

# EVALUASI FASILITAS KESELAMATAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI PELABUHAN KENDARI

## EVALUATION OF FERRY TRANSPORT SAFETY FACILITIES IN PORT OF KENDARI

<sup>1</sup>Irawati Andriani dan <sup>2</sup>Dwi Heriwibowo

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Lt. 3 Jakarta 10110

<sup>1</sup>[ir2riani@yahoo.com](mailto:ir2riani@yahoo.com)

<sup>2</sup>[heyree\\_ltb@yahoo.com](mailto:heyree_ltb@yahoo.com)

Submitted: 16 Oktober 2014, Revised: 23 Oktober 2014, Accepted: 18 November 2014

### ABSTRACT

*The ferry transport has a function as a bridge connecting between roads or railway networks that are separated by water to transport passengers and vehicles along with its cargo, safety factor may not be ignored and the implementation of international and national provisions towards safety matters shall be applied in order to meet the service of ferry transport with the users expectations. The purpose of this study is to evaluate the safety facilities of the ferry transport at the Port of Kendari. Based on the analysis result, the safety facilities available at the Port of Kendari consists of shipping lanes, ship berthing facilities/docks, ship loading and unloading facilities, water landing, and ponds.*

**Keywords:** *safety facilities, ferry transport, the Port of Kendari*

### ABSTRAK

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya, sehingga faktor keselamatan tidak bisa diabaikan dan penerapan ketentuan internasional maupun nasional yang terkait dengan keselamatan harus dipenuhi agar penyelenggaraan angkutan penyeberangan dapat memenuhi harapan pengguna jasa penyeberangan. Tujuan penelitian ini adalah terwujudnya penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang selamat di Pelabuhan Kendari. Berdasarkan hasil analisis, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah fasilitas keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari berupa fasilitas perairan yang terdiri atas alur pelayaran, fasilitas sandar kapal/dermaga, fasilitas bongkar muat kapal, perairan tempat labuh, dan kolam pelabuhan telah tersedia, fasilitas keselamatan yang dimiliki KMP. Ariwangan seluruhnya dalam kondisi baik dan penempatannya sudah sesuai, begitu juga dengan peralatan navigasi hampir seluruhnya berfungsi kecuali Global Positioning System (GPS) dalam keadaan rusak.

**Kata Kunci:** *fasilitas keselamatan, angkutan penyeberangan, Pelabuhan Kendari*

### PENDAHULUAN

Jenis kecelakaan angkutan penyeberangan dalam beberapa tahun terakhir antara lain kapal tenggelam, kapal terbakar/meledak, dan kapal tubrukan. Berdasarkan data kecelakaan kapal laut yang diinvestigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tahun 2007-2011 (sampai dengan 27 Desember 2011) menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan dalam rentang waktu tersebut sebanyak 27 kejadian. Dari jumlah tersebut, jenis kecelakaan berupa kapal tenggelam sebanyak 10 kejadian (37%), kapal terbakar/meledak berjumlah 11 kejadian (41%), dan kapal tubrukan sebanyak 6 kejadian (22%). Akibatnya menimbulkan korban jiwa yang terdiri atas korban meninggal/hilang sebanyak 658 orang dan korban luka-luka berjumlah 856 orang.

Beberapa kejadian kecelakaan untuk angkutan penyeberangan antara lain:

1. Pada 26 September 2012 terjadi tabrakan antara KMP. Bahuga Jaya dan Kapal Tanker

Norgas Chantika berbendera Singapura. KMP Bahuga Jaya tenggelam, menyebabkan tujuh dari 213 penumpang tewas. Kapal tersebut dilaporkan mengangkut 80-an kendaraan R4 dan R2, serta ratusan penumpang pejalan kaki (<http://www.antaranews.com>).

2. Pada tanggal 28 Januari 2011, pukul 03.50 WIB, KMP. Laut Teduh-2 mengalami kebakaran salah satu kendaraan yang berada di bagian *lower car deck*. Kebakaran tidak dapat ditangani secara dini sehingga meluas ke bagian kapal yang lain. Kebakaran tersebut mengakibatkan 27 orang meninggal dan 22 korban luka berat. Kebakaran juga telah mengakibatkan kerusakan berat pada bagian *upper car deck*, ruang akomodasi, ruang kontrol listrik, hingga ke anjungan (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Januari 2012).

3. Pada tanggal 27 Agustus 2011 sekitar pukul 00.05 WITA, KMP. Windu Karsa miring dengan cepat bertambah hingga 90<sup>0</sup>, lalu tenggelam pada posisi 04<sup>0</sup> 05' 00" LS / 121<sup>0</sup> 20' 46" BT pada kedalaman + 60 m. Dari hasil analisis terhadap keterangan, informasi, dan data, dapat disimpulkan bahwa tenggelamnya KMP. Windu Karsa terjadi karena adanya gangguan stabilitas kapal karena masuknya air laut yang mengakibatkan momen permukaan bebas dalam jumlah yang cukup besar. Jumlah korban akibat tenggelamnya KMP. Windu Karsa adalah 13 orang meninggal (1 awak kapal dan 12 penumpang), 23 orang hilang (penumpang), 2 orang luka ringan (awak kapal), 93 orang selamat terdiri atas 18 awak kapal dan 75 penumpang (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Januari 2012).

Hasil investigasi KNKT juga menyebutkan bahwa faktor penyebab kecelakaan berupa faktor teknis berjumlah 16 kejadian (59%) dan *human factor* sebanyak 11 kejadian (41%). Kecelakaan kapal berkaitan erat dengan pemenuhan persyaratan keselamatan kapal. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi dasar dari pentingnya aspek legalitas bagi kapal yang akan berlayar karena dijelaskan bahwa kapal yang akan beroperasi harus dalam kondisi laik laut. Selain itu dijelaskan pula kelengkapan kapal yang harus dipenuhi. Dalam hal ini yang termasuk dalam kelengkapan kapal adalah fasilitas perlengkapan keselamatan kapal antara lain alat-alat penolong, pemadam kebakaran, radio, peta perlengkapan pengamatan meteorologi dan lainnya yang mendukung keselamatan kapal.

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya, sehingga faktor keselamatan tidak bisa diabaikan dan penerapan ketentuan internasional maupun nasional yang terkait dengan keselamatan harus dipenuhi agar penyelenggaraan angkutan penyeberangan dapat memenuhi harapan pengguna jasa penyeberangan.

Berdasarkan uraian latar belakang, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah ketersediaan fasilitas keselamatan angkutan penyeberangan (Studi Kasus di Pelabuhan Kendari) sudah tersedia sesuai dengan peraturan perundangan? Maksud penelitian ini adalah melakukan evaluasi fasilitas keselamatan angkutan penyeberangan di Pelabuhan Kendari.

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Aspek Legalitas

Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 116 ayat (1) menyebutkan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim, ayat (2) menyatakan bahwa penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah. Pada Pasal 117 ayat (1) menyebutkan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Pada ayat (2) menyatakan bahwa kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal. Ayat (3) menyebutkan bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian Pasal 3 menyatakan bahwa kenavigasian diselenggarakan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran, mendorong kelancaran kegiatan perekonomian, menandai batas wilayah dalam rangka menjaga kedaulatan, memantapkan pertahanan dan keamanan negara, serta memperkuat persatuan kesatuan bangsa dalam kerangka wawasan nusantara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia dalam Bab III membahas tentang perlengkapan kapal. Ada 5 kategori umum dalam standar alat-alat keselamatan sebagai berikut:

1. Kategori A adalah standar alat-alat keselamatan dan perlengkapan yang memenuhi ketentuan-ketentuan internasional yang dikeluarkan oleh badan dunia terkait beserta protokol, kode dan amandemennya.
2. Kategori B adalah standar alat-alat keselamatan dan perlengkapan yang memenuhi kriteria standar kapal-kapal

- nasional/standar kapal non-konvensi Indonesia yang dikompilasikan berdasarkan ketentuan-ketentuan yang berlaku, dan ketentuan-ketentuan internasional yang sejenis dan setara.
3. Kategori C adalah standar alat-alat keselamatan dan perlengkapan kategori B yang persyaratannya disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan.
  4. Kategori D adalah standar alat-alat keselamatan dan perlengkapan untuk keadaan yang didasarkan atas pertimbangan pengawas keselamatan setempat yang dianggap sesuai untuk memenuhi fungsi alat keselamatan dan perlengkapan tersebut.
  5. Kategori E adalah standar alat-alat keselamatan dan perlengkapan khusus atau yang berdasarkan kondisi setempat.

## B. Hasil Penelitian Sebelumnya

Hasil penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan referensi adalah “Analisis Resiko Keselamatan Kapal Motor Penyeberangan Jenis Ro-Ro Penumpang Dengan *Formal Safety Assessment* (FSA) (di Lintas Penyeberangan Merak-Bakauheni)”. Hasil penelitian ini merupakan tesis Diana Septi Rahayu yang disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar magister dari Institut Teknologi Bandung tahun 2011.

Tujuan dari pengerjaan tesis ini adalah:

1. Mengetahui kejadian yang paling mempengaruhi kecelakaan kapal motor penyeberangan melalui penerapan *Formal Safety Assessment* (FSA) dan cara penanggulangannya terhadap kecelakaan kapal motor penyeberangan.
2. Menganalisa biaya dan manfaat dalam implementasi tindakan preventif atau mitigasi untuk menekan tingkat resiko kecelakaan pada kapal motor penyeberangan.

Metode analisis yang digunakan dalam pengerjaan tesis ini adalah *Formal Safety Assessment* (FSA) dan perhitungannya dibantu dengan model *Fault Tree Analysis* (Analisis Pohon Kegagalan). Berdasarkan hasil analisis, kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil matrik resiko penilaian keselamatan kapal di dapatkan hasil bahwa kejadian *event* tenggelam dan terbakar masuk dalam katagori tidak dapat diterima dan *event* kandas dan tubrukan masuk dalam katagori diabaikan.

2. Dari hasil perencanaan diagram resiko diketahui event kejadian kapal terbakar dipengaruhi oleh faktor teknis dengan persentase perubahan nilai sebesar 14,60% dan *event* kejadian kapal tenggelam dengan persentase terbesar adalah faktor alam yang disebabkan oleh cuaca sebesar 57,60%, faktor teknis yang disebabkan oleh korosi sebesar 33,30% setelah mengalami penurunan resiko sebesar 10 kali dan 11,70% tanpa adanya upaya penurunan resiko dengan asumsi dikalikan 1. Faktor manusia yang disebabkan oleh muatan yang melebihi kapasitas angkut sebesar 10,90%, namun untuk proses analisa selanjutnya dipilih faktor teknis, dimana faktor manusia sulit untuk dapat dilakukan dalam jangka waktu pendek serta hasil yang dapat dirasakan membutuhkan waktu yang lama, sedangkan faktor alam tidak dapat dimitigasi.
3. Nilai biaya bersih pencegahan suatu kematian jika kapal terbakar sebesar Rp 470.775.762.048 dan biaya bersih dari pencegahan suatu kematian sebesar Rp 529.378.018.018 jauh lebih besar kerugian yang diderita jika tidak melakukan mitigasi.
4. Berdasarkan hasil analisis efektivitas dapat diketahui bahwa dilakukan peremajaan kabel guna mencegah terjadinya resiko kapal terbakar dan penggantian plat guna mencegah terjadinya resiko kapal tenggelam dimana nilai NCAF < 0, yang mengindikasikan adanya keuntungan dari tindakan preventif pencegahan resiko.
5. Berdasarkan hasil analisa bahwa kebijakan peremajaan kabel yang telah using/tua akan mampu menciptakan penurunan resiko ( $\Delta R$ ) kapal terbakar sebesar 0,83 dan kebijakan pergantian plat yang telah korosi akan mampu menciptakan penurunan resiko ( $\Delta R$ ) kapal tenggelam sebesar 1,11. Yang berarti bahwa mitigasi yang dilakukan penulis dapat menekan tingkat resiko dan memposisikan *event* kejadian terbakar dan tenggelam turun satu tingkat dibawahnya.
6. Proses analisa *Formal Safety Assessment* (FSA) yang dilakukan penulis merujuk pada hasil wawancara dengan para ahli dan *expert judgement* sampai pada tahap 3 yaitu pengendalian resiko, selanjutnya proses analisa dilakukan oleh penulis.

7. Penulis hanya melakukan mitigasi 1 yaitu penggantian kabel dan mitigasi 2 yaitu penggantian plat. Sebenarnya mitigasi dapat ditambahkan 1 lagi yaitu mitigasi gabungan antara mitigasi 1 dan 2 yang memungkinkan mempunyai hasil penurunan resiko lebih besar. Akan tetapi keterbatasan *software* FTA yang di miliki penulis yang merupakan versi trial yang berarti tidak mengijinkan untuk menganalisa lebih kompleks.

## METODOLOGI PENELITIAN

### A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif yaitu suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang alami (Creswell, 1998). Bogdan dan Taylor (Moleong, 2007) mengemukakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.

Penelitian kualitatif dilakukan pada kondisi alamiah dan bersifat penemuan. Dalam penelitian kualitatif, peneliti adalah instrumen kunci. Oleh karena itu, peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas jadi bisa bertanya, menganalisis, dan mengkonstruksi obyek yang diteliti menjadi lebih jelas. Penelitian ini lebih menekankan pada makna dan terikat nilai. Penelitian kualitatif digunakan jika masalah belum jelas, untuk mengetahui makna yang tersembunyi, untuk memahami interaksi sosial, untuk mengembangkan teori, untuk memastikan kebenaran data, dan meneliti sejarah perkembangan.

(<http://www.penalaran-unm.org>)

### B. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dilakukan melalui pengamatan lapangan di lokasi pengoperasian angkutan penyeberangan yang menjadi obyek survei, melakukan wawancara dan penyebaran kuesioner kepada pejabat terkait. Kuesioner yang disusun berupa *check list* tentang ketersediaan fasilitas keselamatan angkutan penyeberangan di Pelabuhan Kendari yang meliputi fasilitas keselamatan di darat (pelabuhan), di perairan, penumpang, dan di

atas kapal. Secara operasional, Pelabuhan Penyeberangan Kendari merupakan pelabuhan yang berada di bawah pengelolaan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bau Bau sehingga data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini diperoleh berdasarkan literatur/dokumen yang bersumber dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bau Bau, maupun *website* terkait dengan penelitian yang dilakukan.

### C. Metode Analisis

*Check List* merupakan suatu daftar yang mengandung atau mencakup faktor-faktor yang ingin diselidiki (Bimo Walgito, 1985). Menurut Sutrisno Hadi (1990) *check list* adalah suatu daftar yang berisi nama-nama subjek dan faktor-faktor yang akan diselidiki. Dari beberapa pengertian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa *check list* adalah salah satu alat observasi. yang ditujukan untuk memperoleh data. berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh *observer*, di mana *observer* dalam pelaksanaan observasi di lapangan tinggal memberi tanda *check* (cek atau biasanya dicentang) pada *list* faktor-faktor sesuai perilaku subjek yang muncul di lembar observasi. Sehingga memungkinkan *observer* dapat melakukan tugasnya secara cepat dan objektif, sebab *observer* sudah “membatasi diri” pada ada atau tidaknya aspek perbuatan subjek, sebagaimana telah dicantumkan didalam *list*. Namun menurut Sutrisno Hadi (1990). akan lebih baik bagi *observer* untuk “menyediakan kolom kosong” (di samping atau di bawah pada lembar observasi itu) yang sengaja disiapkan untuk mencatat komentar yang dipandang *observer* perlu guna menambah informasi berkenaan dengan aspek-aspek kelakuan yang mungkin belum termasuk (dimasukkan) dalam perumusan *check list* tersebut.

*Checklist* analisis ini bersifat sangat detail dan sering digunakan untuk analisis kesesuaian dengan standar yang ada (SOLAS, SOP, Per-UU, dll) serta mudah dilakukan untuk "*less experience engineers*". Kelebihan lain dari *checklist* analisis adalah dapat dilakukan pada semua tahap "*process life time*" tetapi pembuatan daftar *checklist*nya sangat dibatasi oleh pengalaman lapangan pembuat *checklist* tersebut. Daftar pertanyaan *checklist* analisis harus terus diaudit dan diperbarui secara berkala (biasanya setiap tahun). Tugas utama tim pembuat *checklist* adalah untuk mengidentifikasi potensi bahaya dari suatu

proses. Setelah bahaya telah diidentifikasi, rekomendasi harus dibuat berupa metode yang memungkinkan untuk meminimalkan potensi bahaya tersebut. Contoh yang paling sederhana adalah “*to do the list*” sedangkan contoh yang lebih kompleks dapat berupa jadwal yang menjabarkan tugas-tugas berdasarkan waktu dan faktor berpengaruh lainnya. *Checklist* sering dipresentasikan dalam bentuk daftar tugas dengan *checkboxes* di sebelah kiri daftar tugas tersebut. kemudian tanda centang diberikan dalam *checkboxes* tersebut setelah tiap-tiap daftar tugas tersebut selesai dilaksanakan. Tujuan dari pada pembuatan *check list* adalah untuk mengurangi kesalahan atau bahkan kegagalan yang dapat ditimbulkan oleh keterbatasan memori dan perhatian manusia. Cara ini membantu untuk memastikan konsistensi dan kesempurnaan dalam melaksanakan suatu tugas atau kegiatan dan juga untuk memastikan/menjamin bahwa perusahaan telah memenuhi peraturan/standar yang telah ditentukan.

Hasil dari *checklist analysis* bisa berupa analisis kualitatif ataupun juga “jawaban” yang diberikan berupa: “yes”, “no”, “not applicable”, “needs more information”. Sedangkan sumber data *checklist* bisa berasal dari *previous checklist used*, *engineering design procedures*, *manual* prosedur operasi dan lain-lain. Jadi. *check list* hanya ‘mencatat atau menconteng’ berdasarkan ada atau tidaknya perilaku *observee* yang muncul sesuai dengan faktor-faktor yang ditentukan oleh observer.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Kondisi Pelabuhan Penyeberangan Kendari

Menurut keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2681/AP.005/DRJD/2006 tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan, disebutkan bahwa pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. Prasarana pelabuhan penyeberangan memiliki fungsi pemerintahan dan fungsi pengusaha jasa kepelabuhanan yang memiliki fasilitas daratan dan perairan yang cukup memadai dalam pelayanannya.

Data teknis Pelabuhan Penyeberangan Kendari adalah sebagai berikut:

1. Panjang Dermaga : 54 m
2. Kedalaman Kolam : -
3. Konstruksi : Beton
4. Pasang Surut : 2,3 m

Dermaga untuk kegiatan bongkar muat dan sandar kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kendari hanya tersedia satu dermaga dan dermaga yang lain digunakan untuk kegiatan bongkar muat maupun sandar bagi kapal-kapal kayu/kapal rakyat. Dermaga penyeberangan yang ada di lintas penyeberangan Kendari-Langara termasuk dermaga yang sangat lengkap, karena sudah dilengkapi fasilitas *Moveable Bridge* (MB) sejak tahun 1996. Akan tetapi kondisi yang ada saat ini sudah rusak parah, tidak ada pemeliharaan dari pihak terkait yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara terhadap fasilitas angkutan penyeberangan tersebut yang sudah diserahkan ke pemerintah daerah sesuai dengan undang-undang tentang otonomi daerah yang berlaku.



**Gambar 1. Kondisi Pelabuhan Penyeberangan Kendari**

### B. Sarana Angkutan Penyeberangan

Jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Kendari hanya satu unit yaitu KMP. Ariwangan yang melayani lintas Kendari-Langara, dimana lintasan ini merupakan angkutan penyeberangan perintis. KMP. Ariwangan merupakan kapal yang sudah “tua” karena sudah beroperasi selama lebih dari 20 tahun dengan bobot 150 GT, berkapasitas 60 orang, dan jumlah kendaraan campuran sebanyak 8 unit. Kapal tersebut adalah kapal dengan konstruksi baja dan dikelaskan pada Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).



**Gambar 2. KMP. Ariwangan**

**Tabel 1. Data Teknis dan Operasional KMP. Ariwangan**

| No. | Uraian                 | Keterangan                         |
|-----|------------------------|------------------------------------|
| 1.  | Nama Kapal/Call Sign   | KMP. Ariwangan                     |
| 2.  | Tempat Pembuatan Kapal | PT. Kodja (Persero) Palembang      |
| 3.  | Tahun Pembuatan        | 1986                               |
| 4.  | Lintasan               | Kendari - Langara                  |
| 5.  | Type Kapal             | LCT                                |
| 6.  | Ukuran Utama:          |                                    |
| a.  | Panjang Seluruh (LOA)  | 29,05 m                            |
| b.  | Panjang (LPP)          | 25,00 m                            |
| c.  | Lebar (B)              | 7,05 m                             |
| d.  | Dalam (D)              | 2,30 m                             |
| e.  | Sarat Air (d)          | 1,25 m                             |
| f.  | GRT/NT                 | 157 GT - 47 NT                     |
| 7.  | Mesin Utama            |                                    |
| a.  | Merk                   | Yanmar                             |
| b.  | Type                   | 6 HA-HTA                           |
| c.  | Tenaga Kuda/PK         | 2x240 PK                           |
| d.  | Jumlah Mesin           | 2 unit                             |
| e.  | Kecepatan Maximum      | 10 knot, kec. operasi 8 knot       |
| f.  | RPM                    | 1.850                              |
| g.  | Tahun Pembuatan        | 1986                               |
| h.  | Jenis Bahan Bakar      | Solar/SHD                          |
| i.  | Nomor Mesin            | Kiri: 12398 (PS) Kanan: 12397 (SB) |
| 8.  | Generator Mesin Bantu  |                                    |
| a.  | Model                  | Yanmar                             |
| b.  | Type                   | 4 CHL-N                            |
| c.  | Jumlah Mesin           | 2 unit                             |
| d.  | Tenaga Kuda/HP         | 2x38 HP                            |
| e.  | RPM                    | 1.500                              |
| 9.  | Kapasitas Tangki       |                                    |
| a.  | Tangki Bahan Bakar     | 26 ton                             |
| b.  | Tangki Air Tawar       | 8,32 ton                           |
| c.  | Tangki Ballast         | disesuaikan trim dan stabilitas    |

| No. | Uraian                      | Keterangan                   |
|-----|-----------------------------|------------------------------|
| 10. | Kapasitas Muat              |                              |
| a.  | Penumpang                   |                              |
| 1)  | Eksekutif                   | 0 orang                      |
| 2)  | Bisnis                      | 0 orang                      |
| 3)  | Ekonomi                     | 60 orang                     |
| b.  | Jumlah Kendaraan (Campuran) |                              |
| 1)  | Kendaraan Kecil             | 4 unit                       |
| 2)  | Bis dan Truck Sedang        | 1 unit                       |
| 3)  | Bis dan Truck Besar         | 1 unit                       |
| c.  | Jumlah ABK                  | 14 orang                     |
| 11. | Pintu Rampa                 |                              |
| a.  | Pintu Rampa Haluan          | panjang 4,50 m, lebar 3,29 m |
| b.  | Pintu Rampa Buritan         | -                            |
| c.  | Pintu Rampa Kiri            | -                            |
| d.  | Pintu Rampa Kanan           | -                            |
| 12. | Tinggi Car Deck Haluan      | -                            |
|     | Tinggi Car Deck Buritan     | -                            |

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bau Bau

|                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>C. Check List Fasilitas Keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari</b>                                                          | pandu, dan kapal tunda. Sedangkan fasilitas keselamatan yang tersedia antara lain alur pelayaran, fasilitas sandar kapal/dermaga, fasilitas bongkar muat kapal, perairan tempat labuh, kolam pelabuhan, dan lain-lain. |
| Terdapat beberapa fasilitas keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari yang tidak tersedia, seperti menara suar, rambu suar, kapal |                                                                                                                                                                                                                        |

**Tabel 1. Check List Fasilitas Keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari**

| No.                             | Fasilitas                                     | Ada | Tidak Ada |
|---------------------------------|-----------------------------------------------|-----|-----------|
| <b>A. Fasilitas Perairan</b>    |                                               |     |           |
| 1.                              | Alur pelayaran                                | √   |           |
| 2.                              | Fasilitas sandar kapal/dermaga                | √   |           |
| 3.                              | Fasilitas bongkar muat kapal                  | √   |           |
| 4.                              | Perairan tempat labuh                         | √   |           |
| 5.                              | Kolam pelabuhan                               | √   |           |
| <b>B. Fasilitas Keselamatan</b> |                                               |     |           |
| 1.                              | Menara suar                                   |     | √         |
| 2.                              | Rambu suar                                    |     | √         |
| 3.                              | Kapal pandu                                   |     | √         |
| 4.                              | Kapal tunda                                   |     | √         |
| 5.                              | Dermaga                                       | √   |           |
| 6.                              | Boflard (fasilitas tambat)                    | √   |           |
| 7.                              | Fasilitas sandar kapal                        | √   |           |
| 8.                              | Perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran | √   |           |
| 9.                              | Fasilitas BBM                                 |     | √         |
| 10.                             | Instalasi air, listrik, komunikasi            | √   |           |

Sumber: Hasil Survei, 2013

## D. Fasilitas Keselamatan Kapal

Peralatan keselamatan merupakan peralatan yang harus dimiliki oleh kapal penyeberangan. Hasil *check list* terhadap fasilitas keselamatan di atas KMP. Ariwangan sebagai berikut:

1. Perlengkapan Keselamatan dan Navigasi
  - a. Sekoci (sekoci penolong/sekoci penyelamat) berjumlah 1 unit.
  - b. *Inflatable Life Raft* (ILR) berjumlah 4 unit dengan kapasitas 15 orang/unit yang kondisinya berfungsi dan tidak *expired*.
  - c. Jumlah dan kondisi *life jacket* untuk dewasa berjumlah 76 kondisinya baik dan untuk anak-anak berjumlah 15 kondisinya baik.
  - d. Pelampung penolong (*life bouy*) berjumlah 4 unit dengan kondisi baik dan penempatannya sudah sesuai.
  - e. Peralatan Navigasi
    - 1) Perangkat telekomunikasi radio telepon (SSB *transceiver*) 2 unit dengan kondisi berfungsi.
    - 2) Perangkat telekomunikasi VHF radio telepon, berjumlah 2 unit dengan kondisi berfungsi.
    - 3) Pesawat penerima frekuensi bahaya telepon (*standby watchkeeping receiver*) 3 unit dengan kondisi berfungsi.
    - 4) Perangkat EPIRB, berjumlah 3 unit dengan kondisi berfungsi.
    - 5) Radio telepon dua arah (*two way radio communication*) 2 unit dengan kondisi berfungsi.
    - 6) Radar transponder, berjumlah 1 unit dengan kondisi berfungsi.
    - 7) *Global Positioning System* (GPS), berjumlah 1 unit dengan kondisi tidak berfungsi.
2. Fasilitas Keselamatan di Kelas Ekonomi
  - a. *Life Jacket*

Untuk *box life jacket* kondisinya baik, *life jacket* dewasa kondisinya baik, *life jacket* anak-anak dalam kondisi baik, untuk penempatannya terlihat dan terjangkau.
  - b. *Main Car Deck*

Kondisi lantai geladak kendaraan rata, tulisan “dilarang merokok” ada dan jelas, tidak ada tulisan

“Penumpang dilarang tinggal di geladak kendaraan”, tulisan; dilarang menghidupkan mesin kendaraan selama pelayaran sampai pintu rampa dibuka kembali” ada dan jelas, tanda-tanda/petunjuk ke ruang penumpang ada dan jelas, *hydrant*, *fire box*, slang, *nozle* ada dan lengkap, penerangannya terang, dan sirkulasi udara kondisinya baik.

## E. Analisis

### 1. Fasilitas Keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

Pelabuhan Penyeberangan Kendari dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara, sedangkan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) hanya sebagai operator kapal penyeberangan. Pelabuhan ini memiliki satu dermaga *moveable bridge* (MB), dimana kondisi MB sudah banyak yang keropos.

Berdasarkan data yang diperoleh terkait dengan fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari yaitu alur pelayaran, fasilitas sandar kapal/dermaga, fasilitas bongkar muat kapal, perairan tempat labuh, dan kolam pelabuhan semuanya telah tersedia.

Fasilitas keselamatan terdiri atas 10 (sepuluh) jenis, fasilitas yang sudah terpenuhi berjumlah 5 (lima) jenis dan sisanya belum terpenuhi. Fasilitas keselamatan yang sudah terpenuhi yaitu dermaga, *bolfard* (fasilitas tambat), fasilitas sandar kapal, perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran, dan instalasi air, listrik, dan komunikasi. Fasilitas yang belum terpenuhi yaitu menara suar, rambu suar, kapal pandu, kapal tunda, dan fasilitas BBM.

Hal ini menunjukkan bahwa operator Pelabuhan Penyeberangan Kendari telah memenuhi fasilitas keselamatan di perairan untuk meningkatkan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Kendari-Langara. Oleh sebab itu, ketersediaan fasilitas keselamatan tersebut hendaknya diimbangi dengan melakukan perawatan secara berkala dan teratur.

### 2. Fasilitas Keselamatan KMP. Ariwangan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kendari hanya satu unit yaitu KMP. Ariwangan, melayani lintas

Kendari-Langara sejauh 30 mil, menghubungkan antara Kota Kendari (Sulawesi Tenggara daratan) dengan Pulau Wawonii. KMP. Ariwangan dibuat pada tahun 1985 dengan *tonnage* sebesar 157 GT dan kecepatan kapal 7 knot. Kapasitas kapal ini dapat memuat penumpang sebanyak 60 orang dan 6 unit kendaraan campuran, serta jumlah awak sebanyak 14 orang.

Perlengkapan keselamatan yang terdapat di KMP. Ariwangan yaitu sekoci (sekoci penolong/sekoci penyelamat) berjumlah 1 unit, *Inflatable Life Raft* (ILR) berjumlah 4 unit dengan kapasitas 15 orang/unit yang kondisinya berfungsi dan tidak *expired*, *life jacket* untuk dewasa berjumlah 76 kondisinya baik dan untuk anak-anak berjumlah 15 kondisinya baik, pelampung penolong (*life bouy*) berjumlah 4 unit dengan kondisi baik dan penempatannya sudah sesuai. Seluruh perlengkapan keselamatan di atas KMP. Ariwangan hendaknya selalu dilakukan pengecekan baik jumlah maupun kondisinya agar jika terjadi kekurangan maupun kerusakan dapat segera ditambah maupun diganti yang baru.

Peralatan navigasi yang dimiliki oleh KMP. Ariwangan yaitu perangkat telekomunikasi radio telepon (SSB *transceiver*) 2 unit dengan kondisi berfungsi, perangkat telekomunikasi VHF radio telepon berjumlah 2 unit dengan kondisi berfungsi, pesawat penerima frekuensi bahaya telepon (*standby watchkeeping receiver*) berjumlah 3 unit dengan kondisi berfungsi, perangkat EPIRB berjumlah 3 unit dengan kondisi berfungsi, radio telepon dua arah (*two way radio communication*) berjumlah 2 unit dengan kondisi berfungsi, radar transponder berjumlah 1 unit dengan kondisi berfungsi, *Global Positioning System* (GPS) berjumlah 1 unit dengan kondisi tidak berfungsi karena rusak. Ketersediaan perlengkapan navigasi tersebut merupakan kebutuhan yang sangat penting dalam suatu pelayaran, oleh sebab itu seluruh perlengkapan yang masih berfungsi dengan baik hendaknya dilakukan perawatan dan perlengkapan navigasi yang sudah tidak berfungsi segera diganti agar dapat mendukung keselamatan angkutan penyeberangan.

## KESIMPULAN

Fasilitas keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari berupa fasilitas perairan yang terdiri atas alur pelayaran, fasilitas sandar kapal/dermaga, fasilitas bongkar muat kapal, perairan tempat labuh, dan kolam pelabuhan telah tersedia. Perlengkapan keselamatan yang terdapat di KMP. Ariwangan yaitu sekoci (sekoci penolong/sekoci penyelamat) kondisinya baik, *Inflatable Life Raft* (ILR) kondisinya berfungsi dan tidak *expired*, *life jacket* untuk dewasa berjumlah 76 buah dan untuk anak-anak berjumlah 15 buah kondisinya baik, pelampung penolong (*life bouy*) dengan kondisi baik dan penempatannya sudah sesuai. Peralatan navigasi yang dimiliki KMP. Ariwangan berupa perangkat telekomunikasi radio telepon (SSB *transceiver*) kondisinya berfungsi, perangkat telekomunikasi VHF radio telepon dengan kondisi berfungsi, pesawat penerima frekuensi bahaya telepon (*standby watchkeeping receiver*) kondisinya berfungsi, perangkat EPIRB dengan kondisi berfungsi, radio telepon dua arah (*two way radio communication*) kondisinya berfungsi, radar transponder dengan kondisi berfungsi, *Global Positioning System* (GPS) kondisinya tidak berfungsi karena rusak.

## SARAN

Pengelola Pelabuhan Penyeberangan Kendari hendaknya melakukan perawatan fasilitas keselamatan di perairan secara berkala dan teratur guna meningkatkan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Kendari-Langara. Seluruh perlengkapan keselamatan di atas KMP. Ariwangan hendaknya selalu dilakukan pengecekan baik jumlah maupun kondisinya agar jika terjadi kekurangan maupun kerusakan dapat segera ditambah maupun diganti yang baru. Perlengkapan navigasi KMP. Ariwangan yang masih berfungsi dengan baik hendaknya dilakukan perawatan dan perlengkapan navigasi yang tidak berfungsi segera diganti agar dapat mendukung keselamatan angkutan penyeberangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Antara News. 2012. *Kementerian Perhubungan Teliti Registrasi KMP. Bahuga Jaya*. (Online). (<http://www.antaranews.com/berita>, diakses 6 November 2013).
- Antara News. 2012. *Korban Tewas KMP. Bahuga Jaya Akibat Tenggelam*. (Online). (<http://www.antaranews.com/berita>, diakses 6 November 2013).
- Creswell, J. W. 1998. *Qualitative inquiry and research design: choosing among five tradition*. London: Sage Publication.

- Hadi, Sutrisno. 1990. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2011. *Analisis Data Kecelakaan dan Investigasi Transportasi Laut Tahun 2007-2011*. Konferensi Pers Akhir Tahun 2011. Jakarta.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2012. *Tenggelamnya KMP. Windu Karsa di Perairan Pulau Lambasina, Kolaka Sulawesi Tenggara, 27 Agustus 2011*. Laporan Final. Jakarta: KNKT-11-08-05-03. Investigasi Kecelakaan Kapal Laut.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2012. *Terbakarnya KMP. Laut Teduh-2 di Perairan Sekitar Pulau Tempurung Selat Sunda, Banten 28 Januari 2011*. Laporan Final. Jakarta: KNKT-11-01-01-03. Investigasi Kecelakaan Kapal Laut.
- Lembaga Penelitian Mahasiswa PENALARAN. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif*. (Online). (<http://www.penalaran-unm.org>, diakses 12 Februari 2013).
- Rahayu, Diana Septi. 2011. *Analisis Resiko Keselamatan Kapal Motor Penyeberangan Jenis Ro-Ro Penumpang Dengan Formal Safety Assessment (FSA) (di Lintas Penyeberangan Merak-Bakauheni)*. Tesis untuk memperoleh gelar magister dari Institut Teknologi Bandung tahun 2011. Bandung.
- Walgito, Bimo. 1985. *Bimbingan dan Penyuluhan di Sekolah*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2008. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2010. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2681/AP.005/DRJD/2006 tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.