

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan total wilayah 735.355 mil persegi. Indonesia dan menempati peringkat keempat dari 10 negara berpenduduk terbesar di dunia (sekitar 220 juta jiwa). Tanpa sarana transportasi laut yang memadai maka akan sulit untuk menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini. Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (derived demand) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal. Sarana transportasi yang ada di laut memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain. Distribusi barang, manusia, dll. akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia.

Pulau-pulau di Indonesia hanya bisa tersambung melalui laut-laut di antara pulau-pulainya. Laut bukan pemisah, tetapi pemersatu berbagai pulau, daerah dan kawasan Indonesia. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan Indonesia dapat terwujud. Pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau, adalah urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan Negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya atau Majapahit menjadi bukti nyata bahwa kejayaan suatu Negara di nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan Laut. Karenanya, pembangunan industry pelayaran nasional sebagai sektor strategis, perlu diprioritaskan agar dapat meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global. Karena nyaris seluruh komoditi untuk perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi laut dan menyeimbangkan pembangunan kawasan (antara kawasan timur indonesia dan barat) demi kesatuan indonesia. Karena daerah terpencil dan kurang berkembang (yang mayoritas berada dikawasan indonesia timur yang kaya sumber daya alam) membutuhkan akses ke pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi Laut. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya. Secara garis besar pelayaran dibagi menjadi dua yaitu pelayaran niaga (yang terkait dengan kegiatan komersial) dan pelayaran Non Niaga (yang terkait dengan kegiatan non komersil seperti pemerintahan dan bela Negara).

Pelabuhan Tanjungpinang merupakan pelabuhan kelas II berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Pelabuhan yang dikelola secara komersial oleh PT. Pelindo 1 (Persero) Cabang Tanjungpinang. Adapun fungsi pengaturan, pengendalian serta pengaawasan dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang. Pelabuhan Tanjungpinang terletak pada posisi 00°-55’-55’’ Lintang Utara dan 104°-26’-50’’ Bujur Timur yang berlokasi di Kota Tanjungpinang Provinsi Kepulauan Riau. Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjungpinang berfungsi melayani arus turun naik penumpang baik domestik maupun internasional, Mengingat Provinsi Kepulauan Riau memiliki wilayah laut yang mencapai 96%.

Dengan melihat kejadian atau kasus kecelakaan kapal yang semakin meningkat dari tahun 2013-2017 semakin memprihatinkan. 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 dianggap 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.

TABEL 1.1
DATA KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT DI INDONESIA
2013-2017

No	Uraian	2013	2014	2015	2016	2017	Jumlah
1.	Jumlah Kecelakaan	6	7	11	15	34	73
2.	Korban Jiwa	74	25	87	69	44	299

Sumber : Database KNKT, 25 Desember 2017

Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang

syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. (Bayuputra, 2015).

Setiap surat persetujuan berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 tahun 2008 dan ketentuan-ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang yang di peroleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran. (Rasid,2017).

Sebutlah yang pertama, Nahkoda. Peran orang yang punya jabatan tertinggi di antara anak buah kapal (ABK) ini sangat vital mulai dari dokumentasi perizinan kapal, memastikan kelaikan kapal sebelum layar, sampai terjadinya kecelakaan. Nahkoda diberikan tanggung jawab oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait keselamatan dan keamanan kapal. Sehingga apabila nahkoda melanggar ketentuan UU Nomor 17 Tahun 2008 dapat terancam dengan pidana penjara dan pidana denda. Nahkoda wajib membuat buku catatan kapal (log book) yakni catatan yang berisi kondisi kapal terkait operasional kapal seperti kondisi kapal, kondisi teknis dari kapal yang mesti diperbaiki kalau ada yang rusak. Apabila ternyata kondisi kapal diketahui tidak layak, nahkoda berhak menolak melayarkan kapal, begitu pula sebaliknya. (Alexandro dan Rahmawati,2018).

Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul ‘ANALISIS FAKTOR TANGGUNG JAWAB KSOP, SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DAN KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN DI KSOP KELAS II TANJUNGPINANG.

1.2 Rumusan Masalah

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

1. Apakah faktor Tanggung Jawab KSOP berpengaruh bagi keselamatan pelayaran pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang?
2. Apakah faktor Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh bagi keselamatan pelayaran pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang?
3. Apakah faktor Kelaiklautan Kapal berpengaruh bagi keselamatan pelayaran pada pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang?
4. Apakah secara simultan faktor Tanggung Jawab KSOP, Surat Persetujuan Berlayar dan Kelaiklautan Kapal, berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang?

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 dampak faktor tanggung jawab KSOP terhadap keselamatan pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang.
2. Untuk menganalisis dampak faktor Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Keselamatan Pelayaran pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang.
3. Untuk menganalisis dampak faktor kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang.
4. Apakah secara simultan faktor Tanggung jawab KSOP, Surat Persetujuan Berlayar dan Kelaiklautan Kapal berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran pada Transportasi Laut Pelabuhan Tanjungpinang.

1.3.2 Kegunaan penelitian

1. Bagi Penulis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan peneliti dimana mengaplikasikan teori-teori yang diperoleh di bangku kuliah dengan kenyataan di lapangan dan 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) Jurusan Transportasi Universitas Maritim "AMNI" Semarang

2. Bagi Universitas Maritim "AMNI" Semarang

Penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi dan pengetahuan bagi taruna-taruni Universitas Maritim "AMNI" Semarang mengenai pentingnya Keselamatan Pelayaran.

3. Bagi Kantor Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhanan

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 herminat mempelajari mengenai masalah keselamatan pelayaran.

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pembahasan, penulis ini disusun sistematis kedalam lima bab, yaitu :

Bab I PENDAHULUAN

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

Bab II TINJAUAN PUSTAKA

Landasan teori berisikan tentang pengertian Tanggung Jawab KSOP, Surat Persetujuan Berlayar, Kelaiklautan kapal 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.