

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kemaritiman menjadi sangat penting bagi kelanjutan pertumbuhan dan perkembangan bangsa Indonesia. Sebagaimana diketahui, dua pertiga atau 63% wilayah Indonesia adalah laut, dengan panjang 81.000 Km. Laut merupakan potensi sumber daya maritim yang sangat kaya.

Sejarah maritim di nusantara hampir sama tuanya dengan sejarah tingkat peradaban bangsa itu sendiri. Perkembangan kehidupan pelayaran berawal dari sekelompok orang atau masyarakat yang umumnya tinggal dipesisir pantai melaksanakan aktifitas untuk mempertahankan hidup. Mereka turun ke laut atau sungai untuk mencari ikan, kura-kura atau penyu untuk dimakan. Aktifitas mereka dilakukan dengan menggunakan alat transportasi seperti perahu, kano, kapal pukat dan seterusnya.

Kegiatan seperti di atas merupakan awal dari adanya transportasi laut sebagaimana kita kenal sekarang dengan perahu atau kapal. Alat transportasi ini akhirnya berkembang menjadi kapal-kapal dagang, kapal wisata, kapal ferry dan kapal angkutan lainnya.

Pelayaran bagi Negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan dimasa depan, mempunyai karakteristik mampu melakukan pengangkutan secara massal, menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan.

Transportasi laut memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan bangsa. Transportasi laut 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.

Menyadari peran transportasi seperti tersebut di atas, maka pelayaran sebagai salah satu moda transportasi, dalam penyelenggaraannya sangat

perlu ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, nyaman dan efisien.

Pelabuhan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Indonesia sebagai negara kepulauan, memiliki pelabuhan sebanyak 2.070 pelabuhan (dermaga) yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Sementara di wilayah ibu kota Jakarta memiliki 7 (tujuh) pelabuhan, di antaranya pelabuhan Marunda.

Pelabuhan Marunda adalah Pelabuhan Khusus yang diperuntukan untuk Pelabuhan Pusat Perkayuan sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 5/AL.003/PHB-90 tanggal 10 April 1990. Kemudian terbitlah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 tahun 1990 tentang Pembubaran Perusahaan Perseroan (Pesero) PT. Pusat Perkayuan Marunda dan Penambahan Penyertaan Modal Negara hasil likuidasi Perusahaan Perseroan (Pesero) PT. Kawasan Berikat Nusantara.

Pada tanggal 30 Agustus 1996 berdasarkan surat permohonan PT. (P) Kawasan Berikat Nusantara Nomor 377/Dirut/08/1996 mengajukan permohonan ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tentang Pemutihan Ijin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Khusus Kawasan Berikat Nusantara Dalam Rangka Menunjang Kegiatan Usaha Di Dalam Wilayah Usaha Kawasan Berikat Nusantara Marunda, untuk itu diperlukan fasilitas Pelabuhan Khusus yaitu fasilitas tambat/sandar kapal/tongkang yang kemudian Kantor Wilayah IX Departemen Perhubungan Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan rekomendasi Nomor B.324/AL.104/KW.IX/1996 tanggal 16 Agustus 1996 dan dasar rekomendasi dari Kantor Wilayah IX Departemen Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tersebut terbitlah Keputusan

Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B.XXV-1742/PP.72 tentang Pemberian Ijin Kepada PT. (P) Kawasan Berikat Nusantara Untuk Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Khusus Kawasan Berikat Nusantara Marunda di Cilincing Provinsi DKI Jakarta.

Sejak ditetapkan tahun 1990 Pelabuhan Marunda menjadi Pelabuhan Pusat Perkayuan yang pada saat itulah ditempatkan Petugas Syahbandar yang langsung di bawah Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Priok, dan tidak lama kemudian Kantor Wilayah IX Departemen Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berkoordinasi dengan Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Priok dan Kantor Administrator Pelabuhan Sunda Kelapa untuk menetapkan para personil pegawai tetap yang memberikan pelayanan terhadap aktivitas di Pelabuhan Marunda dan timbullah nama Pos Kerja Kantor Wilayah IX Departemen Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang secara pembinaan langsung operasional namun secara administrasi di bawah Kantor Administrator Pelabuhan Sunda Kelapa.

Sejalan dengan makin meningkatnya aktifitas operasional Pelabuhan Marunda khususnya kegiatan untuk kepentingan umum, yang kemudian pihak PT. (P) Kawasan Berikat Nusantara bersama-sama dengan para investor mengajukan perubahan status Pelabuhan Khusus Marunda dengan nomor surat Direksi PT. (P) Pelindo II Nomor HK.566/9/1/PI.II-98. Dengan pertimbangan maka dibentuklah tim gabungan antara pengelola / perusahaan Pelabuhan Marunda yaitu PT. (P) Kawasan Berikat Nusantara dengan pihak Kantor Wilayah IX Departemen Perhubungan Provinsi DKI Jakarta bersama-sama tim dari Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sesuai ketentuan yang berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 27 tahun 1998 bahwa hal perubahan status dari Pelabuhan Khusus menjadi Pelabuhan untuk kepentingan umum dapat dilaksanakan sehingga hasil tim di lapangan dengan penyajian studi di lapangan, maka pihak Kantor Wilayah IX Departemen Perhubungan Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan rekomendasi persetujuan teknis untuk perubahan status Pelabuhan Marunda dapat melakukan kegiatan untuk kepentingan umum dengan melampirkan

Kerja Sama Operasional (KSO) antara PT. (P) Kawasan Berikat Nusantara dengan PT. (P) Pelindo II cabang Sunda Kelapa.

Dasar itulah maka Menteri Perhubungan mengeluarkan surat keputusan dan memperbaharui izin operasional dengan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 186 tahun 2000 tanggal 13 Mei 2000 tentang Penggunaan Sementara Pelabuhan Khusus PT. (P) Kawasan Berikat Nusantara di Marunda Cilincing Kotamadya Jakarta Utara DKI Jakarta Untuk Kepentingan Umum.

Kapal-kapal yang beroperasi di wilayah pelabuhan Marunda adalah kapal-kapal niaga yang di antaranya tug boat dan tongkang, merupakan sarana untuk memperlancar arus angkutan laut dari dan ke berbagai daerah di Indonesia. Di samping itu kapal-kapal pelayaran niaga ini berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan secara merata.

Kapal-kapal pelayaran niaga mempunyai peranan yang sangat penting dan karakteristik tersendiri. Demikian pentingnya kapal-kapal ini dalam menghidupkan dan menggerakkan perekonomian, maka kapal-kapal ini harus dapat beroperasi dengan selamat, aman, cepat, tertib, lancar, teratur, nyaman dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk dapat menciptakan kondisi kapal yang dapat beroperasi seperti yang diharapkan itu, maka kapal-kapal tersebut harus laik laut, yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

Salah satu cara agar kapal-kapal yang dimaksud dalam keadaan laik laut, yaitu dengan melakukan pengawasan yang terus menerus baik terhadap kapalnya, perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya maupun terhadap awak kapal.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Marunda sebagai salah satu Unit Pelaksana Tekhnis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan mempunyai kewajiban melaksanakan pengawasan dan pemeriksaan kapal yang beroperasi di wilayah perairan pelabuhan Marunda

Pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Marunda terhadap kapal-kapal tersebut bahwasanya kapal-kapal ini harus laik laut sebelum kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Marunda menuju pelabuhan yang akan disinggahi berikutnya. Pemeriksaan ini mutlak diperlukan oleh kapal-kapal tug boat, seperti halnya kapal-kapal modern lainnya, agar kapal pada saat beroperasi atau berlayar lebih dapat terjamin keselamatan pelayarannya.

Dalam pelaksanaan pengawasan dan pemeriksaan kapal ada beberapa masalah yang di hadapi adalah sebagai berikut :

1. Kapal-kapal masih banyak yang kurang memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
2. Kurangnya kesadaran dan pemahaman dari awak kapal, pemilik kapal dan operator kapal akan arti pentingnya kelaiklautan kapal.
3. Hampir seluruh kapal-kapal yang beroperasi di pelabuhan Marunda disetujui berlayar.

Dengan latar belakang tersebut di atas, penulis merasa tertarik untuk mengungkap tentang pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Marunda dalam melaksanakan tugas dan fungsinya agar kapal-kapal pelayaran rakyat yang beroperasi di pelabuhan Marunda dalam kondisi laik laut sebelum kapal bertolak munuju pelabuhan tujuan. Oleh karena itu, tulisan ini penulis beri judul **"Pengawasan Dan Pemeriksaan Kapal Tug Boat Di Pelabuhan Marunda"**.

1.2. Rumusan Masalah

Kapal-kapal yang beroperasi atau akan berlayar, sebelum diberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ke pelabuhan tujuan harus dalam kondisi laik laut. Nakhoda, Anak Buah Kapal (ABK), Operator atau Pemilik Kapal mempunyai kewajiban untuk menjaga dan mempertahankan agar kapalnya tetap laik laut. Maka pengawasan harus dilakukan untuk mengawasi sejauh mana usaha-usaha dapat dilaksanakan, apakah sudah sesuai dengan prosedur atau ketentuan yang telah digariskan atau belum. Hal ini untuk menjaga kemungkinan terjadinya kesalahan, kekeliruan atau penyimpangan dalam pelaksanaannya. Sebab tanpa adanya pengawasan dan pemeriksaan hal ini pasti terjadi, jangankan tidak diawasi, sekalipun tetap diawasi penyimpangan sering dan tetap terjadi. Pengawasan terhadap kapal-kapal yang beroperasi sangat penting, dimaksudkan untuk melindungi keselamatan jiwa, harta benda, lingkungan dan kapal itu sendiri. Maka pertanyaan yang perlu dikaji dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan pengawasan dan pemeriksaan kapal sehingga siap untuk dioperasikan?
2. Apa saja hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengawasan dan pemeriksaan kapal di pelabuhan Marunda?
3. Bagaimana upaya-upaya Petugas Kelaiklautan Kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Marunda dalam menunjang keselamatan pelayaran?

1.3. Ruang Lingkup dan Pembatasan Masalah

Penulis menyadari bahwa pengetahuan dan waktu yang dimiliki sangat terbatas, maka ruang lingkup penelitian tentang tinjauan pengawasan dan pemeriksaan kapal tersebut di atas dibatasi pada masalah :

1. Proses pengawasan kelaiklautan kapal yang dimulai sejak kapal dirancang bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi, dibatasi pada proses pengawasan kapal yang siap untuk dioperasikan dan selama kapal dalam pengoperasian yang meliputi permasalahan standar atau

dasar hukum, proses, pemeriksaan kapal dan kekurangan, pemenuhan serta pemberian Surat Persetujuan Berlayar.

2. Dalam pembahasan mekanisme pengawasan dan pemeriksaan kapal, di mana mekanisme pengawasan yang meliputi penilaian dan pelaporan, dalam pembahasannya dibatasi pada mekanisme pelaporan kelaiklautan kapal.
3. Upaya-upaya Petugas Pengawasan Kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Marunda dalam menunjang keselamatan pelayaran.
4. Hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Marunda

1.4. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

4. Tujuan

Berkaitan dengan pertanyaan di atas penelitian ini bertujuan untuk :

- a. Untuk mengetahui pelaksanaan pengawasan sampai kapal siap untuk dioperasikan atau berlayar.
- b. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dialami dalam pelaksanaan pengawasan dan pemeriksaan kapal di pelabuhan Marunda.
- c. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan Petugas Kelaiklautan Kapal dalam menunjang keselamatan pelayaran.

5. Manfaat

- a. Sebagai salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan strata 1 (satu) dan untuk memperoleh gelar kesarjanaan dalam bidang Teknik Perkapalan dari Universitas Pembangunan Nasional.
- b. Penulis ingin berpartisipasi dalam meningkatkan pemahaman dan perwujudan arti pentingnya kelaiklautan kapal tug boat sebagai usaha pelayaran niaga, baik pada kalangan aparaturnya pemerintah dan pemakai jasa di pelabuhan maupun instansi yang terkait serta rekan-rekan mahasiswa/mahasiswi.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan terdiri dari latar belakang masalah, ruang lingkup dan pembatasan masalah, rumusan permasalahan, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis menguraikan landasan teori yang berisikan tentang pengertian-pengertian dari pengawasan, kelaiklautan kapal dan keselamatan pelayaran. Juga menguraikan kerangka berfikir.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini diuraikan tentang metode yang digunakan dalam penelitian, lokasi dan waktu penelitian, penentuan objek penelitian teknik pengumpulan data dan teknik analisa data.

BAB IV PEMBAHASAN

Dalam bab ini membahas mengenai gambaran umum lokasi penelitian, yang meliputi sejarah singkat dan susunan organisasi serta tugas dan tanggung jawab Kantor Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Marunda. Dalam bab ini juga membahas mengenai analisis data yang meliputi proses pengawasan kelaiklautan kapal, mekanisme pengawasan, upaya-upaya yang dilakukan petugas kelaiklautan kapal dalam menunjang keselamatan pelayaran dan hambatan-hambatan yang dialami dalam pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini penulis menarik kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah diuraikan pada bab IV dan mengemukakan saran-saran yang berhubungan dengan kesimpulan di atas.