

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di Indonesia, istilah kapal Roro mungkin sudah terdengar tak asing lagi. Kapal Roro seringkali disebutkan pembawa acara dalam siaran televisi yang memberitakan aktivitas kepadatan penumpang di pelabuhan penyeberangan, terutama saat musim mudik. Kapal Roro termasuk dalam jenis moda yang digunakan pada angkutan sungai, danau dan penyeberangan selat. Namun, karena tidak banyak sungai dan danau besar di Indonesia untuk lalu lintas kendaraan, kapal Roro lebih banyak digunakan untuk penyeberangan selat dan pelayaran di perairan pesisir (*Coastal Shipping*).

Lantaran lebih sering melayani penyeberangan, Operasional kapal Roro di Indonesia tidak berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, namun di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan. Kemenhub mengatur trayek-trayek kapal Roro yang di Indonesia. Operator terbesar kapal Roro sejauh ini adalah PT. ASDP (Persero), sebuah BUMN yang bergerak di bidang penyeberangan antar-pulau.

Dikutip dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, kapal Penumpang Roro adalah kapal yang memiliki satu atau lebih geladak baik terbuka maupun tertutup yang dipergunakan untuk mengangkut segala jenis kendaraan sebagai muatan yang dimuat melalui sistem pintu rampa di bagian depan maupun belakang kapal.

Dari aspek Operasional metode bongkar muat inilah yang menjadi ciri khas Kapal (*Roll-on/Roll-off*) atau disingkat Roro merupakan salah satu jenis kapal yang sangat populer di banyak negara, termasuk di Indonesia. Kapal Roro disebut juga (*Zero Subdivison*) karena memiliki ruang muat terbuka untuk kendaraan tanpa sekat yang kedap air, volumenya yang sangat besar karena

sepanjang badan kapal dengan pintu pada salah satu atau kedua ujungnya, kemampuan untuk berintegrasi dengan sistem transportasi lain dan waktu bongkar muat yang cepat, membuat Roro menjadi pilihan utama untuk pelayaran jarak pendek, kapal Roro mampu memuat penumpang dan kendaraan yang sering disebut (*Rolling Cargo*), dimana kendaraan masuk dan keluar dengan bergerakaknya sendiri.

Sejarah kapal Roro di Indonesia tak lepas dari dibangunnya pelabuhan Merak pada awal tahun 1912 oleh perusahaan kereta api *Staatspoorwegen* atas penugasan dari Pemerintah Hindia-Belanda. Pelabuhan Merak dibangun untuk menunjang ekspor Hindia-Belanda dari Indonesia ke luar negeri. Rel kereta dari Tanah abang (Jakarta), melintasi Tangerang, Rangkas bitung, Serang hingga Merak menjadi sarana pengangkutan orang dan hasil bumi Indonesia, dari Stasiun Merak yang menyatu dengan Pelabuhan Merak, kereta memasuki kapal Roro yang berlayar menyeberangi selat sunda hingga Pelabuhan Panjang menuju Stasiun Teluk Betung.

Pada Tahun 2014 Indonesia memiliki 225 rute penyeberangan, terdiri atas 44 rute komersil dan 181 rute perintis, dilayani 306 unit kapal Roro, dimana 118 unit dikelola ASDP *Ferry* Indonesia, 170 unit oleh swasta, dan 18 unit oleh BUMD. Jumlah pelabuhan penyeberangan ada 156 unit, terdiri dari 117 dikelola Pemda, 35 unit dikelola ASDP dan 4 unit dikelola UPT-Kemenuh. PT. ASDP Indonesia *Ferry* sebagai operator terbesar memiliki 146 unit kapal Roro (Tahun 2017) Jumlah total kapal Roro di Indonesia diperkirakan sekitar 200 unit dalam melayani transportasi publik melalui jalur laut.

Namun ada perkembangan menarik pada tahun 2017. Kemenuh menerbitkan PM 107/2017 Tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan jarak jauh menggunakan kapal Roro (*Long Distance Roro*). Tujuannya untuk mengurangi beban jalan di sepanjang pantai utara pulau Jawa, Bali, dan Lombok. Tipe yang digunakan untuk angkutan di atas adalah Roro Penumpang atau Roro barang. Dengan kapasitas angkut paling sedikit 100 (Seratus) unit truk

serta kecepatan dinas minimal 15 (Lima belas) *knot*. Hal ini sebenarnya adalah implementasi konsep *Coastal* atau *Short Sea Shipping*, artinya kapal Roro yang awalnya berfungsi menjadi jembatan sekaligus perpanjangan jalan darat, kini menjadi kompetitor bagi transportasi darat.

Sebagai sarana transportasi yang menghubungkan pulau yang bersebelahan serta menghubungkan pulau-pulau besar, peran kapal Roro sangatlah vital, seperti di Kabupaten Bengkalis yang membutuhkan armada kapal Roro penyeberangan yang memadai, agar nantinya dapat mempermudah arus barang dan penumpang dari suatu daerah ke daerah lainnya.

Kabupaten Bengkalis merupakan Kabupaten di Provinsi Riau, pusat Pemerintahan Kabupaten Bengkalis terletak dipulau Bengkalis. terdiri dari beberapa kecamatan, yaitu: Kecamatan Bengkalis dan Kecamatan Bantan yang terletak di Pulau Bengkalis, Kecamatan Rupert, Kecamatan Siak Kecil, Bukit Batu, Mandau dan Pinggir terletak di wilayah Pulau Sumatera.

Sarana transportasi dari Pulau Bengkalis ke Pulau Sumatera ini dapat Menggunakan kapal penumpang (*ferry*) yakni Dumai, Pakning dan Pekanbaru. Selain itu masih terdapat Kapal Roro (*Roll-On/Roll-Off*) yakni kapal yang dapat mengangkut barang dan kendaraan roda dua dan roda empat, artinya bahwa untuk akses menuju ke Bengkalis sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Bengkalis tidak ada kesulitan, serta untuk membuka akses keseluruh kota-kota kecil dan besar di Pulau Sumatera.

PT. Jembatan Nusantara merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang memberikan pelayanan angkutan laut melalui kapal Roro, menyediakan jasa angkutan penyeberangan dan pengelolaan pelabuhan penyeberangan untuk penumpang. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan merupakan proses pelayanan Berlangsung secara rutin dan berkesinambungan, meliputi seluruh kehidupan Orang dalam masyarakat. Dalam pelaksanaan pelayanan dapat diukur karena Itu dapat ditetapkan standar baik dalam hal waktu yang diperlukan maupun Hasil dengan adanya standar manajemen dapat merencanakan, mengawasi dan

Mengevaluasi kegiatan pelayanan agar pada akhirnya dapat memberikan Kepuasan kepada pihak-pihak yang mendapatkan pelayanan Untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Bengkalis.

Didalam kegiatan proses bongkar dan muat ditemukan beberapa masalah salah satunya adalah penerapan prosedur pemuatan yang berjalan tidak sesuai, petugas dilapangan yang sering mencatat *manifest* kendaraan, data penumpang, maupun kelengkapan dokumen untuk diserahkan kepada Syahbandar tidak sesuai dengan penumpang dan kendaraan yang sebenarnya, serta adanya petugas dilapangan yang mengambil muatan yang tidak sesuai untuk dimuat di kapal sehingga mengganggu keselamatan, penerapan lashing pada muatan berat seperti truk yang terlalu terburu-buru dikarenakan jam pelatanan muatan yang pendek. Oleh karena itu, Pemerintah serta organisasi seperti IMO (*International Maritime Organisation*) ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi dan lingkungan alam laut yang bersih.

Manajemen keselamatan kerja merupakan hal yang sangat penting guna menunjang kinerja *crew* kapal dan petugas dilapangan, Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pekerja Profesional saat bekerja, dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan yang memiliki resiko terhadap keselamatan *crew* kapal, tentu saja ada faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada *crew* kapal sewaktu bekerja. Kepedulian dan kesadaran dari masing-masing individu sangat dibutuhkan dalam manajemen keselamatan diatas kapal, tidak jarang suatu pekerja baik didarat maupun dilaut serta apapun bentuknya, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga menimbulkan korban jiwa.

Berdasarkan pengalaman penulis selama praktek darat (Prada) di PT. Jembatan Nusantara, bahkan ada yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur keselamatan yang telah dibuat serta ditetapkan dan itu berakibat sangat fatal bagi crew kapal itu sendiri. dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan

tersebut, misalnya insiden atau kecelakaan pada sewaktu bekerja di deck maupun di mesin, seperti tertimpa benda yang jatuh, terjepit oleh sesuatu, terkena arus listrik yang disebabkan karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan dalam bekerja, padahal kecelakaan itu tersebut dapat menyebabkan kerugian yang bersifat ekonomis, kerugian berupa penderitaan dalam bentuk luka atau memar pada anggota tubuh bahkan kematian, tertundanya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja, serta dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *Crew* kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan.

Selain itu kecelakaan yang terjadi di atas kapal menjadi hambatan-hambatan langsung maupun tidak langsung, yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya proses kerja produksi untuk beberapa saat, serta kerusakan pada lingkungan kerja. Akhirnya upaya untuk meningkatkan kemajuan pengoptimalisasian manajemen keselamatan di atas kapal yang ingin di capai menjadi kurang berarti, serta masih membahayakan jiwa pekerjanya. Untuk hal ini instansi-instansi yang terkait juga harus berperan dalam mengoptimalisasikan keselamatan dalam bekerja.

Sehubungan dengan dipaparkan di atas maka penulis ingin mengangkat penelitian dengan judul “**Optimalisasi manajemen keselamatan pada saat bongkar dan muat kendaraan di kapal Ro-Ro penyebrangan Air putih-Sei selari di PT. Jembatan Nusantara cabang muda bengkalis**”. Sehingga atas dasar pemikiran tersebut, penulis ingin memberikan gambaran dan masukan kepada pekerja di kapal Roro, sehingga keselamatan pada saat proses bongkar dan muat bisa lebih optimal dalam pelaksanaannya.

1.2 Tujuan dan kegunaan penelitian

1.2.1. Tujuan penelitian

1. Untuk mengetahui penerapan manajemen keselamatan pada proses bongkar dan muat dikapal Roro.
2. Untuk mengetahui penyebab manajemen keselamatan pada proses bongkar dan muat dikapal Roro tidak berjalan dengan optimal.
3. Untuk mengetahui pelanggaran-pelanggaran dikapal Roro.

1.2.2. Kegunaan penelitian

Dengan adanya penyusunan Tugas Akhir yang telah ditentukan dan merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program Diploma III (D-III) maka kegunaan dari penulisan proposal tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

a. Bagi civitas Politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman

Penulisan ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu Pendidikan dan pelatihan untuk dapat menghasilkan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil sehingga mampu bersaing didunia kerja didalam negeri maupun internasional.

b. Bagi Penulis

Untuk menambah pengetahuan dan wawasan yang lebih luas untuk meningkatkan pengetahuan mengenai pelayanan yang dilakukan perusahaan pelayaran serta penggabungannya dengan teori-teori yang didapat pada saat perkuliahian dan masa praktek. Agar penulis siap dalam menghadapi dunia kerja dibidang pelayaran.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan tersebut, dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan manajemen keselamatan pada saat proses bongkar dan muat di kapal Roro?
2. Apa penyebab manajemen keselamatan pada saat proses bongkar dan muat di kapal roro tidak berjalan dengan optimal?
3. Apa saja pelanggaran-pelanggaran yang sering terjadi di kapal Roro pada saat proses bongkar dan muat?

1.4 Pembatasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah, terfokus dan menghindari pembahasan menjadi terlalu luas, maka penulis perlu membatasinya. Adapun Batasan masalah dalam penelitian ini adalah “Optimalisasi manajemen keselamatan pada saat bongkar dan muat kendaraan dikapal Ro-Ro penyebrangan air putih sei selari di PT. Jembatan Nusantara Bengkalis”

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir (TA). Adapun penyusunan adalah sebagai berikut :

- HALAMAN SAMPUL**
- TANDA PENGESAHAN**
- TANDA PERSETUJUAN PEMBIMBING**
- ABSTRAK (INDONESIA)**
- ABSTRACT (INGGRIS)**
- KATA PENGANTAR**
- DAFTAR ISI**
- DAFTAR TABEL**
- BAB 1 PENDAHULUAN**
 - 1.1 Latar Belakang**
 - 1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian**
 - 1.2.1 Tujuan Penelitian**
 - 1.2.2 Kegunaan Penelitian**
 - 1.3 Perumusan Masalah**
 - 1.4 Pembatasan Masalah**

1.5 Sistematika Penulisan

BAB 2 LANDASAN TEORI / TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Tioritis

2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu dan tempat penelitian

3.2 Teknik pengumpulan data

3.3 Teknik analisis data

3.4 Jadwal penelitian / Rencana kegiatan penelitian

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

4.2 Analisa Data

4.3 Alternatif Pemecahan Masalah

4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

