

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai Negara Kepulauan (*Archipelagic States*) telah ditetapkan oleh *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) III, tahun 1982 utamanya pada pasal 46. Dalam pasal tersebut, disebutkan bahwa, “Negara Kepulauan” berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Sedangkan pengertian kepulauan disebutkan sebagai “kepulauan” berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Sedangkan dalam pasal 1 ayat 1 UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia disebutkan bahwa, “Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.” Sementara itu, dimasukkannya poin-poin negara kepulauan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 yang berisi 9 pasal, yang berisi antara lain: ketentuan-ketentuan tentang negara-negara kepulauan, garis-garis pangkal lurus kepulauan, status hukum dari perairan kepulauan, penetapan perairan pedalaman, dalam perairan kepulauan, hak lintas damai melalui perairan kepulauan, hak lintas alur-alur laut kepulauan, hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam pelaksanaan hak lintas alur-alur laut kepulauan. Pengaturan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 dimulai dengan penggunaan istilah negara kepulauan (*archipelagic state*). Pada pasal 46 butir (a) disebutkan bahwa, “negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Maksud dari pasal tersebut secara yuridis adalah negara kepulauan akan berbeda artinya dengan definisi negara yang secara geografis wilayahnya berbentuk kepulauan.

Hal ini dikarenakan, dalam pasal 46 butir (b) disebutkan bahwa kepulauan adalah suatu gugusan pulau-pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografis, ekonomi dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Dengan kata lain, pasal 46 ini membedakan pengertian yuridis antara negara kepulauan (*archipelagic state*) dengan

kepulauan (*archipelago*) itu sendiri. Indonesia sebagai negara kepulauan tentu harus mempunyai pengangkutan laut yang mumpuni. Hal ini mengingat pengangkutan laut memiliki peran penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian dari satu pulau ke pulau lainnya. Pengangkutan laut terbagi menjadi dua bagian yakni keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran diantaranya melingkupi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Sedangkan perlindungan lingkungan maritim diantaranya mencakup mengenai pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka, tidak heran jika undang-undang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana. Pentingnya transportasi laut dalam menunjang aksesibilitas dan mobilitas serta perekonomian di Indonesia tentunya harus didukung oleh peraturan-peraturan atau regulasi yang mengatur tentang pelaksanaan, pemeliharaan, pelayanan, serta keselamatan pelayaran.

Keselamatan Pelayaran adalah *high regulated sector* dimana adanya pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak terkait dari pelayaran tersebut. Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitikberatkan pada pengaturan pihak ketiga menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh *human error*. Pada level operasional, syahbandar, pemilik kapal dan nakhoda bisa dibilang trisula keselamatan pelayaran. Ketiganya masing-masing memiliki peran dan tanggungjawab sebagaimana diatur didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelayaran tidak hanya menyangkut mengenai pengangkutan laut saja namun lebih luas lagi mencakup mengenai sarana dan prasarana yang ada serta jaminan atas keselamatan, keamanan, serta perlindungan selama berada di lingkungan maritim Indonesia. Hal inilah yang menyebabkan dalam pelayaran dibutuhkan berbagai alat penunjang, sistem pengawasan, serta perawatan yang rutin dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan di lingkungan maritim. Dalam kaitannya dengan hal diatas, berdasarkan UU No.17 tahun 2008 tentang

Pelayaran, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan dan pelayaran. Salah satu wilayah dari KSOP adalah Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang secara geografis terletak pada $07^{\circ}43'55.45''$ S dan $108^{\circ}59'32.91''$ E dan merupakan satu-satunya pelabuhan yang berada di Pantai Selatan Pulau Jawa yang mempunyai posisi sangat diperhitungkan karena dikelilingi *hinterland* yang cukup subur oleh komoditi ekspor dan terlindungi oleh Pulau Nusakambangan. KSOP Kelas II Cilacap melaksanakan tugas-tugas umum Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan seperti pengawasan, penegakan hukum bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi, serta berbagai tugas pokok lainnya dalam lingkungan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap beserta segala aktivitas pelayarannya.

Dalam kaitannya dengan berbagai jenis pelayanan dan tugas tersebut diatas, KSOP Kelas II Cilacap wajib menjamin prosedur penunjang keselamatan pelayaran berjalan sesuai dengan prosedur yang telah diatur dan ditetapkan. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat di akibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia (pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses. Pelayaran tidak hanya menyangkut mengenai pengangkutan laut saja namun lebih luas lagi mencakup mengenai sarana dan prasarana yang ada serta jaminan atas keselamatan, keamanan, serta perlindungan selama berada di lingkungan maritim Indonesia. Hal inilah yang menyebabkan dalam pelayaran dibutuhkan berbagai penunjang, pengawasan, serta perawatan yang rutin sehingga diperlukannya jaminan kelaiklautan dan keselamatan kapal sebagai jaminan terhadap keselamatan, keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim. Dalam angkutan laut membutuhkan banyak fasilitas yang diadakan, berupa pandu laut, alat bongkat muat, kapal-kapal tunda, dan kapal penolong. Upaya peningkatan keselamatan pelayaran dapat dilakukan melalui berbagai aspek seperti kualitas sumber daya manusia yang mumpuni, peralatan alat navigasi, regulasi standar keselamatan, serta bagaimana proses pengambilan keputusan dalam suatu masalah yang dihadapi dapat diambil dengan cepat dan tepat.

Berdasarkan uraian diatas, maka dalam penulisan proposal skripsi ini penulis tertarik untuk mengambil judul “ANALISIS PEMANFAATAN *ECDIS*, PENERAPAN *ISM CODE*, DAN IMPLEMENTASI LOGIKA *FUZZY* TERHADAP PENINGKATAN KESELAMATAN PELAYARAN (STUDI KASUS PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP)”. Yang kemudian akan penulis bahas dalam bab – bab selanjutnya.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah variabel Pemanfaatan *ECDIS* berpengaruh terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?
2. Apakah variabel Penerapan *ISM Code* berpengaruh terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?
3. Apakah variabel Implementasi Logika *Fuzzy* berpengaruh terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?
4. Apakah variabel Pemanfaatan *ECDIS*, Penerapan *ISM Code* dan Implementasi Logika *Fuzzy* secara simultan berpengaruh terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?

Dalam penulisan proposal skripsi ini penulis membatasi pembahasan masalah mengenai peranan Analisis Pemanfaatan *Ecdis*, Penerapan *ISM Code*, Dan Implementasi Logika *Fuzzy* yang memepengaruhi Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

1.3. Tujuan dan Kegunaan

A. Tujuan

Tujuan penelitian ini yaitu:

1. Menganalisis faktor Pemanfaatan *ECDIS* terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
2. Menganalisis faktor Penerapan *ISM Code* terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
3. Menganalisis faktor Implementasi Logika *Fuzzy* terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

4. Menganalisis faktor Pemanfaatan *ECDIS*, Penerapan *ISM Code* dan Implementasi Logika *Fuzzy* secara simultan terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

B. Kegunaan Penulisan

1. Bagi penulis
Memberikan tambahan referensi tentang Peningkatan Keselamatan Pelayaran, mempermudah mendapatkan informasi serta diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi penulis.
2. Bagi UNIVERSITAS MARITIM AMNI Semarang
Memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) Program Studi Transportasi di UNIVERSITAS MARITIM AMNI Semarang.
3. Bagi Perusahaan/Instansi Terkait
Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman dan tambahan informasi kepada perusahaan/instansi terkait mengenai beberapa faktor–faktor yang mempengaruhi peningkatan keselamatan pelayaran. Sehingga dapat menjadi pertimbangan perusahaan/instansi terkait dalam menentukan strategi dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran di waktu mendatang.
4. Bagi pembaca
Sebagai referensi penelitian lebih lanjut dan diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi mahasiswa/i UNIVERSITAS MARITIM AMNI serta pengembangan ilmu khususnya dalam lingkup transportasi dan keselamatan pelayaran.

1.4. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan penjelasan tentang isi dari masing- masing bab yang disajikan secara singkat dan jelas dari keseluruhan bagian proposal skripsi ini. Skripsi ini akan disajikan dalam tiga bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB 1 : PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini terdiri dari landasan teori-teori keselamatan pelayaran yang berhubungan dengan bahasan permasalahan yang digunakan meliputi pemanfaatan *ECDIS*, penerapan *ISM Code* dan implementasi logika *Fuzzy* sebagai pendukung pemecahan masalah, hipotesis, serta kerangka pemikiran.

BAB 3 : METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai jenis atau variabel penelitian dan definisi operasional, populasi, sampel, jenis dan sumber data, serta metode pengumpulan data, analisa data dan tahapan pelaksanaan kegiatan penelitian.

BAB 4 : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang deskripsi obyek penelitian, analisa data pembahasan masalah.

BAB 5 : PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan hasil penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN