

ANGKUTAN PENYEBERANGAN DALAM PERSPEKTIF KESELAMATAN KAPAL DAN PENUMPANG

Ahmad Fauzi¹⁾, Tri Cahyadi²⁾, Mahbub Arfah³⁾

^{1,2,3)}Politeknik Pelayaran Malahayati, Aceh besar, Indonesia
Email: fauzi@poltekpelaceh.ac.id

Abstrak

Pelaksanaan angkutan penyeberangan harus dapat menjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang dan barang. Untuk menjamin keselamatan angkutan penyeberangan maka ditetapkan sejumlah peraturan. Keadaan ini memaksa SDM pelayaran, termasuk SDM pengelola pelabuhan dan operator kapal untuk senantiasa melakukan penyesuaian. Meskipun upaya mengurangi resiko kecelakaan selalu berdampak pada meningkatnya biaya. Besarnya jumlah sarana dan prasarana yang dioperasikan untuk melayani kegiatan penyeberangan di atas sekaligus menunjukkan besarnya ancaman terhadap keselamatan pelayaran jika kegiatan ini tidak dikelola dengan baik. Penelitian dilakukan deskripsi gejala atau fenomena yang berkaitan dengan Kapal ferry yang beroperasi pada pelabuhan Benteng dan Larantuka, Produktifitas kapal angkutan penyeberangan yang beroperasi, SDM pelabuhan berdasarkan sertifikat kompetensi, dan Sertifikat keselamatan kapal. Instrumen yang digunakan untuk menjangkau data dalam penelitian ini adalah instrument non tes dalam bentuk daftar observasi. Berdasarkan data, analisis dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa kapasitas untuk mengangkut penumpang dari dan ke pelabuhan Pamatata dan Pemenang dinyatakan cukup. Terdapat kekurangan kapasitas angkut kendaraan Padapelabuhan Pamatata. minimnya jumlah SDM pada kedua pelabuhan yang telah memiliki pendidikan dan pelatihan pelayaran. Oleh karena itu saran dari peniliti dibutuhkan penambahan kapasitas angkut kendaraan khususnya penambahan jumlah SDM yang memiliki Sertifikat Kompetensi dan dibutuhkan pelatihan SAR, Kesyahbandaran dan kepelabuhanan.

Kata kunci: Keselamatan kapal, SDM, Pelabuhan

Abstract

The implementation of ferry transportation must ensure the comfort, security and safety of passengers and goods. To ensure the safety of crossing transportation, several regulations are set. This situation forces shipping human resources, including port managers and ship operators, to constantly make adjustments. Although efforts to reduce the risk of accidents always have an impact on increasing costs. The large number of facilities and infrastructure operated to serve the above crossing activities also shows the magnitude of the threat to shipping safety if these activities are not managed properly. Therefore, the research was conducted to describe the symptoms or phenomena related to the ferry operating at the Benteng and Larantuka ports, the productivity of the operating ferry transport, port human resources based on competency certificates, and ship safety certificates. The instrument used to collect data in this study was a non-test instrument in the form of an observation list. Based on the data, analysis and discussion, it can be concluded that the capacity to transport passengers from and to the ports of Pamatata and Pemenang is declared sufficient. However, there is a shortage of carriage capacity at the port of Pamatata. the minimum number of human resources at the two ports that already have shipping education and training. Therefore, suggestions from researchers

are needed to increase vehicle transport capacity, especially to increase the number of human resources who have Competency Certificates and require SAR, harbor and port training.

Keywords: *Ship's safety, Human Resources, Port*

PENDAHULUAN

Transportasi menjadi sangat penting sebab transportasi merupakan gerbang pembuka keterisolasian, menghubungkan wilayah yang terpencil dan jauh dari pusat kegiatan ekonomi dengan wilayah yang lebih maju. Transportasi secara signifikan berpengaruh pada aktivitas ekonomi, sosial dan budaya. Transportasi menjadi tulang punggung perekonomian lokal, nasional, regional, dan internasional. Transportasi yang baik harus didukung oleh SDM memiliki kompetensi dan sistem jaringan yang andal. Tanpa hadirnya kedua hal tersebut maka layanan transportasi khususnya angkutan penyeberangan tidak dapat dilaksanakan dengan aman, nyaman dan selamat.

Pelaksanaan angkutan penyeberangan harus dapat menjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang dan barang. Untuk menjamin keselamatan angkutan penyeberangan maka ditetapkan sejumlah peraturan. Keadaan ini memaksa SDM pelayaran, termasuk SDM pengelola pelabuhan dan operator kapal untuk senantiasa melakukan penyesuaian sebagai bagian dari upaya manekan jumlah kecelakaan yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa, kehilangan barang dan pencemaran laut. Meskipun upaya mengurangi resiko kecelakaan selalu berdampak pada meningkatnya biaya, tetapi konsekuensi biaya atau nilai dari terjadinya kecelakaan akan jauh lebih besar.

Protocol and Space Requirement for Special Trade Passenger Ships 1973 (SPACE STP 1973) telah diratifikasi pemerintah Republik Indonesia melalui keputusan Presiden No. 43/1979 tanggal 18 September 1979. Dengan demikian SPACE STP 1973 merupakan salah satu

produk hukum positif yang melengkapi ketentuan perundang-undangan nasional khususnya bidang perkapalan dan pelayaran. Demikian halnya dengan SOLAS yang juga telah diratifikasi pemerintah Republik Indonesia pada 17 Februari 1981, Part A, Regulation 2 mendefinisikan bahwa A passenger ship is a ship which carries more than twelve passengers. Bahwa terhadap kapal penumpang tersebut harus dilakukan survey secara berkala, termasuk kelengkapan alat keselamatannya (SOLAS part B, regulation 7.).

Keselamatan pelayaran juga sudah diautur secara jelas dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang undang ini telah mengatur secara jelas persyaratan perizinan, kelaikan kapal dan pengawasannya. Dalam Undang - Undang Pelayaran terdapat kewajiban untuk menyampaikan informasi kepada para pemangku kepentingan mengenai kondisi angkutan laut. Pada pasal 40 disebutkan bahwa perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya. Perusahaan pelayaran juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah muatan termasuk perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab dimaksud dapat timbul sebagai akibat dari pengopersaian kapal yang menyebabkan kematian atau luka atau rusaknya barang yang diangkut.

Aturan di atas menunjukkan bahwa dalam perspektif regulasi, peraturan keselamatan kapal penumpang dapat dianggap cukup. Namun fakta menunjukkan bahwa kecelakaan terus terjadi dan hal ini mengindikasikan bahwa

telah terjadi pengabaian atas aturan keselamatan pelayaran. Regulasi yang ada seharusnya dapat menekan kecelakaan kecelakaan kapal penumpang. Kecelakaan demi kecelakaan terus terjadi disebabkan karena kelalaian banyak pihak dalam menerapkan aturan keselamatan pelayaran.

Hasil investigasi KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi), kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor. Dari sejumlah kecelakaan laut yang terjadi sejak 2003 hingga 2018, KNKT telah melakukan investigasi pada 15 kapal yang tenggelam. Berdasarkan hasil investigasi dari 15 kapal tenggelam tersebut diketahui: 1 kecelakaan disebabkan oleh kelebihan muatan; 6 kecelakaan disebabkan oleh cuaca buruk; 8 kecelakaan oleh kecoboran dan pompa tidak berfungsi maksimal. Seluruh kecelakaan tersebut telah menelan korban jiwa sebanyak 670 orang. (Prattama A.N.: 2018)

Dalam hal menyiapkan angkutan penyeberangan yang aman dan nyaman, aparaturnya pengelola pelabuhan dan operator kapal menghadapi tugas yang berat. Saat ini angkutan penyeberangan melayani 225 lintasan yang terdiri atas 44 lintasan komersil dan 181 lintasan perintis. Jumlah kapal yang melayani penyeberangan sebanyak 306 unit terdiri atas 118 unit dikelola ASDP Ferry Indonesia, 170 unit oleh swasta dan 18 unit oleh BUMD. Dari 118 unit yang dikelola ASDP Ferry Indonesia (persero) 90 persen dibangun oleh Kementerian Perhubungan. Jumlah pelabuhan penyeberangan sebanyak 156 pelabuhan, terdiri dari 117 pelabuhan dikelola Pemda, 35 pelabuhan dikelola ASDP dan 4 pelabuhan dikelola UPT. Data ini menggambarkan besarnya potensi kecelakaan jika angkutan penyeberangan tidak dikelola dengan baik.

Besarnya jumlah sarana dan prasarana yang dioperasikan untuk melayani kegiatan penyeberangan di atas sekaligus menunjukkan besarnya ancaman terhadap keselamatan pelayaran jika kegiatan ini

tidak dikelola dengan baik. Berdasarkan uraian tersebut maka penelitian dianggap perlu dilaksanakan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di pelabuhan penyeberangan antar pulau di Pelabuhan Benteng dan Larantuka. Kedua pelabuhan ini sengaja dipilih atas pertimbangan bahwa pelabuhan penyeberangan ini melayani kapal dari Benteng menuju pulau-pulau disekitarnya bahkan hingga ke pulau-pulau di Sulawesi Tenggara, Kepulauan Maluku, Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat. Pelabuhan Benteng dan Larantuka merupakan pelabuhan yang memiliki frekwensi, jumlah penumpang dan jenis kapan sesuai dengan objek dan tujuan penelitian ini. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kapal angkutan penyeberangan yang berada di pelabuhan pada saat pengambilan data dan seluruh SDM pelabuhan Benteng dan Larantuka yang tupoksinya secara langsung bertanggungjawab pada keselamatan angkutan penyeberangan. E. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif deskriptif.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif. Dalam konteks ini dilakukan deskripsi gejala atau fenomena yang berkaitan dengan:

1. Kapal ferry yang beroperasi pada pelabuhan Benteng dan Larantuka.
2. Produktifitas kapal angkutan penyeberangan yang beroperasi.
3. SDM pelabuhan berdasarkan sertifikat kompetensi.
4. Sertifikat keselamatan kapal.

Instrumen yang digunakan untuk menjangkau data dalam penelitian ini adalah instrument non tes dalam bentuk daftar observasi yang meliputi:

1. Data kapal ferry yang beroperasi pada pelabuhan Benteng dan Larantuka.
2. Data produktifitas kapal angkutan penyeberangan yang beroperasi.
3. Data SDM pelabuhan berdasarkan sertifikat kompetensi.

4. Data sertifikat keselamatan kapal. Untuk memudahkan identifikasi,

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pelabuhan Kelas III Pamatata Selayar

Terdapat 3 unit dengan jumlah operator sebanyak 3 perusahaan. Usia kapal yang beroperasi bervariasi dari yang paling baru dibangun pada tahun 2015 (4 tahun) dan yang paling tua dibangun pada tahun 1994 (24 tahun). Deskripsi masing-masing kapal tersebut sesuai table 4.1 berikut ini:

Dari segi usia kapal, pada table 4.1. diatas diketahui bahwa KMP. Sangke Pallangga adalah kapal yang usianya paling muda dibangun pada tahun 2005 atau saat ini masa operasinya adalah 14 tahun. Dua kapal yang lain berusia lebih tua, KMP. Kormomolin dibangun pada tahun 1997 dan KMP Bontoharu dibangun pada tahun 1999. Saat ini masa operasi kedua kapal tersebut masing-masing 22 dan 20 tahun.

Jika berdasarkan ukuran tonase, KMP. Bontoharu adalah kapal dengan tonase paling besar. Dua kapal yang lain, yaitu KMP. Kormomolin 884 GT sedang KMP. Sangke Pallangga 560 GT. Atau kapal yang tonasenya paling kecil.

Untuk menyusun data produksi maka digunakan data yang diambil dari jumlah kedatangan dan keberangkatan kapal dipelabuhan Pamatata dan Benteng. Data produksi merupakan data jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut dalam periode 2016 sampai Juli 2019. Detail data produksi dalam 4 tahun terakhir tersaji dalam table 2. dibawah ini.

Pada tabel 2. diatas diketahui besarnya produksi pelabuhan Pamatata berdasarkan jumlah penumpang dan jumlah kendaraan Golongan II dan Golongan VI yang turun naik di Pelabuhan Pamatata dan Benteng. Selanjutnya dilakukan perhitungan produksi dengan membandingkan jumlah kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan sesuai golongan kendaraan. Data kendaraan yang diangkut dari

Pelabuhan Bira ke Pelabuhan Pamatata yang tersedia di KSOP Selayar adalah data kendaraan Golongan II dan dan Golongan IV saja. Namun berdasarkan survey, setiap kedatangan kapal, jumlah kendaraan bervariasi dari Golongan IV, V, dan VI. Berdasarkan fakta tersebut maka penelitian ini menetapkan ukuran rata-rata kendaraan yang diangkut dikategorikan kedalam kendaraan Golongan VI. Hal ini juga dilakukan sebab data kendaraan Golongan V, VI dan VII tidak tersedia.

Selanjutnya untuk mengetahui perbandingan antara kapasitas penumpang atau kemampuan kapal mengangkut penumpang dalam 1 kali pelayaran dari Pelabuhan Bira ke Pelabuhan Pamatata maka dilakukan pengukuran terhadap kapasitas penumpang terhadap produksi.

Pada tabel 4. di atas diketahui total kapasitas penumpang pertahun yang merupakan perkalian antara jumlah kedatangan kapal dengan kapasitas penumpang setiap kapal. Total kapasitas hingga Juli 2019 adalah sebanyak 70,200. Sejak tahun 2016 Hingga Juli 2019, setiap tahun terdapat surplus kapasitas penumpang atau dengan kata lain jumlah kapasitas penumpang untuk setiap kedatangan kapal di Pelabuhan Pamatata lebih besar dibanding jumlah penumpang turun di Pelabuhan Pamatata.

Tabel 1. Table Data Kapal Penyeberangan yang Beroperasi di Pelabuhan Selayar (Pelabuhan Pamatata dan Benteng)

No.	Nama Kapal	Thn Pembuatan	Gross Tonage	Kapasitas	Kapasitas	Keterangan
				Penumpang	Kendaraan	
1	KMP. Bontoharu	1999	1124	300	20	Gol VI
2	KMP. Sangke Pallangga	2005	560	180	10	Gol VI
3	KMP. Kormomolin	1997	884	250	12	Gol VI
				730	42	
				Rata2 243	Rata2 14	

Tabel 2 . Table Data Angkutan Penyeberangan Yang Beropeasi di Pelabuhan Pamatata

Tahun	Jumlah Kedatangan	Jumlah Keberangkatan	Penumpang		Kendaraan			
			Tiba/Turun	Berangkat/Naik	Gol II		Gol IV	
					Brngkt	Tiba	Brngkt	Tiba
Sampai Juli 2019	487	487	70,200	77,868	10768	9378	8725	8513
2018	840	840	111,795	110,623	12709	15736	13821	14741
2017	784	784	87,607	83,943	14243	14714	14408	14618
2016	822	822	90,840	99,176	14243	14714	14408	14818

Tabel 3. Table Data Produksi dan Kapasitas Angkut

Tahun	Jumlah		Total				Total Produksi			
	Dtang	Brngkat	Kapasitas Penumpang	Kapasitas Gol VI	Penumpang Turun	Kapasitas Naik	Kendaraan Gol VI		Kendaraan Gol VI	
							Turun	Naik	Turun	Naik
Juli 2019	487	487	243	8	70200	77868	10768	9378	8725	8513
2018	840	840	243	17	111795	110623	12709	15736	13821	14741
2017	784	784	243	17	87607	83943	14243	14714	14408	14618
2016	822	822	243	17	90840	99176	14243	14714	14408	14818

Tabel 4. Table Kapasitas Penumpang Terhadap Produksi

	Kdatangan	Kapasitas	Total	Turun	Keterangan
		Penumpang/kpl	Kapasitas		
Juli 2019	487	243	118,341	70,200	surplus 48,141
2018	840	243	204,120	111,795	surplus 92,325
2017	784	243	190,512	87,607	surplus 102,905
2016	822	243	199,746	90,840	surplus 108,906

Tabel 5. Table Kapasitas Kendaraan Terhadap Produksi

	Kdatangan	Kapasitas Kendaraan/Kpl	Total Kapasitas	Turun	Keterangan	
Juli 2019	487	8	3896	10768	minus	-6872
2018	840	17	14280	12709	surplus	1571
2017	784	17	13328	14243	surplus	-915
2016	822	17	13974	14243	surplus	-269

Tabel 6. Data Kapal Angkutan Penyeberangan yang Beroperasi Di Pelabuhan Pemenang

No.	Nama Kapal	Gross Tonage	Thn Pembuatan	Kapasitas Penumpang
				202
2	KM. EKA JAYA 25	118	2016	210
3	KM. EKA JAYA 26	124	2016	218
4	KM. WAHANA GILI OCEAN V	79	2016	178
5	KM. WAHANA GILI OCEAN III	42	2012	116
6	KM. OSTINA 3	80	2016	118
7	KM. BLUE WATER EXPRESS	37	2012	72
8	KM. SINDEK	66	2016	113
9	KM. GOLDEN QUEEN	59	2013	98
10	KM. FREE BIRD EXPRESS	25	2018	70
11	KM. GILI GATEWAY	24	2015	60
12	GILI-GILI 3	27	2017	78
13	PUTRI ISLAND	32	2017	130

Pada Tabel 5. di atas diketahui total kapasitas kendaraan pertahun yang merupakan perkalian jumlah kedatangan kapal dengan kapasitas kendaraan yang dapat diangkut oleh setiap kapal. Total kapasitas hingga Juli 2019 adalah sebanyak 3896 atau kapasitas angkut kapal penyeberangan dari Pelabuhan Bira ke Pelabuhan Pamatata lebih kecil dari jumlah kendaraan seharusnya diangkut. Pada Tahun 2018 terjadi surplus atau jumlah kendaraan yang akan diangkut lebih kecil dari kapasitas muat kendaraan. Namun kapasitas tahun 2016 mengalami minus sebanyak 269 atau dalam tahun 2016 terdapat 269 kendaraan yang tidak berangkat atau penundaan berangkat atau berangkat dengan jadwal kapal berikutnya atau hari berikutnya. Pada tahun 2017 terdapat minus kapasitas kendaraan atau dengan kata lain jumlah kapasitas muatan kendaraan yang untuk setiap kedatangan kapal di Pelabuhan Pamatata lebih kecil 915 dibanding jumlah kendaraan yang seharusnya diangkut. Dalam tahun 2017 terdapat 915 kendaraan yang pengangkutannya ditunda karena kapasitas produksi kendaraan tidak cukup.

Khusus mengenai SDM di KSOP Kelas III Selayar, terdapat 18 orang SDM yang sehari-hari bertugas melaksanakan kegiatan pelayanan pelayaran. Dari 18 SDM hanya 3 orang SDM yang memiliki Ijazah Laut yang terdiri dari yaitu 2 SDM memiliki Ijazah ANT III dan 1 orang memiliki Ijazah ATT I. Jumlah ini sama dengan 16.7% dari seluruh SDM di KSOP Kelas III Selayar yang memiliki latar belakang pendidikan dan pelatihan pelayaran. Sesuai dengan rentang nilai dan kualifikasi pada Bab III maka dinyatakan SDM yang tersedia berada dalam kategori sangat mengancam keselamatan pelayaran.

Angkutan penyeberangan rute Pelabuhan Bira ke Pelabuhan Pamatata yang sudah dilakukan pemeriksaan oleh petugas KSOP Kelas III Selayar. Pemeriksaan sertifikat keselamatan

pelayaran dilakukan terhadap KPMP. Bontoharu, KMP. Sangke Pallangga dan KMP. Kormomolin.

2. Pelabuhan Kelas III Pemenang

Rute penyeberangan dari Pelabuhan Pemenang ke pulau ekitarnya termasuk ke Pelabuhan Bali hanya melayani penumpang. Tidak satupun dari kapal yang beroperasi di Pelabuhan Pemenang yang menyediakan deck untuk kendaraan. Pada tahun 2019 jumlah kapal angkutan penyeberangan dioperasikan untuk melayani penumpang dari pelabuhan Pemenang adalah sebanyak 13 unit.

Masa operasi kapal di Pelabuhan Pemenang masih relative rendah. KM. Blue Water Express dan KM. Wahana Gili Ocean III adalah kapal yang paling tua diantara 13 kapal. KM. Blue Express dan KM. Wahana Gili Ocean III dibangun pada tahun 2012. Satu kapal dibangun tahun 2018, 2 kapal dibangun pada tahun 2017 dan 6 kapal dibangun tahun 2016. Dapat dikatakan bahwa pada umumnya masa operasi kapal di Pelabuhan Pemenang masih sangat rendah. Tabel 6. menyajikan data kapal yang beroperasi di Pelabuhan Pemenang.

Dari Tabel 6 diketahui ukuran tonase, KM. Eka Jaya 25 adalah kapal dengan tonase paling besar dengan tonase 118 GT. KM. Gili Gateway adalah kapal yang tonasenya paling kecil yaitu 24 GT.

Data produksi pada pelabuhan Pemenang menggunakan data jumlah penumpang yang berangkat dan tiba di pelabuhan sebab data jumlah kunjungan pada pelabuhan pemenang tidak tersedia. Data produksi merupakan data jumlah penumpang yang diangkut dalam periode 2016 sampai Juli 2019. Detail data produksi dalam 4 tahun terakhir tersaji dalam table 7. dibawah ini.

Tabel 7. Data Angkutan Penyeberangan yang Beroperasi di Pelabuhan Pemenang

Tahun	Penumpang Berangkat	Penumpang Tiba
Sampai Juli 2019	360,000	372,000
2018	391,752	402,254
2017	451,080	462,751
2016	414,000	420,512

Pada Tabel 7. diatas diketahui besarnya produksi pelabuhan Pemenang berdasarkan jumlah penumpang yang turun naik di Pelabuhan Pemenang. Selanjutnya dilakukan perhitungan produksi dengan membandingkan jumlah kedatangan dan keberangkatan penumpang.

Pada Tabel 7. diketahui bahwa di pelabuhan pemenang jumlah penumpang tiba menggunakan kapal lebih besar dibanding jumlah penumpang berangkat. Pada umumnya penumpang di pelabuhan Pemenang adalah pelancong dari dan ke Bali. Tabel 7. menunjukkan jumlah penumpang yang datang adalah sebesar 1.657.517 sedang yang berangkat adalah sebanyak 1.616.832. Sejak 2016 hingga Juli 2019, terdapat perbedaan sebesar 40.685 antara jumlah penumpang tiba dan penumpang berangkat. Dapat diasumsikan bahwa penumpang yang ada umumnya pelancong tersebut menggunakan moda lain untuk meninggalkan Lombok.

Khusus mengenai SDM di KSOP Kelas III Pemenang, terdapat 18 orang SDM yang sehari-hari bertugas melaksanakan kegiatan pelayanan pelayaran. Dari 16 SDM hanya 3 orang SDM yang memiliki Ijazah Laut yang terdiri dari yaitu 1 SDM memiliki Ijazah ANT III dan 1 orang memiliki Ijazah ANTD dan 1 orang ATTD. Ketiga SDM

tersebut juga memiliki sertifikat Kesyahbandaran B, Dasar KPLP, SAR dan Kepelabuhanan. Jumlah ini sama dengan 16.7% dari seluruh SDM di KSOP Kleas III Selayar yang memiliki latar belakang pendidikan dan pelatihan pelayaran. Meskipun tidak memiliki sertifikat pelaut, 12 orang diantaranya memiliki sertifikat Dasar Kesyahbandaran atau sama dengan 75%.

Sesuai dengan rentang nilai dan kualifikasi maka dinyatakan bahwa jika diukur dari sertifikat kompetensi maka SDM Pelabuhan Pemenang berada dalam rentang 0 – 20% (16.7%) atau berada dalam kategori sangat mengancam keselamatan pelayaran. Namun jika diukur dari sertifikat Kesyahbandaran diketahui 75% diantaranya telah memiliki Sertikat Kesyahbandaran atau dalam rentang nilai dan kualifikasi dinyatakan bahwa SDM Pelabuhan Pemenang berada dalam kategori “tidak mengancam keselamatan pelayaran”.

Terhadap angkutan penyeberangan di Pelabuhan Pemenang telah dilakukan pemeriksaan dokumen keselamatan kapal oleh petugas KSOP Kelas III Pemenang dan copy dokumen tersebut tersimpan dalam folder di Kantor KSOP Kelas III Pemenang.

Dari pemeriksaan dokumen terhadap 13 kapal yang secara rutin sandar di Pelabuhan Pemenang diketahui ketiga belas atau seluruh kapal tersebut memiliki seluruh sertifikat keselamatan kapal yang diwajibkan. Seluruh memiliki 11 sertifikat lengkap dan masih berlaku.

Khusus mengenai kelengkapan sertifikat keselamatan kapal pada pelabuhan Pamatata dan Pemenang diketahui bahwa KSOP pada kedua pelabuhan melakukan pengawasan dengan baik. Fakta menunjukkan bahwa seluruh kapal yang masuk dan berangkat dari kedua pelabuhan memiliki sertifikat keselamatan kapal dan tersimpan dengan baik. Kondisi ini juga menunjukkan SDM pelabuhan mengetahui Tugas pokok dan fungsi institusi pengawasan

dengan jelas sesuai regulasi yang berlaku.

KESIMPULAN

Berdasarkan data, analisis dan pembahasan pada bab terdahulu maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Data menunjukkan bahwa kapasitas untuk mengangkut penumpang dari dan ke pelabuhan Pamatata dan Pemenang dinyatakan cukup sebab kapasitas angkut lebih besar dari jumlah penumpang yang akan diangkut.
2. Terdapat kekurangan kapasitas angkut kendaraan Padapelabuhan Pamatata sebab jumlah kapasitas angkut lebih kecil dari jumlah kendaraan yang akan berangkat dari Pelabuhan Bira ke Pelabuhan Pamatata.
3. Khusus mengenai Sertifikat Kompetensi yang dimiliki oleh SDM pada Pelabuhan Pamatata dan Pemenang diketahui hanya 16.7%. hal ini menunjukkan minimnya jumlah SDM pada kedua pelabuhan yang telah memiliki pendidikan dan pelatihan pelayaran sementara tugas utama SDM tersebut melayani kegiatan pelayaran.

Melalui hasil penelitian ini disarankan beberapa hal:

1. Dibutuhkan penambahan kapasitas angkut kendaraan khususnya pada kapal yang beroperasi dari Pelabuhan Bira ke Pelabuhan Pamatata,
2. Dibutuhkan penambahan jumlah SDM yang memiliki Sertifikat Kompetensi pada Pelabuhan Bira dan Pamatata.
3. Dibutuhkan pelatihan SAR, Kesyahbandaran dan kepelabuhanan khusus bagi SDM KSOP Kelas III Selayar.

DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank. 2009. Bridges Across Oceans: Initial Impact Assesment of the Philippines Nautical Highway System and Lessons for Southeast Asia: Manila
- Fisher, D. & Muirhead, P. (2005). Practical Teaching Skill For Maritime Instructors. Swedia: WMU
- International Maritime Organisation.1974. Safety of Life at Sea. London: IMO
- International Maritime Organisation (2003) International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. IMO: London
- International Maritime Organisation (1995). Standard of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) mandment 2010. London: IMO
- International Maritime Organisation (1974) SOLAS (safety of Life at Sea). IMO: London
- International Maritime Organisation (1973) Protocol and Space Requirement for Special Trade Passenger Ships 1973. London: IMO
- <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/14/1973-Prot-Space-Requirements-for-Special-Trade-Passenger-Ships.pdf>. diakses 21 Februari 2021
- Iskandar, A. 2018. Manajemen Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan. https://id.wikibooks.org/wiki/Manajemen_Angkutan_Sungai_Penyeberangan diakses 21 Februari 2021
- Keputusan Menteri Nomor 52 Tahun 2004. Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan:

- Jakarta
Keputusan Menteri Nomor 32 Tahun
2001 Penyelenggaraan
Angkutan Penyeberangan:
Jakarta
- Nasution. M. N. 2003. Manajemen
Transportasi. Ghalia Indonesia:
Jakarta.
- Nazir, M. (2011) Metode Penelitian.
Bandung: Ghalia Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun
1999 Tentag Angkutan di
Perairan: Jakarta
- Prattama, A.N. Kapal Tenggelam dari
2003 hingga 2018
<https://nasional.kompas.com/read/2018/06/23/15220601/15-peristiwa-kapal-tenggelam-dari-2003-hingga-2018?page=all>
diakses 21 Februari 2021
- Purwanto, A. 2007. Metode Penelitian
Kuantitatif, Untuk Administrasi
Publik dan Masalah-masalah
Sosial. Yogyakarta: Gaya
Media.
- Sugiyono (2012) Metodologi Penelitian
Pendidikan Pendekatan
Kuantitatif, Kualitatif dan R
& D. Bandung: Alfabeta
- Undang-Undang nomor 17. 2008.
Pelayaran: Jakarta