

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah negara maritim yang terdiri atas 17.000 ribu pulau dan merupakan negara kepulauan terbesar kedua di dunia setelah Kanada. Transportasi di era globalisasi merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat dalam menunjang segala aktivitas maupun rutinitas sehari-hari. Transportasi publik umumnya meliputi kereta api dan bus, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, pelabuhan penyeberangan, taksi, dan lain-lain. Keberadaan transportasi publik yang baik sangat mempengaruhi roda perekonomian suatu wilayah atau daerah. Keberhasilan pertumbuhan perekonomian suatu Negara tidak lepas dari campur tangan pemerintah dalam upaya menciptakan transportasi publik yang nyaman, aman, bersih, dan tertata dengan baik.

Kepulauan Indonesia dihubungkan oleh perairan baik lautan, sungai maupun danau. Beranjak dari keistimewaan Indonesia tersebut, keberadaan transportasi laut dan penyeberangan sungai dan danau memiliki peran yang sangat dominan dalam memperlancar arus mobilitas barang dan manusia. Mengingat pentingnya transportasi laut dan penyeberangan, penyedia sarana transportasi laut dan penyeberangan harus dapat mengatasi kebutuhan transportasi laut dan penyeberangan secara efektif dan efisien.

Transportasi laut sangat berperan penting untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya sehingga pendistribusian barang maupun penumpang dari satu pulau ke pulau lain dapat berjalan lancar, sehingga pemerataan pembangunan dapat terlaksana dan tidak hanya terpusat di satu wilayah atau satu pulau saja. Untuk menciptakan suatu industri nasional, menjangkau seluruh wilayah perairan nasional dan internasional sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat dan mewujudkan persatuan dan kesatuan bangsa, maka kebijakan pemerintah di bidang

transportasi laut tidak hanya terbatas pada kegiatan angkutan laut saja, namun juga meliputi aspek kepelabuhanan, serta keselamatan pelayaran.

Di dalam sistem transportasi nasional terdapat kepelabuhanan yang merupakan bagian strategis dari sistem transportasi nasional dan merupakan faktor penting dalam menunjang aktifitas perdagangan. Sektor pelabuhan memerlukan suatu kesatuan yang terintegrasi dalam melayani kebutuhan dari sarana transportasi. Ujung tombak dari kepelabuhanan adalah sektor jasa dalam melayani jasa kepelabuhanan.

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan, danau, perairan yang dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, atau bongkar muat. Pelabuhan secara umum merupakan sarana penunjang kegiatan transportasi, perhubungan antar pulau bahkan internasional yang tentunya dapat menguntungkan pemerintah daerah apabila pengelolaannya dilaksanakan dengan cukup jelas oleh pemerintah daerah guna kesejahteraan masyarakatnya. Pelabuhan diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat bukan untuk mencari keuntungan semata.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan Pasal 1 butir 1 menyebutkan bahwa angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Provinsi Nusa Tenggara Timur merupakan Provinsi Kepulauan, sehingga keberadaan transportasi penyeberangan sangat strategis dalam rangka aksesibilitas ke wilayah/daerah terpencil di Nusa Tenggara Timur. Saat ini memiliki 21 (dua puluh satu) pelabuhan penyeberangan yaitu ada Pelabuhan Penyeberangan Bolok (I dan II)-Kupang, Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi-Alor, Pelabuhan Penyeberangan Waingapu-Sumba Timur, Pelabuhan Penyeberangan Aimere-

Ngada, Pelabuhan Penyeberangan Labuan Bajo-Manggarai Barat, Pelabuhan Penyeberangan Marapokot-Nagekeo, Pelabuhan Penyeberangan Waikelo-Sumba Barat Daya, Pelabuhan Penyeberangan Nangakeo-Ende, Pelabuhan Penyeberangan Teluk Gurita-Belu, Pelabuhan Penyeberangan Waibalun-Flores Timur, Pelabuhan Penyeberangan Seba-Sabu Raijua, Pelabuhan Penyeberangan Waijarang-Lembata, Pelabuhan Penyeberangan Pantai Baru-Rote Ndao, Pelabuhan Penyeberangan Hansisi-Kupang, Pelabuhan Penyeberangan Adonara-Flores Timur, Pelabuhan Penyeberangan Pulau Solor-Flores Timur, Pelabuhan Penyeberangan Ndao-Rote Ndao, Pelabuhan Penyeberangan Kewapante-Sikka, Pelabuhan Penyeberangan Pamana-Sikka, Pelabuhan Penyeberangan Baranusa-Alor, Pelabuhan Penyeberangan Deri-Flores Timur. Ada tambahan 1 pelabuhan penyeberangan yang saat ini masih dalam proses pembangunan yaitu Pelabuhan Penyeberangan Raijua.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia ada 63 lintasan penyeberangan dalam Provinsi yang terdiri dari 10 lintasan komersil dan 53 lintasan perintis dimana ada 25 lintasan penyeberangan yang sudah dilayani dan 38 lintasan penyeberangan yang belum dilayani. 11 lintasan penyeberangan Antar Provinsi yang terdiri dari 2 lintasan komersil dan 9 lintasan perintis yang mana 7 lintasan penyeberangan belum dilayani dan 4 lintasan yang sudah dilayani. 15 lintasan penyeberangan pada tahun 2019 yaitu lintasan Larantuka-Solor, Solor-Lewoleba, Adonara-Baranusa, Naikliu-Teluk Gurita, Adonara-Kewapante, Labuan Bajo-Waikelo, Palue-Marapokot, Naikliu-Kalabahi, Kewapante-Marapokot, Baranusa-Lewoleba, Kupang-Waikelo, Raijua-Ende, Raijua-Waingapu, Bakalang-Naikliu.

Arus penumpang (naik dan turun) melalui pelabuhan penyeberangan yang beroperasi di wilayah Nusa Tenggara Timur (21 pelabuhan penyeberangan) pada tahun 2015 sebanyak 320.909 orang, tahun 2016 sebanyak 344.226 orang dan tahun 2017 sebanyak 351.899 orang.

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan awak kapal yang memiliki keahlian, kemampuan

dan terampil sehingga setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugasnya diatas kapal. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dikatakan bahwa pengawakan kapal salah satu faktor kelaiklautan kapal. Oleh karena itu diperlukan pengawasan dan pembinaan yang terus menerus baik dari segi perlindungan, kesejahteraan, pengetahuan, disiplin maupun penempatannya/formasi susunan perwiranya diatas kapal agar terwujudnya keselamatan pelayaran. Para operator kapal atau awak kapal yang ada di Provinsi Nusa Tenggara Timur pada dasarnya memiliki keahlian alami sehingga harus dibekali dengan pendidikan dan pelatihan khusus.

Seluruh opeator atau awak kapal wajib melaksanakan dan meningkatkan keselamatan diatas kapal dan menjaga kelestarian lingkungan perairan di wilayah Nusa Tenggara Timur. Para nahkoda kapal sebelum berlayar wajib melakukan pengenalan penggunaan baju pelampung, menunjukkan tempat-tempat penyimpanan alat keselamatan kapal dan pengoperasannya, serta selalu memuat penumpang sesuai dengan kapasitas kapal.

Dengan seringnya cuaca ekstreme dengan tinggi gelombang mencapai 4 meter di Nusa Tenggara Timur sehingga disesuaikan dengan perkembangan cuaca laut yang mengacu pada keselamatan pelayaran dan prakiraan cuaca dari BMKG. Jika kondisi di perairan laut tidak memungkinkan, maka ASDP tidak bisa memaksakan kapal untuk berlayar. Berikut ini merupakan kejadian kecelakaan kapal yang diakibatkan oleh cuaca eksteme dan gelombang tinggi di wilayah Nusa Tenggara Timur.

1. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang mengkonfirmasi satu armadanya di Kupang, Nusa Tenggara Timur, yakni KMP. Jatra 1 mengalami kebocoran dan tenggelam. Kapal yang baru diresmikan awal bulan Maret 2021 itu terbentur saat gelombang tinggi di daerah tersebut. Sejak Sabtu , 2 April 2021, layanan operasional penyeberangan di Pelabuhan Bolok, Kupang ditutup karena cuaca ekstrem. Sebelumnya, saat cuaca buruk, kapal berlindung di Pulau Semau, sedangkan KMP. Jatra 1 sejak akhir pekan lalu tidak bisa

bergerak dari Dermaga 2 Pelabuhan Bolok Kupang karena terjebak badai. KMP. Jatra 1 yang terjebak di Dermaga 2 Bolok mengalami benturan yang menimbulkan kebocoran, sehingga air masuk ke dalam kapal. Posisi kapal kemudian dalam keadaan miring di dermaga dengan kondisi generator kapal sudah mati. Semua kru KMP. Jatra 1 selamat karena saat kejadian tersebut seluruh kru kapal berada di darat.

2. Cuaca buruk disertai hujan hujan dan angin kencang yang melanda wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur membuat gelombang di laut ikut meninggi. Pada hari Minggu tanggal 4 April 2021 jam 12.11 WITA, KM. Camara Nusantara 6 kapal khusus ternak sedang berlabuh jangkar di rede Tenau Kupang. KMP. Namparnos hanyut membawa perahu dan jaring lalu menubruk haluan kapal KM. Camara Nusantara 6 ditengah kondisi cuaca yang kurang bagus. Kronologi kejadian tersebut bermula pada pukul 13.42 waktu setempat dimana mualim 2 mendengar panggilan pada alat komunikasi VHF CH 12 dari KMP. Namparnos yang menyatakan bahwa kapalnya sedang hanyut dan mengalami *trouble engine* (kendala mesin). Kemudian jam 13.44 langsung dijawab oleh Mualim 2 KM. Camara Nusantara 6 yang langsung melapor kepada Nahkoda bahwa ada kapal hanyut yang mendekat ke KM. Camara Nusantara 6. Pada saat itu , Nahkoda langsung memerintahkan seluruh ABK untuk melakukan persiapan mesin. Namun, dikarenakan hanyutnya KMP. Namparnos terlalu cepat dan KM. Camara Nusantara 6 belum sempat menyalakan mesin sehingga menabrak haluan kapal KM. Camara Nusantara 6 pada pukul 13.51 WITA. Seluruh kru KMP. Namparnos diselamatkan oleh seluruh awak kapal Camara Nusantara 6 dan KMP. Namparnos diikatkan ke kapal Camara Nusantara 6 agar tidak terbawa arus lebih jauh karena mesin tidak berfungsi.

Dari latar belakang tersebut penelitian ini mencoba menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan angkutan penyeberangan, maka penulis tertarik mengambil judul: **“ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI PT. ASDP INDONESIA FERRY CABANG KUPANG”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, kebutuhan masyarakat akan moda angkutan penyeberangan tampaknya terus meningkat. Oleh karena itu perlu kiranya bagi penulis mengadakan analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kesematan angkutan penyeberangan tersebut. Penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah sumber daya awak kapal berpengaruh pada keselamatan angkutan penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang?
2. Apakah alat-alat keselamatan kapal berpengaruh terhadap keselamatan angkutan penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang?
3. Apakah cuaca berpengaruh pada keselamatan angkutan penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang?

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Setiap penelitian yang dilaksanakan pasti memiliki tujuan yang ingin dicapai, hal ini dimaksudkan untuk dapat memberikan arah kepada peneliti dalam pelaksanaan kegiatannya agar dapat menentukan kemana seharusnya berjalan dan berbuat. Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis pengaruh sumber daya awak kapal terhadap keselamatan angkutan penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang.
2. Untuk menganalisis pengaruh alat-alat keselamatan kapal terhadap keselamatan angkutan penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang.
3. Untuk menganalisis pengaruh cuaca terhadap keselamatan angkutan penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Penulis
  - a. Sebagai cara untuk menerapkan teori-teori yang diperoleh di bangku kuliah dan mengaplikasikan dengan kenyataan yang ada, serta menambah pengalaman, dan pengetahuan penulis akan masalah-masalah yang terjadi pada kegiatan transportasi khususnya angkutan penyeberangan.
  - b. Memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) Program Studi Transportasi di Universitas Maritim AMNI Semarang.
2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang  
Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan baik kalangan akademik (mahasiswa) terutama mahasiswa dari Universitas Maritim AMNI Semarang berkaitan dengan keselamatan angkutan penyeberangan.
3. Bagi Perusahaan PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang  
Hasil penelitian ini dapat diharapkan bisa menjadi bahan masukan dan pertimbangan yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan.
4. Bagi Pembaca  
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat bagi pembaca.

#### **1.4 Sistematika Penulisan**

Untuk memberikan gambaran secara jelas tentang penelitian yang akan dilakukan, dibuatlah suatu sistematika penelitian penulisan yang berisi informasi mengenai hal-hal yang akan di bahas tiap-tiap bab. Sistematika pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **BAB 1       Pendahuluan**

Bab ini menjelaskan secara singkat mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian,serta sistematika penulisan.

**BAB 2 Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini menjelaskan landasaan teori sumber daya awak kapal, alat-alat keselamatan kapal, cuaca, keselamatan angkutan penyeberangan dan penelitian terdahulu dari para ahli yang menjadi dasar pemikiran dan berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini, hipotesis serta kerangka pemikiran.

**BAB 3 Metodologi Penelitian**

Membahas tentang variabel penelitian, definisi operasional, penentuan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis data, serta tahapan pelaksanaan kegiatan penelitian.

**BAB 4 Hasil dan Pembahasan**

Merupakan bab yang menguraikan gambaran umum obyek penelitian, responden penelitian, dan analisis data.

**BAB 5 Penutup**

Sebagai bab terakhir, bab ini akan menyajikan secara singkat kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan dan juga memuat saran-saran bagi pihak yang berkepentingan untuk pengembangan penelitian lebih lanjut.

**DAFTAR PUSTAKA****LAMPIRAN-LAMPIRAN**