

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483 km<sup>2</sup> atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah yang luas tersebut menyebabkan transportasi laut menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Transportasi laut memiliki peran strategis bagi Indonesia yang telah diakui dunia sebagai negara kepulauan. Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan di perairan terdiri atas : a. angkutan laut, b. angkutan sungai dan danau; dan c. angkutan penyeberangan. Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang di keluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar. Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar, maka setiap kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta kewajiban lainnya. Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh Syahbandar kepada pemilik atau operator kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan persyaratan lainnya. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sendiri yang merupakan Instansi selaku penanggung jawab dan pimpinan umum di pelabuhan yang menyelenggarakan pemberian pelayanan keselamatan pelayaran di daerah lingkup pelabuhan mempunyai andil yang besar, sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan dalam Pasal 1 KM. 62 Tahun 2002 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut mempunyai tugas melaksanakan pemberian pelayanan lalu lintas dan angkutan laut keamanan dan keselamatan pelayaran di perairan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut.

Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang merupakan salah satu unit/bagian dibawah Direktorat Jenderal

Perhubungan Laut untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam hal rancang bangun stabilitas dan garis muat kapal agar Syahbandar 2 dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang di maksud di atas, diatur dalam Pasal 208 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu: “1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan; 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran; 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan; 4) Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air; 5) Mengawasi kegiatan penundaan kapal; 6) Mengawasi pemanduan; 7) Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun; 8) Mengawasi pengisian bahan bakar; 9) Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang; 10) Mengawasi pengerukan dan reklamasi; 11) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan; 12) Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan; 13) Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan 14) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Terdapat 90 lokasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak. Salah satu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Buton. Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 71 Tahun 2021, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Buton sampai saat ini berstatus sebagai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II.

Menurut Pasal 1 (33) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan,

garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal.

Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan seperti surat tanda kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat radio dan 6 ijazah yang di miliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut. Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran. Kelaiklautan jika tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran akan meningkatkan resiko kecelakaan kapal. Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal. Sertifikat Kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh Syahbandar adalah berdasarkan hasil uji dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai Surat Persetujuan Berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan.

Dalam upaya peningkatan keselamatan angkutan laut ini, pemeriksaan (*conditional survey*) harus dilaksanakan pada setiap kapal pada umumnya, namun khususnya untuk kapal berusia 20 tahun ke atas harus diberi perhatian yang lebih besar lagi, karena ternyata mayoritas kapal yang mengalami musibah kecelakaan adalah kapal-kapal yang berusia berkisar seperti tersebut di atas. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Puslitbang Perhubungan Laut menunjukkan bahwa 27,4 % kapal yang mengalami kecelakaan adalah kapal yang dibangun antara tahun 1975-1980, kemudian diikuti oleh kapal dengan tahun pembangunan 1971-1975 sebesar 18,9% dan yang dibangun pada tahun 1981-1985 sebesar 13,4 % (Jinca: 2002).

Sesuai regulasi, setiap kapal barang atau penumpang harus menjalani perbaikan dan perawatan sekali dalam setahun. Perawatan ringan reguler kapal biasanya dibutuhkan waktu selama 1- 2 minggu, sedangkan perawatan berat dibutuhkan waktu 2-3 minggu, bahkan bisa membutuhkan waktu satu bulan. Untuk itu setiap pengusaha angkutan pelayaran seharusnya mendukung upaya peningkatan keselamatan pelayaran oleh karena setiap kapal harus menjalani perbaikan dan perawatan. Kebijakan pemerintah dalam menghapus toleransi terhadap pemeriksaan kapal hendaknya dipahami sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran itu sendiri (Hidayat: 2009).

Pemeriksaan biasanya melibatkan marine inspektor, surveyor BKI dan didampingi oleh *owner surveyor* agar hasilnya dapat lebih transparan. Untuk keperluan pemeriksaan ini tetap diupayakan tercipta keseimbangan *supply* dan *demand* sehingga tidak mengganggu aktivitas transportasi laut. Pemeriksaan tersebut mencakup konstruksi, sistem permesinan, perpipaan, perlengkapan kapal, alat-alat telekomunikasi, peralatan keselamatan, dan perlengkapan navigasi (Kramadibrata: 2002). Biasanya digunakan sebagai dasar dalam pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Jika ditemukan adanya defisiensi atau kekurangan persyaratan, kapal tidak boleh beroperasi hingga semua ketentuan terpenuhi. Kapal-kapal yang dilarang berlayar ini dapat dipertimbangkan untuk berlayar lagi jika telah melaksanakan pemeriksaan lanjutan di atas dock dan memenuhi

persyaratan kelaiklautan. Pemeriksaan pada satu unit kapal diperkirakan memakan waktu dua hari.

Berdasarkan uraian diatas, penulis ingin mengangkat suatu masalah khususnya tentang pelayanan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Buton dalam mengawasi keselamatan pelayaran sehingga dapat mengatasi kendala-kendala dengan tepat, aman, efektif, dan efisien, maka dari itu penulis tertarik untuk membahas dan mengambil judul **“PERANAN KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II TANJUNG BUTON DALAM MPENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL, KESELAMATAN, KEAMANAN DAN KETERTIBAN DI PELABUHAN”**.

## **1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1.2.1 Tujuan**

Penulisan Tugas Akhir ini mempunyai beberapa tujuan yang dapat di jadikan sebagai bahan pertimbangan Penulis dalam membuat Tugas Akhir. Disamping bertujuan sebagai tugas Akademi, Tugas Akhir ini juga nantinya dapat di ambil manfaatnya bagi khalayak umum khususnya tentang pelayanan yang diberikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Buton sehingga penulisan ini bertujuan:

- a. Untuk mengetahui bagaimana peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tanjung Buton dalam mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- b. Untuk mengetahui hambatan apa saja yang biasa dihadapi dan bagaimana penanganannya.

### **1.2.2 Kegunaan**

Dengan adanya penyusunan Tugas Akhir ini yang telah di tentukan dan merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan Program Diploma III (D-III) maka kegunaan dari penulisan Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagi Instansi / Perusahaan, penulisan ini diharapkan dapat memberikan masukan sebagai bahan evaluasi atas kegiatan yang telah dilakukan selama ini oleh kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tanjung Buton.
- b. Agar Penulis lebih mengetahui secara mendalam tentang peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tanjung Buton dalam Pengawasan Keselamatan Pelayaran.
- c. Hasil Tugas Akhir ini dapat penulis sumbangkan sebagai dokumentasi di perpustakaan untuk dibaca oleh seluruh civitas Politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman.

### **1.3 Perumusan Masalah**

Peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Buton ternyata mempunyai ruang lingkup yang sangat luas, maka rumusan masalah yang Penulis ingin teliti adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Peranan Syahbandar dalam Pengawasan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan?
2. Apa Saja hambatan yang Mempengaruhi Peranan Syahbandar dalam Pengawasan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan?

#### **1.4 Pembatasan Masalah**

Bertolak dari rumusan masalah di atas maka pada penelitian ini Penulis membatasi diri pada masalah yang berkaitan dengan fungsi dan tugas Kesyahbandaran diantaranya:

1. Peran kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Buton dalam pengawasan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
2. Hambatan yang dihadapi oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Buton.

#### **1.5 Sistematika Penulisan**

Guna memahami lebih jelas Tugas Akhir ini, dilakukan dengan cara mengelompokkan materi menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

**HALAMAN SAMPUL**

**LEMBAR PERSETUJUAN**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**PERSYARATAN KEASLIAN TUGAS AKHIR**

**LEMBAR ASISTENSI**

**Abstrak (*Indonesia*)**

**Abstrak (*Inggris*)**

**KATA PENGANTAR**

**DAFTAR ISI**

**DAFTAR TABEL**

**DAFTAR GAMBAR**

**BAB I PENDAHULUAN**

1.1 Latar Belakang

1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

- 1.3 Perumusan Masalah
- 1.4 Pembatasan Masalah
- 1.5 Sistematika Penulisan

## **BAB II LANDASAN TEORI**

- 2.1 Tinjauan Teoritis
- 2.2 Studi Penelitian Terdahulu
- 2.3 Persyaratan Sistem Konseptual

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

- 3.1 Waktu dan Tempat Penelitian
- 3.2 Teknik Pengumpulan Data
- 3.3 Jadwal Penelitian

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

- 4.1 Deskripsi Data
- 4.2 Analisis Data
- 4.3K Alternatif Pemecahan Masalah
- 4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

## **BAB V ESIMPULAN DAN SARAN**

- 5.1 Kesimpulan
- 5.2 Saran

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **BIODATA PENULIS**

## **LAMPIRAN**