

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Wilayah Indonesia yang terbentang dari 6°08' LU hingga 11°15' LS dan dari 94°45' BT hingga 141°05' BT terletak di posisi geografis sangat strategis, karena menjadi penghubung dua samudera dan dua benua, Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik, dan Benua Asia dengan Benua Australia. Luas total wilayah Indonesia adalah 7.9 juta km² terdiri dari 1.8 juta km² daratan, 3.2 juta km² laut teritorial dan 2.9 juta km² perairan zona ekonomi eksklusif (ZEE). Wilayah perairan 6.1 juta km² tersebut adalah 77% dari seluruh luas Indonesia, dengan kata lain luas laut Indonesia adalah tiga kali luas daratannya.

Kondisi geografis ini juga mempengaruhi munculnya permasalahan seperti banyaknya sungai-sungai besar dan luas serta hutan-hutan yang masih menjadi batas atau terkadang hambatan untuk menjangkau suatu wilayah baik didalam pulau itu sendiri maupun antar pulau. Permasalahan yang paling mudah ditemui adalah kesulitan dalam menjangkau antara pulau satu ke pulau lain maupun antara wilayah-wilayah didalam pulau itu sendiri. Salah satu kesulitan ini dipicu oleh tidak tersedianya pelayanan infrastruktur yang memadai, terutama transportasi. Keberadaan potensi sumber daya alam (SDA) maupun sumber daya manusia (SDM) yang berbeda menciptakan

adanya interaksi antar wilayah yang saling ketergantungan dalam rangka memenuhi kebutuhan wilayah itu sendiri.

Dalam hal ini transportasi sangat penting peranannya bagi daerah baik itu pedesaan atau daerah semi urban atau urban di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas.

Dalam hal pengangkutan melalui laut digunakan sarana atau alat transportasi dengan menggunakan kapal laut untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dalam memindahkan muatan berupa barang dan maupun orang. Menurut pasal 310 ayat (1) Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD) kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu. Kapal sebagai sarana pelayaran mempunyai peran sangat penting dalam sistem angkutan laut. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah sangat besar diangkut dengan kapal laut, walaupun diantara tempat-tempat dimana pengangkutan dilakukan terdapat fasilitas angkutan lain yang berupa angkutan darat dan udara. Hal ini mengingat kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar daripada sarana angkutan lainnya. Sebagai contoh

pengangkutan minyak yang mencapai puluhan bahkan ratusan ribu ton. Apabila harus diangkut dengan truk tangki diperlukan ribuan kendaraan dan waktu yang lama. Tetapi bila menggunakan kapal dengan muatan yang besar, akan memerlukan waktu lebih singkat, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya yang lebih murah. Selain itu untuk angkutan barang antar pulau atau negara, kapal merupakan satu-satunya sarana yang sesuai.

Kapal laut sebagai bangunan terapung bergerak dengan daya dorong yang bervariasi, seperti tenaga angin (layar), tenaga uap, dan tenaga mesin. Yang dimaksud kapal adalah meliputi semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang atau dapat dipakai sebagai alat pengangkutan di atas air (*Collision Regulation*, 1972 aturan 3 paragraf a). Kapal melintasi berbagai daerah pelayaran dalam kurun waktu tertentu, tidak hanya melakukan pelayaran dari satu tempat ke tempat lain dengan perjalanan yang pendek atau jarak yang dekat, tetapi juga perjalanan yang cukup panjang atau jarak yang jauh. Sejak dahulu orang memanfaatkan laut sebagai sarana transportasi, termasuk juga kapal. Kapal laut terdiri dari dari berbagai macam jenis dan tipe, salah satunya adalah kapal niaga. Kapal niaga adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut barang, yang jenisnya antara lain pengangkut barang campuran (*general cargo*), peti kemas (*container*), muatan kayu (*log carrier*), muatan curah (*bulk carrier*), muatan dingin (*refrigerated cargo*) dan minyak (*tanker*).

Dalam pembahasan masalah operasi alat transportasi laut, maka hal ini tidak terlepas dari masalah olah gerak kapal yang merupakan kegiatan yang

setiap saat dilakukan oleh kapal. Pengetahuan dasar olah gerak perlu dipelajari oleh seorang mualim sehubungan dengan tugas – tugasnya sebagai perwira diatas kapal.

Mengemudikan kapal tidak semudah apa yang kita bayangkan, oleh karena itu mualim sangat dituntut terhadap keselamatan kapal saat berolah gerak. Pada saat kapal memasuki alur pelayaran dan akan sandar atau lepas sandar kita menggunakan pandu, namun beberapa alur memang ada yang belum wajib pandu. Dalam hal ini Nakhoda dan Mualim harus dapat mengemudikan dengan memperhatikan adanya faktor-faktor yang mempengaruhi dalam alur masuk suatu alur pelayaran maupun proses sandar atau lepas sandar.

Menurut Tim FIP-IKIP Semarang (1985:19), faktor-faktor yang mempengaruhi dalam proses olah gerak dan sandar atau lepas sandar diantaranya, faktor dari luar dibagi dua yaitu keadaan laut meliputi angin, arus, cuaca dan keadaan perairan meliputi kedalaman, keadaan dan sempitnya perairan. Sedangkan faktor dari dalam di bagi menjadi dua, yang pertama faktor tetap meliputi mesin kapal (tenaga penggerak), baling-baling dan daun kemudi. Yang kedua adalah faktor tidak tetap, meliputi kondisi muatan, sarat kapal, trim kapal, dan tritip pada lambung.

Dalam olah gerak, faktor kedalaman, keadaan dan sempitnya perairan sangat berpengaruh besar dan memiliki beberapa hal-hal khusus yang harus di perhatikan dengan seksama. Kapal selain mengangkut barang dari satu pulau ke pulau lain terkadang juga harus mengangkut sampai beberapa daerah melalui

sungai-sungai besar yang bisa digunakan untuk berlayar. Sumatra yang merupakan suatu pulau di Indonesia memiliki beberapa sungai besar diantaranya adalah sungai Musi yang bisa dilayari oleh kapal-kapal yang berukuran sedang.

Pelabuhan Pusri dengan luas wilayah 47.000 m² secara historis dikenal sebagai Pelabuhan yang memiliki arti penting di wilayah Kecamatan Ilir Timur II Kabupaten Palembang Propinsi Sumatra Selatan. Posisi Pelabuhan Palembang dinilai cukup strategis dalam menunjang perekonomian Propinsi Sumatra Selatan. Utamanya untuk PT. PUSRI yang berpotensi menghasilkan produk pupuk urea. Demikian juga dengan hasil tambangnya seperti batubara serta hasil hutannya seperti kelapa sawit dan hasil bumi lainnya yang masih dalam tahap eksplorasi.

Mengingat betapa pentingnya bernavigasi pada alur sungai musu yang memiliki karakteristik yang sempit, berkelol-kelok dan cukup dangkal yang dikategorikan mendapat perhatian khusus saat melewatinya, maka diperlukan pelaut-pelaut yang handal dan cakap, yang memenuhi standar dan sebagai cermin kecakapan pelaut yang baik. Kecakapan pelaut yang baik disini yaitu pelaut-pelaut yang dapat mengambil suatu tindakan yang dianggap perlu guna menghindari bahaya-bahaya navigasi ataupun bahaya-bahaya tubrukan yang senantiasa mengancam dalam setiap pelayaran. Dan juga seorang pelaut harus dapat mempergunakan semua peralatan navigasi guna menghindari bahaya tubrukan secara tiba-tiba. Selain itu alur sungai Musu ini masih

merupakan alur sungai tradisional dan terdapat Pandu yang sangat membantu untuk masuk maupun keluar alur.

Untuk itu dalam berolah gerak pada alur pelayaran sempit atau sungai harus memperhatikan aturan-aturan khusus yang tercantum dalam *COLREG'S*. Sesuai aturan 9 tentang alur pelayaran sempit yang terdiri dari 7 item pokok yang harus dipatuhi agar selama berolah gerak di alur sungai kapal berlyar dengan efektif, efisien dan aman serta semua kapal dapat berlayar dengan baik dan teratur sehingga terhindar dari bahaya-bahaya yang mungkin terjadi.

Dengan adanya faktor-faktor yang disebutkan diatas mualim dapat mempertimbangkan resiko-resiko yang akan terjadi dalam proses olah gerak masuk sebuah alur pelayaran sempit (sungai). Seperti adanya laju kapal yang tidak dapat dikendalikan sehingga mengakibatkan tubrukan dan ramainya alur lalu lintas di alur menjadi kendala dalam proses olah gerak.

Sebelum penulis melaksanakan praktek laut di kapal MT.Sultan Mahmud Badaruddin II, kapal ini pernah mengalami kandas di alur sungai Musi. Menurut informasi yang penulis dapat dari kru kapal hal ini terjadi akibat kapal menghindari perahu nelayan yang sedang merintang di alur sungai. Sehingga kapal sedikit bergeser dari lintasan alur yang aman sehingga terjadilah kandas.

Namun pada kenyataannya di lapangan, sering kali terjadi kecelakaan yang diakibatkan karena kurangnya tanggung jawab perwira kapal saat melaksanakan tugas jaga. Tanggung jawab yang dimaksudkan antara lain

adalah tentang kecakapan dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Selama berlayar di alur sungai, perwira yang bertugas jaga diharuskan untuk mengenali dan memahami kondisi pelayaran yang sedang dilewatinya. Segala informasi yang berkaitan tentang daerah tersebut seperti kondisi cuaca, arus, rambu-rambu atau *spesial mark* yang berada di perairan tersebut, sinyal komunikasi darurat yang bisa dihubungi apabila terjadi situasi berbahaya, dan peraturan-peraturan yang berlaku di perairan wilayah setempat yang dapat diperoleh dari buku kepanduan bahari untuk daerah yang bersangkutan. Semua informasi yang diterima selama melaksanakan tugas jaga harus selalu diinformasikan kepada perwira jaga selanjutnya, sehingga tidak menimbulkan keragu-raguan dalam melaksanakan tugas jaga yang pada akhirnya dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal.

Berdasarkan alasan-alasan yang telah dikemukakan di atas, maka penulis menyusun naskah skripsi dengan judul **“ANALISA RISIKO OLAH GERAK KAPAL MASUK ALUR SUNGAI MUSI PADA MT. SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis mencoba untuk merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Hal-hal apa sajakah yang harus diperhatikan dalam olah gerak memasuki alur sungai Musi ?
2. Bagaimana penilaian risiko proses olah gerak masuk alur sungai musu pada MT.SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui hal-hal apa sajakah yang harus diperhatikan dalam olah gerak memasuki alur sungai musi.
2. Untuk mengetahui bagaimana penilaian risiko proses olah gerak masuk alur sungai musi pada MT.SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoritis

Dapat memberikan tambahan pengetahuan, memberikan pengalaman sehingga Taruna dapat mengembangkan pola pikir dan mengetahui cara mengolah data dan dapat menilai keselamatan suatu hal sehingga ketika taruna sudah memasuki dunia kerja bisa digunakan.

2. Manfaat secara praktis

Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi para pembaca dalam hal bagaimana menilai keselamatan terhadap suatu hal khususnya dalam hal berolah gerak dalam memasuki alur sungai Musi.

E. Sistematika Penulisan

Bab I. Pendahuluan

Bab ini membahas tentang penulisan awal laporan penelitian meliputi : latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

Bab II. Landasan Teori

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan proses olah gerak masuk alur sungai musi. Lebih rinci pada landasan teori mengenai penilaian keselamatan, faktor-faktor yang mempengaruhi olah gerak, aturan 9 tentang *narrow channel*, olah gerak masuk alur sempit atau sungai, dan bahaya yang sering terjadi ketika olah gerak masuk alur sungai dan dampak yang ditimbulkannya, serta mengenai alur sungai musi.

Bab III. Metode Penelitian

Bab ini membahas tentang metode yang digunakan dalam pembuatan laoran penelitian, meliputi: metode penelitian yang dipakai adalah kualitatif deskriptif, waktu dan lokasi penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan dan penarikan data yang menggunakan : teknik observasi, teknik studi pustaka dan teknik dokumen, teknik analisa dan data yang diperoleh, dan prosedur penelitian.

Bab IV. Analisa Hasil Penelitian dan Pembahasan Masalah

Pada bab ini menjelaskan tentang analisa dan pembahasan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan ditinjau dengan teori-teori yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya untuk mencapai tujuan penelitian.

Bab V. Penutup

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pemecahan dari permasalahan yang ada. Dalam bab ini penulis menambahkan saran-saran kepada pihak yang terkait sesuai dengan tujuan penelitian skripsi.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup

