

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sumatera Utara adalah sebuah provinsi di Indonesia yang terletak di bagian Utara Pulau Sumatera. Luas wilayah provinsi Sumatera Utara mencapai 72.981,23 km² yang terdiri dari 33 kabupaten dan kota. Kabupaten Simalungun adalah salah satu kabupaten di Provinsi Sumatera Utara. Kabupaten ini memiliki 32 kecamatan, salah satunya adalah Kecamatan Dolok Pardamean. Di Kecamatan Dolok Pardamean ini memiliki sebuah pelabuhan Tigaras yang terletak di desa Tigaras dan merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan di Danau Toba menuju Pulau Samosir. Pelabuhan Penyeberangan Tigaras dikelola oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Sumatera Utara. Kapal yang beroperasi pada pelabuhan ini terdiri dari 2 kapal motor penyeberangan yaitu KMP. SUMUT I dan KMP. SUMUT II serta 17 kapal motor tradisional. Trayek lintasan di pelabuhan Tigaras ini adalah lintasan Tigaras – Simanindo. Lintasan Tigaras – Simanindo ini merupakan lintasan perintis yang menghubungkan penyeberangan dari Kabupaten Simalungun ke Pulau Samosir yang berjarak 3,5 mil dengan waktu tempuh 30 menit.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (*AIS*) bagi kapal yang berlayar di wilayah Indonesia. Pemasangan dan pengaktifan *AIS* diperlukan untuk mengetahui keadaan kapal dan membantu pengaturan lalu lintas kapal serta mengetahui keberadaan kapal pada saat pelayaran guna untuk keselamatan serta kelancaran kapal dalam berlayar. Terdapat 2 (dua) jenis *AIS* yaitu *AIS* Kelas A dan *AIS* Kelas B. *AIS* Kelas A wajib dipasang dan diaktifkan pada Kapal Berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan Konvensi *Safety of Life at Sea (SOLAS)* yang berlayar di wilayah Perairan Indonesia. Sementara *AIS* Kelas B wajib dipasang dan diaktifkan pada kapal

berbendera Indonesia yang meliputi kapal penumpang dan kapal barang non konvensional dengan ukuran paling rendah GT 35, kapal yang berlayar antar lintas negara atau yang melakukan barter-trade atau kegiatan lain di bidang kepabeanan serta kapal penangkap ikan berukuran dengan ukuran paling rendah GT 60.

Berdasarkan peraturan tersebut maka kapal – kapal yang beroperasi di Danau Toba juga harus sudah dilengkapi dengan *AIS*. Pemasangan *AIS* Kelas B untuk Kapal penumpang dan kapal barang Non Konvensi dengan ukuran paling rendah GT 35. Pada 17 kapal motor tradisional dan 2 kapal motor penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Tigaras mempunyai GT terendah yaitu 35, maka harusnya tiap kapal yang beroperasi sudah dilengkapi dengan *AIS* untuk mendukung kelancaran dalam pelayaran kapal. Tapi pada kenyataannya, dari 17 kapal motor tradisional dan 2 kapal motor penyeberangan yang beroperasi, masih terdapat 2 kapal motor tradisional yang belum dipasang *AIS* serta pada setiap kapal yang telah di pasang *AIS* masih belum efektif dalam hal pengaktifannya ketika berlayar dan cenderung menonaktifkan alat *AIS* tersebut.

Melihat dari kejadian tenggelamnya KM. Sinar Bangun pada tahun 2018 yang mengakibatkan banyak korban serta kejadian KM.Romauli 08 di lintasan Tigaras - Simanindo yang mengalami mati mesin karena di sambar petir di tengah pelayaran pada bulan Februari 2021. Walaupun pada kejadian KM.Romauli tidak terdapat korban jiwa, tetapi hal tersebut sangatlah fatal untuk pelayaran. Disitulah peranan *AIS* sangat di butuhkan agar dengan cepat mengetahui kondisi dan lokasi kapal pada saat berlayar dan jika ada kesalahan atau hal – hal yang tidak terduga yang dialami pada saat berlayar dapat langsung dengan mudah di beri pertolongan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian sebagai tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul, **“EVALUASI PEMASANGAN DAN PENGAKTIFAN *AIS* PADA KAPAL MOTOR TRADISIONAL DARI PELABUHAN TIGARAS KE PELABUHAN SIMANINDO TAHUN 2021”**.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka didapatkan rumusan masalah yaitu :

1. Bagaimanakah tingkat kepatuhan pemilik kapal dalam pemasangan alat *AIS* Kelas B pada kapal motor tradisional?
2. Bagaimanakah tingkat kepatuhan operator kapal dalam pengaktifan alat *AIS* selama kapal berlayar?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan penelitian ini adalah :

- a. Untuk menganalisis bagaimana tingkat kepatuhan pemilik kapal dalam pemasangan alat *AIS* Kelas B pada kapal motor tradisional.
- b. Untuk menganalisis bagaimana tingkat kepatuhan operator kapal dalam pengaktifan alai *AIS* selama kapal berlayar.

1.3.2 Manfaat

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

- a. Bagi Taruna, pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan.
- b. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai pemasangan dan pengaktifan *AIS* pada kapal motor rakyat dan sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.
- c. Bagi Instansi Pemerintahan, BPTD Wilayah II Provinsi Sumatera Utara, dapat dijadikan acuan dalam menerapkan pemasangan dan pengaktifan *AIS* Kelas B pada kapal motor rakyat di Pelabuhan Tigras Provinsi Sumatera Utara

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan 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 di teliti adalah Pelabuhan Penyeberangan Tigaras Provinsi Sumatera Utara
2. Hal yang diteliti adalah Pemasangan dan Pengaktifan *AIS* pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Tigaras
3. Pemasangan *AIS* pada kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (*AIS*) bagi kapal yang berlayar di wilayah Indonesia.