

## **ANALISIS KOMPETENSI AWAK KAPAL PENYEBERANGAN DI KAWASAN TIMUR INDONESIA**

**Oktavera Sulistiana, Subehana Rachman**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Indonesia

E-mail: oktavera@pipmakassar.ac.id, subehana@pipmakassar.ac.id

### **Abstrak**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran tingkat kompetensi Awak Kapal penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia dilihat dari aspek pemenuhan Sertifikat CMT dan CMHBT sebagaimana yang dipersyaratkan STCW Chapter V Regulation V/2. Penelitian ini merupakan jenis Penelitian Normatif yang dilaksanakan selama kurang lebih 8 bulan pada kapal-kapal yang beroperasi pada lintasan Lembar–Padangbai, Gilimanuk–Ketapang dan Bajoe–Kolaka dengan sistem Judgement Sampling. Data yang digunakan adalah berbentuk data kualitatif dengan berdasarkan hasil survey terhadap kelengkapan sertifikat CMT dan CMHBT dari Awak Kapal Penyeberangan. Hasil penelitian ini menemukan Kompetensi Awak Kapal Penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia dilihat dari aspek pemenuhan atas Sertifikat CMT dan CMHBT yang digunakan sebagai variabel penelitian sudah di atas 80% dari jumlah awak kapal yang disurvei. Namun demikian, penelitian juga menemukan bahwa terjadi kesalahan persepsi terkait kewajiban pemenuhan sertifikat CMT yang diwajibkan bagi semua awak kapal penyeberangan dan sertifikat CMHBT yang seharusnya hanya diwajibkan bagi para Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II dan personel lain yang sesuai dengan Muster List di atas kapal penumpang dan Roro-passenger bertanggungjawab terhadap keselamatan penumpang dalam situasi darurat, yang dalam hal ini adalah perwira kapal. Pada kenyataannya di lapangan sertifikat CMHBT juga telah dipenuhi oleh awak kapal yang bukan perwira. Hal ini menjadi tidak memenuhi aspek efisiensi dalam penerapan atauran keselamatan pelayaran.

**Kata Kunci:** Keselamatan Pelayaran; Kompetensi; Kapal Penyeberangan.

### **Abstract**

*The purpose of this study is to provide an overview of the level of competence of crossing crews in Eastern Indonesia in terms of the fulfillment of CMT and CMHBT Certificates as required by STCW Chapter V Regulation V/2. This research is a type of Normative Research carried out for approximately 8 months on ships operating on the Sheet-Padangbai, Gilimanuk-Ketapang and Bajoe-Kolaka trajectories with a Judgement Sampling system. The data used is in the form of qualitative data based on the results of a survey of the completeness of CMT and CMHBT certificates from the Crossing Ship Crew. The results of this study found that the competence of*

<b>How to cite:</b>	Oktavera Sulistiana, Subehana Rachman (2023) Analisis Kompetensi Awak Kapal Penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia, (8) 7, <a href="http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v6i6">http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v6i6</a>
<b>E-ISSN:</b>	2548-1398
<b>Published by:</b>	Ridwan Institute

*Crossing Crew in Eastern Indonesia in terms of compliance with CMT and CMHBT Certificates used as research variables was above 80% of the number of crew surveyed. However, the study also found that there was a misperception regarding the obligation to fulfill the CMT certificate required for all crossing crew and the CMHBT certificate which should only be required for the Skipper, Head of the Engine Room, Mualim I, Driver II and other personnel who fit the Muster List on board passenger ships and Roro-passengers are responsible for passenger safety in emergency situations, which in this case is the officer of the ship. In fact, in the field, CMHBT certificates have also been fulfilled by crew members who are not officers. This does not meet the efficiency aspect in the application of shipping safety or safety.*

**Keywords:** *Cruise safety; Competence; Boat Crossings.*

## **Pendahuluan**

Keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab semua stakeholder di lingkungan masyarakat transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan Indonesia (Kadarisman et al., 2016);(Suyudi, 2017);(Ilham, 2019);(Ifrani, 2019). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi terciptanya keselamatan pelayaran. Diantaranya adalah regulasi dan regulator yang melakukan pengawasan terhadap regulasi-regulasi yang diberlakukan, operator dan pelaku usaha pelayaran, serta yang paling utama adalah kompetensi yang dimiliki oleh tenaga pelaut yang melaksanakan kegiatan pelayaran dan pengangkutan muatan itu sendiri (Subekhan et al., 2023);(Humang, 2021);(Sampelan, 2022).

Untuk dapat menjamin dan meningkatkan keselamatan pelayaran diperlukan peningkatan kompetensi pelaku kegiatan pelayaran (Awak Kapal), penguatan pengawasan dari para regulator serta kesadaran dari para operator dan pelaku usaha pelayaran untuk memenuhi persyaratan keselamatan pada setiap armadanya dan komitmen untuk tidak memaksakan pelayaran apabila pada beberapa kondisi tertentu keadaan cuaca untuk tidak melakukan pelayaran.

Dari aspek kompetensi Awak Kapal pengangkut penumpang (termasuk kapal penyeberangan) diperlukan persyaratan khusus terkait sertifikat pendukung kompetensinya berupa sertifikat Crowd Management Training (CMT) dan Crisis Management & Human Behaviour Training (CMHBT) (Budiman et al., 2016). Hal ini sebagaimana yang dipersyaratkan STCW Bab V tentang pelatihan khusus bagi Awak Kapal bagi kapal-kapal tertentu (Special training requirements for personnel on certain types of ships, khususnya pada Aturan V/2 tentang persyaratan minimum wajib yang harus dimiliki oleh Nakhoda, Perwira, Awak Kapal dan petugas lainnya pada kapal penumpang (Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on passenger ships).

Data menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2017 dan 2018, sejak pertama kali mendapatkan approval (ijin pelaksanaan) kedua diklat dimaksud, PIP Makassar sebagai lembaga pelatihan kepelautan hanya mengeluarkan 379 sertifikat CMT dan 387 sertifikat CMHBT. Hal ini tidak sebanding dengan banyaknya jumlah kru kapal-kapal

penyeberangan yang beroperasi di Kawasan Timur Indonesia yang diperkirakan di atas 4.450 sertifikat CMT dan seperempatnya atau sekitar 1.100 sertifikat CMHBT.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tingkat kompetensi Awak Kapal penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia dilihat dari aspek pemenuhan Sertifikat CMT dan CMHBT sebagaimana yang dipersyaratkan STCW Chapter V Regulation V/2. Diharapkan penelitian ini akan membawa manfaat bagi lingkungan maritim, terutama untuk keselamatan transportasi nasional. Secara khusus manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi dalam pengembangan ilmu kemaritiman terkait keselamatan pelayaran serta pendidikan dan pelatihan SDM Pelayaran dan sebagai bahan masukan dalam penentuan kebijakan kementerian perhubungan (BPSDM Perhubungan) dalam memberikan alokasi subsidi pendidikan terkait upaya meningkatkan keselamatan (Andromeda, 2020).

Penelitian tentang Kompetensi Awak Kapal penyeberangan Di Kawasan Timur Indonesia ini akan dilakukan dengan melakukan pendekatan pada pemenuhan Sertifikat CMT dan CMHBT sebagaimana yang dipersyaratkan STCW Chapter V Regulation V/2 pada kapal-kapal angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Pemilihan sertifikat CMT dan CMHBT sebagai indikator dilakukan berdasarkan asumsi bahwa sertifikat ini merupakan persyaratan khusus bagi kapal-kapal penumpang dan penyeberangan dimana sertifikat keahlian dan keterampilan lainnya yang berlaku umum telah dipenuhi dan telah dilakukan pengawasan oleh regulator sesuai dengan standar pengawasan yang berlaku di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

### **Metode Penelitian**

Lokasi penelitian dilaksanakan pada kapal-kapal penyeberangan dan dermaga/pelabuhan penyeberangan antar provinsi yang berada di Kawasan Timur Indonesia dengan waktu pelaksanaan selama kurang lebih 8 bulan. Populasi penelitian ini adalah kapal dan Awak Kapal penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia dengan sistem Judgement Sampling.

Berdasarkan pertimbangan kemampuan peneliti, banyaknya kapal yang melayari lintasan penyeberangan, tingginya arus penumpang pada lintasan penyeberangan. Maka diputuskan bahwa sample penelitian ini adalah kapal-kapal yang beroperasi pada lintasan Lembar (NTB)–Padangbai (Bali), Gilimanuk (Bali) – Ketapang (Banyuwangi, JaTim) dan Bajoe (Sulawesi Selatan)–Kolaka (Sulawesi Tenggara).

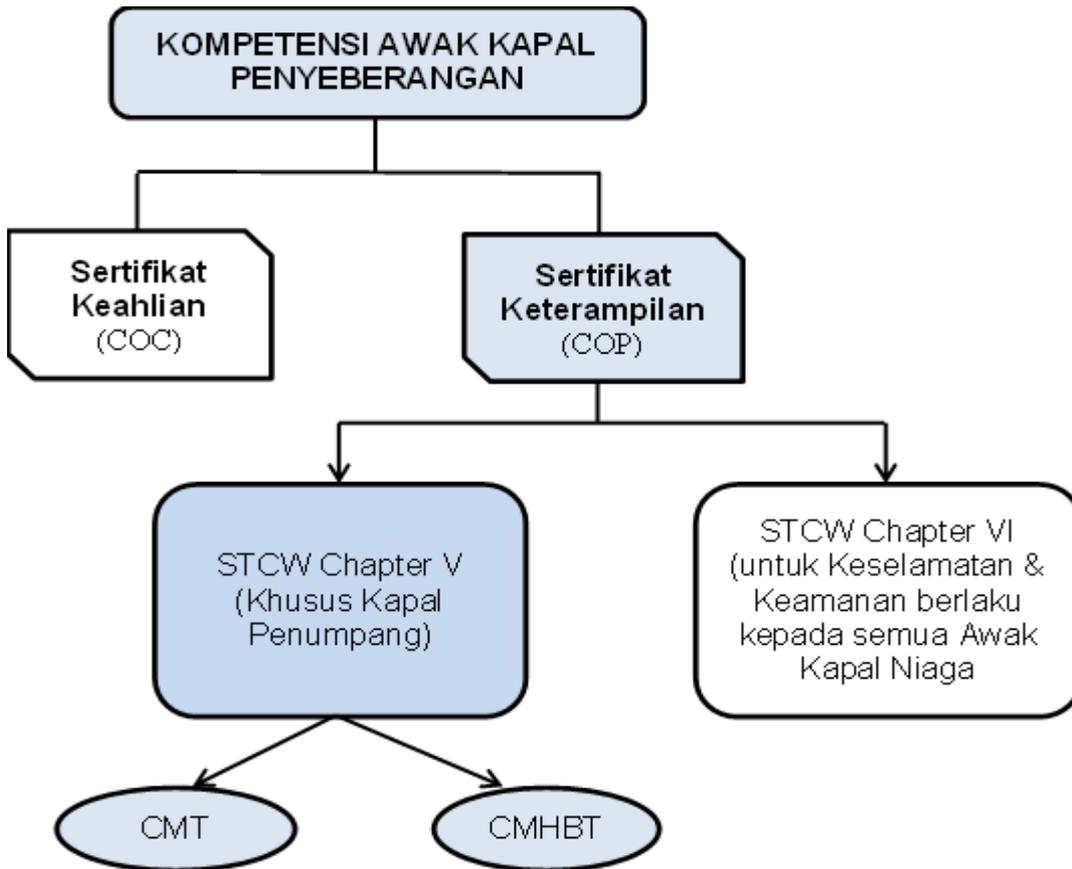
Penelitian ini merupakan Penelitian Normatif yang melakukan pendekatan terhadap pemenuhan suatu norma/aturan/perundangan yang berlaku sehubungan dengan pemenuhan persyaratan kompetensi bagi Awak Kapal Penyeberangan yang dijadikan sebagai responden. Data yang digunakan berupa data kualitatif dari hasil survey terhadap kelengkapan sertifikat CMT dan CMHBT Awak Kapal Penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia. Data primer didapatkan dari hasil pengamatan langsung di lapangan secara acak yang selanjutnya diisikan ke dalam form check list yang disiapkan oleh tim peneliti dan wawancara bebas kepada pihak-pihak terkait.

Data skunder diperoleh melalui studi literatur dan dokumen pengawakan di kapal, kantor pengelola angkutan penyeberangan maupun Kantor Unit Pengelola Pelabuhan (KUPP) dan Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD). Analisis meliputi kegiatan validasi, tabulasi dan penyusunan table frekuensi terhadap pemenuhan persyaratan sertifikat CMT dan CMHBT kapal-kapal penyeberangan pada lintasan-lintasan yang dijadikan sampel.

Variabel penelitian ini meliputi variabel Terikat Kompetensi Awak Kapal dan 2 Variabel Bebas yang saling terhubung meliputi Sertifikat Keahlian (COC) dan Sertifikat Keterampilan Pelaut Pendukung Kompetensi (COP) yang diturunkan menjadi 2 kelompok variabel turunannya yaitu COP yang berlaku umum dipersyaratkan bagi semua Awak Kapal Niaga (sesuai STCW Regulation VI) dan COP yang berlaku khusus dipersyaratkan bagi Awak Penumpang (sesuai STCW Regulation V/2) yang berarti juga diberlakukan bagi kapal-kapal penyeberangan.

Variabel bebas pertama terkait COC diabaikan dalam penelitian ini dengan pertimbangan bahwa untuk COC diatur dalam peraturan terkait Safe Manning (Keselamatan Pengawakan) Kapal yang dijaga dengan sangat ketat oleh setiap regulator, sehingga dapat dipastikan bahwa persyaratan ini penuh oleh semua kapal. Sedangkan untuk Variabel Turunan terkait COP, karena penelitian yang dilakukan terkait hanya untuk Kapal penumpang sehingga sertifikat yang akan dilakukan survei dibatasi pada sertifikat CMT dan CMHBT saja sesuai dengan rumusan masalah penelitian ini.

Sebagai gambaran tentang hubungan antar variabel penelitian dan pola piker pendekatan penyelesaian masalah penelitian ini maka digambarkan dalam kerangka pikir pada gambar 1 berikut:



Gambar 1 Kerangka Pikir

**Hasil dan Pembahasan**

**A. Lintasan Bajoe (Sulawesi Selatan) – Kolaka (Sulawesi Tenggara)**

Jumlah kapal yang beroperasi pada lintasan ini adalah 7 Kapal. Setiap bulannya rata-rata kapal penyeberangan yang beroperasi pada lintasan ini melakukan pelayaran sebanyak 14-15 trip (pelayaran pulang-pergi) dengan kapasitas angkut 150-250 orang ditambah kendaraan baik roda 2, roda 4 maupun roda 6.

Data mengenai jumlah Awak Kapal, pemenuhan sertifikat CMT dan CMHBT dari 7 kapal yang beroperasi di Lintas Penyeberangan Bajoe-Kolaka yang berhasil dihimpun selama masa pengambilan data adalah sebagai berikut:

**Tabel 1 Pemenuhan Sertifikat CMT, CMHBT Kapal Lintasan Bajoe-Kolaka**

NO	NAMA KAPAL	Jumlah Awak Kapal (orang)	Kelengkapan Sertifikat		Persentase Kelengkapan Sertifikat (%)	
			CMT	CMHBT	CMT	CMHBT
1	KOTA BUMI	22	18	18	82	82
2	MISHIMA	22	18	18	82	82
3	PERMATA NUSANTARA	22	22	22	100	100
4	FAIS	22	10	10	45	45
5	KOTA MUNA	22	20	20	91	91
6	MANDALA NUSANTARA	23	22	22	96	96
7	RAJA DILAUT	22	15	15	68	68
Rata-rata tingkat pemenuhan sertifikat					80.55	80.55

**B. Lintasan Gilimanuk (Bali) – Ketapang (Jawa Timur)**

Data mengenai jumlah Awak Kapal, pemenuhan sertifikat *CMT* dan *CMHBT* dari 56 kapal yang beroperasi di Lintas Penyeberangan Gilimanuk-Ketapang yang berhasil dihimpun selama masa pengambilan data:

**Tabel 2 Pemenuhan Sertifikat *CMT*, *CMHBT* Kapal Lintasan Gilimanuk-Ketapang**

NO	NAMA KAPAL	Jumlah Awak Kapal (orang)	Kelengkapan Sertifikat		Persentase Kelengkapan Sertifikat (%)	
			<i>CMT</i>	<i>CMHBT</i>	<i>CMT</i>	<i>CMHBT</i>
1	KMP. Marina Pratama	27	27	27	100	100
2	KMP. Rajawali Nusantara	29	28	28	97	97
3	KMP. Satria Nusantara	27	27	27	100	100
4	KMP. Citra Mandala Sakti	28	28	28	100	100
5	KMP. Reny II	28	28	28	100	100
6	KMP. Pelangi Nusantara	28	28	28	100	100
7	KMP. Niaga Ferry II	29	29	28	100	97
8	KMP. Pottre Koneng	12	12	12	100	100
9	KMP.Dharma Ferry I	22	21	21	95	95
10	KMP.Dharma Rucitra	12	12	12	100	100
11	KMP.Satya Kencana II	21	21	21	100	100
12	KMP.Dharma Kosala	12	11	10	92	83
13	KMP.Dharma Kencana III	16	15	15	94	94
14	KMP.Nusa Dua	14	10	10	71	71
15	KMP.Nusa Makmur	14	10	10	71	71
16	KMP.Cemerlang	21	21	21	100	100
17	KMP.Trisakti Elfina	29	25	25	86	86
18	KMP.Tri Sakti Adinda	29	29	29	100	100
19	KMP.Sereia Domar	14	14	14	100	100
20	KMP.Yunicee	25	25	25	100	100
21	KMP. Karya Maritim III	27	27	27	100	100
22	KMP.Prathita IV	15	15	15	100	100
23	KMP.Gilimanuk	14	14	15	100	107
24	KMP.Gilimanuk II	14	14	14	100	100
25	KMP.Trisila Bhakti II	32	30	30	94	94
26	KMP.Trisila Bhakti I	30	30	30	100	100
27	KMP. Edha	15	15	15	100	100
28	KMP.Trisna Dwitya	14	14	14	100	100
29	KMP.SMS Swakarya	27	27	27	100	100
30	KMP. Agung S XVIII	14	15	15	107	107
31	KMP. Agung Wilis I	14	15	15	107	107
32	KMP.Tiga Anugrah	14	15	15	107	107
33	KMP. Mutiara Alas III	22	22	22	100	100
34	KMP.Jambo IX	23	23	23	100	100
35	KMP. Jambo VIII	24	24	24	100	100
36	KMP. Jambo X	24	24	24	100	100
37	KMP. Jambo VI	24	23	23	96	96
38	KMP. Pancar Indah	24	22	22	92	92
39	KMP. Trans Jawa 9	29	29	29	100	100
40	KMP. Trima Jaya 9	13	13	13	100	100
41	KMP.Sumber Berkas I	14	14	14	100	100
42	KMP.Sumber Berkas II	18	18	18	100	100
43	KMP. Bontang Express	24	24	24	100	100

44	KMP. Gerbang Samudra 2	23	23	23	100	100
45	KMP. Gerbang Samudra 5	24	24	24	100	100
46	KMP. Karya Maritim II	21	21	21	100	100
47	KMP. Tunu Pratama jaya	21	21	21	100	100
48	KMP. Tunu P Jaya 3888	22	22	22	100	100
49	KMP. Samudra Utama	22	22	22	100	100
50	KMP. Jalur Nusa	24	23	23	96	96
51	KMP. Munic-V	23	23	23	100	100
52	KMP. Agung Samudera IX	23	23	23	100	100
53	KMP. Perkasa Prima 5	24	24	24	100	100
54	KMP. Samudera Indonesia	23	23	22	100	96
55	KMP. Liputan XII	23	22	22	96	96
56	KMP. Labitra Safinaf	14	14	14	100	100
Rata-rata tingkat pemenuhan sertifikat					8.78	8.16

### C. Lintasan Padangbai (Bali) – Lembar (Nusa Tenggara Barat)

Jumlah kapal yang terdaftar beroperasi pada lintasan ini sebanyak 40 kapal yang beroperasi secara bergiliran. Setiap bulannya rata-rata kapal-kapal ini melakukan pelayaran sebanyak 6-21 trip dengan kapasitas angkut 80-250 orang ditambah kendaraan baik roda 2, roda 4 maupun roda 6. Jika dilihat dari kinerja bulanan dari lintasan ini yang didapatkan dari Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD), Direktorat Jenderal Perhubungan darat maka load factor kendaraan dari lintasan ini jauh lebih besar dari load factor penumpang (Fany, 2021);(Kurniawan, 2022).

Hal ini berarti bahwa muatan pada lintasan penyebrangan ini lebih didominasi dengan muatan jenis kendaraan jika dibandingkan dengan penumpang, mengingat saat ini telah tersedia alternatif transportasi dari Pulau Bali ke Lombok melalui jalur udara yang hanya memakan waktu hanya sekitar 30 menit dengan 8 penerbangan langsung setiap harinya.

Berikut adalah data mengenai jumlah Awak Kapal, pemenuhan sertifikat CMT dan CMHBT dari 40 kapal yang beroperasi di Lintas Penyeberangan Padangbai-Lembar:

**Tabel 3 Pemenuhan Sertifikat CMT, CMHBT Kapal Lintasan Padangbai-Lembar**

NO	NAMA KAPAL	Jumlah Awak Kapal (orang)	Kelengkapan Sertifikat		Persentase Kelengkapan Sertifikat (%)	
			CMT	CMHBT	CMT	CMHBT
1	KMP. Roditha	22	20	20	91	91
2	KMP. Port Link II	22	20	20	91	91
3	KMP. Port Link VII	22	21	21	95	95
4	KMP. Madani	25	22	21	88	84
5	KMP. Dharma Ferry IX	22	22	22	100	100
6	KMP. Dharma Rucitra III	14	14	14	100	100
7	KMP. Dharma Ferry VIII	22	22	22	100	100
8	KMP. Saundo Mutiara 1	14	12	12	86	86
9	KMP. Gerbang Samudra 3	23	21	21	91	91
10	KMP. Gading Nusantara	28	25	25	89	89
11	KMP. Marina Segunda	27	21	21	78	78
12	KMP. Citra Nusantara	28	28	28	100	100
13	KMP. Swarna Cakra	15	15	15	100	100

14	KMP. Swarnakartika	14	14	14	100	100
15	KMP. Perdana Nusantara	28	28	28	100	100
16	KMP. Andika Nusantara	28	28	24	100	86
17	KMP. Marina Primera	27	25	25	93	93
18	KMP. Prima Nusantara	28	28	24	100	86
19	KMP. Masagena	15	14	14	93	93
20	KMP. Naraya	29	25	25	86	86
21	KMP. Putri Gianyar	29	27	27	93	93
22	KMP. Putri Yasmin	14	14	14	100	100
23	KMP. Gunsa 8	13	10	10	77	77
24	KMP. Munic III	23	22	22	96	96
25	KMP. Munic VII	23	21	21	91	91
26	KMP. Munic XI	23	23	23	100	100
27	KMP. Munic 1	23	23	23	100	100
28	PBK. Muryati	22	22	22	100	100
29	KMP. Sindu Dwitama	28	27	27	96	96
30	KMP. Sindu Tritama	28	15	15	54	54
31	KMP. Nusa Bhakti	14	14	13	100	93
32	KMP. Nusa Sejahtera	14	10	10	71	71
33	KMP. Nusa Sakti	14	10	10	71	71
34	KMP. Nusa Penida	14	13	13	93	93
35	KMP. Shita Giri Nusa	13	12	10	92	77
36	KMP. Rama Giri Nusa	13	10	10	77	77
37	KMP. Gemilang Viii	28	23	23	82	82
38	KMP. Wihan Bahari	28	22	22	79	79
39	KMP. Surya 777	29	20	20	69	69
40	KMP. Trimas Laila	28	13	13	46	46
Rata-rata tingkat pemenuhan sertifikat					89.24	87.86

Dari hasil penelitian terlihat bahwa dari ketiga lintasan penyeberangan yang dijadikan sampel penelitian, ternyata capaian dari pemenuhan sertifikat CMT dan CMHBT Awak Kapal penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia telah terpenuhi lebih dari 80%. Pada lintasan Bajoe-Kolaka, 155 Awak Kapal dari 7 kapal yang beroperasi pada lintasan tersebut, capaian terhadap pemenuhan sertifikat CMT dan CMHBT adalah sebesar 80,55 %. Untuk lintasan penyeberangan Gilimanuk-Ketapang, 1.198 Awak Kapal dari 56 kapal yang beroperasi pada lintasan tersebut, capaian terhadap pemenuhan sertifikat CMT dan CMHBT adalah sebesar 98.78 % untuk sertifikat CMT dan 98.16 % untuk sertifikat CMHBT.

Sedangkan untuk lintasan Penyeberangan Padangbai-Lembar, 874 Awak Kapal dari 40 kapal yang beroperasi pada lintasan tersebut, capaian terhadap pemenuhan sertifikat CMT dan CMHBT adalah sebesar 89.24 % untuk sertifikat CMT dan 87.86 % untuk sertifikat CMHBT. Terlihat pada lintasan penyeberangan Gilimanuk-Ketapang dan Padangbai-Lembar terjadi perbedaan jumlah sertifikat CMT dan sertifikat CMHBT yang dipenuhi/telah dilaksanakan oleh awak kapal.

Sertifikat Crowd Management Training (CMT) adalah sertifikat wajib yang dipersyaratkan oleh STCW Regulation A V/2 bagi Nakhoda, Perwira dan personel lain yang sesuai dengan Muster List di atas kapal penumpang dan Roro-passenger bertugas untuk membantu penumpang dalam keadaan darurat. Artinya bahwa setiap orang yang

tersijil sebagai Awak Kapal Penumpang memiliki tugas dan tanggung jawab ini sehingga harus memiliki sertifikat CMT.

Sedangkan sertifikat Crisis Management and Human Behavior Training (CMHBT) adalah sertifikat wajib yang dipersyaratkan oleh STCW Regulation A V/2 bagi Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II dan personel lain yang sesuai dengan Muster List di atas kapal penumpang dan Roro-passenger bertanggungjawab terhadap keselamatan penumpang dalam situasi darurat. Jabatan-jabatan ini adalah jabatan yang bertanggung jawab sebagai kepala regu evakuasi, kepala regu pada alat keselamatan beregu seperti sekoci maupun rakit penolong yang merupakan tanggung jawab dari Awak Kapal dengan jabatan Perwira.

Dari penjelasan tentang karakteristik kedua jenis diklat tersebut, dapat disimpulkan bahwa seharusnya jumlah sertifikat CMHBT tidak sebanyak jumlah sertifikat CMT. Sebab CMHBT hanya diwajibkan bagi perwira.

Dengan jumlah rata-rata Awak Kapal di setiap kapal adalah 20 orang maka seharusnya perbandingan sertifikat CMT dan CMHBT sekitar 2:3 dengan asumsi 7 orang perwira dan 13-14 orang Awak kapal lainnya. Jika CMT dalam 1 kapal dengan Awak 20 orang maka seharusnya jumlah sertifikat CMT adalah 20 (100%) dan sertifikat CMHBT seharusnya sekitar 7 (35%) dari jumlah Awak kapal yang ada.

Dari data ini terlihat ada ketidak sesuaian dalam penerapan peraturan ini, entah dari pihak regulator maupun dari pihak operator, dalam hal ini perusahaan pelayaran yang tidak mengkaji dengan baik mengenai sebuah kewajiban dalam pemenuhan sertifikat keterampilan awak kapal. Banyak perusahaan pelayaran di Indonesia yang menerapkan kewajiban pemenuhan atas sebuah sertifikat keterampilan pelamar kerja tanpa mau membaca secara rinci tentang ketentuan pemberlakuan aturan tersebut (Darmawan, 2017);(Sastrohadiwiryono & Syuhada, 2021).

Sebagai contoh untuk formasi Awak Kapal Penumpang dan Roro-passenger ada kewajiban untuk memiliki sertifikat CMT dan CMHBT, sehingga setiap pelamar diwajibkan memiliki kedua sertifikat tersebut. Padahal seharusnya cukup sertifikat CMT saja yang diwajibkan untuk semua formasi jabatan sedangkan untuk formasi Perwira baru harus dilengkapi juga dengan sertifikat CMHBT.

Dilihat dari aspek banyaknya sertifikat yang sudah dipenuhi oleh Awak Kapal pada 3 lintasan penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia, ternyata tidak sebanding dengan jumlah sertifikat CMT dan CMHBT yang dikeluarkan/dilaksanakan oleh PIP Makassar. Jika asumsi awal bahwa Awak kapal-kapal penyeberangan yang beroperasi di Kawasan Timur Indonesia belum tersertifikasi karena jumlah sertifikat yang dikeluarkan oleh PIP Makassar baru sebesar kurang lebih 400 sertifikat selama tahun 2017 dan 2018 sedangkan dari 3 lintasan yang disurvei jumlah sertifikat yang telah terbit/digunakan awak kapal adalah sejumlah 2.074 sertifikat CMT dan 2.060 sertifikat CMHBT.

Hasil wawancara dengan beberapa responden secara acak ditemukan bahwa umumnya sertifikat CMT dan CMHBT yang dimiliki oleh para awak kapal diterbitkan oleh Poltekel Surabaya dan BP2IP Barombong yang sejak 2014 telah menerbitkan sertifikat tersebut. Hal ini sebanding dengan data yang berhasil dihimpun dari Poltekel

Surabaya bahwa jumlah sertifikat CMT dan CMHBT yang diterbitkan pada periode tahun 2014-2018 adalah sejumlah 7.257 sertifikat CMT dan 6.942 sertifikat CMHBT. Untuk Poltekel Barombong jumlah sertifikat CMT dan CMHBT yang diterbitkan selama periode 2014-2018 adalah 2.056 sertifikat baik CMT maupun CMHBT.

### **Kesimpulan**

Kesimpulan hasil penelitian ditemukan bahwa pemenuhan atas persyaratan sertifikat pendukung Kompetensi Awak Kapal Penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia berupa sertifikat CMT dan CMHBT yang digunakan sebagai variabel penelitian masih belum terpenuhi secara keseluruhan, namun nilai frekuensi pemenuhannya sudah di atas 80%. Asumsi bahwa sertifikat CMT dan CMHBT belum dimiliki oleh sebagian besar Awak Kapal penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia berdasarkan jumlah sertifikat CMT dan CMHBT yang diterbitkan oleh PIP Makassar tidak terbukti, karena hasil survei menemukan bahwa umumnya sertifikat CMT dan CMHBT yang dimiliki oleh para Awak Kapal telah diterbitkan oleh lembaga diklat lain di lingkungan BPSDM Perhubungan.

Saran untuk peningkatan layanan keselamatan terkait Kompetensi Awak Kapal Penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia berupa sertifikat CMT dan CMHBT adalah bahwa PIP Makassar disarankan untuk lebih meningkatkan peran sertanya dalam meningkatkan Kompetensi Awak Kapal Penyeberangan di Kawasan Indonesia Timur, khususnya melalui pelaksanaan diklat CMT dan CMHBT dengan melakukan penawaran kerjasama dan pendekatan ke perusahaan-perusahaan pelayaran pelaku angkutan penyeberangan. Walaupun dari aspek bisnis jika semua Awak Kapal juga mengikuti diklat CMHBT menguntungkan, namun dari segi moral PIP Makassar selaku lembaga diklat perlu menyosialisasikan perbedaan kewajiban pemenuhan sertifikat ini. Selain itu hendaknya temuan ini juga diteruskan kepada para regulator, petugas kantor Kesyahbandaran untuk dapat lebih teliti dalam melakukan law enforcement terkait pemberlakuan sertifikat ini kepada kapal-kapal maupun perusahaan pelayaran yang beroperasi di wilayah binaannya.

### **BIBLIOGRAPHY**

- Andromeda, V. F. (2020). Pelatihan Basic Safety Training (BST) & SKK 30/60 Mil kepada Kru Kapal untuk Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Kapal Penyeberangan Penumpang di Kawasan Wisata Labuan Bajo. *Jurnal Pengabdian Dan Pengembangan Masyarakat*, 4(1), 49–54.
- Budiman, M. S., Iskandar, B. H., & Soeboer, D. A. (2016). Penataan sertifikasi kompetensi awak kapal penangkap ikan di indonesia. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 7(2), 145–152.
- Darmawan, B. R. (2017). *Analisis Faktor Tidak Terlaksananya Proses Pengecekan Masa Berlaku Sertifikat Awak Kapal Pada Pt. Pelayaran Korindo*. SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN JAKARTA.

- Fany, R. (2021). *Analisis Tarif Penumpang Longboat Lintasan Pontianak–Sukadana Di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi Kalimantan Barat*. Politeknik Transportasi Sungai, Danau, Dan Penyeberangan Palembang.
- Humang, W. P. (2021). Model Permintaan dan Peran Stakeholder untuk Meningkatkan Muatan General Cargo Angkutan Pelayaran Rakyat. *Warta Penelitian Perhubungan*, 33(1), 47–56.
- Ifrani, I. (2019). *Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan*.
- Ilham, C. I. (2019). *Manajemen Lalu Lintas Sungai, Danau Dan Penyeberangan (Sdp)*. Penerbit Adab.
- Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 3(2), 161–183.
- Kurniawan, A. M. (2022). *Evaluasi Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kmp. Kalabia Pada Lintasan Penyeberangan Sorong–Fak-Fak-Wahai Provinsi Papua Barat*. Politeknik Transportasi Sungai, Danau, Dan Penyeberangan Palembang.
- Sampelan, I. (2022). Pengaturan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *LEX ADMINISTRATUM*, 10(6).
- Sastrohadiwiryo, S., & Syuhada, A. H. (2021). *Manajemen tenaga kerja Indonesia*. Bumi aksara.
- Subekhan, C., Sh, M. H., & Mar, M. (2023). *Perspektif Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga di Indonesia-Damera Press*. Damera Press.
- Suyudi, A. (2017). *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh Pt. Pelni Terhadap Penumpang*. Semarang: Universitas Hasanuddin.

---

**Copyright holder:**

Oktavera Sulistiana, Subehana Rachman (2023)

**First publication right:**

Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

**This article is licensed under:**

