

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia mempunyai daerah yg sangat luas, terbentang berdasarkan sabang hingga merauke. Wilayah geografis yg sangat strategis pada melakukan perniagaan menggunakan negara-negara asing, letak strategis ini bisa dicermati berdasarkan posisi Indonesia yg berada dijalur khatulistiwa. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) memiliki kewajiban buat menjaga kedaulatannya berdasarkan banyak sekali aspek kehidupan bernegara baik asal berdasarkan luar juga berdasarkan pada. Di wilayah maritim seluruh Indonesia, Indonesia harus memiliki regulasi mengenai ketentuan wilayah maritimnya, baik wilayah maritim, wilayah tambahan, wilayah ekonomi eksklusif, landasan kontinen, dan maritim gratis.(AhmadIffan, Raihana 2019)

Laut adalah sumber makanan untuk masyarakat, sebagai tempat perdagangan, untuk alat penaklukan, tempat bertempur, tempat kesenangan dan hiburan serta alat pembelah atau penyatuan negara. Pada abad ke-20 manfaat laut telah melonjak dengan ditemukannya penambangan yang berharga dan bahan penggalian di laut terdalam dan kemungkinan upaya untuk mengekstraksi hasil alam, yang di laut terdalam dan tanah di bawahnya. Air laut adalah media yang unik. Sebagai suatu komposisi, diperoleh korelasi yang erat antara unsur biologis dan unsur non-biologis, karena salah satu unsur dapat mempengaruhi unsur lainnya. Ciri fisik dan kimia yang terbentuk tidak hanya mempengaruhi jenis dan komposisi hewan dan

tumbuhan, tetapi juga menentukan kelimpahan organisme. Melalui proses biologis, biota yang menutupi lingkungan laut akan mengubah sifat fisik dan kimia air secara signifikan. Sebagai contoh, sejumlah besar plankton akan mempengaruhi transparansi dan komposisi kimiawi air.

Laut Indonesia sangat luas dengan sumber daya yang melimpah, sehingga jika dimanfaatkan dengan baik untuk pembangunan diperkirakan pembangunan di Indonesia akan berkembang pesat. Seperti halnya perikanan tangkap yang merupakan salah satu potensi Indonesia yang dapat diharapkan menjadi sektor unggulan. Pemanfaatan sumber daya air Indonesia dalam pembangunan merupakan hal yang lumrah untuk meningkatkan taraf hidup manusia ke arah yang menguntungkan, yang terpenting dalam kehidupan bermasyarakat, perdagangan dan peradaban. Selain sebagai pertumbuhan perekonomian masyarakat sekitar wilayah laut pemanfaatan sumber daya juga sebagai pelestarian hasil laut yang diberikan oleh alam. Sudah selangkah Indonesia maju karena begitu banyak potensi alam yang sangat melimpah. Sudah menjadi tanggungjawab bersama untuk memajukan melindungi dan melestarikan Indonesia agar tidak menjadi negara yang tertinggal. (Baransano, hengky k.C 2011)

Perkembangan pengaturan tentang laut di Indonesia pada dasarnya sejalan dengan perkembangan hukum laut Internasional. Hal ini bias terlihat karena Indonesia merupakan negara maritime yang menggantungkan sebagian perekonomian dari laut.(Dina Sunyowati 2013)

Bagi negara yang sebagian besar wilayahnya merupakan lautan, ketersediaan sarana transportasi laut sangat diperlukan, bukan hanya untuk kegiatan ekonomi,

tetapi juga untuk ketersediaan sarana transportasi tersebut terhubung dengan baik satu pulau ke pulau lainnya. Selain itu, dapat juga memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat.(Sembiring 2019b)

Indonesia adalah negara terbesar nomor 2 di Asia dan negara terbesar di Asia Tenggara. Besarnya lautan Indonesia lebih besar dari luas daratannya, yaitu sepertiga wilayah Indonesia adalah daratan dan dua pertiga wilayah Indonesia adalah lautan. Air laut Indonesia memiliki garis pantai seluas 95.181 km², luas wilayah 5,8 juta km² sebesar 0,3 juta km², perairan 2,8 juta km², dan perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). 2, 7 juta km². dan perairan Zona Ekonomi Eksklusif 4 (ZEE) dengan luas 2,7 juta km². Ada begitu banyak kekayaan di lautan yang bisa mereka manfaatkan atau manfaatkan untuk kepentingan Indonesia.

Sektor kelautan adalah bidang yang sangat menjanjikan dalam pengembangan negara di masa depan. Bisnis sektor kelautan meliputi bidang perikanan laut, wisata laut, penambangan laut, pabrik kelautan, transportasi laut, bangunan kelautan dan jasa kelautan, yang menjadi sektor utama. Meski begitu, nyatanya belum dikelola dan dimanfaatkan secara optimal. Artinya masih ada peluang untuk dimanfaatkan secara lebih luas serta memberikan harapan dan pilar bagi pembangunan perekonomian nasional ke depan.(Adisasmita 2015)

Sejauh ini, fokus pembangunan Indonesia telah bergeser lebih ke pembangunan berbasis darat, karena hampir semua penduduk hidup di darat, sehingga sumber daya laut dan laut jauh dari tingkat optimal. Meskipun sumber daya perikanan lautnya besar, tingkat kesejahteraan komunitas nelayan masih sangat rendah.

Selain pengembangan lahan, pengembangan air (laut) juga sangat penting untuk komponen pembangunan nasional, oleh karena itu, pengembangan Laut (lepas pantai) sama pentingnya dengan pengembangan lahan. Di masa sekarang dan masa depan, pengembangan Laut industri di bidang ekonomi yang menyertai perkembangan ekonomi nusantara sangat strategis. Konsep pengembangan ekonomi kepulauan pada dasarnya menganjurkan bahwa pengembangan lahan dan pengembangan air (laut) harus dilakukan secara bersamaan (umum) karena keduanya saling melengkapi.

Wilayah geografis Provinsi Kepulauan Riau memanjang dari Selat Malaka hingga Laut Cina Selatan (Natuna) dan berhubungan langsung dengan negara Vietnam, negara Malaysia, negara Kamboja dan negara Singapura sebagai titik utama perdagangan dunia yang secara strategis diciptakan oleh Provinsi Riau. Pulau-pulau tersebut menjadi jalur ekonomi di seluruh dunia. Provinsi Kepulauan Riau memiliki luas wilayah 251.810 km². 96% yang mana merupakan laut dan 4% merupakan daratan yang dikelola oleh 2.408 pulau dengan garis pantai 2.367,6 km. Pusat aktivitas di Provinsi Kepulauan Riau ini bisa ditempuh dari Singapura dengan jarak yang dapat ditempuh sekitar 1-2 jam dengan kendaraan laut. Provinsi Kepulauan Riau memiliki 5 (lima) kabupaten dan 2 (dua) kota, yaitu Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kota Tanjungpinang, dan Kota Batam. (<https://pasaramerop.kemlu.go.id/id/>).

Karena status wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, dan dua pertiga wilayahnya merupakan lautan, Indonesia membutuhkan

banyak transportasi laut untuk membantu pengiriman barang dan pengelolaan penumpang. Pembentukan sistem transportasi yang efektif dan komprehensif antara moda transportasi yang berbeda sangat penting untuk menghasilkan model alokasi negara yang andal dan dinamis. Tak bisa dipungkiri, transportasi laut ke negara-negara kepulauan seperti Indonesia menjadi penopang utama penyebaran barang yang meluas menggunakan kapal laut. Berdasarkan data kelautan Badan Pusat Statistik per 21 Januari 2020, jumlah kendaraan yang berkunjung ke pelabuhan dari tahun 2018 hingga 2020 sebanyak 829.273 kendaraan pemberi tunjangan pelabuhan. (<https://www.bps.go.id>).

Dari segi ekonomi dan komersial, penggunaan angkutan kapal lebih efektif dan menguntungkan. Oleh karena itu, dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi laut untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain diharapkan kegiatan ekonomi masyarakat berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah negara.

Sebagai negara yang wilayahnya sebagian besar terdiri dari laut, kenyamanan transportasi laut tidak hanya sangat penting untuk pekerjaan ekonomi, tetapi juga sangat penting untuk menjaga keutuhan wilayah negara tersebut. (Sembiring 2019a)

Sebagai salah satu komponen penting dari sistem angkutan laut, pelabuhan memegang peranan penting. Pelabuhan merupakan kawasan kerja bagi kapal dan kapal lain untuk bongkar muat kargo dan penumpang. Kawasan kerja yang adalah kawasan yang terdapat perairan (termasuk batas pelabuhan dan wilayah pelabuhan). Lingkungan kerja pelabuhan mencakup semua fasilitas teknis yang digunakan

untuk menerapkan dan mengoperasikan transportasi laut dan operasi terminal. Pelabuhan berperan sebagai dermaga untuk kapal dan kendaraan laut lainnya, merupakan bagian yang terpenting dari angkutan laut.

Transportasi laut merupakan bagian dari transportasi dan tidak terlepas dari metode transportasi lainnya yang memiliki kemampuan merespon perubahan masa depan dan memiliki ciri khas transportasi skala besar. Ia dapat dihubungkan dengan air dan menjangkau wilayah lain, sehingga wilayah tersebut memiliki potensi pembangunan yang kuat dan dapat memainkan peran baik di dalam negeri maupun internasional, dengan demikian sesuai dengan mandat Pancasila dan UUD 1945, pembangunan negara dapat didorong dan didukung untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (Pasal 1 Ayat 1 tentang Ketentuan Umum) disebutkan pada Bab 1 bahwa navigasi adalah suatu sistem yang meliputi transportasi air, pelabuhan, keselamatan dan keamanan lingkungan, serta perlindungan lingkungan laut. Disebutkan dalam paragraf 32 bahwa keamanan maritim adalah syarat untuk memenuhi persyaratan keamanan di lautan, pelabuhan, dan kawasan laut. Dalam Ayat 33 menyatakan bahwa efisiensi kapal adalah memenuhi syarat keselamatan kapal, mencegah pencemaran air kapal, personelnya, jalur transportasi, kesejahteraan personel, kesehatan personel, kondisi kapal, manajemen keselamatan, dan pencegahan pencemaran di atas kapal. Kapal yang berlayar di perairan tertentu aman. Dalam ayat 34, kesejahteraan kapal mengacu pada kondisi kapal yang memenuhi persyaratan berikut: persyaratan bahan, struktur, gedung, mesin dan kelistrikan, stabilitas, tata letak dan perlengkapan

(termasuk peralatan bantu dan radio, peralatan elektronik kapal) dan setelah pemeriksaan dan pengujian dibuktikan dengan sertifikat. Paragraf 41 menyatakan bahwa nakhoda adalah salah satu perwira Panglima Tertinggi kapal dan memiliki hak dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pada ayat 56, penyelenggara pelabuhan adalah pejabat pemerintah pelabuhan yang ditunjuk oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk melaksanakan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan hukum untuk menjamin keselamatan angkutan.

Keselamatan maritim telah terdaftar secara internasional dalam Pasal IX "Keselamatan Maritim (SOLAS)" pada tahun 1974, terutama "Peraturan Manajemen Keselamatan Internasional" (ISM) yang direvisi oleh Amandemen 1978, yang berlaku untuk semua pelabuhan di dunia. Semua kapal berlayar. Pedoman kapal merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam keselamatan transportasi. Ketika sebuah kapal memasuki atau meninggalkan kolam pelabuhan, pengawasan kapal dimulai. Menurut penelitian Lasse (2014), pramuka Indonesia dibagi menjadi pemandu laut dan pemandu pelabuhan. Panduan laut dapat ditempatkan pada perjalanan komersial ke pelabuhan tujuan. Pemandu pelabuhan hanya menjalankan tugasnya di lingkungan kerja, sehingga pemandu pelabuhan tidak memandu kapal yang berlayar antar pelabuhan, melainkan hanya memandu kapal di perairan laut.

Tugas dan fungsi nakhoda diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Kapal. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Angkutan mengatur bahwa pengirim harus melaksanakan keselamatan dan keamanan transportasi dalam hal pengangkutan, pelabuhan, dan perlindungan

perairan terhadap lingkungan laut, termasuk penegakan hukum, administrasi, dan penegakan hukum. Meskipun terdapat peraturan yang mengatur tentang peran nahkoda dalam pemberian izin angkutan, tidak jarang nahkoda sering mengalami banyak kecelakaan angkutan karena lalai dalam menjalankan tugasnya. Kepada Syahbandar, seperti menerbitkan izin pelayaran dan sertifikat berlayar di kapal yang tidak sesuai untuk navigasi dan kapal yang gagal dalam tes kelas Biro Klasifikasi Indonesia. Padahal, SPB merupakan kasus lama yang tidak melaut melainkan kapal yang melaut, hal ini sering terjadi di Indonesia dan dianggap fenomena biasa. Secara umum, masalah keselamatan dan keamanan serta pentingnya kegiatan transportasi laut menjadi tanggung jawab pelabuhan, karena salah satu masalah terbesar kecelakaan kapal selama pengangkutan adalah keterampilan dan keahlian mengimplementasikan kapal. Inilah pekerjaannya, baik dalam pelaksanaan semua tugas. (Barus, Viana I R br,Paramita Prananingtyas 2017).

Bekerja sama atau berkomunikasi dengan badan usaha lain yang mengatur pengelolaan transportasi dan transportasi itu sendiri di pelabuhan.

Dalam konsep pemerintahan, pemerintah berada pada posisi horizontal relatif terhadap berbagai organisasi yang menjalankan tugasnya dalam berbagai bentuk kemitraan, dan intervensi pemerintah dianggap tidak hierarkis dan desentralisasi. Kata relasi horizontal bentuk kemitraan dan non hirarkis dan terdesentralisasi menunjukkan bahwa tata pemerintahan membawa spirit baru dalam bangunan relasi antar actor dalam tata kelola pemerintahan.(Rahman 2018)

Oleh karena itu, bentuk hukum (baik itu bentuk hukum atau bentuk hukum tidak tertulis) mengandung aturan umum, yang dapat digunakan sebagai pedoman

perilaku bagi individu untuk menghubungi individu dalam kehidupan sosial dan berhubungan dengan mereka dalam masyarakat.(Marzuki 2016)

Menurut Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012 Tugas dan Fungsi sebagai berikut :

1. Tugas Kesyahbandaran :

Kantor pusat pengelola pelabuhan bertanggung jawab mengawasi penegakan hukum dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan kapal, serta mengkoordinasikan kegiatan pemerintah di pelabuhan.

2. Fungsi Kesyahbandaran :

1. Memantau operasi angkatan laut, keselamatan, keamanan, dan manajemen pelabuhan.
2. Memantau dengan benar lalu lintas kapal pelayaran ke pelabuhan dan jalur transmisi.
3. Memantau kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Memantau pemanduan memantau kegiatan penundaan kapal.
5. Memantau aktivitas bawah air dan penyelamatan.
6. Mengelola bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.
7. Memperhatikan pengisian bahan bakar.
8. Memantau aktivitas penundaan kapal.
9. Memantau urutan penumpang yang masuk dan keluar.
10. Memantau pengerukan dan reklamasi.

11. Memantau pembangunan fasilitas pelabuhan.
12. Menerapkan bantuan pencarian dan penyelamatan.
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan kebakaran di pelabuhan.
14. Memantau penerapan perlindungan lingkungan laut.

Dari data statistik kecelakaan kapal kandas sering terjadi di laut batam Adapun data sebagai berikut :

Data Statistik Kapal kandas di Pulau Sambu di Laut Batam sebagai berikut :

No	Nama Kapal	Titik Koordinat Kandas	Tahun Kandas
1	MV.AL RAWDAH	01° 11' 008° E / 103° 53' 219'' N	2011
2	TK. SRI YARIS	01° 06' 209' LU / 103° 46,593' BT	2014
3	MV. OCEAN CARRIER	01° 11.28 N / 103° 53.065 E	2016
4	MV. SPOTTAIL	01° 07.33 N / 103° 42,71 E	2016
5	MV.SHAHRAZ	01° 11' 211" N / 103° 50' 797" E	2020
6	MV. TINA I	01° 11' 213" N / 103° 52' 797" E	2020

Melihat statistik diatas menunjukkan banyaknya kejadian kapal kandas di area Pulau Sambu yang dimana Pulau Sambu merupakan jalur internasional kapal melintas .

Keselamatan pengiriman sangat penting dan menempati posisi sentral dalam semua aspek dunia perkapalan. Aspek yang melekat pada keselamatan transportasi meliputi perilaku, nilai, dan karakteristik aktivitas, yang berkaitan dengan

pentingnya memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan terkait transportasi ke perairan dan pelabuhan.

Mengabaikan keselamatan transportasi sering kali meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan, seperti pengurangan produksi, biaya medis, polusi, dan penggunaan energi yang tidak efisien. Keselamatan pelayaran yang rendah dapat disebabkan oleh manajemen sumber daya manusia yang buruk (pendidikan, keterampilan, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses.

Tugas dan penyebab kecelakaan laut seringkali lebih banyak disebabkan oleh faktor pengangkutan daripada daya dukung yang ditentukan, baik barang maupun orang. Padahal, meski kapalnya penuh determinasi, selama mereka tiba di suatu tempat di atas kapal, pengguna jasa perkapalan biasanya memaksa diri untuk naik ke kapal. Sistem transportasi dirancang untuk mempercepat pergerakan orang dan barang. Layanan transportasi sangat erat kaitannya dengan keselamatan pribadi dan keselamatan kargo. Seorang musafir wajib mengambil jaminan keamanan walaupun memungkinkan untuk mendapatkan kenyamanan, sedangkan barang yang diangkut harus tetap utuh dan tidak berkurang kualitasnya saat sampai di tempat tujuan.

Banyaknya Kapal kecelakaan di Indonesia yang mengakibatkan pencemaran lingkungan dan kerugian negara . “ *ANALISIS KESELAMATAN TRANSPORTASI PENYEBERANGAN LAUT DAN ANTISIPASI TERHADAP KECELAKAAN KAPAL DI MERAK-BAKAUHENI* .” Majalah tersebut menjelaskan, banyaknya kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian semua pihak, tidak hanya pemilik kapal, tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat agar

dapat lebih aktif memberikan informasi. Dari hasil observasi, penyebab utama kecelakaan laut adalah karena faktor pengangkutan yang berlebihan dari kapasitas muatan yang ditentukan (termasuk orang dan muatan). Padahal, meski kapalnya penuh determinasi, selama mereka tiba di suatu tempat di atas kapal, pengguna jasa perkapalan biasanya memaksa diri untuk naik ke kapal. Maka dari permasalahan itu saya mengambil Judul dengan “ **Peran Syahbandar dalam pengawasan evakuasi kapal kandas di perairan laut Batam** ” .

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan diatas maka terdapat banyak petunjuk yang menjadi penyebab terjadinya masalah tersebut, kemudian penulis mencoba mencari masalahnya, yaitu:

1. Marak nya Kecelakaan Kapal di perairan Indonesia .
2. Pengawasan Seperti apa pada saat Evakuasi Kapal Kandas yang dilakukan oleh Syahbandar.

1.3 Batasan Masalah

Memperhatikan derajat pembahasan masalah dan keterkaitannya dengan segala aspek, penulis membatasi masalah dalam penelitian ini agar lebih fokus.

Masalah yang akan penulis bahas adalah sebagai berikut :

1. Batasan Masalah terfokus fungsi dan wewenang Syahbandar Batam diperairan laut Batam

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, guna memudahkan analisis maka penulis mengajukan pertanyaan yaitu:

1. Bagaimana Peran Lembaga Syahbandar dalam Pengawasan Evakuasi Kapal Kandas ?
2. Apa Kendala Syahbandar dalam Mengevakuasi Kapal Kandas ?
3. Bagaimana Upaya Syahbandar dalam mengevakuasi kapal kandas ?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan objek penelitian yang diterima penulis sebagai bahan penelitian, penulis mengajukan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui upaya Lembaga Kesyabaran dalam mengatasi Kecelakaan Kapal .
2. Mengetahui Sejauh mana Pelaksanaan Pengawasan Kapal Kandas di laut Batam.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis diharapkan hasil penelitian ini bermanfaat yaitu:

1. Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaharuan Terhadap Literasi di Perpustakaan Universitas Putera Batam

2. Sebagai dasar dan referensi untuk penelitian selanjutnya terkait dengan Peran Kesyahbandaran dan bahan studi selanjutnya.

1.6.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut :

1. Dengan cara ini penulis dapat menambah pengetahuan dan pengalaman langsungnya tentang peran instansi pemerintah.
2. Bagi para dosen, penulis berharap bisa menambah pengetahuan dan memberikan pemikiran tentang perannya di sebuah instansi pemerintah.
3. Bagi Masyarakat, Dapat menambah pengetahuan baru terhadap sebuah Lembaga pemerintahan.
4. Universitas Putera Batam, sebagai bagian yang mampu berfungsi sebagai lembaga sosial kontrol dengan sistem pendidikan formal yang dijalankan diharapkan dapat memberikan gambaran dan sumbangan pemikiran yang bermanfaat bagi struktur/fungsional lembaga negara yang berkaitan dengan hubungan antar negara dan masyarakat tentang pokok-pokok bahasan didalam penelitian ini. Juga diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan lebih mendalam lagi bagi mahasiswa.