

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak atau berpindah sendiri dari satu tempat ke tempat lain dan mampu mengangkut atau memindahkan muatan/barang atau penumpang (*The Marine Encyclopaedic Dictionary by Eric Sullivan*). Kapal sebagai transportasi laut memegang peranan penting dalam menunjang kelancaran arus barang antar negara. Bagi negara Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan sangat diperlukan transportasi laut yang memadai. Pelayaran atau angkutan laut tersebut, merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan ke depan, mempunyai karakteristik tertentu karena mampu melakukan pengangkutan secara massal. Dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional ataupun internasional dan mampu mendorong serta menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Akan tetapi dengan bertambahnya usia kapal-kapal yang semakin tua dan masih banyak yang beroperasi, dikhawatirkan akan menimbulkan beberapa masalah yang dapat mengganggu kegiatan transportasi tersebut. Permasalahan yang sering dihadapi oleh pemilik kapal yaitu cara perawatan kapal agar operasional kapal dapat tetap berjalan lancar, sehingga dapat menghemat biaya

serta waktu. Dalam hal ini berkaitan dengan biaya yang dikeluarkan untuk melakukan pekerjaan perawatan kapal. Menurut Danuasmoro, gunawan (2008,1) semakin tua umur kapal, semakin besar biaya yang harus dikeluarkan untuk merawat kapal dan umur kapal berbanding terbalik dengan biaya perawatan. Akibat dari kerusakan pada kapal-kapal tersebut dapat mempengaruhi kondisi perairan lingkungan sekitar maupun lingkungan kerja di atas kapal itu sendiri. Dari tahun ke tahun kecelakaan pelayaran di Indonesia tak pernah berkurang. Bahkan, sebab kecelakaan laut seperti mengulang-ulang kesalahan di masa lalu, yaitu kecelakaan tidak pernah jauh dari cuaca buruk, kelebihan beban, atau kapal yang tidak memenuhi standar kelayakan. Setidaknya, ada 2 (dua) sebab penting terjadinya kecelakaan laut di Indonesia.

Pertama kondisi armada, kapal-kapal transportasi pada umumnya dibuat tanpa menggunakan standar-standar tertentu dalam keselamatan. Selain itu, banyak armada kapal di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari negara lain. Perawatan kapal-kapal ini juga di bawah standar, umur kapal bekas yang dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya sangat tua. Sehingga kapal-kapal ini tidak laik berlayar. Kapal-kapal bekas tersebut, di negara asalnya, sebetulnya sudah tidak digunakan sebagai salah satu moda transportasi laut. Sebab kedua adalah operasional armada, baik aspek kapal maupun aspek muatan. Masalah ini adalah masalah yang muncul karena lemahnya pengawasan standar keselamatan pelayaran yang akhirnya mengakibatkan masalah kelebihan beban atau muatan berbahaya yang tidak dilaporkan. Berdasarkan UU No. 21 Tahun 1992 yang telah direvisi dengan UU no 17 tahun

2008, tentang pelayaran dikemukakan bahwa Kelaikan Lautan kapal adalah : 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 di perairan tertentu.

Sejak tahun 2011 hingga sekarang telah terjadi fluktuasi perkembangan jumlah kecelakaan, rata-rata telah terjadi penurunan jumlah kecelakaan sebesar 6,95% per tahun, namun di sisi lain jumlah korban jiwa meningkat sebesar 46,71 % per tahun (Ditjen Hubla, 2017). Ditegaskan di sini, bahwa pelayaran yang merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, adalah menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional RI, serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan Negara Republik Indonesia sebagai Negara maritim. Terjadinya kecelakaan angkutan perairan akhir-akhir ini lebih disebabkan oleh pelanggaran regulasi serta mudahnya Petugas Pemeriksa Kepelabuhanan (PPK) melakukan manipulasi dalam menjalankan tugasnya. Sudah menjadi rahasia umum, bahwa begitu mudahnya memanipulasi sertifikat dan dokumen untuk kapal-kapal yang sudah tua serta secara teknis tidak memenuhi kaedah *seaworthiness* tetapi begitu saja “disulap” sehingga bisa bebas beroperasi.

Pada bulan Oktober hingga November 2016 kapal tempat peneliti melakukan *dry docking* di PT. ASL Marine Shipyard, Batam. Namun saat pelaksanaan dok perbaikan dan perawatan tidak dapat dilakukan dengan

maksimal karena beberapa kendala dari pihak perusahaan maupun galangan. Sehingga setelah pelaksanaan dok selesai, kapal masih mengalami beberapa kerusakan yang dapat mengganggu kegiatan operasional kapal. Seperti kejadian yang peneliti ketika kapal hendak melakukan kegiatan bongkar di Taean, Korea Selatan pelat kapal pada bagian *cross deck* palka 6 dan 7 mengalami robek karena perubahan cuaca dari panas ke dingin. Kemudian saat pelaksanaan bongkar pelabuhan beberapa *safety railing* tangga yang menjadi akses ke dalam palka patah dan jatuh ke dalam palka sehingga kegiatan bongkar harus berhenti sementara. Dan yang paling parah saat kapal berada di Donghae, Korea Selatan ketika kapal sedang labuh jangkar dan menunggu antrian untuk masuk ke pelabuhan. Terjadi angin kencang dan arus yang cukup kuat yang mengakibatkan kapal larat. Kemudian saat akan berolah gerak dan menghibob jangkar, mesin *winchlass* yang berada di atas dek meledak dan pecah. Kejadian seperti ini sangat membahayakan bagi kru kapal. Dan masih banyak kerusakan lain yang diakibatkan karena pelaksanaan dok yang tidak berjalan maksimal.

Menurut Pasal 117 UU Pelayaran, keselamatan dan keamanan pengangkutan perairan baru dapat terjadi ketika persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian terpenuhi. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal, dan kenavigasian. Yang dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Hal ini menjadi alasan peneliti untuk mengangkat judul skripsi **“PENTINGNYA PELAKSANAAN *DOCKING* UNTUK MENJAGA KELAIKLAUTAN KAPAL PADA MV.ENERGY PROSPERITY ”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan pengalaman yang pernah peneliti alami, dan berbagai masalah yang pernah dihadapi pada saat pelaksanaan *docking* pada MV. Energy Prosperity, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apa saja kendala yang terjadi saat melaksanakan *docking* pada MV. Energy Prosperity?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh kru kapal dalam perawatan setelah kapal melaksanakan *docking*?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kendala-kendala yang terjadi saat melaksanakan *docking* pada MV. Energy Prosperity.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh kru kapal dalam perawatan setelah pelaksanaan dok selesai.

D. Manfaat Penelitian

Sebagaimana kita ketahui bahwa hasil suatu penelitian akan dapat menyediakan informasi yang cermat dan handal yang sangat berguna baik bagi penulis maupun pembaca, oleh karena itu manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Untuk memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV Jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.
 - b. Sebagai acuan agar awak kapal dapat menjaga kapal tetap dalam kondisi yang laik laut dengan prosedur pencegahan dan penanganan kerusakan yang benar.

- c. Untuk menambah pengetahuan tentang prosedur *docking* pada kapal.
- d. Sebagai masukan bagi awak kapal dalam menjaga perawatan kapal agar dalam setiap melakukan suatu pekerjaan dapat memperhitungkan akibat yang ditimbulkan terhadap kelancaran pengoperasian kapal.

2. Manfaat Praktis

- a. Untuk membantu para perwira muda dan perwira-perwira yang belum familiar dalam memahami prosedur *docking* kapal.
- b. Sebagai masukan bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dalam melakukan perawatan pada kapal-kapalnya sesuai dengan standar yang berlaku.
- c. Mempermudah bagi pemilik kapal dalam merencanakan perawatan dan perbaikan kapal terhadap kelancaran pengoperasian kapal dengan maksimal.

E. Sistematika Penulisan

Dalam skripsi ini sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

1. Bagian Awal

Berisi halaman judul, lembar persetujuan, lembar pengesahan, halaman motto, persembahan, kata pengantar, abstraksi dan daftar isi.

2. Bagian utama skripsi yang terdiri dari :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan *docking* guna menunjang kelaiklautan kapal MV.Energy Prosperity.

BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, peneliti juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

3. Bagian akhir

Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup, dan lampiran.