BABI

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Negara kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-undang. Pelayaran merupakan bagian dari sarana Transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang tersebut menjadi suatu vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Menyadari pentingnya tanggung jawab Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhanan mengenai Keselamatan dalam Pelayaran, maka lahirlah Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal merupakan tanggung jawab dari Syahbandar dan nahkoda kapal. Berbagai macam peraturan telah mendahului peraturan perundang-undangan ini, dilihat dari konteks sejarah tentang perkembangan tugas dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan dalam pelabuhan telah mengalami perbaikan dan peningkatan yang akan mengangkat lebih jelas mengenai peran yang sangat penting bagi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian.

Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya ditunjukkan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Pelayaran yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal, sehingga mampu meningkatkan layanan yang lebih luas, baik didalam negeri maupun diluar negeri. IMO menemukan bahwa sesuai statistik, sebanyak 80% dari semua kecelakaan kapal dilaut disebabkan oleh kesalahan manusia dan system manajemen kantor pemilik kapal yang buruk. Dunia pelayaran selalu menghadapi resiko kehilangan nyawa, harta, dan pencemaran lingkungan. Diharapkan pada kondisi apapun kapal tetap dapat beroperasi. Salah satu kondisi yang paling berbahaya untuk kapal adalah pada saat cuaca buruk. Beberapa cara telah diteliti untuk menghadapi hal tersebut antara lain dengan analisa stabilitas statis (IMO,2008) dan dengan analisa kemungkinan *Capsizing* kapal pada cuaca buruk. Kecelakaan angkutan sungai yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti. Namun, akar penyebab kecelakaan laut yang secara prinsip merupakan akibat dari regulasi yang oleh pemerintah, khususnya Kementrian Perhubungan. Akibat bahaya muat selalu mengintai pengguna jasa angkutan laut setiap saat.

Untuk melaksanakan semua kebijakan dibidang keselamatan, perusahaan harus memiliki system Manajemen Keselamatan (Safety Manajement System) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut. Perusahaan membangun system ini mengikuti petunjuk (guidekines) dan contoh-contoh dokumen yang disediakan Internal Safety Manajemen Code (ISM code). Sebuah kapal dikatakan laiklaut (sea wortheness), apabila terpenuhinya Persyaratan material, kontruksi, 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, kebakara, seenggolan 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.

Tabel 1.1

DATA KECELAKAAN KAPAL LAUT DI INDONESIA
Tahun 2015-2017

| No | Uraian | 2015 | 2016 | 2017 | Jumlah |
|----|-------------------|------|------|------|--------|
| 1 | Jumlah Kecelakaan | 11 | 15 | 34 | 60 |
| 2 | Korban Jiwa | 87 | 69 | 44 | 200 |

Sumber: Database KNKT, 18 Januari 2018

Secara umum, kecelakaan moda transportasi laut terjadi di akibatkan tiga faktor penting yaitu kesalahan manusia (human error), faktor teknis, dan faktor cuaca (alam). Jenis kecelakaan yang terjadi pada tahun 2015 hingga 2017 didominasi oleh kapal terbakar atau meledak yakni sebanyak 22 kali. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran Haryo Satmiko menyampaikan total kecelakaan pelayaran yang di investigasi oleh KNKT di Tahun 2017 sebanyak 34 kecelakaan, ini lebih besar dibandingkan dengan tahun 2016 yang hanya sebanyak 15 kecelakaan. Menurut Haryo dari jumlah total kecelakaan kapal yang di investigasi oleh KNKT ada 6 kapal yang tenggelam, 14 kapal terbakar atau meledak, 6 kapal tubrukan, 6 kapal kandas, dan 2 lainnya yang belum diketahui oleh KNKT. Menurut data yang disampaikan Haryo dalam pemaparannya menunjukkan disekitar perairan Sumatera ada 1 kapal tenggelam di selat Malaka, 1 tubrukan di selat Singapura, 1 kapal kandas di selat Karimata, 1 lainnya di sungai Musi. Kecelakaan di pulau jawa ada 5 kecelakaan, di selat Sunda yang terdiri dari 2 kapal terbakar, 2 kapal senggolan, dan 1 kapal kandas. Sementara di laut Jawa terjadi 10 kecelakaan pelayaran yang terdiri dari 6 kapal terbakar, 2 kapal tenggelam, 1 kapal kandas, dan 1 kapal tubrukan. Selat Lombok ada 1 kapal yang kandas, dan di laut Flores ada 1 kapal yang tenggelam. Di Kalimantan ada 1 kapal tubrukan disungai Kapuas, 1 kapal tubrukan di sungai Mentaya, 1 kapal

tenggelam di sungai Barito. Selat Makassar ada 4 kapal terbakar, 1 tenggelam. Sementara di laut Maluku ada 1 kapal terbakar, di laut Seram ada 1 kapal kandas, dan di laut Banda ada 1 kapal terbakar dan 1 kapal kandas.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk menyusun skripsi dengan mengambil judul "Analisis Tanggung Jawab Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Terhadap Keselamatan Pelayaran"

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka dalam penelitian ini akan dibahas banyaknya faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran dalam terjadinya kecelakaan kapal.

Perumusan masalah yang akan diteliti sebagai berikut:

- 1. Apakah faktor Pemanduan berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran?
- 2. Apakah faktor Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran ?
- 3. Apakah faktor Pengawasan KSOP berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- Untuk mengetahui dan menganalisis Pemanduan terhadap Keselamatan Pelayaran.
- 2. Untuk mengetahui dan menganalisis Surat Persetujuan Berlayar terhadap Keselamatan Pelayaran.
- 3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Pengawasan KSOP terhadap Keselamatan Pelayaran.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi penulis

Penelitian ini dapat digunakan sebagai wacana bagi pengembangan teoriteori atau ilmu pengetahuan yang diperoleh dibangku kuliah dengan kenyataan yang ada serta dapat menambah pengalaman dan pengetahuan penulis akan masalah-masalah yang terjadi pada sebuah perusahaan atau instansi khususnya pada bidang transportasi.

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

Memberikan sumbangan terhadap ilmu pengetahuan untuk dijadikan bahan pembelajaran. Serta sebagai bahan referensi dan data tambahan bagi penelitian-penelitian lainnya yang tertarik pada bidang kajian ini sebelum memasuki masa kerja setelah lulus dari Universitas Amni Semarang.

3. Bagi Perusahaan

Penilitian ini diharapkan bisa menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi perusahaan untuk meningkatkan tanggung jawab terhadap keselamatan dalam pelayaran.

4. Bagi Pembaca

Penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan terhadap hasil penelitian lain yang telah dilakukan, serta dapat dijadikan sebagai tambahan bahan pertimbangan untuk penelitian yang akan datang.

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran tentang penelitian yang akan dilakukan maka dibuatlah sistematika penulisan yang akan memberikan informasi tentang isi dari masing-masing bab, adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BABI: PENDAHULUAN

Dalam bab ini terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini menjelaskan tentang Pemanduan, Surat Persetujuan Berlayar, Pengawasan KSOP, Keselamatan Pelayaran, penelitian terdahulu, hipotesis, serta kerangka pemikiran.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang variable penelitian dan definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis data dan sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis data.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Membahas tentang deskripsi obyek penelitian, Analisis data dan pembahasan serta implikasi manejerial.

BAB V: PENUTUP

Membahas tentang kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil analisis data, saran, dapat diberikan pada pihak yang terkait atau untuk dikoreksi terhadap studi selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN