

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. LATAR BELAKANG MASALAH**

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik, pemerintah melalui instansi penyelenggara pelayanan publik memiliki tugas untuk memberikan pelayanan prima pada semua hal yang dibutuhkan masyarakat, tidak terkecuali dalam hal keselamatan pelayaran. Dikenal sebagai negara maritim, Indonesia memiliki wilayah lautan yang lebih luas dari wilayah daratan. Hal ini membuat aktivitas pelayaran menjadi padat dengan banyaknya kapal yang melintas seperti kapal penumpang dan kapal pengangkut barang. Memberikan pelayanan dalam mengatur lalu lintas pelayaran khususnya di sekitar area pelabuhan, menjadi sebuah hal yang harus diperhatikan oleh pemerintah karena berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Semakin baik pengelolaan dan pelayanan dalam mengatur lalu lintas pelayaran, maka dapat menurunkan resiko terjadinya kecelakaan di laut.

Keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita bersama sebagai pengelola, serta pengguna atas Pengaturan alur lalu lintas dan perambuannya guna untuk kelancaran dan keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita bersama sebagai penguasa, pengelola, serta pengguna atas laut tersebut. Oleh sebab itu maka perlu ditetapkan fungsi wilayah perairan untuk pemanfaatan sumberdaya alam agar tidak saling mengganggu antar kegiatan pengelolaan laut yang dapat memberi dampak lingkungan khususnya

kecelakaan terhadap transportasi laut dengan menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemutakhiran kondisi perairan melalui kegiatan survey hidrografi dan kemudian diumumkan ke dunia pelayaran .

Indonesia sangat membutuhkan petugas pelabuhan dan petugas pengawas fasilitas publik Kenavigasian, Kenavigasian yang di maksud Peraturan Pemerintah No 5 tahun 2010 Tentang Kenavigasian Pasal 1 adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur perlintasan, pengerukan serta reklamasi, penanganan kerangka kapal, *salvage*, dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.<sup>1</sup>

Pelayanan Sarana Bantu Dalam Peraturan Menteri No 25 tahun 2011 Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang dirancang dan dijalankan untuk membantu meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan lalu lintas kapal. Sarana bantu navigasi pelayaran di bagi menjadi empat bagian yaitu meliputi Menara Suar, Rambu Suar, Pelampung Suar dan Tanda Siang atau yang disebut *bouy*. Empat dari sarana bantu navigasi pelayaran tersebut sangat penting karena Sarana Bantu Navigasi Pelayaran biasanya digunakan untuk menandai daerah daerah yang berbahaya, misalnya karang dan daerah laut yang dangkal.<sup>2</sup>

Sedangkan pelayanan Telekomunikasi Pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas pelayaran yang merupakan setiap pemancaran,

---

<sup>1</sup> Peraturan Pemerintah No 5 tahun 2010 Tentang Kenavigasian Pasal 1

<sup>2</sup> Peraturan Menteri No 25 tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak-pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran. Sarana Telekomunikasi Pelayaran terdiri atas: stasiun radio pantai Stasiun Radio Pantai (SROP) adalah stasiun darat dalam dinas bergerak pelayaran. Dan *National Data Centre* (NDC) untuk *Long Range Identification and Tracking of Ships* (LRIT).

Salah satu jenis telekomunikasi pelayanannya adalah *Vessel Traffic Service* (VTS). Dikutip dari detik.com, Direktur Kenavigasian, Hengki Angkasawan mengatakan bahwa keberadaan VTS ini sangat dibutuhkan karena fungsinya dalam menjamin keselamatan pelayaran, yaitu untuk memonitor alur lalu lintas pelayaran. Pelayanan VTS mencakup tiga hal yaitu pelayanan informasi (*Information Service*), pelayanan bantu navigasi (*Navigation Assistance Service*), dan pelayanan pengorganisasian lalu lintas (*Traffic Organization Service*).<sup>3</sup>

Selanjutnya layanan survey hidrografi yang terdiri dari layanan penentuan lokasi pelabuhan/tersus/tuks, layanan penentuan koordinat SBNP dan layanan survey hidrografi lainnya. Dan terakhir yaitu layanan PPID yang terdiri dari Pelayanan Informasi Publik dan Whistleblowing.

Dari empat layanan tersebut sangat dibutuhkan bagi para pengguna jalur laut untuk kapal maupun para perahu pencari ikan. Dalam Peraturan Pemerintah No 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian atau yang biasa di Sebut PP tentang

---

<sup>3</sup> An, "Turunkan Resiko Kecelakaan Kapal, Kemenhub Bangun VTS di Sejumlah Wilayah", <https://news.detik.com/berita/d-4914020/turunkan-risiko-kecelakaan-kapal-kemenhub-bangun-vtsdi-sejumlah-wilayah>, diakses 31 Januari 2023 pada pukul 20.00 WIB

Kenavigasian Pasal 117 ayat (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhnya persyaratan: Kelautan kapal dan Kenavigasian. Pasal 119 ayat (1) PP tentang Kenavigasian menjelaskan, Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan jalur laut atau perairan sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (1) pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan ayat (2) Pengoprasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan telekomunikasi sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu ayat (3) Untuk menjamin Keamanan dan Keselamatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan telekomunikasi-pelayaran, Pemerintah menetapkan Zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangunan tersebut.

Kenavigasian dan bertanggung jawab dalam keselamatan bernavigasi di Perairan Provinsi Sumatera Barat adalah Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur. Tugas dan fungsi dari Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur adalah memberikan layanan informasi kepada kapal kapal yang melakukan aktivitas pelayaran di wilayah kerjanya. Pelabuhan ini menjadi pintu bagi aktivitas ekspor dan impor serta banyak membantu perekonomian di Provinsi Sumatera Barat.

Adapun dalam menyelenggarakan tugas tersebut petugas Distrik Navigasi tidak dapat melaksanakan tugas dengan maksimal hal itu di sebabkan instansi terkendala dengan permasalahan yang cukup serius seperti kurangnya sumber daya manusia (sesuai dengan keahlian yang dibutuhkan); kurangnya pengertian masyarakat nelayan dalam memelihara fasilitas Sarana Bantu Navigasi Pelayaran; Sarana dan Prasana yang kurang. Dari sistem keamanan yang telah diterapkan oleh

Kantor Distrik Navigasi Teluk Bayur selama ini ternyata tidak maksimal, disebabkan masih seringnya terjadi kehilangan peralatan pada Rambu Suar dan Pelampung Suar. Sistem keamanan selama ini hanya mengandalkan masyarakat / nelayan setempat. masyarakat nelayan yang kurang kesadaran untuk memelihara sarana bantu tersebut, kemudian permasalahannya kurangnya komunikasi antara pusat dan daerah, usulan-usulan tentang pengamatan laut tidak diteruskan ke pusat. Kurangnya anggaran untuk DGPS ( Differential Global Positioning System) yang mana DGPS ini adalah sistem satelit navigasi dan penentuan posisi yang berbayar.

Maka dari itu perlu Manajemen Kapal yang mana manajemen kapal ini adalah kemampuan atau keterampilan untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian melalui kegiatan-kegiatan di atas kapal dimana dalam pelaksanaannya sangat tergantung kepemimpinan yang dijalankan dalam menggerakkan unsur, intinya adalah manusia. Dalam melaksanakan tugasnya manajemen kapal merupakan orang yang bertanggung jawab di darat atas segala kekurangan di laut. Pelayanan kapal harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan benar agar kegiatan kapal selama beroperasi berjalan aman, selamat, lancar. Manajemen kapal harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal beroperasi dilaut dan memastikan pengoperasiannya dapat berjalan dengan baik sehingga dapat memberikan pelayanan kapal sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama berlayar, ada pun jenis yang di miliki memiliki spesifik nya masing-masing.

Berdasarkan Permasalahan diatas pada penelitian ini peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul **Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur.**

## **1.2. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur?
2. Apa Kendala dalam Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur?
3. Apa Upaya yang dilakukan untuk mengatasi Kendala dalam Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur?

## **1.3. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan perumusan masalah di atas, maka tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk Mengetahui Bagaimana Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur
2. Untuk Mengetahui Kendala dalam Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur
3. Untuk Mengetahui Upaya yang dilakukan untuk mengatasi Kendala dalam Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur

## **1.4. MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan akademis dalam rangka Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur

### **2. Manfaat Praktis**

Penelitian diharapkan dapat bermanfaat bagi :

1. Bagi Penulis dapat memberikan input dan menambah pengetahuan dan wawasan khususnya mengenai Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur.
2. Bagi instansi terkait dapat memberi masukan serta acuan kepada pemimpin dalam Manajemen Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur
3. Bagi masyarakat penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pengetahuan tentang Pelayanan Pada Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur
4. Bagi pembaca penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai dasar atau referensi dalam melakukan penelitian sejenis.

#### **1.5. PENELITIAN TERDAHULU YANG RELEVAN**

1. Penelitian Slamet Riyadi, Muh. Syafril Sanusi, Eva Susanti, dan Haerani, yang berjudul “Pengaruh Manajemen Kapal dan Manajemen Armada Terhadap Optimalisasi Perusahaan”, dimana penelitian ini menyimpulkan bahwa penelitian tentang Manajemen Kapal merupakan salah satu tata cara pelayaran sebagai salah satu moda transportasi dalam penyelenggaraannya harus 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, teratur, nyaman dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat. Hasil analisis statistik menunjukkan bahwa Manajemen Kapal memberikan pengaruh yang positif dan signifikan serta memberikan kontribusi yang paling besar diantara kedua variabel yang diteliti. Ini menunjukkan bahwa betapa pentingnya Manajemen Kapal dalam meningkatkan Optimalisasi

Perusahaan. Pegawai atau Karyawan yang memahami Manajemen Kapal cenderung berkinerja dengan baik dalam mencapai tujuan perusahaan, sebaliknya jika pegawai atau karyawan tidak memahami Manajemen Kapal akan cenderung mempunyai kinerja yang rendah, sehingga berdampak pada optimalisasi perusahaan. Secara deskriptif menunjukkan bahwa variabel Manajemen Kapal dalam kategori sedang (signifikan). Ini berarti masih perlu peningkatan pemahaman dan penguasaan Manajemen Kapal. Untuk itu variabel pendukung Manajemen Kapal seperti tingkat pendidikan dan pengalaman kerja perlu mendapat perhatian dari pimpinan Pelindo II (Persero) Pontianak sehingga pegawai mampu mewujudkan Optimalisasi Perusahaan guna meningkatkan pendapatan perusahaan yang efektif dan efisien.<sup>4</sup>

2. Hasil penelitian dari Supangat yang berjudul “Pengaruh Interaksi Sosial Dan Manajemen Kepemimpinan Dalam Upaya Meningkatkan Kinerja Awak Kapal Di Dermaga Terminal Pelabuhan Teluk Lamong Tanjung Perak Surabaya”, bahwa Manajemen Kepemimpinan Nakhoda terhadap kinerja awak kapal di Dermaga Terminal Pelabuhan Teluk Lamong Tanjung Perak Surabaya mempunyai pengaruh tidak signifikan terhadap kinerja Awak kapalnya. Hal ini terjadi karena sebagian besar awak-awak kapal di Dermaga ini sudah terbiasa dengan kehidupan berdisiplin sejak di bangku sekolah atau kuliah di sekolah-sekolah pelayaran yang menerapkan sistem semi militer dan berusaha se-profesional mungkin dalam menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Sehingga meskipun tidak atau

---

<sup>4</sup> Slamet Riyadi, Muh. Syafril Sanusi, Eva Susanti, dan Haerani, *Pengaruh Manajemen Kapal dan Manajemen Armada Terhadap Optimalisasi Perusahaan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Jurnal VENUS Volume 07 Nomor 13 Maret 2019.



dijalankannya fungsi-fungsi manajemen kepemimpinan Nakhoda secara efektif dan optimal di dalam memimpin organisasi diatas kapal di Dermaga tersebut. Sebagian besar awak kapal tidak terpengaruh dan tetap berusaha menjalankan perannya yang berpedoman pada disiplin kerja dan hirarki serta loyal menjalankan tugas dan fungsinya secara prosedur dan petunjuk yang ada.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Supangat, *Pengaruh Interaksi Sosia Dan Manajemen Kepemimpinan Dalam Upaya Meningkatkan Kinerja Awak Kapal Di Dermaga Terminal Pelabuhan Teluk Lamong Tanjung Perak Surabaya*, MAP (Jurnal Manajemen dan Administrasi Publik) Vol. 4 No. 4 ISSN 2612-2142.

**TABEL I.1****MATRIK PENELITIAN TERDAHULU YANG RELEVAN**

NO	PENELITI	TAHUN	JUDUL PENELITIAN	HASIL PENELITIAN	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1	Slamet Riyadi, Muh. Syafril Sanusi, Eva Susanti, dan Haerani.	2019	Pengaruh Penerapan Manajemen Kapal Dan Manajemen Armada Terhadap Optimalisasi Perusahaan	Hasil analisis secara deskriptif adalah adanya pengaruh dalam penerapan manajemen kapal dan manajemen armada terhadap optimalisasi perusahaan di PT Pelindo II Pontianak. Sedangkan hasil analisis regresi secara parsial menunjukkan faktor manajemen kapal adalah faktor yang paling berpengaruh dominan terhadap optimalisasi perusahaan di PT Pelindo II Pontianak.	Sama-sama membahas tentang penerapan manajemen kapal pada suatu perusahaan/instansi	Dalam penelitiannya membahas bagaimana pengaruh manajemen kapal terhadap optimalisasi perusahaan dengan menggunakan metode penelitian yaitu analisis deskriptif dan analisis regresi berganda.

2	Supangat	2020	Pengaruh Interaksi Sosial Dan Manajemen Kepemimpinan Dalam Upaya Meningkatkan Kinerja Awak Kapal Di Dermaga Terminal Pelabuhan Teluk Lamong Tanjung Perak Surabaya	Penelitian ini dilakukan dengan metode deskriptif kuantitatif, diketahui bahwa faktor interaksi sosial dan manajemen kepemimpinan Nakhoda di Dermaga tersebut secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kinerja awak kapal diatas kapal. Sedangkan secara individual, Interaksi Sosial berpengaruh signifikan terhadap kinerja awak kapal dan berpengaruh dominan daripada Manajemen Kepemimpinan Nakhoda. Disisi lain Manajemen Kepemimpinan Nakhoda tidak terpengaruh signifikan terhadap kinerja awak kapal.	Sama-sama membahas tentang Manajemen diatas kapal.	Terfokuskan kepada Manajemen Kepemimpinan terhadap awak kapalnya.
---	----------	------	--	---	--	---