Surat Persetujuan Kegiatan Kapal (SPKK) adalah pemuatan barang berbahaya. Barang Berbahaya merupakan zat, material, atau benda yang berpotensi menimbulkan

risiko terhadap kesehatan, keselamatan, properti, maupun ekosistem, sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG) *Code* beserta perubahannya. IMDG *Code* adalah pedoman yang mengatur cara menangani dan mengangkut barang berbahaya. Penanganan barang berbahaya mencakup seluruh aktivitas yang berhubungan dengan penyimpanan, proses bongkar muat, serta pemeriksaan dan pengawasan kemasan barang berbahaya tersebut (Perhubungan Kementrian, 2021)

Izin pemuatan barang berbahaya yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan bentuk pengendalian dan pengawasan terhadap barang yang dapat menimbulkan bahaya besar bagi keselamatan dan kelestarian lingkungan. Dokumen ini bertujuan untuk menjamin keselamatan serta keamanan pelayaran dalam proses pemuatan barang berbahaya di pelabuhan. Dalam prosedurnya, pemilik kapal, pengelola kapal, atau nahkoda kapal diwajibkan mengajukan permohonan terkait izin persetujuan pemuatan barang berbahaya paling lambat 1 x 24 jam sebelum kedatangan kapal di pelabuhan. Setelah kapal tiba dan dinyatakan bebas karantina, *surveyor* melakukan pemeriksaan fisik barang berbahaya berdasarkan permohonan yang diajukan. Pemeriksaan ini dilakukan dengan menggunakan *checklist* verifikasi keselamatan pemuatan barang berbahaya yang harus ditandatangani oleh nahkoda kapal dan *surveyor* sebagai bukti verifikasi. Setelah proses ini selesai, *surveyor* mengirimkan *checklist* tersebut ke petugas administrasi di kantor, yang kemudian digunakan sebagai dasar dalam penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya.



Gambar 1. 1 Jumlah Penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya Tahun 2024

Sumber: Data sekunder KSOP Utama Tanjung Priok, 2024

Berdasarkan data yang diperoleh, jumlah penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya di Pelabuhan Tanjung Priok dalam kurun waktu satu tahun mencapai delapan ribu lima ratus tiga puluh satu (8.531), terjadinya kenaikan kegiatan kapal setiap bulannya, menuntut adanya peningkatan kualitas pelayanan administrasi. Untuk menjawab tantangan tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok telah melakukan pembaruan prosedur penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya dari sistem manual menjadi *online*. Hal ini diharapkan mampu mempersingkat waktu pelayanan, mengurangi birokrasi, serta memberikan kemudahan bagi pengguna jasa. Berdasarkan data yang diperoleh, SOP *online* menetapkan waktu penyelesaian yang

lebih cepat, yakni 30 menit, dibandingkan SOP manual yang sebelumnya memakan waktu 1- 2 jam.

**Tabel 1. 1 Frekuensi Terjadinya Keterlambatan
Penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya**

Triwulan	Jumlah Permohonan	Jumlah Terlambat	Persentase Keterlambatan
TW I	1.454	113	7,77%
TW II	1.832	136	7,42%
TW III	2.591	281	10,84%
TW IV	2.654	247	9,31%

Sumber: Data primer diolah penulis, 2025

Namun dalam praktiknya, penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya masih terjadi keterlambatan, dengan frekuensi keterlambatan mencapai 7% hingga 10% setiap triwulannya.

Tabel 1. 2 Perbedaan Waktu Baku dan Realita Penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya

No	Jenis Kegiatan	Waktu Baku (menit)	Realita (menit)	Gap Waktu (menit)	Ket
1	Menerima permohonan Pemuatan Barang Berbahaya.	10	15	5	Melebihi Standar
2	Meneliti kesesuaian dokumen dan evaluasi lapangan.	15	25	10	Melebihi Standar
3	Memberi persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya.	5	5	0	Sesuai Standar
4	Menerima salinan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya.	5	5	0	Sesuai Standar

Sumber: Data primer diolah penulis, 2025

Berdasarkan analisis waktu proses penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya, menunjukkan bahwa tahapan yang berkaitan dengan verifikasi dokumen dan teknis merupakan penyebab utama keterlambatan, dengan realisasi waktu lebih lama dibandingkan waktu baku yang ditetapkan. Hal tersebut secara tidak langsung akan berdampak pada waktu tunggu barang berbahaya di pelabuhan, peningkatan biaya logistik, serta risiko kepadatan di terminal bongkar muat. Oleh karena itu, diperlukan analisis mendalam untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab keterlambatan, serta mencari solusi yang tepat guna meningkatkan efektivitas dan efisiensi layanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok.

1.2 Rumusan Masalah

Meskipun telah diterapkannya sistem digitalisasi dan penyederhanaan prosedur dalam penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya, kenyataannya masih ditemukan adanya keterlambatan dalam proses penerbitan surat tersebut. Kondisi tersebut menunjukkan implementasi kebijakan yang telah diperbarui belum sepenuhnya mencapai tujuan yang diharapkan, Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dirumuskan beberapa pertanyaan yaitu:

1. Bagaimana proses penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok?

2. Apa faktor penyebab keterlambatan dalam penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok untuk meningkatkan efisiensi penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menganalisis proses penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok.
2. Mengidentifikasi faktor penghambat yang menyebabkan keterlambatan dalam penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya yang berpengaruh terhadap proses pelayanan.
3. Mengkaji upaya yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas penerbitan Surat Persetujuan Pemuatan Barang Berbahaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberi kontribusi yang berguna baik sisi teori maupun praktik, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberi kontribusi bagi studi akademis, terutama dalam bidang manajemen logistik, efisiensi dan efektivitas layanan pelabuhan, dan pelaksanaan kebijakan transportasi laut.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan tentang waktu aktual penerbitan surat persetujuan bongkar barang berbahaya beserta faktor-faktor yang mempengaruhinya, sehingga dapat menjadi acuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan. Selain itu, penelitian ini dapat membantu pemangku kepentingan dalam memahami prosedur administrasi logistik di pelabuhan, sehingga mereka dapat mempersiapkan dokumen dengan lebih baik dan menghindari keterlambatan proses muat.