

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Wilayah Provinsi Kepulauan Riau berbatasan dengan Vietnam dan Kamboja di sebah utara, Malaysia dan Provinsi Kalimantan barat di timur, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Jambi di selatan, negara Singapura di Provinsi Riau di sebelah barat. Provinsi Kepulauan riau terbentuk berdasarkan undang-undang nomor 25 tahun 2002 merupakan provinsi ke-32. Dari gugusan pulau-pulau besar dan kecil yang letak satu dengan yang lainnya dihubungkan dengan perairan yang terdiri dari 96 persen perairan dan hanya 4 persen daratan dengan 2.408 pulau. Selain itu Provinsi Kepulauan Riau memiliki pulau-pulau kecil yang tersebar di seluruh kabupaten/kota yang ada, termasuk diantaranya pulau-pulau kecil yang terletak di wilayah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Keberadaan pulau-pulau terluar perlu mendapat perhatian khusus mengingat pulau terluar rentan dan rawan terhadap masalah keamanan, kesejahteraan masyarakat dan kelestarian lingkungan hidup.

Bintan adalah pulau terbesar di Kepulauan Riau, yang terdiri dari hampir 3.000 pulau besar dan kecil, terbentang di seberang Singapura dan Johor Baru, Malaysia. Pulau ini melebar dari Malaka ke Laut Cina Selatan. Tanjungpinang merupakan ibu kota provinsi ini, terletak di pantai barat selatan Bintan. Wilayah perairan kijing memiliki kedalaman perairan dari garis pantai berkisar antara 0 sampai ± 9 meter. Di Kijing terdapat pelabuhan Kijing yang bertugas untuk menjalankan kegiatan jalur angkutan laut, aktivitas maritim, dan yang perdagangan lintas laut

Sebagai Negara kepulauan, maka transportasi merupakan aspek penting dari infrastruktur Indonesia. Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara dan meningkatkan ketahanan nasional, serta mempererat hubungan antar bangsa. Masyarakat sering terbantu dengan adanya transportasi, karena dengan

adanya transportasi, masyarakat dapat lebih mudah menjangkau ke berbagai tempat demi kepentingan masyarakat itu sendiri. Oleh karena itu, Perusahaan yang bergerak dibidang transportasi diharapkan bisa terus berjalan serta ikut berkontribusi meningkatkan kualitas transportasi di Indonesia. Agar perusahaan tetap bisa berjalan dengan baik, tentunya diperlukan manajemen dan kinerja perusahaan yang baik agar perusahaan dapat mencapai tujuannya.

Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari pelabuhan ke pelabuhan lain. Ketidaksielarasan 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 diatur dalam UU Pelayaran. Undang-Undang ini disusun dalam upaya menyesuaikan diri dengan perkembangan yang terjadi dalam lingkungan strategis 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 UUD 1945, antara lain untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan mengukuhkan kedaulatan negara.

Hal-hal lain yang mempengaruhi keselamatan pelayaran adalah kelaiklautan kapal. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kelaiklautan kapal merupakan hal yang sangat penting dalam rangka pemenuhan pelayanan yang handal dan aman selama suatu kapal melakukan pelayaran baik itu nasional maupun internasional, kelaiklautan kapal diatur di dalam undang – undang 21 tahun 1992 tentang pelayaran yaitu : pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal, Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian. Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikat keselamatan kapal oleh Pemerintah. Setiap kapal yang telah

memperoleh sertifikat, wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal, kapal yang beroperasi di daerah pelayaran sebagaimana wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya kemudian kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh syahbandar dan kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Izin Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Penyebab kecelakaan yang setiap tahunnya semakin meningkat dari tahun 2015-2019 semakin memperhatikan baik dari segi jumlah kecelakaan maupun jumlah korban hal tersebut di pengaruhi lolosnya pengawasan dan pengecekan terhadap kelaiklautan kapal oleh syahbandar. Di dalam Undang -Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal (Kuncowati dan Mudiyanto, 2017)

TABEL 1.1
DATA KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT DI INDONESIA 2015-2019

No	Uraian	2015	2016	2017	2018	2019	Jumlah
1.	Jumlah Kecelakaan	11	15	34	12	25	97
2.	Korban Jiwa	87	69	44	255	32	487

Sumber : Database KNKT, 25 November 2019

Salah satu instansi yang mempunyai peran penting dalam keselamatan pelayaran adalah KSOP. KSOP adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Tugas dan fungsi syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi

keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritime di pelabuhan. Terdapat 96 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial (Viana I R Barus,dkk, 2017). Oleh sebab itu banyaknya kebijakan-kebijakan yang bisa mempengaruhi penyebab dari keselamatan pelayaran itu sendiri. Kebijakan kantor syahbandar berasal dari sistem manajemen seperti halnya, *ISM-Code, International safety management (ISM-Code)* diartikan sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran yang diciptakan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yang masih bisa di amandemen, Tujuan *Ism code* adalah untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda. Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaan mengetahui dan memahaminya. Tetapi persepsi *Crew* dan Manajemen Dalam Penerapan *Ism code* Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut bisa berbeda kalau tidak ada pelatihan dan penerapan yang baik dari manajemen perusahaan. Untuk itu secara periodik perusahaan perlu melakukan pelatihan terhadap penanggulangan dan pencegahan gangguan keselamatan terhadap aktivitas pelayaran dari Perusahaan Pelayaran yang bersangkutan. Untuk menanggulangi dan mencegah keselamatan, Perusahaan Pelayaran harus memiliki fasilitas dan peralatan sesuai dengan ketentuan *Ism code*. (Nurhasnah, et al, 2014).

Berdasarkan uraian di atas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul **“ANALISIS FAKTOR KELAIKLAUTAN KAPAL TANGGUNG JAWAB KSOP DAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN (STUDI PADA KSOP KIJANG).**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah faktor Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang?
2. Apakah faktor Tanggung Jawab KSOP berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang?
3. Apakah faktor *ISM CODE* berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang?
4. Apakah secara simultan faktor Kelaiklautan Kapal Tanggung jawab KSOP dan *ISM CODE* berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang?

1.3 Tujuan dan Kegunaan

1.3.1 Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai melalui penyusunan skripsi ini antara lain :

1. Untuk menganalisis pengaruh kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang.
2. Untuk menganalisis pengaruh tanggung jawab KSOP terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang.
3. Untuk menganalisis pengaruh *ISM-Code* terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang.
4. Apakah secara simultan faktor Kelaiklautan Kapal Tanggung jawab KSOP dan *ISM CODE* berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang.

1.3.2 Kegunaan penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi pihak yang terkait, yaitu sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan peneliti guna mengaplikasikan teori-teori yang diperoleh dibangku kuliah dengan kenyataan dilapangandan menambah pengalaman, pengetahuan penulis akan masalah-masalah yang terjadi dalam ruang lingkup dunia kerja serta salah satu persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Program Studi Transportasi Universitas Maritim AMNI Semarang

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

Penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi dan pengetahuan bagi mahasiswa-mahasiswi Universitas Maritim AMNI Semarang mengenai pentingnya Keselamatan Pelayaran.

3. Bagi Kantor Syahbandar Otoritas Kepelabuhan

Melalui penelitian ini diharapkan hasilnya dapat memberikan sumbangan bagi kantor untuk membuat kebijaksanaan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran lebih diperhatikan lagi.

4. Bagi Pembaca

Hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan informasi atau pengetahuan bagi yang berminat mempelajari mengenai masalah keselamatan pelayaran.

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran yang cukup jelas tentang proposal ini maka disusunlah suatu sistematika penulisan yang berisi mengenai informasi materi serta hal – hal yang berhubungan dengan proposal ini. Adapun sistematika penulisan proposal tersebut adalah sebagai berikut:

Bab I PENDAHULUAN

Berisikan latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Dan Kegunaan Penelitian, Sistematika Penulis.

Bab II TINJAUAN PUSTAKA

Landasan teori berisikan tentang pengertian Kelaiklautan Kapal, Tanggung Jawab KSOP, *ISM CODE*, dan faktor -faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran serta berisi penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran.

Bab III METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian berisi variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis, tahapan kegiatan penelitian.

Bab IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi obyek penelitian, Analisis data dan pembahasan, implikasi manajerial.

Bab V PENUTUP

Kesimpulan dan saran.

