

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Pelabuhan khusus CPO (*Crude Palm Oil*) Kabil Batam merupakan pelabuhan curah yang memiliki empat buah jatty atau kata umumnya empat pelabuhan khusus yang terdiri dari jatty satu, jatty dua, jatty tiga dan jatty empat, pertama pembangunan dermaga utama dengan panjang 273,6 meter lebar 33 meter dengan kapasitas kapal 35.000 DWT, kedalaman alur kolam dermaga 12 mdpl. Pelabuhan CPO Kabil memiliki perbedaan dengan pelabuhan pada umumnya yang dimana pelabuhan CPO Kabil mempunyai dermaga curah dengan memiliki fasilitas jaringan pipa yang terhubung langsung dengan pabrik-pabrik penyulingan CPO di Batam seperti Ecogreen, Musimas, ataupun untuk bahan bakar pesawat, Avtur juga diangkut dari Pelabuhan Kabil ke bandara lewat pipa sehingga tidak ada lagi pengangkutan menggunakan truk sedangkan di jatty tiga dan empat dermaga curah khusus untuk pengangkutan dengan menggunakan truk seperti pengangkutan batu bara ataupun alat berat di wilayah industri estate kabil Batam, di pertengahan Desember 2019 di mana terjadi insiden tubrukan kapal antar sesama kapal lainnya di sebabkan oleh minimnya komunikasi dan 1 unit kapal yang berasal dari pelabuhan tanjung uban kepulauan riau yang tengelam di wilayah kolam dermaga CPO Kabil, tidak ada korban jiwa tetapi menyebabkan kerugian finansial perusahaan.

Penyelenggaraan dan peningkatan keselamatan pelayaran juga sejalan dengan amanat dan jiwa pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 yang menyebutkan bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan diperuntukkan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Undang- Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran pasal 1 Butir 32 menyebutkan bahwa keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, ke pelabuhan , dan lingkungan maritim. Selain untuk menjaga

keselamatan, sarana bantu navigasi pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya antara lain penandaan wilayah negara di pulau terluar, diantaranya berupa sarana penunjang untuk keselamatan pelayaran dalam upaya tercapainya sasaran Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

Proses monitoring dan evaluasi revitalisasi sarana bantu navigasi pelayaran terhadap keselamatan pelayaran di lapangan, terdapat beberapa kendala, sehingga pelaksanaan kegiatan revitalisasi dan monitoring keselamatan pelayaran kurang maksimal dalam pelaksanaan monitoring dan evaluasi ditingkat pelabuhan-pelabuhan terkecil, sehingga permasalahan-permasalahan yang terjadi tidak cepat diketahui, maka diperlukan petugas operasional untuk mendata dan mengevaluasi kegiatan revitalisasi keselamatan pelayaran, hal ini dapat berdampak kepada kurangnya komunikasi dan koordinasi antara petugas ditingkat kota dan provinsi maupun pusat (wiji Santoso,dkk,2013).

Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 1 ayat (48) menyebutkan: pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran informasi kepada nakhoda tentang perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan muatan pada waktu kapal memasuki alur pelayaran, nakhoda memerlukan pemanduan kapal yang mengerti secara detail tentang alur pelayaran yang akan dilaluinya, di dalam kegiatan pemanduan kapal merupakan salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran.

Radio pantai merupakan salah satu media komunikasi milik kementerian perhubungan, fungsi utama adalah sebagai sarana koordinasi dan mediator distribusi informasi, khususnya terkait dengan aktivitas keberangkatan dan kedatangan kapal, radio pantai juga digunakan untuk komunikasi dengan petugas syahbandar, radio pantai ini memiliki transmitter dan receiver di letakan terpisah karena daya yang digunakan besar yaitu 1 KW sehingga rentan terhadap interferensi. Transmitter menggunakan sistem komunikasi duplex pada band frekuensi HF biasanya menggunakan pasangan frekuensi 6510 dan 6215 selain kedua frekuensi tersebut, radio pantai juga biasanya juga beroperasi di 9910,

8121, 8806, dan 8282, perpindahan ke frekuensi yang lebih tinggi di maksudkan untuk memperoleh kualitas suara yang lebih jelas transmitter juga terhubung dengan radio pantai lain dan menara suar dengan adanya kerja sama dengan badan meteorologi, klimatologi, dan geofisika (BMKG) membantu stasiun radio untuk memperoleh informasi cuaca yang dapat didistribusikan ke kapal-kapal nelayan tetapi stasiun radio ini tidak dapat bisa memantau posisi kapal, diterbitkannya peraturan yang membebaskan pendirian stasiun radio pantai mengakibatkan jumlah kapal-kapal nelayan yang melapor ke stasiun radio milik pemerintah menjadi menurun, saat ini masih banyak kapal nelayan atau yang dikenal dengan pelayaran rakyat yang tidak menggunakan komunikasi minimal sesuai dengan standart internasional ITU (*International Telecommunication Union*) Radio regulation tahun 2012 artikel 31 dan appendix 15 menyatakan bahwa setiap kapal harus memiliki GMDSS (*Global maritime distress and safety system*), yaitu perangkat yang memiliki (ITU Radio Regulation, 2012).

Dalam melakukan tugas yang di percayakan sebagai pemimpin tertinggi dipelabuhan syahbandar memiliki kewenangan sesuai UU Nomor 17 Tahun 2008 maka syahbandar memiliki tugas, mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, kegiatan alih muat diperairan pelabuhan, pemanduan, mengawasi kegiatan penundaan kapal, kegiatan bawah air dan salvage, bongkar muat barang berbahaya, pengisian bahan bakar, pengerukan dan reklamasi, kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan, melakukan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakkan hukum di bidang angkutan perairan, membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan, mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintah dipelabuhan memeriksa dan menyimpan surat dokumen dan warta kapal, menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal,

menerbitkan surat persetujuan berlayar melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, melaksanakan siji pengawakan kapal.

Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah pengangkut barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain atau dari pelabuhan ke pelabuhan lain. Ketidak selarasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut, serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh wilayah benua maritim indonesia, adapun prosedur kegiatan pelayaran salah satunya adalah keselamatan. Keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan – bahan pencemar yang berasal dari kapal. Kegiatan itulah yang di atur dalam UU pelayaran undang-undang ini disusun dalam upaya menyesuaikan diri dengan perkembangan yang terjadi dalam lingkungan strategi nasional dan internasional sesuai dengan perkembangan ilmu dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha serta otonomi daerah penyelenggara 2 negara. Upaya demikian dimaksudkan dalam kerangka lebih memungkinkan pencapaian tujuan nasional yang tetap berorientasi pada Pancasila dan UU 1945, antara lain untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, perkembangan wilayah dan mengukuhkan kedaulatan negara.

Dengan melihat kejadian atau kasus kecelakaan kapal yang semakin meningkat dari tahun semakin memperhatikan. Adapun jenis kecelakaan seperti kapal tenggelam, terbakar, tubrukan, kandas bila dilihat dari faktor penyebab terjadinya kecelakaan karena di sebabkan oleh human error, alam, faktor teknis. Kecelakaan yang terjadi karena faktor manusia contohnya kecerobohan didalam menjalankan kapal, kurang mampunya awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan di dalam kapal dan bisa terjadi kesalahan sadar muatan kapal yang berlebihan, Faktor alam contohnya cuaca buruk merupakan permasalahan yang di anggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan kapal kemudian faktor teknis contohnya seperti kurangnya perawatan kapal sehingga terjadi kerusakan kapal, mesin kapal dan bagian bagian yang menyebabkan kecelakaan kapal.

Sesuai analisis/pengamatan yang saya lakukan di tempat saya praktek selama dua bulan, saya menemukan beberapa faktor masalah yang membahayakan keselamatan pelayaran yaitu minimnya komunikasi antara petugas syahbandar dan pandu sehingga seringkali terjadi tubrukan ataupun kandas di karenakan salah alur kapal di wilayah perairan pelabuhan CPO Kabil, beberapa data base kapal yang termasuk dalam kecelakaan selama lima tahun sebagai berikut :

**TABEL 1.1**  
**DATA KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT DI KSOP KHUSUS**  
**BATAM**  
**2015 - 2019**

NO	URAIAN	2015	2016	2017	2018	2019	JUMLAH
1.	Jumlah kecelakaan	4	3	2	2	3	14
2.	Korban jiwa	-	4	2	1	2	9

**Sumber : Database CPO Kabil Batam, Desember 2019**

Untuk melaksanakan semua kebijakan di bidang keselamatan, perusahaan harus memiliki System Manajemen Keselamatan (*Safety Manajemen System*) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini mengikuti petunjuk (*guidekines*) dan contoh-contoh dokumen yang disediakan *International Safety Manajemen Code (ISM code)*. Sebuah kapal dikatakan laik laut (*sea wortheness*), apabila terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan elektronika kapal yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli. Sebelum melakukan pelayaran, harus diketahui petunjuk-petunjuk tentang bagaimana melakukan pertolongan kecelakaan kapal, akibat tubrukan, kandas, tenggelam, kebakaran, senggolan dan *force major* atau kecelakaan alam. Prosedur perawatan kapal antara lain: (a) yang sudah waktunya kapal naik dok, (b) perawatan tahunan, (c) perawatan *emergency*, (d) perawatan perempatan tahun. Selain itu perlu

campur tangan dan asosiasi pelayaran untuk saling bahu membahu dan selalu meningkatkan keselamatan serta mencegah kecelakaan kapal seminimal mungkin.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk menyusun Skripsi dengan judul :

**“ ANALISIS PENGARUH FAKTOR PEMANDUAN, SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN, STASIUN RADIO PANTAI DAN TANGGUNG JAWAB KESYAHBANDARAN, TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN (Studi pada Pelabuhan Khusus CPO Kabil Batam)”.**

Alasan pemilihan judul adalah untuk mengetahui seberapa berpengaruh pemanduan, sarana bantu navigasi pelayaran, stasiun radio pantai dan tanggung jawab syahbandar terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan khusus CPO Kabil Batam.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang diatas maka untuk meningkatkan keselamatan pelayaran perlu dilakukan penerapan strategi yaitu dengan meningkatkan kualitas keselamatan pelayaran, maka permasalahannya dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah pemanduan berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran ?
2. Apakah sarana bantu navigasi pelayaran berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran?
3. Apakah stasiun radio pantai berpegaruh penting dalam kesealamatan pelayaran ?
4. Apakah peran dan tanggung jawab kesyahbandaran berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran?
5. Apakah pemanduan,sarana bantu navigasi pelayaran,stasiun radio pantai, peran tanggung jawab syahbandar berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran?

### **1.3 Tujuan dan Kegunaan penelitian**

#### **1. Tujuan penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu antara lain :

1. Untuk menganalisis pengaruh pemanduan terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan khusus CPO kabil Batam.
2. Untuk menganalisis pengaruh sarana bantu navigasi pelayaran terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan khusus CPO kabil Batam.
3. Untuk menganalisis pengaruh stasiun radio pantai terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan khusus CPO kabil Batam
4. Untuk menganalisis pengaruh peran tanggung jawab kesyahbandaran terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan khusus CPO kabil Batam.
5. Untuk menganalisis pengaruh pemanduan, sarana bantu navigasi pelayaran, stasiun radio pantai dan peran tanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan khusus CPO kabil Batam.

#### **2. Kegunaan penelitian**

Ada pun kegunaan penelitian yang ingin di capai melalui penyusunan proposal ini sebagai berikut:

1. Bagi Penulis
  - a. Sebagai cara untuk menerapkan teori yang diperoleh dibangku kuliah dan mengaplikasikan dengan kenyataan yang ada, serta menambah pengalaman, dan pengetahuan penulis akan masalah-masalah yang terjadi pada kegiatan transportasi khususnya transportasi laut.
  - b. Memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu Program studi Transportasi di Universitas Maritim Amni SEMARANG.

## 2. Bagi Instansi

Untuk pengambilan keputusan atau kebijakan dimasa datang tentang pentingnya pemanduan, stasiun radio pantai, sarana bantu navigasi dan tanggung jawab syahbandar terhadap keselamatan pelayaran.

## 3. Bagi Pembaca

Sebagai bahan referensi dan menambah wawasan bagi pembaca

## 4. Bagi Bangsa dan Negara

Diharapkan penelitian ini akan memberikan sumbangsih bagi anak bangsa untuk mewujudkan suatu pengembangan ilmu pengetahuan, penelitian, dan pegabdian pada masyarakat

### **1.4 Sistematika Penulisan**

Dalam sistematika penulisan ini akan di jelaskan isi skripsi sebagai berikut:

#### Bab 1 Pendahuluan

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

#### Bab 2 Tinjauan Pustaka

Merupakan bagian kedua dari skripsi yang menguraikan landasan tinjauan pustaka yang mendasari penelitian, kerangka pikir penelitian.

Bab 3 Metodologi Penelitian Merupakan bagian ketiga dari skripsi yang berisi tentang variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan sampel, jenis dan sumber data, serta metode analisi data.

#### Bab 4 Pembahasan dan Hasil

Merupakan bab yang menguraikan gambaran umum, obyek penelitian, responden penelitian dan analisis data

#### Bab 5 Kesimpulan dan Saran

Membahas tentang kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil penelitian, saran dapat ditujukan kepada instansi yang terkait dalam penelitian.