

BAB 1

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG

Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia ,mempunyai kedaulatan atas keseluruhan wilayah lautnya. Pemanfaatan laut Indonesia bukan saja dalam hal hasil kekayaan lautnya baik berupa kekayaan Flora ataupun fauna atau kekayaan yang tersimpan di dasar dasar lautnya berupa Minyak bumi dll, tapi laut juga digunakan untuk kepentingan lalu lintas pelayaran antar pulau, antar negara maupun antar benua, baik angkutan penumpang maupun barang.

Untuk Menjamin Kelancaran dan keselamatan Alur pelayaran di Indonesia diperlukan Kehandalan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan ini menjadi Tanggung jawab sepenuhnya dari Direktorat Kenavigasian.

Berdasarkan UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Kenavigasian adalah Kegiatan yang berkaitan dengan Sarana bantu navigasi Pelayaran (SBNP) , Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel) , Hidrografi dan Meteorologi , Alur dan Perlintasan,Bangunan dan Instalasi, Pemanduan ,Penanganan Kerangka kapal dan Salvage , dan atau Pekerjaan Air (PBA) untuk kepentingan Keselamatan Pelayaran. Untuk kepentingan Keselamatan Berlayar dan Kelancaran lalu-lintas kapal pada daerah yang terdapat bahaya navigasi atau kegiatan di perairan yang membahayakan keselamatan berlayar harus di tetapkan Zona keselamatan dengan penandaan berupa Sarana bantu navigasi Pelayaran (SBNP) sesuai ketentuan yang berlaku.

Sebagai konsekuensi dari kegiatan tersebut maka perlu ditentukan alur-alur pelayaran untuk menunjang keselamatan pelayaran beserta fasilitas keselamatan pelayaran seperti SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) yang merupakan alat atau sistem diluar kapal yang dirancang dan dioperasikan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran serta efisiensi bernavigasi dari kapal-kapal dan atau lalu lintas kapal-kapal.

Sarana Bantu Navigasi pelayaran (SBNP) yang ada di seluruh indonesia baik milik Direktorat jenderal perhubungan laut maupun Milik swasta atau milik Instansi lain/Non DJPL dapat di lihat pada tabel di bawah ini :

Tabel1 Jumlah SBNP diseluruh Indonesia

KEPEMILIKAN	SBNP TETAP BERSUAR	SBNP APUNG BERSUAR	SBNP TIDAK BERSUAR	JUMLAH
Direktorat Jenderal Perhubungan laut (DJPL)	1576	363	178	2117
Pihak ke – 3 (Non DJPL)	687	512	88	1287
Jumlah SBNP Indonesia	2263	875	266	3404

a. Kapal Negara Kenavigasian - Direktorat Kenavigasian

Salah Satu Sub direktorat dari Direktorat Kenavigasian adalah Sub Direktorat Kapal Negara dan Pangkalan , dimana Kapal Negara kenavigasian yang ada saat ini di bagi dalam 3 (tiga) type kapal yaitu Kapal Induk Perambuan (KIP) , Kapal bantu Perambuan (KBP) , dan Kapal pengawas perambuan (KPP).

Kapal Induk Perambuan ,standarnya adalah Kapal Negara kelas I memiliki panjang keseluruhan di atas 50m , Kapal bantu perambuan terbagi atas 3 (tiga kelas) yaitu kelas I,II dan III.Pembagian kelas kapal berdasarkan panjang kapal . Kapal Pengawas perambuan Standarnya adalah Kapal Negara kelas III. Yang membedakan KBP kelas III dan KPP kelas III adalah dari Kemampuan Kapal Melakukan pekerjaan Perawatan SBNP

Berikut ini adalah kapal kapal Negara kenavigasian yang ada saat ini di lihat dari pembagian type berdasar Tugas pokoknya , yaitu:

- 1. Kapal Induk perambuan(KIP)** memiliki tugas pokok Perawatan menara suar dan distribusi Pelampung suar dan pemasangannya .Nama dan jumlah kapal Induk Perambuan dapat dilihat ditabel berikut ini

Tabel2 Jumlah Kapal Induk Perambuan (KIP)

KAPAL INDUK PERAMBUAN (KIP)	
1	KN PARI
2	KN JADAYAT
3	KN KUMBA
4	KN KARAKATA
5	KN BIMA SAKTI UTAMA
6	KN PRAJAPATI
7	KN MITHUNA
8	KN PRADAWANA

2. **Kapal Bantu Perambuan (KBP)** Memiliki Tugas Pokok sebagai Kapal pendukung bagi kapal Induk perambuan , dan juga Gilir Tugas penjaga menara suar beserta Pengiriman perbekalan dan BBM menara suar. Nama dan Jumlah Kapal Bantu Perambuan dapat dilihat ditabel berikut ini

Tabel 3Jumlah Kapal Bantu Perambuan (KBP)

KAPAL BANTU PERAMBUAN (KBP)					
NO	NAMA KAPAL	NO	NAMA KAPAL	NO	NAMA KAPAL
1	KN ANTARES	15	KN MIZAN	29	KN SUAR 010
2	KN ACTURUS	16	KN MINA	30	KN SUAR 011
3	KN ALDEBARAN	17	KN MAHKOTA	31	KN B-008
4	KN ADHARA	18	KN MERAK	32	KN B-118
5	KN ANDROMEDA	19	KN MITRA I	33	KN B-120
6	KN ALTAIR	20	KN MITRA IV	34	KN B-124
7	KN ALPHARD	21	KN AP 027	35	KN B-126
8	KN ALNILAM	22	KN SUAR 003	36	KN B-134
9	KN MITRA UTAMA	23	KN SUAR 004	37	KN BARAU
10	KN MAYANG	24	KN SUAR 005	38	KN DUKU
11	KN MENGKARA	25	KN SUAR 006	39	KN DAIK
12	KN MERPATI	26	KN SUAR 007	40	KN DAMARA
13	KN MANDALIKA	27	KN SUAR 008	41	KN DATA
14	KN MUCI	28	KN SUAR 009	42	KN AB-P3

3. **Kapal pengawas perambuan** Memiliki fungsi utama sabagai kapal patroli untuk mengawasi, menjaga dan memelihara/merawat SBNP baik berupa Rambu suar ataupun Pelampung suar, nama dan jumlah kapal pengawas perambuan dapat dilihat ditabel berikut ini:

Tabel 4 Jumlah Kapal Pengawas Perambuan (KPP)

KAPAL PENGAWAS PERAMBUAN (KPP)	
NO	NAMA KAPAL
1	KN AE-012
2	KN AE-025
3	KN AE-028
4	KN AE-029
5	KN AE-032
6	KN AKALEMO
7	KN BINTANGOR
8	KN KOFIAU
9	KN MARORE
10	KN MANTANG
11	KN MIAPLACIDUS
12	KN MOKMER
13	KN MARAPAS
14	KN SARANG ALOE

Dengan Jumlah armada dan Sistem perawatan yang ada sekarang memberikan kendala dalam peningkatan kehandalan Sarana bantu navigasi Pelayaran, ideal nya SBNP baik tetap maupun apung harus di kunjungi untuk di rawat minimal 6 Bulan atau maksimal 1 tahun ,menurut perhitungan ketahanan Spare part dari SBNP tersebut . Juga kelambatan respon saat ada SBNP yang dilaporkan rusak atau hilang,hingga bukan saja merugikan tapi juga membahayakan pengguna jasa pelayaran.

b. Distrik Navigasi kelas I Tanjung Priok

Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) dari Direktorat Kenavigasian – Direktorat Jenderal Perhubungan laut – Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Jumlah SBNP di Wilayah kerja Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok adalah sebagai berikut :

1. Menara Suar : 30 Unit
2. Rambu suar : 95 Unit Milik DJPL 125 Unit Milik Non DJPL/Swasta
3. Pelampung Suar : 52 Unit Milik DJPL 73 Unit Milik Non DJPL / Swasta

Untuk melaksanakan Perawatan dan Perbaikan SBNP , Distrik Navigasi kelas I Tanjung priok di lengkapi dengan Instalasi kapal Negara yang terdiri dari Kapal Negara Kenavigasian Sebagai berikut :

1. KN Karakata Kapal Induk Perambuan Kelas I
2. KN Mitra Utama Kapal Bantu Perambuan Kelas I
3. KN Miaplacidus Kapal Bantu Perambuan Kelas III
4. KN Mokmer Kapal Pengawas Perambuan Kelas III
5. KN Mitra I Kapal Bantu Perambuan kelas III
6. KN AP 027 Kapal Pengawas Perambuan Kelas IV

KN Karakata dan KN Mitra Utama Sebagai kapal Kelas I (satu) melayani 80% dari wilayah kerja dari Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok,Sebagai kapal Induk Perambuan KN Karakata melaksanakan seluruh Tugas Perawatan SBNP yang ada di wilayah kerja Disnav Kelas I Tg Priok, sedangkan KN Mitra Utama sebagai Kapal Bantu Perambuan melaksanakan Tugas Gilir tugas jaga Penjaga menara suar dan Drouping perbekalan dan kebutuhan Menara suara serta membantu dari Tugas Kapal Induk Perambuan .Sedangkan Kapal kapal lainnya sebagai kapal kelas III berfokus pada pengawasan dan pekerjaan SBNP di area teluk jakarta dan dan alur alur pelabuhan di sekitar teluk jakarta, khususnya alur masuk Pelabuhan Tanjung Priok .

Jumlah Kapal Negara kenavigasian dinilai belum berada pada jumlah yang optimal , terutama bila dikaitkan dengan kesiapan Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok untuk melaksanakan Pekerjaan Perbaikan dan perawatan SBNP yang ada di wilayah kerjanya.

Berdasarkan Uraian di Atas , Penulis berkeinginan untuk membuat Penelitian untuk di ajukan sebagai Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI KEBUTUHAN KAPAL NEGARA KENAVIGASIAN UNTUK PEKERJAAN PERBAIKAN DAN PERAWATAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) DIWILAYAH DISTRIK NAVIGASI KELAS I TANJUNG PRIOK “**

I.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan Uraian latar Belakang diatas , Penulis telah mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

- a. Kinerja Kapal induk perambuan dalam melaksanakan perbaikan dan perawatan SBNP yang belum optimal.
- b. Kurangnya Armada Kapal Kenavigasian yang digunakan untuk Melakukan Pekerjaan Perbaikan dan Perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Pertanyaan yang perlu dikaji dalam Penelitian ini adalah Kajian Kebutuhan Kapal Negara kenavigasian di wilayah kerja Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok ,untuk mengetahui apakah sudah dapat memenuhi peningkatan Kinerja Sarana Bantu Navigasi Pelayaran serta jumlah kebutuhan sebenarnya dari kapal negara Kenavigasian,

I.3. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian adalah sebagai berikut :

- a. Menjamin Ketersediaan Optimum layanan kapal untuk Operasional Kenavigasian, antara lain : Selalu siap Bila diperlukan sesuai dengan rencana atau saat even even khusus atau darurat , Tidak Rusak selama Operasi Berjalan, Dapat bekerja secara efisien.
- b. Rekomendasi Jumlah Kebutuhan optimal dari Kapal induk Perambuan untuk Peningkatan Kinerja Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.

I.4. Manfaat Penelitian

a. Bagi penulis

Penelitian ini berguna Sebagai masukan dalam menambah pengetahuan tentang Optimalisasi kapal negara kenavigasian dalam Upaya Peningkatan Kinerja SBNP bagi Keselamatan pelayaran

b. Bagi Pemerintah (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia)

Penelitian ini bisa dijadikan bahan masukan dan rekomendasi dalam Optimalisasi kapal negara Kenavigasian untuk peningkatan Kinerja SBNP bagi Keselamatan pelayaran di masa yang akan datang.

c. Bagi UPN Veteran jakarta

Penelitian ini diharapkan dapat menambah Khasanah perpustakaan khususnya mengenai pengaruh Optimalisasi Kapal negara kenavigasian terhadap Sarana bantu navigasi pelayaran untuk keselamatan Pelayaran.

I.5. Pembatasan masalah

Sehubungan keterbatasan waktu dan teori teori,agar penelitian dapat dilakukan secara lebih mendalam, maka tidak semua masalah yang telah diidentifikasi dapat diteliti. Bertolak dari Identifikasi masalah diatas maka pada penelitian ini penulis membatasi diri pada hal hal yang berkaitan dengan analisis Optimalisasi Kebutuhan Kapal negara kenavigasian untuk perbaikan dan perawatan SBNP di wilayah kerja Distrik Navigasi kelas I Tanjung Priok.

I.6. sistem penulisan

Untuk mendapatkan gambaran singkat mengenai materi yang di bahas dalam penulisan skripsi ini,penulis menyusun sistematika pembahasan sebagai berikut :

BAB. I PENDAHULUAN

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

BAB.II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan landasan teori yang berisikan tentang pengertian- pengertian dari Optimalisasi ,Keselamatan

Pelayaran, Sarana Bantu Navigasi pelayaran, Kapal Negara kenavigasian

BAB .III GAMBARAN UMUM

Dalam bab ini membahas mengenai gambaran umum lokasi penelitian yang meliputi sejarah singkat , susunan organisasi dan ruang lingkupnya beserta tugas dan tanggung jawab Institusi dan juga penjelasan mengenai kegiatan yang berhubungan Kapal negara kenavigasian.

BAB . IV PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan di sajikan laporan hasil penelitian yang terkait dengan hasil analisis Optimalisasi Kapal Negara Kenavigasian dengan Keselamatan pelayaran

BAB V KESIMPULAN

Dalam bab ini penulis menarik kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah di uraikan pada Bab IV dan mengemukakan saran-saran yang berhubungan dengan pembahasan dan penelitian serta sumbangan pemikiran yang di dapat dari hasil penelitian.

