BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Provinsi Kepulauan Bangka Belitung (Babel) merupakan sebuah provinsi di Indonesia yang terdiri dari dua pulau utama yaitu Pulau Bangka dan Pulau Belitung serta pulau-pulau kecil lainnya, total pulau yang telah bernama berjumlah 470 pulau dan yang berpenghuni hanya 50 pulau. Bangka Belitung terletak di bagian timur Pulau Sumatera, dekat dengan Provinsi Sumatera Selatan. Bangka Belitung dikenal sebagai daerah penghasil timah, memiliki pantai yang indah dan kerukunan antar etnis. Ibukota provinsi ini adalah Pangkalpinang dan Provinsi ini terletak pada posisi geografis 1º50' – 3º10' LS dan 105º - 108º BT.

Menurut Stellamaris (2017) pembangunan sektor transportasi perlu diarahkan demi terwujudnya sistem transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien. 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. Salah satu pelabuhan yang melayani angkutan penyeberangan di Provinsi Bangka Belitung adalah Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian yang terletak di Kecamatan Muntok, Kabupaten Bangka Barat.

Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian merupakan salah satu Pelabuhan yang terletak di Kabupaten Bangka Barat yang mempunyai peranan penting dalam meningkatkan perkembangan perekonomian khususnya dalam mengembangkan perekonomian di Kabupaten Bangka Barat Provinsi Bangka Belitung. Secara geografis Kabupaten Bangka Barat berada pada daerah yang sangat strategis apabila dlihat dari karakteristik wilayah yang lebih luas, karena lokasi Kabupaten tersebut khususnya

Kecamatan Muntok menjadi pintu keluar dan masuknya berbagai macam kebutuhan yang datang maupun menuju ke Pulau Bangka. Oleh sebab itu, Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian sangat memberikan dampak yang besar terhadap proses pertumbuhan dan perkembangan wilayah tersebut.

Penyelenggara Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka dan diawasi oleh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VII Sumatera Selatan dan Bangka Belitung. Trayek lintasan di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian adalah lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api, untuk melayani kapal-kapal penyeberangan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api dengan lintas komersil membutuhkan jarak tempuh 30 mil laut yang dilayani oleh 13 unit kapal penyeberangan dengan waktu tempuh ± 4 jam. Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian memiliki jadwal operasi sebanyak 6 (enam) trip perhari dan merupakan salah satu Pelabuhan Penyeberangan yang memiliki tingkat produktivitas yang cukup tinggi di Provinsi Bangka Belitung.

Keselamatan merupakan salah satu aspek penting dalam angkutan penyeberangan, keselamatan ditunjukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi juga terhadap anak buah kapal. Pada tahun 2018 tepatnya tanggal 20 Februari, 1 Mil dari Pelabuhan Tanjung Api-Api, Banyuasin. KMP. Kayong Utara milik PT. Atosim Lampung Pelayaran yang membawa 29 penumpang dan 8 anak buah kapal (ABK) serta 8 truk sedang dan 1 kendaraan kecil, kandas serta tenggelam dan mengakibatkan 1 orang meninggal dunia di perairan tersebut. Menurut Rahman *et al*., (2020) jatuhnya korban jiwa diakibatkan kurangnya pemahaman penumpang dan awak kapal terkait prosedur keselamatan di atas kapal saat terjadi kecelakaan kapal.

Pada KMP. MUTIS terdapat alat keselamatan yang mengalami kerusakan dan jumlah alat yang ada saat ini juga masih kurang, antara lain terdapat kurangnya sekoci, warna pelampung penolong yang sudah memudar dan tidak lengkap serta jumlah baju penolong masih kurang jika dibandingkan dengan jumlah penumpang (*existing*) yang naik ke kapal ditambah dengan jumlah anak buah kapal (ABK).

Agar hal tersebut tidak terjadi atau terulang kembali maka perlu dilengkapi alat-alat keselamatan. Untuk menunjang keselamatan penumpang, jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang terdapat di atas kapal menjadi tolak ukur yang penting. Alat-alat keselamatan yang saya evaluasi dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini di atas kapal KMP. MUTIS antara lain:

a. Alat keselamatan penumpang perorangan
   1) Jaket penolong *(life jacket)*
   2) Pelampung penolong *(life buoy)*
b. Alat keselamatan penumpang kelompok
   1) Sekoci *(life boat)*
   2) Rakit penolong *(inflatable life raft)*

Menurut Hidayat & Arditiya (2019) mengantisipasi ancaman kecelakaan dengan mematuhi prosedur kelengkapan kapal dan alat keselamatan dan bersinergi dengan instansi yang terkait agar pelayaran aman dan teratur. Dalam membangun aspek keselamatan pengguna jasa, kondisi alat keselamatan dan jumlah alat keselamatan harus diperhatikan dari segi kelayakan alat dan kelengkapan alat sehingga pada saat terjadi keadaan darurat, alat-alat keselamatan yang ada dapat dipergunakan dengan baik sebagai bentuk terselenggaranya aspek keselamatan penumpang diatas kapal.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian sebagai tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul, **"TINJAUAN ALAT KESELAMATAN JIWA DI KMP. MUTIS PADA LINTASAN TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API PROVINSI BANGKA BELITUNG TAHUN 2021"**

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, agar sasaran tidak menyimpang dari permasalahan, maka didapatkan perumusan masalah yaitu:

1. Apakah jumlah perlengkapan alat keselamatan jiwa di KMP. MUTIS sudah sesuai dengan peraturan Internasional *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Chapter III* Tahun 1974 Amandemen 2014?
2. Apakah kondisi perlengkapan alat keselamatan jiwa di KMP. MUTIS sudah sesuai dengan peraturan Internasional *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Chapter III* Tahun 1974 Amandemen 2014?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui jumlah peralatan keselamatan jiwa pada KMP. MUTIS apakah sudah sesuai berdasarkan peraturan Internasional *Safety Of Life at Sea (SOLAS)* Tahun 1974 *Chapter III* Amandemen 2014.
2. Untuk mengetahui kondisi peralatan keselamatan jiwa pada KMP. MUTIS apakah sudah sesuai berdasarkan peraturan Internasional *Safety Of Life at Sea (SOLAS)* Tahun 1974 *Chapter III* Amandemen 2014.

1.3.2 Manfaat

Manfaat dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, sebagai berikut:

1. Bagi Taruna, dalam pembuatan Kertas Kerja Wajib ini untuk mengaplikasikan ilmu yang didapatkan selama menempuh Pendidikan di Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.
2. Bagi Lembaga Pendidikan, Kertas Kerja Wajib ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi kepada Dosen/Pengajar, Taruna maupun Masyarakat umum dalam penambah wawasan serta pembelajaran dan pengajaran di Politeknik Transportasi SDP Palembang.

3. Bagi Pengelola, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Sebagai masukan dan saran serta dapat dijadikan acuan untuk melengkapi dan memperbaharui alat keselamatan sesuai dengan persyaratan teknis dan peraturan yang berlaku.
4. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat menjadi pengetahuan untuk masyarakat tentang betapa pentingnya perlengkapan alat keselamatan di atas kapal.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi yang diteliti adalah Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian Provinsi Bangka Belitung Tahun 2021.
2. Objek yang diteliti adalah salah satu kapal yang dikelola PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka yaitu KMP.MUTIS
3. Hal yang diteliti mengenai Alat Keselamatan seperti: Sekoci penyelamat *(life boat)*, Jaket penolong *(Life jacket),* Pelampung penolong *(Life buoy),* Rakit penolong *(Inflatable Liferaft).*
4. Peraturan yang dipakai pada Penelitian ini adalah Peraturan Internasional *Safety Of Life At Sea (SOLAS) CONSOLIDATED EDITION 2014 Chapter III about Life saving appliances and arrangement,*
    a. *section I Regulation 7 about Personal life-saving appliances*
    b. *section II Regulation 21 about Survival craft and rescue boats and Regulation 22 about personal life- saving appliances.*