

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi dapat diartikan sebagai suatu kegiatan perpindahan barang atau penumpang secara fisik dari suatu tempat ke tempat lain, dengan adanya transportasi pendistribusian barang dan hasil-hasil produksi dapat dilakukan keseluruh daerah secara merata, yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan regional dan membuka daerah yang terisolir serta menambah pemasukan bagi daerah setempat dan negara pada umumnya.

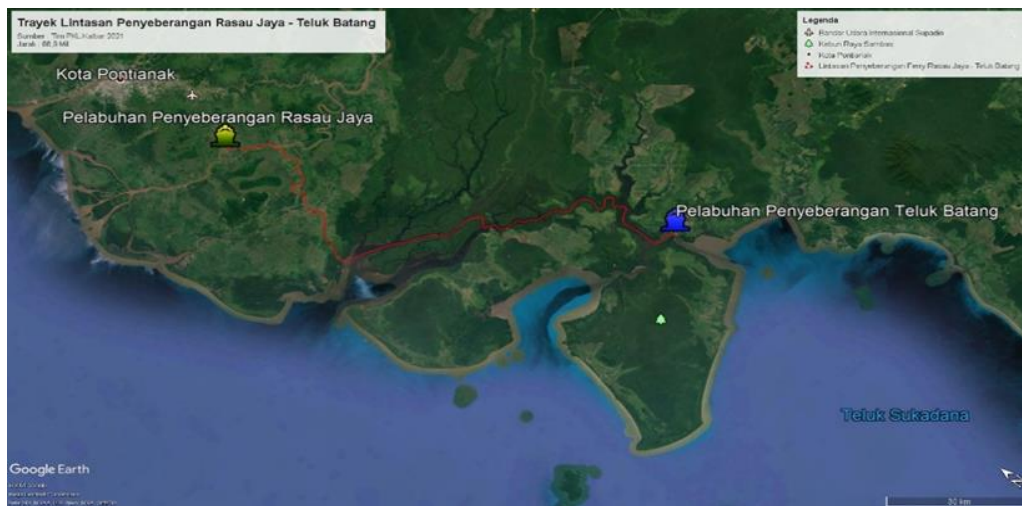


Sumber: google

Gambar 1. 1 Peta Kalimantan Barat

Kalimantan Barat adalah sebuah provinsi di Indonesia, yang berada di pulau Kalimantan, dengan ibu kota atau pusat pemerintahan berada di kota Pontianak. Luas

wilayah provinsi Kalimantan Barat adalah 146.807 km² (7,53% luas Indonesia). Kalimantan Barat merupakan provinsi terluas keempat di Indonesia setelah Papua, Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah. Pada tahun 2020, penduduk Kalimantan Barat berjumlah 5.414.390 jiwa, dengan kepadatan 37 jiwa/km². Wilayah Kalimantan Barat banyak dialiri sungai dan anak sungai, hal ini yang menyebabkan angkutan sungai dapat menjangkau ke tempat-tempat yang relatif jauh dari pusat kota. Karena itu pula angkutan sungai/danau/pedalaman sangat penting perannya untuk menjamin kelancaran kegiatan ekonomi dan masyarakat lainnya



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat 2021

Gambar 1. 2 Lintasan Penyeberangan Rasau Jaya Teluk Batang

Pelabuhan memiliki peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industry dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Lintasan Rasau Jaya – Teluk Batang merupakan lintasan di Pelabuhan Penyeberangan yang masih termasuk lintasan perintis, lintasan penyeberangan, salah satunya adalah lintasan penyeberangan Rasau Jaya – Teluk Batang yang dilintasi memiliki 1 kapal yang dikelola oleh PT.Mita Kapuas Utama adapun nama kapal yang beroperasi pada lintasan penyeberangan Rasau Jaya-Teluk Batang yaitu KMP. Kubu Raya. Lintasan ini pada umumnya diselenggarakan dengan

maksud untuk membuka daerah yang masih terisolir, mengembangkan pertumbuhan ekonomi yang lebih merata dan meningkatkan ketahanan dan keamanan nasional, serta untuk menumbuhkan kegiatan pembangunan di Kabupaten Kayong Utara dan juga membantu memperlancar roda pemerintahan di daerah tersebut, dengan adanya lintasan ini, membantu pemerintah yang sedang mengembangkan kegiatan pembangunan di daerah tersebut baik dari sektor pendidikan, kesehatan dan perkantoran. Lintasan Rasau Jaya – Teluk Batang menempuh jarak 418,9 km dalam waktu 10 jam. Angkutan perintis ini diharapkan mampu mendorong dan memajukan perekonomian Kabupaten Kayong Utara yang merupakan bagian dari Provinsi Kalimantan Barat.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat 2021

Gambar 1. 3 KMP. Kubu Raya



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat 2021

Gambar 1. 4 KMP. Semah

Sarana angkutan sungai,danau dan penyeberangan sangat mendukung pelayanan dan kinerja dari suatu pelabuhan. Demikian juga dengan Pelabuhan Penyeberangan Rasau Jaya. Dengan adanya sarana yang memadai dan lancar akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas penumpang, kendaraan dan barang sehingga diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perekonomian. Angkutan sungai dan penyeberangan yang beroperasi di Kalimantan Barat sangat banyak karena kondisi geografis dikelilingi oleh sungai kapuas. Angkutan penyeberangan dilayani oleh perusahaan BUMN dan swasta. Perusahaan BUMN yaitu PT.ASDP memiliki KMP. Semah yang beroperasi pada lintasan dalam kabupaten, yaitu pelabuhan penyeberangan Rasau Jaya – Pinang Luar. Perusahaan swasta yaitu PT. Mitra Kapuas Utama. Memiliki KMP. Kubu Raya yang beroperasi antar kabupaten yaitu pelabuhan penyeberangan Rasau Jaya – Teluk Batang yang beroperasi dalam satuan pelayanan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat:

Dalam penyelenggaraan transportasi kenyamanan, keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Keselamatan diperuntukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi diperuntukkan juga untuk kapal dan awaknya. Penyebab kecelakaan kapal antara faktor manusia, faktor teknis, dan faktor alam dimana:

1. Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi:
 - a. Kecerobohan di dalam menjalankan kapal,
 - b. Kekurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal
 - c. Pemuatan kapal yang melebihi kapasitas muat kapal.
2. Faktor teknis biasanya terkait dengan kurang perawatan pada saat kapal beroperasi sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami suatu akibat seperti kebocoran pada lambung kapal.
3. Faktor alam biasanya terjadi karena cuaca buruk merupakan permasalahan yang sering kali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas

Keselamatan berlayar merupakan suatu keadaan dalam suatu kondisi yang aman. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan pengawasan terhadap operator kapal, sedangkan keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan saat melakukan pelayaran. Kelengkapan jumlah dan alat – alat keselamatan di atas kapal menjadi tolak ukur penting dalam menunjang tingkat keselamatan. Pada wilayah perairan provinsi Kalimantan Barat Sudah 2 kali terjadi kecelakaan kapal penyeberangan dalam 5 tahun terakhir yaitu KMP. Saluang di kabupaten Sekadau pada tahun 2019 dan KMP. Bili di kabupaten Sambas pada tahun 2021.

Berdasarkan hasil survei di lapangan bahwa perlengkapan keselamatan jiwa KMP. Kubu Raya berupa *Lifeboat*, *Lifejacket*, *Liferaft*, *Lifebouy*, *Line Throwing Apparatus* masih belum lengkap dari sisi jumlah serta kondisi peralatan tersebut yang kurang baik.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat 2021

Gambar 1. 5 Kondisi *Liferaft*

Sementara perlengkapan keselamatan tersebut sangat penting untuk menunjang keselamatan transportasi. Untuk menjamin keselamatan pelayaran khususnya kapal-kapal berbendera Indonesia, pemerintah Indonesia dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Pehubungan mengeluarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*). Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Di Daerah Pelayaran Lokal. Sesuai aturan tersebut KMP. Kubu Raya harus memiliki perlengkapan keselamatan *Lifeboat, Lifejacket, Lifebuoy, Liferaft, Line Throwing Apparatus* tetapi yang terjadi di lapangan KMP. Kubu Raya tidak memiliki perlengkapan sesuai aturan tersebut.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis menarik suatu kesimpulan untuk mengangkat judul: **“TINJAUAN KESESUAIAN ALAT KESELAMATAN JIWA DI PERAIRAN KMP. KUBU RAYA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN RASAU JAYA – TELUK BATANG PROVINSI KALIMANTAN BARAT”**.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas dan agar sasaran tidak menyimpang dari pokok permasalahan, maka dibuat beberapa perumusan masalah yaitu:

1. Apakah jumlah perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP. Kubu Raya telah memenuhi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal?
2. Bagaimana kondisi perlengkapan keselamatan jiwa di KMP. Kubu Raya ?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengetahui jumlah perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP. Kubu Raya yang memenuhi Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vassel Standard Indonesia Flagged)) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal.
2. Mengetahui kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa KMP. Kubu Raya.

1.3.2 Manfaat

1.3.2.1 Manfaat Bagi Taruna

Penelitian ini menjadi sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan serta, memenuhi

salah satu persyaratan akhir dalam menyelesaikan Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

1.3.2.2 Manfaat Bagi Pengelola Angkutan

Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan bahan evaluasi tentang pentingnya perlengkapan peralatan keselamatan di atas kapal penyeberangan tipe Ro-Ro bagi instansi pengelola/pembina angkutan penyeberangan.

1.2.2.3 Manfaat Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat menjadi acuan untuk taruna/i untuk penulisan tugas akhir agar bermanfaat bagi penulis dan pengelola angkutan penyeberangan.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada perlengkapan keselamatan Jiwa pada KMP. Kubu Raya berupa:

1. Sekoci (*Lifeboat*)
2. Jaket penolong (*Lifejacket*)
3. Pelampung penolong (*Lifebuoy*)
4. Rakit penolong (*Liferaft*)
5. Pelontar Tali (*Line Throwing Apparatus*)

1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian ini sebelumnya sudah pernah dilakukan, namun perbedaan penelitian ini adalah pada lokasi dan waktu penelitian yang berbeda.

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No	Nama	Wilayah	Tim PKL	Tahun

1	M. Rama Farhansyah	Pelabuhan Penyeberangan Likupang Provinsi Sulawesi Utara	Tim PKL Likupang	2019
2	Roito Estrada	Pelabuhan Penyeberangan Rasau Jaya Provinsi Kalimantan Barat	Tim PKL Pontianak Kalimantan Barat	2021