

**TATA LAKSANA KESELAMATAN PELAYARAN PADA
TRANSPORTASI LAUT DI KECAMATAN BONTOBAHARI
KABUPATEN BULUKUMBA**

Dian Irianta Wiranata

Nomor Stambuk: 105640116410



**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2017

PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Tata Kelola Keselamatan Pelayaran pada Transpormasi
Laut di Kecamatan Bontobahari Kabupaten
Bulukumba

Nama Mahasiswa : Dian Irianta Wiranata

Nim : 10564 01164 10

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyetujui:

Pembimbing I Pembimbing II

 

Dr. Hj. Budi Setiawati, M.Si Rudi Hardi, S.Sos., M.Si

Mengetahui:

Dekan
Fisipol Unismuh Makassar



Ir. H. Saleh Molla, MM

Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan
Fisipol Unismuh Makassar


Andi Luhur Prianto, S.IP., M.Si

PENERIMAAN TIM

Telah di Terima oleh TIM Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, Berdasarkan Surat Keputusan / Undangan Menguji Ujian Skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 1184/FSP-A.1-VII/VIII/33/2017 Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S. I) dalam Program Studi Ilmu Pemerintahan di Makassar Pada Hari Jum'at tanggal 25 bulan Agustus tahun 2017

Ketua,

Ir. H. Saleh Molla, MM

Sekretaris,

Dr. Burhanuddin, S.Sos., M.Si

Penguji:

1. Hj. Andi Nuraeni Aksa, SH.,MH (ketua)
2. Adnan Ma'Ruf, S.Sos., M.Si
3. Andi Luhur Prianto, S.IP., M.Si
4. Muchlas M. Tahir, S.IP., M.Si

(
(
(
(

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Dian Irianta Wiranata

Nomor Stambuk : 105640116410

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagiat. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apa bila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi maka demi kesesuaian yang berlaku, sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar, 12 September 2017

Yang Menyatakan,

Dian Irianta Wiranata

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, kami panjatkan syukur atas kehadiran Allah SWT. Karena berkat hidayah-NYA sehingga kami mampu menyelesaikan penelitian kami yang berjudul : *“Tata Laksana Keselamatan Pelayanan Pada Transportasi Laut di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba ”*

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Pemerintahan Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pula pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Hj. Budi Setiawati M.Si selaku pembimbing 1 dan Bapak Rudi Hardi, S.Sos, M.Si, yang senantiasa meluangkan waktunya untuk mengarahkan kami sehingga skripsi kami dapat di selesaikan.
2. Bapak Dr. H. Muhammad Idris, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar
3. Bapak A.Luhur Prianto S.IP, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Ayahanda Mappisau, Ibunda Rajawiah dan segenap keluarga yang telah membantu dalam proses pembuatan skripsi kami, baik berupa bantuan materi maupun bantuan moral.

5. Seluruh Dosen Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang senantiasa meluangkan waktu untuk memberi bekal ilmu kepada penulis selama menempuh pendidikan di lembaga ini.

Demikian kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.



DAFTAR ISI

Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Penerimaan Skripsi	iii
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah	iv
Abstrak	v
Kata Pengantar	vi
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Kegunaan Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Konsep Media Massa.....	6
B. Konsep Pemerintahan	15
C. Kerangka Pikir	25
D. Fokus Penelitian	30
E. Deskripsi Fokus Penelitian.....	30
BAB III METODE PENELITIAN.....	31
A. Waktu dan Lokasi Penelitian	31
B. Jenis dan tipe penelitian	31
C. Sumber Data	32
D. Informan Penelitian.....	33
E. Teknik Pengumpulan Data.....	33
F. Teknik Analisis Data	35
G. Keabsahan Data.....	36
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
A. Deskripsi Objek Penelitian	38
B. Karakteristik Informan	45
C. Peran Media Massa dalam Mendorong Dinamika Pemerintahan di kabupaten Bulukumba.....	46
BAB V. PENUTUP	59
A. Kesimpulan	59
B. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA.....	62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas maritim kelautan yang lumayan besar dimana transportasi laut merupakan sarana transportasi utama sebagian besar masyarakat bangsa ini sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Pentingnya peran transportasi tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang dari dalam maupun luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai Penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Pelayaran yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal, sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik di dalam negeri maupun di luar negeri.

Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia, yang memiliki 17.504 pulau yang membentang dari Sabar sampai Merauke dengan panjang garis pantai kurang lebih 81.000 Km serta luas wilayah laut sekitar 5,9 juta Km². Sebagai Negara kepulauan oleh konferensi PBB yang di akui oleh dunia Internasional maka Indonesia terletak pada posisi silang yang sangat strategis di antara Benua Asia dan Benua Australia peranan laut sangat penting sebagai pemersatu bangsa serta wilayah Indonesia dan konsekuensinya pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintah dibidang penegakan hukum baik terhadap ancaman pelanggaran terhadap pemanfaatan perairan serta menjaga dan menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Laut sebagai jalur komunikasi (sea lane on communication) diartikan bahwa pemanfaatan laut untuk kepentingan lalu lintas pelayaran antar pulau, antar Negara maupun antar benua baik untuk angkutan penumpang maupun barang, maka perlu ditentukan alur perlintasan laut kepulauan Indonesia bagi kepentingan pelayaran lokal maupun Internasional serta fasilitas keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi pelayaran, kapal negara kenavigasian, bengkel kenavigasian, survey Hidrografi untuk menentukan alur pelayaran yang aman serta infrastruktur lainnya. Pengaturan merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita bersama sebagai penguasa, pengelola, serta pengguna atas laut untuk itu maka perlu ditetapkan fungsi wilayah perairan guna pemanfaatansumberdaya alam agar idak saling mengganggu anatr kegiatan pengelolaan laut yang dapat menimbulkan dampak lingkungan khususnya kecelakaan terhadap transportasi laut dengan menetapkan alur dan pelinasan

melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemuktakhiran kondisi perairan melalui kegiatan survey hidrografi dan kemudian diumumkan ke dunia pelayaran.

Undang-Undang (UU) nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang selanjutnya disebut UU pelayaran telah mengamatkan setiap pengoprasian kapal dan pelabuhan, wajib menemui persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

Keselamatan pelayaran saat ini belum menjadi perhatian pemerintah dan masyarakat. Meski cuaca buruk, sejumlah pelayaran masih dilakukan sehingga mengakibatkan kecelakaan. Selain itu syahbandar pelabuhan adalah pejabat pemerintah di pelabuhan, memiliki kewenangan tertinggi untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran maritim. Sayangnya kecelakaan kapal akhir-akhir ini, diduga akibat kurang masifnya disseminasi informasi kecuacaan kepada pihak terkait, khususnya pelaku pelayaran.

Masih segar dalam ingatan insiden tenggelamnya beberapa kapal yang terjadi berturut-turut dalam hitungan waktu tiga (3) bulan yaitu musibah tenggelamnya KM Wihana Sejahtera di Teluk Lamong, Surabaya pada oktober 2015 lalu yang membawa lebih dari 100 penumpang dan merengut nyawa 97 penumpang. Tak berhenti disana, tenggelamnya KM Samudera Jaya 1 diperairan Ketapang pada 14 Desember 2015 dan LKM Arief Sosial yang tenggelam di selat Karimata pada 15 Desember 2015, dan yang terakhir yaitu tenggelamnya KM Mariana di Teluk Bone pada 19 Desember 2015 dengan rute Kolaka siswa yang merengut sekitar 77 jiwa didalamnya.

Peristiwa ini menjadi catatan buruk Indonesia bagi dunia pelayaran khususnya mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia. Keselamatan pelayaran menjadi sangat penting sebab selama ini tidak ditangani dengan serius. Bahkan faktor keselamatan seringkali diabaikan. Hal ini haruslah menjadi prioritas pemerintah menyusul dengan adanya kebijakan presiden Republik Indonesia yaitu menjadikan Indonesia sebagai poros maritim.

Provinsi Sulawesi Selatan adalah salah satu provinsi di Indonesia yang secara geografis merupakan berbasis kelautan yang sangat besar. Provinsi Sulawesi Selatan zaman dahulu dikenal sebagai salah satu pusat maritim di Indonesia. Sulawesi Selatan memiliki garis pantai sepanjang 1.937 Km dan luas 266.877 Km², itu dikarenakan dari 24 kabupaten yang terdapat di provinsi Sulawesi Selatan, (dua per tiga) diantaranya adalah kabupaten yang memiliki wilayah pesisir dan laut salah satunya yaitu kabupaten Bulukumba.

Kabupaten Bulukumba terdiri dari 10 Kecamatan yang dimana 7 kecamatannya merupakan wilayah pesisir salah satunya yaitu Kecamatan Bontobahari. Kecamatan Bontobahari merupakan kecamatan dengan pantai terpanjang di kabupaten Bulukumba. Di Kecamatan Bontobahari juga merupakan pusat pembuatan kapal Phinisi dan terdapat pelabuhan Bira.

Pelabuhan Bira merupakan penghubung antara Kabupaten Bulukumba dengan Kabupaten Selayar yaitu dipelabuhan Pamatata. Kegiatan pelayaran antara kedua pelabuhan tersebut pun tak luput dari musibah. Tercatat pada tahun 2009, KM Dharma Manggala mengalami musibah tidak jauh dari pelabuhan Tanjung Bira. Cuaca buruk kerap kali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pelayaran

dan kurangnya koordinasi antara petugas pelabuhan dengan awak kapal. Tentu saja ini merupakan peran pemerintah untuk melakukan pengawasan dalam menjaga keselamatan pelayaran.

Pemerintah berkewajiban dalam menjaga keselamatan pelayaran untuk menciptakan industri transportasi laut yang kuat, yang dapat berperan sebagai penggerak pembangunan nasional. Dengan latar belakang di atas maka peneliti tertarik untuk mengangkat judul "**Tata Kelola Keselamatan Pelayaran pada Transportasi Laut di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba**".

B. Rumusan Masalah

Berdasar pada latar belakang di atas, maka dikemukakan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran pemerintah terhadap keselamatan pelayaran pada kecamatan bontobahari kabupaten bulukumba?
2. Bagaimana prosedur pelayanan kepelabuhan terhadap keselamatan pelayaran pada transportasi laut di kecamatan bontobahari kabupaten bulukumba?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peran pemerintah terhadap keselamatan pelayaran pada transportasi laut di kecamatan bontobahari kabupaten bulukumba.

2. Untuk mengetahui prosedur pelayanan kepelabuhan terhadap keselamatan pelayaran pada transportasi laut di kecamatan bontobahari kabupaten bulukumba.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi peneliti, penelitian ini bertujuan untuk melatih dalam penyusunan karya ilmiah dan sebagai bahan implementasi ilmu yang dipelajari semasa studi.
2. Bagi masyarakat, penelitian ini bertujuan untuk memberikan informasi yang relevan tentang bagaimana tata laksana keselamatan pelayaran pada transportasi laut di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba.
3. Bagi pemerintah setempat, penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tata laksana keselamatan pelayaran yang sesuai dengan standar pelayaran yang seharusnya diterapkan pada transportasi laut di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Pemerintahan

1. Pengertian Peran Pemerintah

Dalam ilmu pemerintahan menurut Syafii (2001,47) adalah ilmu yang mempelajari bagaimana melaksanakan pengurusan (*eksekutif*), pengaturan (*legislatif*), kepemimpinan dan koordinasi pemerintahan (baik pusat dengan daerah maupun antara rakyat dengan pemerintahannya. Hal lain juga dikemukakan oleh Soewargono, (1995 : 2) melihat ilmu pemerintahan merupakan ilmu yang mempelajari hubungan antara rakyat dan organisasi tertinggi Negara (pemerintah) dalam konteks kewenangan dan memberi pelayanan. Dilihat dari konsentrasi administrasi publik atau administrasi pemerintahan yang meliputi kebijakan publik pemerintahan, institusi / kelembagaan / organisasi pemerintahan, birokrasi, manajemen pemerintahan, personil dan keuangan (anggaran) pemerintahan, lingkungan administrasi pemerintahan dan segala aktivitas pemerintahan dilandasi oleh adanya bentuk legalitas dari pemerintahan yang berkuasa. Jika perubahan mendasar terjadi pada konsentrasi tersebut yang memfokus pada perubahan sistem, ditandai dengan terjadinya perubahan yang mendasar pada alat gerak pemerintahan itu sendiri (*konstitusi*). Hal ini dapat dilihat dari sistem berpemerintahan di Indonesia mulai dari pasca kemerdekaan, orde lama, orde baru dan pasca reformasi.

Pemerintahan dalam artiannya adalah organisasi yang memiliki kekuasaan untuk membuat dan menerapkan hukum serta undang-undang termasuk dalam sistem transportasi yang pada kenyataannya merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan pokok yang akan menjamin jalannya kehidupan manusia pemerintah sebagai aparatur Negara merupakan orang yang dapat memberikan pengaruh yang kuat dalam mengatur dan mengelolah sistem transportasi di Negara kita maka tidak lepas dari hal tersebut sesuai dengan sistem administrasi Negara Republik Indonesia ada dua bentuk kebijakan yang dapat diambil oleh pemerintah yaitu:

- a. Kebijakan internal (manajerial), yaitu kebijakan yang mempunyai kekuatan mengikat aparatur dalam organisasi pemerintah sendiri.
- b. Kebijakan eksternal (publik), suatu kebijakan yang mengikat masyarakat umum.

Sehingga dengan kebijakn demikian kebijakan harus tertulis. Pengertian kebijakan pemerintah sama dengan kebijaksanaan berbagai bentuk seperti misalnya jika dilakukan oleh Pemerintah Pusat berupa Peraturan Pemerintah (PP), Keputusan Menteri (Kepmen) dan lain-lain. Sedangkan jika kebijakan pemerintah tersebut dibuat oleh Pemerintah Daerah akan melahirkan Surat Keputusan (SK), Peraturan Daerah (Perda) dan lin-lain. Hal tersebut menjadi sangat penting untuk menentukan konsep dalam penyusunan kebijaksanaan / kebijakan yang mengacu pada hal-hal berikut.

- a. Berpedoman pada kebijaksanaan yang lebih tinggi

- b. Konsistensi dengan kebijaksanaan yang lain yang berlaku
- c. Berorientasi ke masa depan
- d. Berpedoman pada kepentingan umum
- e. Jelas dan tepat serta transparan
- f. Dirumuskan secara tertulis.

Peran penting pemerintah dalam menangani transportasi darat udara maupun laut adalah bagian yang sangat penting dalam menangani fenomena-fenomena buruk tentang transportasi seperti yang kita ketahui bersama sebagai Negara kepulauan Indonesia merupakan Negara yang mana kemajuan transportasinya sangatlah pesat termasuk transportasi laut, agar menghindari kemungkinan terjadinya hal-hal yang buruk dalam dunia transportasi Negara kita maka diharapkan pemerintah dapat memaksimalkan kinerjanya kedepan.

1. Tata laksana keselamatan pelayaran

Keselamatan pelayaran merupakan bagian yang harus dipenuhi dalam sistem pelayaran, keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan dalam perairan dan kepelabuhan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut dapat terjadi, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang ada diatas kapal untuk diikat (*lashing*) hingga persoalan penempatan barang yang tidak sesuai ataupun yang kurang baik, kelebihan muatan penumpang dan minimnya perawatan yang diberikan kepada transportasi laut yang digunakan dapat menimbulkan dan menyebabkan rawannya terjadi kecelakaan transportasi laut.

Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara international sebagai berikut, *International Convention for Safety of Life at Sea(SOLAS)*, 1974 sebagaimana telah disempurnakan : aturan international ini menyangkut ketentuan-ketentuan dan prosedur yang harus dipenuhi sebagai syarat utama setiap transportasi laut yang beroperasi. Standarisasi kapal juga merupakan hal yang sangat penting untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran yang dilakukan oleh pihak pelabuhan dalam menjamin keselamatan penumpang yang akan melakukan perjalanan menggunakan transportasi laut.

2. Konsep Transportasi

1. Definisi Transportasi

Transportasi merupakan hal terpenting dalam kehidupan dan kegiatan manusia dan juga merupakan unsur terpenting dalam mobilitas manusia sehari-hari transportasi berasal dari kata *transpiortation* dalam bahasa Inggris yang artinya angkutan yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut maupun udara baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin Simbolon (2003:2) “salah satu angkutan oleh masyarakat hadir dalam berbagai bentuk, usaha pribadi, dalam koperasi sampai dalam bentuk usaha badan hukum. Demikian juga peran dari pemerintah seperti pembangunan sarana dan prasarana transportasi melakukan berbagai kajian, penyusunan peraturan serta pendirian perusahaan strategis dibidang kereta api, perkapalan dan penerbangan”. Transportasi bukan hanya diperkotaan, tetapi juga di daerah

pedesaan atau antar keduanya. Sarana transportasi guna menghubungkan kota dengan desa atau sebaliknya desa dengan perkotaan.

2. Transportasi Laut

Kamus besar bahasa Indonesia mendefinisikan kapal sebagai kendaraan kapal pengangkut penumpang dan barang dilaut sungai dan sebagainya. Kapal diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, mesin mekanik, maupun energi lain, ditarik atau ditunda, dan termasuk sebagai kendaraan yang berdaya dukung dinamis kendaraan pada permukaan air maupun bangunan terapung yang berpindah-pindah. Transportasi laut adalah sebagai mobilitas manusia, barang dan jasa baik local, regional, nasional maupun internasional. Transportasi terdiri dari tiga macam antara lain laut, udara dan darat. Jasa industri angkutan menggunakan kapal laut merupakan jasa angkutan yang bergerak dalam pengangkutan penumpang dan barang (kargo). Dalam melakukan perdagangan internasional dan domestik banyak pemilik barang (shipper) menggunakan jasa transportasi laut, hal ini dikarenakan jumlah barang yang diangkut relatif dalam jumlah yang besar serta ongkos pengangkutan relatif lebih murah jika dibandingkan dengan modal lainnya.

3. Karakteristik dan Keunggulan Transportasi Laut

Pelayaran diperairan daratan merupakan salah satu angkutan orang dan atau barang tertua yang ekonomis dan berwawasan lingkungan dan untuk daerah pedalaman bisa jadi menjadi satu-satunya modal angkutan untuk akses ke pasar dan kegiatan sosial lainnya. Modal angkutan dapat berupa rakit bambu sampai

kapal bermotor yang bisa beroperasi di sungai kecil, danau sampai sungai besar.

Karakteristik utama pada transportasi laut adalah sebagai berikut :

- a. Perairan pedalaman merupakan koridor yang mencakup beberapa wilayah kabupaten/kota bahkan provinsi. Sehingga langkah yang diambil oleh daerah yang satu dengan daerah lainnya harus terkoordinasi dengan baik.
- b. Terminal / dermaga dibutuhkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang untuk selanjutnya dengan modal jalan disalurkan dengan tujuan akhir.
- c. Rute yang dilalui biasanya tunggal, kecuali bila dari satu sungai dengan sungai lainnya terhubung dengan Anjir seperti yang terdapat di Kalimantan Tengah dan Kalimantan Selatan.
- d. Pengendalian navigasi perlu dikembalikan bila lintas alur pelayaran pedalaman ini digunakan untuk berbagai keperluan, angkutan barang, penumpang, dan wisata.

Untuk mendapatkan suatu sistem transportasi perairan pedalaman yang baik, perlu dilakukan perawatan, pengendalian dan peraturan dan bila diperlukan dengan menetapkan tarif untuk penggunaan alur pelayaran seperti yang dilakukan di Ambang Barito. Secara teknis, karakteristik angkutan perairan daratan memberikan keunggulan kepada moda tersebut untuk bersaing dengan modal lain. Keunggulan-keunggulan penggunaan angkutan perairan daratan tersebut antara lain:

- a. Pada daerah yang mempunyai sunagi yang bisa digunakan untuk transportasi, maka tidak perlu dibangun infrastruktur baru selain dermaga bongkar muat karena telah tersedia secara alami. Di India, dengan panjang jalur transportasi yang sama, biaya untuk mengembangkan angkutan perairan daratan hanya sekitar 5% hingga 10% dari biaya mengembangkan jalan tol 4 ataupun membangun jaringan kereta api.
- b. Infrastruktur sungai hanya perlu dipelihara dengan biaya yang murah sehingga kapasitas infrastruktur umumnya akan mencukupi. Di India, dengan panjang jalur transportasi yang sama, biaya pemeliharaan angkutan perairan daratan hanya sekitar 20% dari biaya pemeliharaan jalan;
- c. Berperan sebagai angkutan utama untuk daerah terpencil (remote area) dimana konstruksi jalan belum atau mahal untuk dibangun;
- d. Mempunyai tingkat keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan angkutan jalan dari aspek kecepatannya yang rendah, terutama bila dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai;
- e. Amat cocok untuk angkutan wisata, seperti yang sudah mulai dikembangkan di sungai-sungai besar Indonesia;
- f. Mampu mengangkut secara langsung dari angkutan perairan laut dalam ke perairan daratan dan sebaliknya;
- g. Mampu mengangkut dengan volume besar, sepanjang kedalaman dan lebar alur sesuai dengan kapal yang digunakan;

- h. Penggunaan bahan bakar lebih efisien, walaupun semakin tinggi kecepatan kapal penggunaan bahan bakar akan meningkat secara eksponensial, sehingga angkutan perairan lebih sesuai untuk barang dengan nilai rendah dan volume besar;

Hubungan antara konsumsi bahan bakar dengan kecepatan kapal jarak tempuh untuk mengangkut satu ton muatan dengan konsumsi bahan bakar yang sama. Pada sisi lain, karakteristik angkutan perairan daratan juga mempunyai kelemahan antara lain:

- a. Mempunyai hambatan alam (tergantung pada kedalaman dan kelebaran alur);
- b. Fluktuasi air pada musim kemarau;
- c. Pada musim hujan terkadang terjadi banjir;
- d. Rawan terjadinya pendangkalan dan erosi tebing sungai;
- e. Kecepatan relatif lebih rendah;
- f. Tingkat reliabilitas kurang terjaga;
- g. Kurang fleksibel karena jangkauan daerah (catchment area) yang kecil di sepanjang aliran alur saja;
- h. Aksesibilitas rendah karena terkadang sulit dijangkau dari jalan;
- i. Ada kecenderungan angkutan untuk over capacity;
- j. Investasi tinggi untuk kapal baru;
- k. Tingkat kenyamanan yang rendah untuk angkutan penumpang;
- l. Budaya yang konservatif dan tradisional pada operasional penyediaan jasa angkutan perairan daratan;

- m. Peran yang kecil (modal share) pada sistem transportasi; dan
- n. Waktu operasi terbatas karena pada malam hari sulit berlayar dengan sarana bantu navigasi yang terbatas

4. Demand & Supply Transportasi Laut di Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan yang wilayah daratannya dipisahkan oleh wilayah perairan yang sangat luas, sehingga peran transportasi laut sangatlah penting dalam menghubungkan semua wilayah di Indonesia. Fungsi transportasi laut pada dasarnya adalah untuk mengangkut penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain yang dipisahkan oleh wilayah perairan. Dengan adanya transportasi laut maka dapat membantu terciptanya pola distribusi nasional. Namun, untuk dapat mewujudkan hal tersebut diperlukan suatu sistem transportasi laut yang efektif, efisien dan aman. Perpindahan atau pergerakan (*movement*) dari penumpang dan barang merupakan dasar terjadinya perdagangan melalui sarana transportasi laut, bahan baku maupun barang hasil produksi dari satu daerah dapat dipasarkan ke daerah lain. Indonesia, sebagai sebuah negara kepulauan terbesar di dunia, sangat membutuhkan angkutan laut yang dapat menjangkau seluruh wilayahnya.

a. Demand Transportasi Laut di Indonesia

Perbedaan hasil produksi atas komoditi barang dari satu daerah dengan daerah lainnya memicu terjadinya perpindahan atau pergerakan barang untuk dapat memenuhi kebutuhan manusia. Sementara adanya perpindahan atau pergerakan (*movement*) dari penumpang dan barang merupakan dasar terjadinya

perdagangan. Adanya bisnis perdagangan baik didalam maupun luar negeri (*Export & Import*) mempengaruhi permintaan jasa angkutan laut di Indonesia karena angkutan laut menjadi pilihan sebagian besar masyarakat Indonesia dalam melakukan aktivitas pengiriman barang.

Produksi angkutan laut Indonesia setiap tahunnya mengalami peningkatan, seiring meningkatnya produksi laut Indonesia maka jumlah muatan yang tersedia untuk angkutan laut juga semakin bertambah setiap tahunnya. Setiap tahunnya produksi angkutan laut Indonesia terus meningkat baik untuk didalam maupun luar negeri, dengan produksi angkutan laut yang meningkat jumlah muatan yang tersedia untuk angkutan laut juga meningkat pada setiap tahunnya pada akhir tahun 2009 jumlah total muatan yang tersedia mencapai 836,668,838 ton. Pertumbuhan produksi angkutan laut Indonesia.

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi permintaan (*demand*) akan transportasi laut. Faktor-faktor tersebut, antara lain:

- 1) Faktor Ekonomi
 - a) Perkembangan GDP (Gross Domestic Product) suatu negara.
 - b) Kondisi perdagangan didalam dan luar negeri.
 - c) Kebijakan ekonomi (tarif pajak, bunga dll) yang dikeluarkan
 - d) Struktur ekonomi
- 2) Faktor Politik
 - a) Terjadinya peperangan
 - b) Adanya aliansi politik
 - c) Preference terhadap Negara tertentu

- 3) Faktor Teknologi
 - a) Teknologi transportasi laut
 - b) Teknologi telekomunikasi

Beberapa faktor diatas menjadi hal yang sangat berpengaruh dalam permintaan demand transportasi laut.

b. Supply Transportasi Laut di Indonesia

Untuk memenuhi permintaan akan jasa angkutan laut yang sangat tinggi maka diperlukan armada kapal dengan jumlah yang sangat banyak. Armada kapal yang saat ini beroperasi di Indonesia dilihat dari kepemilikannya terdiri dari armada nasional dan armada asing. Kedua armada kapal tersebut bersaing untuk bisa mendapatkan muatan dengan tujuan pasar dalam negeri maupun luar negeri (*export-import*). Sejalan dengan tingginya permintaan akan jasa transportasi laut jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia setiap tahunnya mengalami kenaikan. Pelan namun pasti armada kapal nasional setiap tahun jumlahnya semakin bertambah sedangkan sebaliknya armada kapal asing semakin menurun jumlahnya.

Dalam Inpres Nomor 5 tahun 2005 dimasukkan asas *cabotage* yang mewajibkan pengangkutan komoditas antar-pulau di Indonesia menggunakan kapal berkecenderungan Indonesia secara bertahap hingga tahun 2010. Dengan adanya asas *cabotage* armada kapal nasional dapat tumbuh dan perlahan mengambil alih pasar pengiriman barang di dalam negeri yang sempat dikuasai oleh armada kapal asing.

Adanya peranan pemerintah dalam industri pelayaran antara lain dengan mengeluarkan Inpres Nomor 5 tahun 2005 kemudian disusul dengan UU Pelayaran nomor 17 tahun 2008, membuat pertumbuhan armada nasional menjadi semakin tinggi sedangkan untuk armada kapal asing pertumbuhannya menjadi minus (-) karena jumlahnya yang telah jauh berkurang.

Selain jasa pengiriman barang, permintaan akan jasa penyeberangan dengan menggunakan transportasi laut juga mengalami kenaikan setiap tahunnya. Transportasi laut telah menjadi pilihan masyarakat Indonesia untuk bepergian, namun hal tersebut tidak diikuti dengan pertumbuhan jumlah angkutan penyeberangan. Pada grafik 7 terlihat bahwa jumlah angkutan penyeberangan tidak mengalami kenaikan yang berarti bahkan cenderung konstan setiap tahunnya. Dengan sejumlah angkutan tersebut pada saat-saat tertentu misalnya saat hari raya, penumpang harus berdesakan dan bahkan tidak mendapatkan tempat. Diperlukan penambahan angkutan penyeberangan di Indonesia untuk dapat mencegah terjadinya penumpukan penumpang dan barang di pelabuhan, yang dapat menyebabkan terhambatnya proses distribusi penumpang dan barang.

5. Prasarana dan Saran Transportasi Laut

Sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jembatan, Undang-Undang no. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, PP 61 tahun 2009 tentang kepelabuhan, Jembatan / Pelabuhan sebagai salah satu prasarana Transportasi yang mempunyai peranan dalam hal distribusi ekonomi mulai dari yang berskala lokal, regional maupun nasional yang bertujuan untuk

mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dan meningkatnya taraf kehidupan masyarakat. Bidang Prasarana Pelabuhan mempunyai arah kebijakan membangun mengembangkan jaringan prasarana transportasi, terutama daerah Hinterland untuk meningkatkan dan memperlancar arus mobilitas orang dan barang terutama hasil produksi yang dihasilkan daerah tersebut.

a. Prasarana

Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara. (Triatmodjo, 2009) Pelabuhan adalah sebuah fasilitas diujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan barang muatan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya pelabuhan menjadi sangat penting karena manfaat yang diberikan sangatlah besar. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Crane dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya. Pelabuhan juga dapat di definisikan sebagai daerah perairan yang terlindung dari gelombang laut dan dilengkapidengan fasilitas terminal meliputi

- 1) *Dermaga*, tempat di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar
- 2) *Crane*, untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang

- 3) *Gudang laut (transito)*, tempat untuk menyimpan muatan dari kapal atau yang akan dipindah ke kapal.

Adisasmita (2013: 53) jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran. Pelabuhan laut dibedakan berdasarkan peran, fungsi dan klasifikasi serta jenis. Berdasarkan jenisnya pelabuhan dibedakan atas:

- 1) Pelabuhan umum yang digunakan untuk melayani kepentingan umum, perdagangan luar negeri dan dalam negeri sesuai ketepatan pemerintah dan mempunyai fasilitas karantina, imigrasi, beacukai, penjagaan dan pelayanan
- 2) Pelabuhan khusus yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Hirark berdasarkan peran dan fungsi pelabuhan laut terdiri dari

- 1) Pelabuhan international hub (utama primer) adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang international dalam volume besar.
- 2) Pelabuhan international (utama sekunder) adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dalam volume yang relative besar.
- 3) Pelabuhan nasional (utama tersier) adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dan dapat menangani semi container dengan

volume bingkis sedang dengan memperhatikan kebijakan dalam pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah.

- 4) Pelabuhan regional adalah pelabuhan pengumuman primer yang berfungsi khususnya melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayaran antar kabupaten.
- 5) Pelabuhan lokal adalah pelabuhan penumpang sekunder yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanannya antar kecamatan dalam kabupaten.

Ruang lalu lintas laut (*seaways*) adalah bagian dari ruang perairan yang ditetapkan untuk melayani kapal laut yang berlayar atau berolah gerak pada satu lokasi / pelabuhan atau dari suatu lokasi / pelabuhan lainnya melalui arah dan posisi tertentu.

b. Sarana

Sarana transportasi laut dapat meningkatkan keselamatan operasi kapal dilingkungan teritorial pelabuhan haruslah ditentukan oleh faktor utama Lasse (2014: 153) “hal yang sangat mempengaruhi keselamatan operasi kapal yaitu kondisi internal yang ada dikapal dan kondisi eksternal kapal berupa lingkungan kenavigasian”. Maka hal tersebut sangatlah penting untuk menjadi perhatian

utama bagi keselamatan operasional kapal yang dijalankan. Adapun beberapa sarana transportasi laut antara lain sebagai berikut:

1) Kapal

Kapal, adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat. Berabad-abad kapal digunakan oleh manusia untuk mengurugi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu. Biasanya manusia pada amasa lampau menggunakan kano, rakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal. Bahan-bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang digunakan bangsa mesir kuno kemudian digunakan bahan logam.

Seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat untuk penggeraknya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah muncul revolusi industri dan mesin diesel serta Nulir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang di atas air seperti Hovercraft dan Eakroplane. Serta kapal yang digunakan didasar lautan yakni kapal selam.

Berabad-abad kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang sampai akhirnya pada awal abad ke-20 ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dalam waktu singkat maka kapal pun mendapat saingan berat. Namun untuk kapal masih memiliki keunggulan yakni mampu mengangkut barang dengan tonase yang lebih besar sehingga lebih banyak didominasi kapal niaga dan tanker sedangkan kapal penumpang banyak dialihkan menjadi kapal pesiar seperti Queen Elizabeth dan Awani Dream.

2) Kapal Feri

Kapal feri atau kapal penyebrangan adalah sebuah kapal transportasi jarak dekat. Feri mempunyai peranan penting dalam sistem pengangkutan bagi banyak kota pesisir pantai, membuat transit langsung antar kedua tujuan dengan biaya lebih kecil dibandingkan jembatan atau terowong. Feri pejalan kaki dengan banyak pemberhentian, seperti di Venesia, kadang kala dikenalu sebagai **bis air** atau **taksi air**.

3) Sampan

Sampan adalah sebuah perahu kayu Tiongkok yang memiliki dasar yang relatif datar, dengan ukuran sekitar 3,5 hingga 4,5 meter yang digunakan sebagai alat transportasi sungai dan danau atau menangkap ikan. Sampan dapat mengangkut penumpang 2 – 8 orang, tergantung ukuran sampan. Sampan ada kalanya memiliki atap kecil dan dapat digunakan sebagai tempat tinggal permanen di perairan dekat darat. Sampan biasanya tidak digunakan untuk berlayar jauh dari

daratan karena jenis perahu ini tidak memiliki perlengkapan untuk menghadapi cuaca yang buruk.

3. Konsep Keselamatan Pelayaran

1. Definisi Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran termasuk kedalam upaya penanggulangan musibah/kecelakaan berlayar (termasuk factor diluar kapal bersifat pencegahan musibah/kecelakaan). Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja dibidang pelayaran. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelak laut kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuata, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hokum kapal, manajemen keselamatan, dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga Internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan dengan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan pelayaran dan kelestarian

lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi (kapal) di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan/keahlian 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*).

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 ayat (40) menjelaskan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.

Berbicara tentang keselamatan pelayaran maka pengelola kapal harus memperhatikan muatan kapal yang dijalankan seperti yang dikemukakan Lasse (2014:35) “Berkenaan dengan karakteristik muatan, perwira muatan kapal mempertimbangkan jumlah partai, jenis, ukuran, dan setiap muatan penggabungan *compatibility* muatan yang sifatnya bermacam-macam dan bertentangan”. Hal tersebut menjadi pengertian yang sangat penting untuk diperhatikan.

2. Penyebab Kecelakaan Kapal

Kecelakaan angkutan laut menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti dalam beberapa tahun belakangan ini. Ada beberapa penyebab terjadinya kecelakaan kapal diantaranya:

- a. Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar seperti terjadinya Kecelakaan di dalam kapal serta kurangnya kemampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam organisasi kapal, secara sadar memuat kapal secara berlebihan
- b. Faktor alam cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.
- c. Faktor teknis biasanya terkait dengan kekurangan cermatan didalam desain kapal. Penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan.

3. Perangkat Keselamatan Kerja

Ada beberapa alat perangkat keselamatan kapal yang patut untuk dipersiapkan armada laut utamanya bagi transportasi laut ditinjau dari fungsi, kita bagi menjadi beberapa bagian besar hal ini menjadi peralatan keamanan yang sangat penting untuk dilengkapi dalam kapal pelayaran, antara lain:

- a. Alat-alat penolong (live saving appliance)
- b. Sekoci (life boat) beserta perlengkapannya
- c. Alat-alat peluncur dewi-dewi (davits)
- d. Pelampung penolong (life bouy)
- e. Baju penolong otomatis (life jacket or life belt)
- f. Rakit penolong otomatis (inflatable life raft)
- g. Alat-alat pemadam kebakaran (fire appliances)
- h. Tanda-tanda bahaya dengan cahaya atau suara (light and sound signals)

Semua peraturan atau persyaratannya diatur didalam hasil Konferensi Internasional tentang keselamatan jiwa di laut yang diadakan di London pada tahun 1960 yang terkenal dengan “SOLAS” 1960 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960). Persyaratan umum alat-alat penolong ditentukan sebagai berikut : Alat-alat tersebut harus setiap saat siap untuk dipergunakan jika kapal dalam keadaan darurat. Jika diturunkan kedalam air dapat dilaksanakan dengan mudah dan cepat, walaupun kondisi-kondisi yang tidak menguntungkan penempatan masing-masing alat penolong tersebut sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu satu sama lainnya pada waktu digunakan. Selain itu ada beberapa perangkat keselamatan yang digunakan dalam evakuasi kapal dalam hal terjadi kebakaran ataupun kapal tenggelam berupa : Baju pelampung, Perahu sekoci, rakit penolong.

a. Sekoci

Sekoci adalah sebagian dari perlengkapan pelayaran yang harus dipenuhi pada syarat-syarat pembuatan kapal, termasuk konstruksi, mekanis perlengkapannya untuk menurunkan dan mengangkat sekoci. Sekoci penolong adalah jenis sekoci yang terbuka dengan lambang tetap dan disisi dalamnya terdapat kotak-kotak udara. Sedangkan sekoci biasa ialah sekoci yang terbuka tanpa ada perubahan kotak-kotak udara. Sebagai alat penambah daya apung. Diperlukan agar sekoci yang terbuka, tetap terapung apabila banyak kemasukan air.

Alat ini harus dipasang dekat sekali pada sekoci dan terdiri dari beberapa kotak-kotak dan setiap kotak yang tak boleh lebih dari 1,25 meter, untuk mengurangi hilangnya daya apung tambahannya apabila ada kebocoran. Dahulu kotak udara ubu dibuat dari bahan tembaga, kuningan atau besi yang digalvaniser (diberi lapisan galvanis) sedangkan seng kurang baik dapat digunakan, karena akan rusak bila kena kuningan paku-paku sekoci. Bentuk kotak udara harus sesuai dengan sekocinya (pas) dan pemasangannya mempergunakan genjel, hingga tidak boleh menempelkan kulit pinggiran sekoci. Bahan yang terbaru untuk membuat kotak udara adalah plastik, yang mempunyai sifat yang tidak menghisap air dan berat jenisnya sangat kecil, yaitu 0,05 Sekoci tinjauan dari fungsinya dibagi 3 bagian : Sekoci penolong, untuk menolong awak kapal apabila terjadi kecelakaan.

Sekoci penyebrang, gunanya untuk mengangkut awak kapal dari tengah laut ke pantai atau sebaliknya. Pada kapal barang kadang0kadang sekoci ini juga dipergunakan untuk tongkang-tongkang muatan dari darat ke kapal dan

sebaliknya dimana kebetulan tidak ada motor boat yang tersedia. Sekoci meja, untuk memindahkan barang-barang yang berat dan untuk mengangkut perlengkapan perbaikan kapal. Ukurannya lebih kecil dibandingkan dengan sekoci penolong dan umumnya mempunyai dasar yang rata. Ditinjau dari penggeraknya sekoci penolong dibagi atsa menjadi 4 bagian :

- 1) Sekoci penolong yang didayung
- 2) Sekoci penolong bermotor kelas A (kecepatan 6 mil per jam)
- 3) Sekoci penolong bermotor kelas B (kecepatan 4 mil per jam)
- 4) Sekoci penolong yang berbaling-baling yang digerakkan secara mekanis, yang tidak termasuk sekoci penolong bermotor.

b. Perangkat Komunikasi

Perangkat yang penting dalam komunikasi adalah sistem komunikasi yang meliputi :

- 1) Radio komunikasi antar kapal, kapal dengan pelabuhan, kapal dengan radio pantai
- 2) Telepon satelit Perangkat komunikasi sangatlah penting dalam menjamin keselamatan penumpang maupun ABK kapal hal ini adalah bagian dari prosedur keselamatn kapal yang perlu untuk diperhatikan bersama termasuk bagi pihak pemerintah untuk bertindak tegas dalam melihat dan menangani terwujudnya keselamatan dan kenyamanan penumpang termasuk ABKkapal dari oknum-oknum yang hanya

mencari keuntungan dalam transportasi laut tanpa memperhatikan keselamatan pelayaran kapal.

4. Kerangka Pikir



5. Fokus Penelitian

Fokus dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Melihat peran pemerintah dalam tata laksana keselamatan pelayaran pada pelabuhan kapal yang terletak di Kecamatan Botobahari Kabupaten Bulukumba.

2. Penelitian ini juga mengarah pada melihat bagaimana prosedur pelayanan pelabuhan terhadap keselamatan pelayaran yang dilakukan oleh pihak pengelola pelabuhan.

6. Deskripsi Fokus Penelitian

Untuk memberikan keseragaman pengertian mengenai objek penelitian, maka diuraikan deskripsi fokus sebagai berikut:

Pemerintah memegang peranan yang kuat dalam menangani dan mengutamakan keselamatan transportasi sebagai sarana umum masyarakat sehari-hari pengelolaan transportasi yang baik adalah cerminan suatu bangsa yang maju karena pengawasan oleh pemerintah yang begitu baik, dan supremasi hukum yang ditegakkan secara baik.

Tata laksana keselamatan pelayaran merupakan bagian dari upaya regulasi yang baik dari pemerintah keselamatan transportasi baik udara darat maupun laut adalah upaya memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang atau masyarakat yang akan bepergian.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian adalah kurang lebih dua bulan setelah seminar proposal. Peneliti melakukan penelitian terletak di Kecamatan Botobahari pelabuhan tanjung Bira Kabupaten Bulukumba. Lokasi ini menjadi objek penelitian atas dasar pertimbangan bahwa untuk memberikan gambaran tentang peran pemerintah dalam tata laksana keselamatan pelayaran pada pelabuhan kapal yang terletak di Kecamatan Botobahari Kabupaten Bulukumba.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode kualitatif memiliki beberapa prespektif teori yang dapat mendukung penganalisaan yang lebih mendalam terhadap gejala yang terjadi, dikarenakan kajiannya adalah fenomena masyarakat yang selalu mengalami perubahan (dinamis), yang sulit diukur dengan menggunakan angka-angka maka penelitian ini membutuhkan analisa yang lebih mendalam dari sekedar penelitian kuantitatif yang sangat bergantung pada kuantifikasi data. Penelitian ini mencoba memahami apa yang dipikirkan oleh masyarakat terhadap suatu fenomena.
2. Tipe Penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah deskriptif analisis yaitu penelitian diarahkan untuk menggambarkan fakta dengan argument yang tepat. Penelitian dimaksudkan untuk

mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan. Tujuan penelitian deskriptif ini sendiri adalah untuk membuat penjelasan secara sistematis, aktual, dan akurat mengenai fakta-fakta. Namun demikian, dalam perkembangannya selain menjelaskan tentang situasi atau kejadian yang sudah berlangsung sebuah penelitian deskriptif juga dirancang untuk membuat komparasi maupun untuk mengetahui hubungan atas satu variabel kepada variabel lain.

C. Sumber Data

1. Data primer adalah data yang diperoleh oleh peneliti dari hasil pengisian angket, wawancara dan observasi atau pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti.
2. Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari bahan bacaan atau dokumentasi yang berhubungan dengan objek penelitian.

D. Informan

Pemilihan informan sebagai salah satu sumber data yang urgen terhadap penelitian harus menggunakan teknik yang tepat. Teknik pemilihan informan yang digunakan dalam penelitian ini adalah probability sampling. Yaitu suatu teknik penarikan informan yang digunakan apabila unsur-unsur yang ada dalam lokasi penelitian tidak mempunyai kesempatan yang sama untuk ditarik/ dipilih menjadi informan dalam penelitian ini. Teknik penetapan informan adalah merupakan cara yang digunakan dalam hal memperoleh data primer untuk bahan penelitian. Informan dalam penelitian ini di tetapkan dari beberapa unsur, diantaranya dari:

No	Informan Penelitian	Jumlah
1	Petugas pelabuhan tanjung Bira	1 Orang
2	Petugas kapal	1 Orang
3	Penumpang kapal	2 Orang
4	Nelayan	1 Orang
5	Masyarakat	2 Orang
	Jumlah	7 orang

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi adalah melakukan pengamatan langsung sebelum melakukan penelitian, peran pemerintah dalam tata laksana keselamatan pelayaran pada pelabuhan kapal yang terletak di Kecamatan Botobahari Kabupaten Bulukumba.

2. Wawancara

Penggunaan teknik ini di maksudkan untuk menggali dan mendalami hal-hal penting yang berhubungan langsung dengan masalah yang di kaji dalam penelitian ini untuk mendapatkan jawaban yang lebih detail atas suatu persoalan. Untuk memudahkan pelaksanaannya, wawancara dilakukan secara terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*).

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik untuk mengambil data yang di ambil dari beberapa buku bcaaan maupun dokumen dan foto-foto berhubungan dengan objek penelitian dilokasi penelitian untuk melengkapi data tentang peran pemerintah

dalam tata laksana keselamatan pelayaran pada pelabuhan kapal yang terletak di Kecamatan Botobahari Kabupaten Bulukumba.

F. Teknik Analisis data

Teknik penelitian menggunakan data Kualitatif yaitu semua bahan, keterangan, dan fakta-fakta yang tidak dapat diukur dan dihitung secara sistematis karena wujudnya adalah keterangan verbal (kalimat dan data) dengan teknik ini peneliti hanya mengumpulkan data-data, informasi-informasi, fakta-fakta, keterangan-keterangan yang bersifat kalimat dan data dari permasalahan yang peneliti anggap penting dan mendukung dalam hal pengumpulan data di Kecamatan Bontobahari Kab. Bulukumba, dan instansi terkait yang sudah dipersiapkan oleh peneliti.

Menurut Miles dan Huberman (2007:16) Analisis Data Kualitatif adalah suatu proses analisis yang terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi bersamaan yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Proses reduksi data adalah merupakan suatu proses pemilihan pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi kasar yang manual dari catatan-catatan lapangan. Penyajian Data adalah merupakan sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan dengan melihat penyajian-penyajian kita akan dapat memahami apa yang sedang terjadi dan yang harus dilakukan. Menarik Kesimpulan adalah memulai mencari data dengan mencari arti benda, mencatat

keteraturan, pola-pola, penjelasan, konfigurasi yang mungkin alur sebab akibat dan proposisi.

G. Pengapsahan Data

Teknik pengumpulan data trigulasi sebagai teknik data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber yang telah ada. Ada tiga macam trigulasi yaitu,

1. Trigulasi Sumber

Membandingkan dengan cara mengecek ulang derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda. Misalnya membandingkan hasil pengamatan dengan wawancara.

2. Trigulasi teknik

Menguji kredibilitas data dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data di peroleh dari wawancara, lalu dicek dengan observasi, dokumentasi.

3. Trigulasi waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data, dapat dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi, atau teknik lain dalam waktu atau situasi yang berbeda.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kecamatan Bontobahari adalah salah satu Kecamatan yang berada di Kabupaten Bulukumba Timur dimana Desa Bira termasuk dalam wilayahnya.

Secara geografis Desa Bira mempunyai batas wilayah sebagai berikut:

- ❖ Sebelah Selatan berbatasan dengan selat Selayar
- ❖ Sebelah Utara berbatasan dengan Darubiah
- ❖ Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone
- ❖ Sebelah Barat berbatasan dengan Laut Flores

Luas wilayah Desa Bira kurang lebih 5.367.216 m², yang terdiri atas yaitu:

- ❖ Dusun Pungkare
- ❖ Dusun Birakeke
- ❖ Dusun Tanetang
- ❖ Dusun Liukang Loe

Pusat pemerintah berada di Dusun Pungkare yang terletak di jalan propensi, yang jaraknya dari pemerintahan kurang lebih 40 km, dan jarak dari Ibu Kota Kabupaten Bulukumba.

Untuk mencapai daerah ini kita cukup menggunakan alat transportasi darat yaitu pete-pete atau kendaraan bermotor lainnya yang dapat ditempuh dalam

waktu satu sampai satu setengah jam dari Kota Bulukumba dan 0.5 menit dari Ibu Kota Kabupaten (bonto Bahari)

Seperti halnya di Desa-desa lain di Kabupaten Bonto Bahari, Desa Bira termasuk didalam dataran rendah yang cocok memang untuk pertanian yang beriklim tropis suhunya berkisar antara 30C-35C, dimana curah hujan sering terjadi dan berada pada ketinggian 60 mdl meter diatas permukaan laut. Hujan turun sekitar bulan November sampai Mei, sedangkan Juli sampai Agustus penduduk Bira sebut musim semi atau musim kemarau. Daerah ini tergantung perubahan musim, namun dalam hal bercocok tanam mereka tidak mengandalkan musim hujan sebab disana tidak terdapat arial persawahan yang ada hanya peternakan dan sebagian besar berpropesi sebagai nelayan. Berikut adalah tabel perubahan iklim di Desa Bira.

Tabel

Keadaan Iklim di Desa Bira

Curah hujan	4, 622 Mm
Jumlah bulan hujan	367 bulan
Suhu rata-rata harian	30-35 C
Tinggi tempat dari permukaan laut	0-60 mdl

Sumber: Data Potensi Desa Bira 2017

Keadaan tanah di Desa Bira memang sangat tidak ideal untuk daerah pertanian, dimana sebagian wilayahnya banyak yang kering dan mengandung sedikit pasir yang tidak cocok untuk tanaman padi. Sebagian lagi daerah digunakan sebagai lahan peternakan, yang paling menguntungkan penduduk desa Bira adalah terdapatnya tempat pariwisata.

1. Sejarah Singkat Desa Bira

Desa Bira merupakan salah satu desa yang ada di Kecamatan Bonto Bahari, desa Bira ini terdiri atas empat dusun yaitu dusun Pungkare, dusun Birakeke, dusun Tanetang, dan dusun Liukang Loe. Bira pertama kali dihuni oleh orang Tambora menurut sejarah mereka menempati beberapa daerah salah satu diantaranya adalah desa Bira. Jumlah penduduk desa Bira sebesar 3565 jiwa, luas desa Bira sekitar 5.367.216 m²

2. Jumlah penduduk

Desa ini mempunyai penduduk sebanyak 3565 jiwa terdiri dari 1646 jiwa penduduk adalah laki-laki dan 1919 jiwa adalah perempuan jumlah penduduk laki-laki lebih banyak dibanding penduduk perempuan, dan jumlah itu terdapat 1462 kepala keluarga. Secara terperinci penduduk menurut usia dan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel ini.



Tabel II
Komposisi Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin
Di Desa Bira Tahun 2017

No	Umur	Desa Bira		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	0-4	159	153	312
2	5-9	189	187	376
3	10-14	119	135	254
4	15-19	155	123	278
5	20-24	89	107	196
6	25-29	99	100	199
7	30-34	110	113	223
8	34-39	91	115	206
9	40-45	119	117	236
10	46-49	81	99	180
11	50-54	112	108	220
12	56-59	62	106	168
13	60-65	55	104	159
14	66-69	53	96	149
15	70-74	38	77	115
16	75 ke atas	76	176	252
	Jumlah	1646 Jiwa	1919 Jiwa	3565 Jiwa

Sumber : Data Potensi Desa Bira 2017

3. Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu usaha dalam rangka meningkatkan kehidupan intelektual bangsa yang ada pada akhirnya akan membentuk kepribadian dan kemampuan di dalam dan di luar sekolah serta berlangsung seumur hidup.

Penduduk desa Bira dilihat dari tingkat pendidikan bila dibandingkan pada masa-masa lalu, pada saat sekarang sudah mengalami kemajuan yang berarti karena penduduk yang mengetahui baca tulis sudah tinggi (hampir sama). Bila dibandingkan dengan yang buta huruf. Hal ini disebabkan kesadaran masyarakat akan pendidikan sudah ada dan dengan dukungan sarana pendidikan sudah

memadai terbukti dengan adanya sebuah taman kanak-kanak (TK), sekolah dasar ((SD) dan sebuah sekolah menengah pertama (SMP) walaupun sebagian hanya menyelesaikan pendidikan tingkat dasar. Untuk lebih jelasnya keadaan tingkat pendidikan penduduk desa Bira dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel III
Tingkat Pendidikan Penduduk Desa Bira Tahun 2017

Tingkat Pendidikan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
Usia 3-6 tahun yang belum masuk TK	33	13	46
Usia 3-6 tahun yang sudah masuk TK	200	180	380
Usia 7-18 tahun yang tidak pernah sekolah	-	-	-
Usia 7-18 tahun yang sedang sekolah	317	329	646
Usia 18-56 tahun yang tidak pernah sekolah	-	-	-
Usia 18-56 tahun yang tidak pernah sekolah	134	137	271
Usia 18-56 tahun pernah SD tapi tidak tamat. Tamat SD/ sederajat	301	153	454
Jumlah usia 12-56 tahun tidak tamat	301	140	454
SLTP	101	200	241
Jumlah usia 12-56 tahun tidak tamat	113	200	313
SLTA	3	6	9
Tamat SMP/ Sederajat	3	3	6
Tamat SMA/ Sederajat	7	9	16
Tamat D-1/ Sederajat	29	35	64
Tamat D-2/ Sederajat	1	-	1
Tamat D-3/ Sederajat	-	-	-
Tamat S-1/ Sederajat	-	-	-
Tamat S-2/ Sederajat	-	-	-
Tamat S-3/ Sederajat	-	-	-
Tamat SLB A	-	-	-
Tamat SLB B	-	-	-
Tamat SLB C	-	-	-

Sumber: Data Potensi Desa Bira 2017

Dari tabel di atas terlihat bahwa yang sedang sekolah paling tinggi yaitu sebanyak 646 orang, menyusul yang tamat SD 454 orang, sekolah menengah atas 313 orang, kemudian disusul lagi sekolah menengah pertama 241 orang, untuk

selanjutnya yaitu orang-orang yang tidak tamat SLTP dan SLTA masing-masing 454 orang.

Jadi dapat dikatakan bahwa desa Bira sudah mengalami perkembangan hampir semua orang sudah mulai memperkenalkan anaknya betapa pentingnya sebuah pendidikan, ini terbukti terdapat 646 orang yang sedang sekolah dan itu juga ditunjukkan bahwa orang-orang yang ada di desa Bira tidak ada yang tidak pernah sekolah walaupun mereka tidak tamat sampai SD.

4. Mata Pencaharian Hidup

Pada umumnya Desa Bira di bawah wilayah Indonesia sebagian besar penduduk bergerak di bagian nelayan termasuk pula halnya pada penduduk Sulawesi selatan. Teknik penangkapan ikannya ada yang masih tradisional ada juga yang sudah menggunakan alat-alat modern. Pada masyarakat desa Bira lebih banyak yang menggunakan alat modern dalam penangkapan ikan dalam artian bahwa mereka sudah mulai meninggalkan alat tradisional. Masyarakat Bira dalam hal menggunakan kapal mereka tidak lagi keluar daerah lagi untuk membelinya sebab di sana terdapat pembuatan kapal Finisi.

Begitupula halnya desa Bira selain sebagai nelayan mereka juga beternak, banyak juga sebagai pedagang kaki lima dan sebagai pengelola penginapan. Hal ini didukung oleh sumber daya alam dan lingkungan sekitarnya sebagai tempat pariwisata, ini merupakan potensi penduduk jika dikelola dengan baik. Pada sektor perikanan, pengrajin, peternak dan pariwisata dapat membuat Desa Bira jauh dari garis kemiskinan.

Selain berprofesi sebagai nelayan ada juga masyarakat yang bergerak di bidang lain seperti wirausaha, pedagang, perusahaan kecil dan lain sebagainya.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel IV
Komposisi Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian Hidup Desa Bira
Tahun 2017

No	Pekerjaan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Petani	4	4	8
2	Pegawai Negeri Sipil	20	25	45
3	Pengrajin Industri R. Tangga	110	120	230
4	Peternak	2	2	4
5	Nelayan	651	20	671
6	Montir	3	-	3
7	Pensiun PNS	3	2	5
8	Pengusaha Kecil dan Menengah	-	340	340
9	Dukun Kampong Terlatih	-	4	4
	Jumlah			

Sumber: Data Potensi Desa Bira 2017

Terlihat bahwa data ada pada tabel menunjukkan bahwa nelayan yang paling banyak 671 orang, disusul yang bergerak sebagai pedagang atau pengusaha kecil dan menengah 340 jiwa, yang bergerak dibidang pengrajin industri rumah tangga 230 kemudian bidang pegawai negeri 45 orang, dan 5 orang pensiunan PNS. Dengan melihat tabel diatas dapat disimpulkan bahwa desa Bira sudah mengalami banyak kemajuan dan terhindar dari garis kemiskinan ini terlihat bahwa banyak diantara mereka mencari pekerjaan lain selain PNS, dalam artian bahwa masyarakat desa Bira mempunyai potensi untuk jauh dari pengangguran.

B. Pelabuhan Penyeberangan Bira

1. Letak Geografis dan hinterland Pelabuhan

Pelabuhan Bira terletak di Kabupaten Bulukumba Provinsi Sulsel pada Sulawesi-selatan sebelah utara berbatasan dengan Sulawesi Barat, sebelah. Barat berbatasan dengan Selat Makassar, sebelah timur berbatasan dengan Teluk Bone dan Sulawesi Tenggara dan di sebelah selatan berbatasan

Dengan Laut Flores. Dari hasil wawancara diperoleh keterangan bahwa

Selain Kabupaten Bulukumba, Kabupaten Sinjai, Kabupaten Jeneponto, Kabupaten Takalar, Kabupaten Bantaeng, Kabupaten Bone, Kabupaten Gowa dan Kota Makassar.

2. Data dan arus kunjungan kapal

Merupakan catatan dari jumlah kunjungan kapal pada tahun tertentu, Berikut adalah jumlah arus kunjungan kapal yang datang di pelabuhan Bira

Tabel 4.1 Arus kunjungan kapal pelabuhan Bira tahun 2013-2017

Tahun	Jumlah kunjungan
2013	383
2014	435
2015	450
2016	569
2017	707

Sumber : Pelabuhan Bira 2017

Dari table 4.1 diatas dapat di interpretasikan Tingkat arus kunjungan kapal

Di pelabuhan bira cenderung meningkat di tiap tahunnya . ini menggambarkan bahwa pelabuhan bira semakin tahun semakin Berkembang .

Jadwal Kunjungan Kapal Pada Pelabuhan Bira Tahun 2016/2017

No	Hari	Nama Kapal	Jumlah Kunjungan
1	Senin	KMP. Bontoharu	2 Trip
2	Selasa	KMP. Bontoharu	2 Trip
3	Rabu	KMP. Bontoharu dan KMP Belinda	3 Trip
4	Kamis	KMP. Bontoharu	2 Trip
5	Jumat	KMP. Bontoharu	2 Trip
6	Saptu	KMP. Bontoharu	2 Trip
7	Ahad	KMP. Bontoharu dan KMP Sangke palangga	3 Trip
Jumlah Kunjungan Kapal dalam Seminggu			16 Trip

Sumber: Pelabuhan Bira 2017

Data angka yang berangkat dan tiba di pelabuhan Bira

Data angkutan yang berangkat di Pelabuhan Bira tahun 2013-2017

NO	Tahun	Penumpang (orang)	Gol II (unit) Motor	Gol III (unit) Mobil	Gol IV (unit) Bus	Barang (ton)	Ket
1	2013	67.341	6548	2534	3904	6503	Muat
2	2014	72.454	7003	2908	4562	6751	Muat
3	2015	73.388	7547	3168	4957	7848	Muat
4	2016	77.510	8888	3933	5856	8155	Muat
5	2017	87.648	9509	4006	5868	1832	Muat

Data angkutan yang tiba di Pelabuhan Bira tahun 2013-2017

No	Tahun	Penumpang (orang)	Gol II (unit) Motor	Gol III (unit) Mobil	Gol IV (unit) Bus	Barang (Ton)	Ket
1	2013	62.992	6032	2873	3117	3256	Bongkar
2	2014	67.901	6442	3009	3501	3871	Bongkar
3	2015	73.266	7990	3101	4004	2299	Bongkar
4	2016	88.623	7981	3860	4687	6831	Bongkar
5	2017	90.823	13.685	7227	4868	5508	Bongkar

3. data Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2013-2017

a. Faktor Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan yang terjadi di penyeberangan disebabkan oleh faktor kesalahan manusia, dan hanya sedikit kejadian kecelakaan di perairan yang disebabkan oleh factor alam, memiliki alasan tersebut di atas semestinya semua peristiwa kecelakaan diminimalisir manakala ada usaha preventif dari semua pihak agar tidak tersandung pada batu yang sama. Sebagai gambar Perbandingan antara kecelakaan diperairan yang disebabkan oleh faktor kesalahan manusia dan faktor alam.

b. Upaya Pemecahan Masala

pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar dan pemeriksaan lanjut oleh mahkama pelayaran. Sedangkan pada Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 245 menyatakan bahwa : kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa :

- 1) Kapal tenggelam
- 2) Kapal terbakar
- 3) Kapal tubrukan; dan
- 4) Kapal kandas.

Selanjutnya pada pasal 256 tentang investigasi kecelakaan kapal dinyatakan bahwa

- 1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- 2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- 3) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan dilaut yang dapat mengurangi sekecil mungkin akibat yang timbul terhadap manusia, kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh IMO (international Maritime Organization), ILO (international labour Organization) dan ITU (internation Telecommunication Union) maupun oleh pemerintah.

1. Sumber Daya Awal Kapal

Sekalipun kondisi kapal prima, namun bila tidak dioperasikan oleh personal yang cakap dalam melayarkan kapal, dan memiliki pengetahuan memadai tentang peraturan dan kode serta petunjuk yang terkait dengan pelayanan maka kinerjanya pun tidak akan optimal. Bagaimanapun modernnya suatu kapal yang dilengkapi dengan peralatan-peralatan otomatis, namun bila tidak didukung dengan sumber daya awal kapal pastila akan sia-sia. Selain para awak kapal harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya, mereka juga harus mampu melayarkan kapal secara aman sampai di tempat tujuan.

Awak kapal, terutama Nakhoda dan para perwiranya harus memenuhi kriteria untuk dapat diwenangkan memangu jabatan tertentu di atas kapal. Karenanya, mereka harus mengikuti pendidikan formal lebih dahulu sebelum diberi ijaza kepelautan yang memungkinkan mereka bertugas di kapal. Awak kapal yang tahu dan sadar akan tugas-tugasnya akan sangat menguntungkan bagi

perusahaan. Jika mesin kapal, terawat maka umur kapal dapat lebih panjang, ini berarti nilai depresiasi/susutan dapat diperkecil.

2. Keselamatan dan Kelayakan Kapal

Indonesia merupakan Benua Maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut, namun demikian dari aspek teknik dan ekonomi, perlu dikaji lebih mendalam, karna umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya delay.

Tentu bukan hal yang mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar. Di samping itu, usaha-usaha bisnis pelayaran ini juga memerlukan kerja sama dan bantuan penuh dari pihak galangan

kapal, sedangkan kondisi galangan kapal saat ini juga dihadapkan pada kelesuan. Oleh karena itu, sentuhan tangan pemerintah beserta perangkat kebijakannya sangat di harapkan, terutama aspek permodalan dan penciptaan iklim usaha yang kondusif, sehingga para pengusaha pelayaran dan perkapalan dapat melaksanakan rahabilis, replacement maupun perluasan armada kapal.

3. Sarana Penunjang Pelayaran

Selain faktor teknis kapal dan sumber daya awak kapal, sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) juga unsur yang sangat penting dalam keselamatan pelayaran. Sarana ini terdiri dari rambu-rambu laut yang berfungsi sebagai sarana penuntun bagi kapal-kapal yang sedang berlayar, agar terhindar dari bahaya-bahaya navigasi. Station Radio pantai juga berguna sebagai sarana bantu navigasi pelayaran untuk memungkinkan kapal-kapal melakukan pelayaran ekonomis, sebab tanpa insstrument ini kapal harus melakukan pelayaran "memutar" guna menghindari bahaya navigasi.

C. Prosedur Tata Laksana Keselamatan Pelayaran dan Pelabuhan Bira

1. Bangunan dan Instalasi

Berdasarkan indicator bangunan dan instalasi berikut hasil wawancara yang dilakukan oleh pihak petugas pelabuhan tanjung Bira dengan inisial BH sebagai berikut:

“Untuk bangunan atau instalasi kami tidak memperbolehkan masyarakat untuk membangun apapun itu, sepanjang lepas pantai karena hal ini dapat membahayakan pelayaran. .””(Hasil wawancara pada tangga 1 juli 2017).

Dari jawaban diatas menunjukkan bahwa pihak yang terkait memiliki peran penting dalam larangan membangun sepanjang lepas pantai dapat kita analisis bahwa hal ini tentunya dapat mempengaruhi aktifitas pelayaran kapal laut, Bangunan dan instalasi adalah instalasi yang berbeda pada suatu lokasi di perairan baik yang kelihatan di permukaan maupun bawah air dalam jangka waktu sementara atau selamanya dapat membahayakan pelayaran. Pada aera lokasi bangunan dan instalasi perlu ditetapkan daerah terlarang maupun daerah aman melalui penempatan SBNP, dipetakan dan diumumkan ke dunia pelayaran.

Dengan tumbuh dan berkembangnya bangunan lepasantai (*offshore*) dan semakin meningkatnya kegiatan lalu-lintas pelayaran di perairan perlu dilakukan pengaturan mengenai penyelenggaraan SBNP dalam rangka membantu keamanan dan keselamatan berlayar. Tugas pengendalian dan pengawasan bangunan lepasantai serta pengawasan SBNP dilakukan oleh Dinas Perhubungan setempat.

Dari pernyataan diatas hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang dilakukan oleh masyarakat dengan inisial KL setempat sebagai berikut:

“Saya sebagai masyarakat setempat mematuhi aturan-aturan atau larangan yang dibuat oleh pemerintah tentang larangan membangun sebuah bangunan atau semacamnya karena dapat mengganggu kapal-kapal yang hendak berlayar. .””(Hasil wawancara pada tanggal 2 juli 2017).

Dari pernyataan diatas menunjukkan masyarakat setempat, sadar akan bahayanya jika adanya bangunan yang akan dibangun lepas bibir pantai dapat berakibat fatal bagi kapal-kapal yang hendak berlayar.

2. Pemanduan

Dari indicator pemanduan berikut hasil wawancara yang dilakukan peneliti oleh pengelola pelabuhan tanjung Bira dengan inisial BH sebagai berikut:

“Kami selaku pengelola yang bertanggung jawab atas hal ini kami selalu melakukan pemanduan bagi kapal-kapal yang hendak berlabu menuju kepelabuhan berikutnya karena dengan hal ini dapat membantu nahkoda kapal sampai ketujun yang dituju nantinya” (Hasil wawancara pada tanggal 1 juli 2017).

Dari penjelasan diatas menunjukkan bahwa pihak yang bertanggung jawab dalam berlayarnya suatu kapal yaitu dengan melakukan pemanduan kepada kapal yang hendak melakukan pelayaran sehingga dapat mempermudah nahkoda kapal dalam menuju perjalanan yang hendak ditujunya. Dalam hal ini, Salah satu upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal dan kerugian lain dalam pelayaran adalah dengan melaksanakan jasa pemanduan. Karena pandu dianggap seorang navigator yang sangat mengetahui kondisi dan sifat perairan setempat disamping keahliannya untuk mengendalikan kapal melalui saran atau komando perintahannya kepada nahkoda sehingga kapal dapat melayari suatu perairan dengan selamat.

Perairan pandu dialokasikan untuk kepentingan keselamatan pelayaran dan ketertiban maupun kelancaran lalu-lintas kapal pada wilayah perairan tertentu.

Selain dari hasil wawancara diatas berikut wawancara yang dilakukan peneliti oleh salah satu petugas dengan inisial HR kapal sebagai berikut:

“Setau saya memang ada pemanduan oleh pihak pengelola terkait terhadap perjalanan kapal laut, saya kira dengan dipandunya kapal yang berlayar memudahkan kami sampai ketujuan dan itu menjadi bentuk keselamatan kita. (Hasil wawancara pada tanggal 3 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa salah satu awak kapal menegaskan memang terdapat pemanduan kapal yang hendak berlayar oleh petugas pengelola pelabuhan tanjung Bira dengan demikian arah jalur pergerakan kapal dapat terdeteksi dengan baik, dengan adanya pemanduan tentunya pihak pengelola, dan penumpang kapal dapat terjamin keselamatannya.

Terdapat pula hasil wawancara oleh salah satu penumpang kapal dengan inisial Ibu RH sebagai berikut:

“Saya sebagai penumpang yang hendak nyebrang kepulau sebelah yang menggunakan kapal ini tentunya merasa sangat aman jika pihak pengelola beserta nahkoda kapal bekerja sama dalam menyebrangnya kapal ini sampai ketujuan tentunya kami sebagai penumpang merasa aman dan nyaman jika terjadi sesuatu yang kita tidak inginkan. (Hasil wawancara pada tanggal 4 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas menunjukan bahwa, penumpang kapal merasa aman jika dengan adanya pemanduan kapal yang dilakukan oleh pihak pengelola dikarenakan untuk meminimalisir terjadinya yang tidak diinginkan. Berdasarkan dari indicator pemanduan berikut faktor yang mempengaruhi penetapan perairan tertentu menjadi perairan pandu antara lain :

- a. Pola Pengelolaan Alur Pelayaran Pada dasarnya alur dilakukan guna mendukung kelancaran lalu-lintas laut dengan memperhatikan aspek

keselamatan dan keamanan pelayaran serta aspek lingkungan dimana setiap tahunnya terjadi peningkatan aktivitas trafik sesuai dengan peningkatan kebutuhan akan angkutan laut.

Dampak belum terlaksananya pengelolaan alur pelayaran antara lain terjadinya kecelakaan dan kandasnya kapal di beberapa alur pelayaran yang disebabkan tidak terpantaunya peningkatan kepadatan trafik dan kondisi fisik perairan (perubahan kondisi perairan dan perilaku gerakan air laut dan cuaca). Disamping itu adanya beberapa aktivitas di perairan seperti bangunan ataupun instalasi dan gelaran akbel ataupun pipa yang tidak tertata dan juga perilaku nelayan didalam melakukan aktivitasnya yang dapat mengganggu kelancaran lalu-lintas kapal.

Dalam rangka memenuhi kewajiban ketentuan internasional dalam menjamin keamanan, ketertiban di wilayah laut dan keselamatan pelayaran di perairan Indonesia maka dikeluarkan kebijakan tentang eruntukan wilayah laut Indonesia beserta pengawasannya yang antara lain berupa : penentuan batas negara, penentuan alur pelayaran, penetapan batas-batas alur pelayaran, penetapan kawasan khusus antara lain kawasan wisata, pengeboran minyak, pipa/kabel bawah laut ataupun pelabuhan. Penetapan peruntukan wilayah laut harus diikuti dengan kesiapan pemberian petunjuk dan pengenalan wilayah laut tersebut dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) serta dituangkan pada peta laut. Fungsi SBNP adalah sebagai penentu posisi kapal dan menunjukkan wilayah yang

aman bagi kapal yang berlayar dan juga tanda perbatasan serta pemberitahuan tentang adanya bahaya dan rintangan kenavigasian.

- b. Kondisi Graffik Perkembangan perekonomian selalu diikuti oleh peningkatan traffik serta perkembangan teknologi kapal dan informasi sehingga hal ini menjadi tantangan bagi penyelenggaraan alur pelayaran. Beberapa kasu kecelakaan kapal baik tubrukan ataupun kandas kapal menunjukkan adanya kelemahan apada alur pelayaran beserta fasilitasnya sehingga perlu dilakukan penelitian penyebabnya. Jalur transportasi strategis tersebut disamping memberikan mnfaat secara ekonomi juga mengandung resiko terhadap bahaya kerugian dari aspek keselamatan maupun ekologi. Perhitungan terhadap biaya pemeliharaan alur pelayaran baik dari aspek perairan maupun perawatan fasilitas SBNP belum ada kritariannya yang dapat dijadikan pedoman dan menentukan klaim kerugian. Pedoman tersebut merupakan dokumen yang memuat petunjuk praktis untuk antisipasi terjadinya kerusakan dan perawatan serta pemeliharaan SBNP mulai dari traffik, identifikasi kerusakan, rehabilitasi serta melakukan klaim.

3. Pola pengembangan alur pelayaran

Pola pengembangan alur pelayaran merupakan kawasan alur berlayar ditetapkan oleh batas-batas yang ditentukan secara jelas berdasarkan koordinat geografis serta dilengkapi dengan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran. Masalah yang mendasar dalam penetapan alur pelayaran adalah penentuan kawasan alur yang kurang mempertimbangkan berbagai aspek teknis

dan ekonomis serta keterpaduan aktivitas kelautan sehingga fungsi alur sebagai jalur transportasi menjadi terganggu sehingga belum menjamin untuk keselamatan berlayar serta efisien dalam melayaninya.

Berdasarkan pada indicator pada Pola pengembangan alur pelayaran berikut hasil wawancara yang dilakukan oleh pihak pengelola petugas pelabuhan dengan inisial BH sebagai berikut:

“Tentunya sudah ada tersedia alur pelayaran yang dilalui transportasi laut atau kapal-kapal berpenumpang yang kami maksud hal itu dapat mempermudah alur pelayaran sampai ketujuan (Hasil wawancara pada tanggal 1 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas dapat dianalisis bahwa pihak pengelola sudah menyediakan alur pelayaran yang hendak berlayar dapat disimpulkan bahwa dengan adanya alur pelayaran yang jelas dapat memungkinkan transportasi laut aman secara teknis hal ini sesuai dengan konsep alur pelayaran yang merupakan salah satu infrastruktur transportasi laut yang memanfaatkan sumberdaya kelautan dimana keberadaan diakui dan kawasannya dibebaskan dari aktivitas kelautan berlayaan lainnya. Pada dasarnya tujuan untuk menetapkan alur adalah untuk memperoleh alur pelayaran yang idea dan dapat memenuhi aspek keamanan, keselamatan dan kelancaran berlayar serta efisien dalam peyelenggaraannya.

Dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dalam pengebangan potensi laut menibulkan keanekaragaman aktivitas di perairan (laut dan pesisir) yang menghasilkan produktivitas sumberdaya alam dengan memafaatkan berbagai kemudahan dalam penggelolaannya akan menimbulkan pemusatan.

Selain dari hasil wawancara diatas berilkut hasil wawancara yang dilakukan salah satu petugas kapal dengan inisial HR sebagai berikut:

“Mengenai jalur transportasi sebaiknya agak lebih diawasi kami lihat banyak kapal-kapal yang biasanya berada dijalur perlintasan kapal yang bermuatan penumpang, kita tidak tau tentang masalah-masalah yang akan timbul nantinya” (Hasil wawancara pada tangga 3 juli 2017).

Dari penjelasan diatas menunjukan masih adanya kapal-kapal kecil atau perahu nelayan yang mengambil jalur perlintasan kapal laut yang bermuatan penumpang hal itu tentunya dapat mempengaruhi jalur transportasi selain itu keselamatan bagi kapal-kapal kecil yang dikawatirkan jika seolah-olah berpapasan dengan perahu yang lebih besar.

Guna memenuhi kepenigan keselamatan pelayaran perlu ditetapkan alur laut dan perlintasan yang keberadaannya diakui secara nasional maupun internasional dan dituangkan dalam peta pelayaran dunia serta kawasanya dibebaskan dari aktivitas kelautan lainnya. Untuk itu perlu di alokasikan kawasan tertentu guna di fungsikan sebagai alur pelayaran yang terbebas dari segala aktivitas kelautan serta memenuhi persyaratan ukuran dan jumlah kapal yang melewati guna kelancaran dan keselamatan berlayar serta effisien dalam peyelenggaraannya.

Penentuan dan pengaturan alur peleyaran seperti dilaut, sungai, danau serta peyelenggaraannya dan juga pengaturan sistem rute dan tata cara beralulitas perlu diprongramkan guna kelancaran dan keselamatan berlayar di samping megatur masalah bangunan atau instalasi di perairan khususnya di alur pelayaran.

Penetapan sistem rute dan tata cara beralulintas. Berikut hasil wawancara yang dari salah satu masyarakat nelayan dengan inisial BR sebagai berikut:

“Kami sebagai nelayan wajar-wajar saja jika melintas sepanjang laut yang dilalui kapal-kapal besar, kami tentunya tau jika ada kapal besar yang hendak sandar dipelabuhan tentunya kami menghindar dan mencoba mengambil jalur lain. (Hasil wawancara pada tangga 5 juli 2017).

Dari pernyataan diatas menunjukkan bahwa para masyarakat nelayan beranggapan jika melintas pada jalur kapal yang bermuatan besar, hal yang biasa saja karena mereka beranggapan bahwa mereka tau jika ada kapal yang hendak sandar pada pelabuhan tersebut mereka putar haluan, tetapi dengan hasil wawancara ini tentunya ada aturan yang dilanggar oleh para nelayan tentang penentuan jalur pelayaran yang sudah menentu dalam penetapannya.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh nelayan berikut hasil wawancara yang dilakukan oleh Masyarakat setempat dengan inisial TJ sebagai berikut:

“Saya sudah lama menetap didaerah pelabuhan ini memang ada beberapa saya liat kapal-kapal nelayan masyarakat yang biasanya lalu lalang dekat dermaga pelabuhan tetapi selama ini belum pernah ada kecelakaan yang saya liat antara perahu besar dan perahu para nelayan masyarakat. (Hasil wawancara pada tangga 2 juli 2017).

Berdasarkan hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa memang pada dasarnya perahu-perahu nelayan biasanya berada pada jalur perlintasan kapal berkapasitas besar tetapi dalam hal ini menurut hasil wawancara diatas belum pernah ada kejadian kecalakaan antara perahu besar dan perahu nelayan masyarakat setempat. Oleh karenanya penetapan alur harus betul-betul dalam pengawasannya walaupun belum ada laporan kecelakaan yang terjadi. apabila

dilihat dari aspek keselamatan dalam penentuan jalur pelayaran adalah bertujuan untuk memperoleh jalur pelayaran kapal yang ideal dan dapat memenuhi perlindungan terhadap berbagai kepentingan aktivitas pengelolaan di laut. Peningkatan pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah menimbulkan peningkatan jumlah kunjungan kapal dan dimensi kapal oleh karena pascapelayaran dan fasilitas sarana bantu navigasi pelayaran perlu disesuaikan dengan kebutuhan serta peningkatan teknologi perkapalan.

Penentuan alur pelayaran ditinjau dari aspek keamanan bernavigasi dimasukkan agar alur terhindar atau bebas dari gosong ataupun karang yang tenggelam sewaktu air pasang (*low elevation tide*), dangkalan ataupun karang tumbuh, pulau-pulau kecil. Disamping itu selah yang terlalu sempit, perairan yang mempunyai arus atau ombang yang dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang kepada dunia maritim.

Dengan ditentukannya alur pelayaran tersebut yang diikuti persyaratan berjalan terus tanpa henti, langsung dan secepatnya dimaksudkan juga untuk mempermudah pengawasan terhadap keberadaan kapal selama berada di wilayah perairan serta tidak menimbulkan pencemaran lingkungan (limbah kapal) ataupun bahaya penyalagunaan oleh pengguna alur yang dapat mengganggu kestabilan pelayaran. Masalahnya alur pelayaran hanya tergambar di peta laut dan pemberian beberapa SBNP tersebut. Untuk itu perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat maritim tentang keberadaan alur tersebut agar tidak terjadi tumpang tindih dalam

pemanfaatan perairan seperti kegiatan nelayan ataupun off shore di alur yang dapat menimbulkan kecelakaan bagi kapal yang berlayar.

Tujuan penetapan adalah untuk memperoleh alur pelayaran yang ideal dan memenuhi berbagai aspek kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar serta efisien dalam penyelenggaraan. Kawasan alur pelayaran ditetapkan oleh batas-batas yang ditentukan secara jelas berdasarkan koordinat geografis serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran.

Penentuan dan pengaturan alur pelayaran di laut, sungai, danau serta penyelenggaraan dan juga pengaturan sistem rute dan tata cara berlalu lintas perlu diprogramkan guna kelancaran dan keselamatan berlayar. Disamping itu pengaturan terhadap bangunan atau instalasi dan gelaran kabel atau pipa bawah air di perairan khususnya di alur pelayaran.

4. Pemanfaatan teknologi dan informasi

Pemanfaatan teknologi dan informasi merupakan salah satu bagian dari bentuk pelayanan dan keamanan sistem dalam pelayaran yang sekiranya memberikan bantuan dalam kenavigasian arah berlayarnya suatu kapal di perairan laut lepas. Dari indikator di atas berikut hasil wawancara yang dilakukan peneliti oleh salah satu petugas kapal dengan inisial BH sebagai berikut:

“Penggunaan teknologi yang sangat canggih memang dibutuhkan dalam sistem kenavigasian kapal kami mempermudah arah berlayarnya yang hendak dituju selain itu bila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan tentunya pihak terkait langsung merespon dan memberikan pertolongan kepada kami jika terjadi suatu musibah-musibah yang sewaktu-waktu akan terjadi dilaut. (Hasil wawancara pada tanggal 1 juli 2017).

Dari penjelasan diatas menunjukkan bahwa penggunaan teknologi sangat dibutuhkan dalam pengoperasian perkapalan atau pelayaran yang dapat memberikan rasa keamanan bagi kapal jika hendak berlayar, melalui perpaduan unsur teknologi dan informasi yang cukup tinggi akan mampu menghadirkan peralatan kenavigasian bukan hanya sekedar alat pengaman dan komunikasi namun dapat juga sebagai alat transmisi data. Bagi para pengguna jasa yang mobilitasnya tinggi hal ini sangat membantu dan dengan adanya perkembangan teknologi dimana masala jarak dan tarif sudah sudah bukan merupakan penghalang.

Selain dari wawancara diatas berikut hasil wawancara yang dilakukan oleh salah satu petugas administrator pelabuhan Bira dengan inisial JM sebagai berikut:

“Tentunya kami mempunyai alat-alat teknologi yang kami pergunakan dalam pemantauan secara terus menerus jika adanya suatu kapal yang berlayar kesebrang pulau hal itu menjadi bentuk pengawasan dan pemantauan kami sekiranya dengan hal ini penumpang beserta nahkoda dan awak kapal bias terjamin keselamatannya. (Hasil wawancara pada tanggal 1 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa pihak petugas pelabuhan memiliki alat teknologi yang dipergunakan untuk pemantauan kapal yang hendak berlayar tentunya dengan hal ini pihak pelabuhan saling berkordinasi dengan nahkoda kapal tentang laju perjalan yang mereka tempuh untuk keselamatan dan pengawasan antara petugas pelabuhan tanjung Bira dengan nahkoda kapal. Teknologi dan informasi dapat memberi peluang kepada pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan yang lebih baik yang dampak lanjutnya akan

meningkatkan kelancaran transportasi laut. Perkembangan demi perkembangan sangat diharapkan dari teknologi dan informasi seperti munculnya AIS ataupun VTIS yang akan memudahkan kegiatan pengawasan laut dalam memantau keamanan dan keselamatan laut. Konvergensi teknologi merupakan hal yang dapat dihindari dan harus dapat diakomodasikan serta dimanfaatkan dan dianggapi secara positif dalam bentuk penyesuaian maupun peningkatan manajemen dan peralatan serta SDM.

Sejalan dengan ketentuan tersebut peralatan AIS dapat dimanfaatkan untuk melakukan pengawasan dan mengatur cara berlalu lintas di jalur pelayaran maupun di lingkungan pelabuhan serta di daerah perairan perbatasan ataupun wilayah terpencil dalam rangka mendukung sistem keamanan dan keselamatan pelayaran. Hal ini dilakukan dengan menepatkan peralatan AIS tersebut pada lokasi tertentu yang dinilai strategis sebagai fungsi SBNP

5. kenavigasian

Kenavigasian merupakan salah satu factor pendukung dari pelayaran perkapalan yang memungkinkan mendeteksi alur kapal yang hendak dilalui kearah tujuan yang ingin dicapai. Guna mendapatkan pelayaran yang aman perlu dilakukan tata laksana agar keselamatan pelayaran bisa terjaga. Fasilitas prasarana dan sarana yang sesuai dengan rencana dan persyaratan kapal yang melalui wilayah perairan tersebut seperti panjang dan dimensi alur, banyak tikungan, kondisi alam dan teknis perairan, bahaya navigasi dan cuaca serta sistem perambuan.

Mengaktifkan sebuah institusi secara menyeluruh yang dikaitkan dengan tugas dan fungsi kenavigasian sesuai dengan amanat undang-undang nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran bukanlah hal yang mudah bahkan tak semudah yang digambarkan atau pun direncanakan diatas kertas.hal inilah yang dirasakan oleh direktorat kenavigasian yang sejak awal sudah menyadari beratnya tanggung jawab dan harapan yang diamanatkan oleh ketentuan undang-undang ataupun kewajiban dari mandatore dari hasil konvensi peraturan internasional serta rumitnya masalah bahkan konflik yang dihadapi dilapangan.

Berdasarkan pada indicator kenavigaian berikut hasil wawancara yang dihimpun dari peneliti oleh salah satu petugas kapal dengan inisial HR sebagai berikut:

“Tentunya kenavigasian sangat penting dalam pelayaran kami karena hal itu yang menjadi alur gerak kapal kami tentunya jika tidak kenavigasian kami bingung diatas kapal arah dan tujuan kapal, saya kira hal itu sangat penting dan menjadi salah satu bagian dari system pelayaran perkapalan. (Hasil wawancara pada tanggal 3 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa system navigasi sangat berperan penting dalam alur dimana kapal hendak berlabu karena system navigasi ini menjadi perang penting informasi dan alur perlintasan kapal.Dalam menghadapi iklim dan era informasi kimunikasi navigasi khususnya dibidang pelayaran maka peyelenggaraan kenavigasian perlu ditingkatkan kapasitas dan kemampuan melalui pemanfaatan teknologi satelit dengan penyediaan sistem informasi navigasi yang memenuhi standard tertinggi guna memastikan ketelitian ataupun peningkatan akurasi posisi dalam wilayah tertentu. Sistem tersebut dapat

dilakukan dengan menyediakan fasilitas yang segera dapat menentukan posisi kapal di seluruh dunia serta kapabilitas waktu dan kecepatan untuk memakai multi-moda transportasi.

Berdasarkan UU 17 tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa kenavigasian adalah kegiatan yang berkaitan dengan sarana bantuan navigasi pelayaran (SBNP), telekomunikasi pelayaran (telkompel), hidrografi dan meteorologi, alur dan pelintasan, bangunan atau instalasi, pemandu, penanganan kerangka kapal dan salvage, dan atau pekerjaan bawah air (PBA) untuk kepentingan keselamatan pelayaran. Untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran lalu-lintas kapal pada daerah yang terdapat bahaya navigasi ataupun kegiatan diperairan yang dapat membahayakan keselamatan berlayar harus ditetapkan zona keselamatan dengan diberikan penandaan berupa SBNP sesuai ketentuan yang berlaku serta disiarkan melalui stasiun radio pantai (SROP) maupun berita pelau Indonesia. Adanya badai yang mengakibatkan timbulnya gelombang tinggi maupun arus yang nikasi pelayaran tinggi dan perubahanya.

Penyiaran berita disampaikan disiarkan secara luas melalui stasiun radio pantai (SROP) dan atau stasiun bumi pantai dalam jaringan telekomunikasi pelayaran sesuai urutan prioritasnya dan wajib memenuhi ketentuan peyiar berita antara lain berita marabahaya, meteorologi dan siaran tanda waktu sandar bagi kapal yang berlayar di perairan Indonesia. Pemasangan SBNP yaitu sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada diluar kapal dan berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberi tahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan

keselamatan pelayaran dilakukan guna memberi petunjuk terhadap zona terlarang yang tidak boleh dimasuki oleh setiap kapal yang lewat daerah tersebut.

Pembangunan telekomunikasi pelayaran dimaksudkan agar setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun sistem kawat, opti, radio ataupun sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari penyelamatan pelayaran segera disampaikan kepada pihak atau pemerintah yang terkait.

Guna ketertiban perairan serta keamanan dan keselamatan navigasi maka setiap perencanaan kegiatan kelautan harus dikordinasikan dengan direktorat kenavigasian agar tidak jadi tumpang tindih penempatan ataupun pembangunan fasilitas kelautan yang dapat mengganggu kelancaran aktivitas kelautan yang dapat mengganggu kelancaran aktivitas pelayaran. Oleh karenanya penyelenggaraan navigasinya perlu ditetapkan :

Peyelenggaraan kenavigasian dilakukan guna mengatasi terjadinya kecelakaan apapun tingginya waktu tunggu kapal melalui penyusunan fasilitas pengembangan fasilitas pelabuhan serta keselamatan pelayar dan fasilitas alur pelayaran terhadap peningkatan kepada trafik.

SBNP merupakan fasilitas keselamatan pelayaran yang meyakinkan kapal untuk berlayar dengan selamat, efisien, menentukan posisi kapal, mengetahui arah kapal yang tepat dan mengetahui posisi bahaya di permukaan laut dalam wilayah perairan laut yang luas . fasilitas SBNP tidak hanya digunakan untuk

untuk transportasi laut namun juga digunakan untuk membangun kelakuan dan layanan. SBNP diperlukan sebagai tanda bagi para navigator yang di pergunakan sejak adanya pelayaran meyembrang laut dan menyusur pantai dalam rangka melakukan kegiatan niaga ataupun perang.

D. Peranan Pemerintahan dalam Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Bira

Peranan Pemerintahan dalam Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Bira merupakan bagian dari prosedur yang dilakukan oleh pengelola yang terkait guna untuk menjamin keselamatan dan keamanan secara bersama. Berdasarkan pada indicator diatas berikut terdapat hasil wawancara yang dilakukan oleh salah satu petugas pelabuhan tanjung Bira dengan inisial BH sebagai berikut:

“Kami selaku pemerintah terkait peranan kami dalam keselamatan pelayaran di pelabuhan Bira kami mengupayakan mengikuti standar aturan yang berlaku yang sudah menjadi ketetapan bersama mengenai aturan keselamatan pelayaran, adapun hal yang kami lakukan antara lain melakukan pengawasan, control, dan segala bentuk keperluan dari pihak kapal kami selalu sedia atas kebutuhan-kebutuhan yang mereka perlukan selama berlayar seperti navigasi atau penentuan alur kapal hal itu kami lakukan karena hal itu menjadi tanggung jawab kami, yang takkal penting kelengkapan keselamatan bagi penumpang kapal. (Hasil wawancara pada tanggal 1 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas menunjukan peran pemerintah dalam Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Bira berusaha mengupayakan serta mengikuti standar aturan yang berlaku untuk memenuhi keselamatan kapal, dengan adanya peran pemerintah seperti itu hal ini menunjukkan pemerintah yang terkait bekerja dengan tugas dan fungsinya hal itu menjadi sebuah tanggung jawab penting seacra bersama dalam keselamatan pelayaran di Pelabuhan Bira. Dengan

demikian dukungan pemerintah terhadap keselamatan pelayaran dan fasilitasnya tidak datang dengan sendirinya namun kebutuhan dan kepercayaan masyarakat akan keselamatan pelayar serta sosialisasi lebih berperan. Sesuai dengan PP nomor 81 tahun 2008 tentang kenavigasian dimana direktorat kenavigasian direktorat jenderal penghubungan laut yang berperan dan bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan pelayaran belum dikenal ataupun di akui berbagai pihak instansi pemerintahan maupun masyarakat pengguna jasa namun untuk manfaatnya sudah dirasakan.

Dari hasil wawancara diatas hal ini sesuai dengan pernyataan dari salah satu petugas kapal dengan inisial HR sebagai berikut:

“Setau saya petugas dipelabuhan di tanjung Bira ini sudah bekerja sesuai dengan fungsinya ada kordinasi antara kapal kami bersama dengan pihak petugas pelabuhan dalam system keamanan seperti pengawasan secara terus menerus yang mungkin mereka lakukan antara nahkoda dan pihak petugas pelabuhan tanjung Bira dalam setiap kali perjalanan hal itukan bisa membuat rasa aman. (Hasil wawancara pada tanggal 3 juli 2017).

Dari hasil wawancara diatas menunjukkan pemerintah sudah berupaya melakukan tugas dan fungsinya dalam keselamatan kapal maupun penumpang kita dapat lihat dari system pengawasan yang mereka lakukan terhadap kapal yang hendak berlayar hal itu menjadi acuan bahwa pemerintah terkait berperan penting dalam arah berlayarnya dan keselamatan pada kapal yang hendak berlayar. Melaksanakan fungsih pelayaran bukan hal yang mudah Yang harus diikuti oleh semua intansi dan ditunjang dana yang cukup serta kesedaran semua pihak termaksud masyarakat pengan serta pesisir dankelautan. Untuk itu yang perlu dilakukan adalah membangun menejemen dan aturanya, mendorong pemerintahan

melakukan trobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran serta membangun kepercayaan ataupun kesadaran masyarakat dan memacu pembentukan payung aturan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarana.

Selain dari pada itu berikut hasil wawancara yang dilakukan peneliti dari salah satu penumpang dengan inisial RH sebagai berikut:

“Menurut saya selaku penumpang kapal petugas pelabuhan sudah bagus tetapi harus ditingkatkan lagi jika masalah peranan apa yang dilakukan pemerintah dalam keselamatan pelayaran yang saya lihat mungkin selalu ada hubungan antara keduanya misalkan pemanduan kapal yang mau berlayar kesebrang pulau. (Hasil wawancara pada tanggal 4 juli 2017).

Berdasarkan hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa peranan pemerintah dalam keselamatan pelayaran sudah baik tetapi masih perlu ditingkatkan agar kedepannya pemerintah terkait berfungsi secara optimal sesuai tugas dan fungsinya masing-masing. Hal ini menjadi tolak ukur keberhasilan bagaimana pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya dalam keselamatan pelayaran transportasi di pelabuhan tanjung Bira.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa dalam Prosedur tata laksana keselamatan pelayaran pada pelabuhan bira megacu pada 4 aspek in dikator yaitu bangunan/isntansi, pemandu, kenavigasian, dan alur pelintasan hal itu dilakukan oleh pihak pengelola pelabuhan dengan baik, denagan adanya saling kordinasi antara pihak pengelola pelabuhan dan pihak kapal tentunya memberikan rasa aman antara kedua belah pihak yang bersangkutan selama dalam perjalanan pelayaran menuju sampai ketujuan

Peranan pemerinahan dalam keselamatan pelayaran di pelabuhan tanjung Bira sesuai dengan pp nomor 81 tahun 2000 tentang kenavigaian dimana petugas pelabuhan yang berperan dan bertanggung jawab bersama terhadap fungsi keselamatan pelayaran hal ini dapat dilihat dengan adanya bentuk pengawasan, serta dengan adanya saling kordinasi atau control yang dilakukan pihak petugas pelabuhan kepada kapal-kapal penumpang di pelabuhan tanjung Bira.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian diatas terdapat pula saran yaitu bagaimna pihak pengelola pelabuhan lebih melakukan pengawasan atau aturan yang tegas dalam penentuan jalur kapal karena melihat masih adanya kapal-kapal nelayan yang biasanya melakukan aktifitas sepanjang daerah garis pantai pelabuhan

tanjung Bira dikarenakan dapat mengganggu alur jalur kapal penumpang yang sewaktu-waktu yang dapat mengakibatkan kecelakaan



DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita 2013. *Pengembangan Ekonomi Maritim*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Hardiman Budi, 2008. *Memahami akar-akar kekerasan Massa*, Makassar: Warta Titian damai.
- <http://meryana90.blogspot.co.id> di akses pada 18 januari 2016 pada pukul 16.50 Wita
- <http://skpd.batamkota.go.id/perhubungan/2014/09/04/pembangunan-sarana-dan-prasarana-transportasi-laut/> di akases pada tanggal 20 desember 2015 pukul 14.30 Wita
- <https://bagoesseto.wordpress.com/2012/06/22/sedikit-tulisan-mengenai-pengangkutan-khususnya-pengangkutan-laut/> diakses pada tanggal 20 desember 2015 pukul 14.00 Wita
- <https://id.m.wikipedia.org/wiki/keselamatan-pelayaran-kapal> diakses pada tanggal 20 desember 2015 pukul 07.00
- Lasse, 2012. *Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Lasse, 2014. *Keselamatan Pelayaran dilingkungan Territorial Pelabuhan dan Pemandu kapal*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Pedoman Penulisan Proposal dan Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik 2003 Makassar: Citra.
- Rahardjo, Mudia 2010 Triangulasi Dalam Penelitian Kualitatif <http://rajawaligarudapancasila.blogspot.com/2011/09/triangulasi-dalam-penelitian-kualitatif.html> diakses pada tanggal 17 desember 2015 pukul 23.35 Wita.
- Simbolon. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Soewargono, 1995, *Jati Diri Ilmu Pemerintahan, Pidato*.
- Sugiyono, 2011. *Metode Penelitian Kualitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Syafii, Inu Kencana. 2001, *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Bandung: Penerbit Refika Aditama.
- Wibosono, 2011. *Pengantar Ilmu Kelautan Edisi II*. Jakarta: Universitas Indonesia. www.maritimeworld.web.id diakses pada 18 Mei 2017 pada Pukul 16.00 Wita

Dasar Hukum

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang No.21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran

Materi Penyuluhan Keselamatan Kapal Tahun Anggaran 2003. Jakarta

Badan Koordinasi Keamanan Laut. 2009. "Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran" Jakarta.

