



## Analisis Keselamatan Transportasi Angkutan Penyeberangan Bira-Pamatata: Studi Kasus Tenggelamnya Kapal Ferry KM. Lestari Maju

Sukmanofith<sup>1</sup>, Imam Sadjiono<sup>2</sup>, Suhartini<sup>3</sup>, Johny Malisan<sup>4</sup>

<sup>1,2,4</sup>Program Studi Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

<sup>3</sup>Program Studi Nautika, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

---

disubmit pada : 22/1/19

direvisi pada : 18/2/19

diterima pada : 27/05/19

---

### Abstrak

Kapal penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi angkutan massal yang banyak diminati oleh masyarakat. Keselamatan penumpang menjadi syarat wajib terciptanya kelancaran dalam transportasi. Penelitian ini dilakukan dengan maksud untuk melakukan analisis dan evaluasi terhadap kegiatan operasional kapal penyeberangan. Tujuannya adalah agar menghasilkan rekomendasi atau usulan perbaikan dan peningkatan sistem manajemen operasional kapal penyeberangan sebagai acuan bagi penyelenggara angkutan penyeberangan maupun stakeholder terkait lainnya. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif. Dari hasil penelitian diperoleh kesesuaian peralatan keselamatan kapal penyeberangan sebesar 54,6%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 64,3%. Kesesuaian peralatan keamanan dan ketertiban sebesar 50,7%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 51,4%. Kenyamanan dan kemudahan di atas kapal 50%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 37%. Penilaian kemampuan ABK sebesar 45%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 53%. Hal-hal yang perlu dibenahi diantaranya kesesuaian jumlah alat-alat keselamatan di kapal dengan jumlah penumpang, kemudahan penumpang dalam menggunakan alat-alat keselamatan, dan peragaan penggunaan alat-alat keselamatan di kapal. Kemudian keamanan penumpang di atas kapal dan penumpang dengan tertib naik dan turun kapal penyeberangan, tempat duduk yang nyaman dan sesuai dengan nomornya, pemeriksaan kondisi kapal sebelum berlayar, kesesuaian jumlah muatan (penumpang dan barang) dengan daya angkut kapal serta kecakapan memperagakan alat-alat keselamatan, komunikasi dan navigasi.

Copyright © 2019, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN:1979-4746

---

Kata Kunci : petugas pandu, pelatihan, kompetensi

Permalink/ DOI: <https://doi.org/10.36101/msm.v12i1.59>

---

### 1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan memiliki wilayah perairan yang luas sehingga diperlukan angkutan sebagai sarana mobilitas dan penggerak pembangunan ekonomi nasional. Transportasi sungai, danau dan penyeberangan merupakan bagian dari

angkutan perairan mempunyai banyak persamaan, oleh karena itu perlu dikelola dengan baik agar mampu memberikan pelayanan yang lebih baik. Danau Toba sebagai salah satu wilayah yang ditetapkan sebagai bagian dari destinasi wisata memiliki daya tarik wisatawan yang dibuktikan dengan meningkatnya aktivitas penerbangan di Bandara Internasional Silangit sebesar 29

---

\*) Penulis Korespondensi :

Email : [sukmanofith@dephub.go.id](mailto:sukmanofith@dephub.go.id)

% jika membandingkan angka tahun 2017 dan 2016.

Peningkatan kunjungan wisatawan ini mestinya dibarengi dengan peningkatan keselamatan, keamanan dan kenyamanan transportasi sampai ke daerah tujuan wisata. Kecelakaan kapal yang terjadi pada kapal penyeberangan yang ada pada rute Bira-Pamatata khususnya Kapal KM Lestari maju membuat semua orang termasuk Presiden Jokowi memusatkan perhatian karena terjadi secara beruntun setelah kejadian di Danau Toba, bahkan sejumlah wisatawan manca negara mendatangi pelabuhan pelabuhan Dermaga Simanindo untuk mencermati dan memperhatikan aktivitas di rute penyeberangan tersebut.

Kejadian yang beruntun tersebut merupakan suatu indikasi bahwa belum sepenuhnya ketentuan keselamatan dilaksanakan dengan optimal. Selain harus terpenuhinya ketersediaan fasilitas penyelamatan di kapal serta aturan tanggap darurat kebakaran yang dimiliki, namun hal yang perlu dikembangkan adalah bagaimana dapat meminimalkan waktu yang diperlukan untuk mengevakuasi penumpang pada saat terjadi kebakaran. Hingga saat ini *International Maritime Organization* (IMO) terus berupaya menyempurnakan peraturan yang telah ada, khususnya dalam mengestimasi total waktu evakuasi penumpang kapal penyeberangan antar pulau.

Transportasi publik berfungsi strategis dalam menunjang tugas pemerintah dalam mendukung mobilitas angkutan penumpang dan barang ke seluruh pelosok nusantara. Moda transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional memiliki peran penting dalam program konektivitas nasional yang menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya sehingga distribusi barang dan penumpang dapat berjalan lancar, dan tujuan mewujudkan pemerataan pembangunan yang berkesinambungan dan terintegrasi serta tidak terpusat di satu wilayah tertentu saja.

Hal ini senada dengan pernyataan Menhub dalam suatu acara di UNDIP tahun 2017 yaitu kesinambungan ketersediaan jasa transportasi di seluruh wilayah merupakan hal yang mutlak karena fungsi strategis transportasi ikut menciptakan stabilitas dan kelangsungan kegiatan masyarakat serta roda pemerintahan. Lebih lanjut ditekankan juga bahwa pembangunan moda yang terintegrasi termasuk diantaranya pengembangan kapal penyeberangan dan ro-ro untuk kemudahan akses serta perubahan paradigma distribusi dari darat ke laut.

Penting dan strategisnya jasa angkutan laut tersebut, perlu dibarengi dengan tindakan pencegahan dan penanganan kecelakaan kapal untuk mewujudkan tingkat keselamatan yang layak bagi penumpang dan barang. Transportasi laut di Indonesia perlu ditingkatkan dari aspek keselamatan. Kecelakaan laut yang menelan korban jiwa dan harta benda masih saja terjadi. Akar penyebabnya belum ditangani dengan serius sehingga bahaya selalu mengintai pengguna jasa angkutan laut. Akhir-akhir ini banyak sorotan dari masyarakat terhadap keselamatan kapal penyeberangan karena kecelakaan yang tampaknya terjadi silih berganti di beberapa tempat. Oleh karena itu, aspek keselamatan merupakan syarat utama mulai dari perancangan (*desain*) sampai pada pengoperasian moda angkutan tersebut. Dibutuhkan interaksi berbagai pihak terkait baik unsur pemerintah, swasta serta masyarakat umum dalam mencapai tingkat keselamatan yang tinggi. Tingginya kasus kecelakaan transportasi penyeberangan saat ini harus menjadi perhatian semua pihak terkait dan masyarakat ikut berperan aktif dalam mendukung terciptanya sistem keselamatan bagi kapal dan penumpang maupun barang yang diangkut.

Kecelakaan kapal yang terjadi seringkali berbarengan dengan adanya kegiatan tertentu seperti libur nasional. Dalam kondisi demikian, seringkali pula pengelola jasa

kepelabuhanan tidak mampu mengelola kegiatan operasional akibat ketidakseimbangan sarana fasilitas dan prasarana, terutama di saat-saat libur sekolah dan hari raya sehingga mempengaruhi proses kelancaran pengangkutan penumpang dan barang. Akibatnya kejadian kecelakaan disebabkan karena daya angkut melebihi ketentuan yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pengguna jasa memaksakan diri naik ke kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal.

Disamping itu, kendaraan di atas kapal tidak diikat (*lashing*) sehingga mengganggu stabilitas kapal dan juga otoritas keselamatan pelayaran kewalahan menghitung jumlah penumpang dan tidak solidnya hubungan antar instansi dan *stakeholder* di pelabuhan. Oleh karena itu, sangat perlu adanya kesadaran semua pihak untuk melaksanakan standar keselamatan baik bagi awak kapal, penumpang maupun barang/kendaraan.

Seseorang yang melakukan perjalanan wajib mendapatkan jaminan keselamatan, bahkan jika mungkin memperoleh kenyamanan, sedangkan barang/kendaraan yang diangkut harus tetap dalam keadaan utuh dan tidak berkurang kualitasnya ketika sampai di tujuan. Mengingat hal-hal semacam ini belum terwujud seutuhnya maka perlu dilakukan penelitian untuk mencari solusi/usulan perbaikan terhadap hambatan dan tantangan dalam meningkatkan keselamatan transportasi penyeberangan.

Masih maraknya terjadi kecelakaan terutama untuk angkutan penyeberangan maka penelitian ini dilakukan dengan maksud untuk melakukan analisis dan evaluasi terhadap kegiatan operasional kapal penyeberangan. Tujuannya adalah agar menghasilkan rekomendasi atau usulan perbaikan dan peningkatan sistem manajemen operasional kapal penyeberangan sebagai acuan bagi penyelenggara angkutan

penyeberangan maupun stakeholder terkait lainnya.

Kebutuhan masyarakat akan moda angkutan penyeberangan tampaknya terus meningkat namun berhadapan dengan kenyataan bahwa kondisi keterbatasan infrastruktur pelabuhan seperti kapasitas dermaga maupun terminal dan kedalaman alur belum memadai, proteksi di areal pelabuhan terhadap arus dan gelombang belum optimal serta fasilitas dan sistem manajemen keselamatan bagi penumpang dan barang atau kendaraan yang diangkut yang masih lemah. Semuanya ini berpengaruh pada operasional kapal yang mengakibatkan masih seringnya terjadi kecelakaan kapal dan menimbulkan banyak korban jiwa dan harta benda.

## 2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Perumusan strategi dalam upaya pencapaian tingkat keselamatan yang mendukung kebijakan *zero accident* transportasi laut pelayaran rakyat.

Tahapan dalam penelitian yang dilakukan yaitu (i) memulai dengan tinjauan lokasi penelitian untuk mengetahui kondisi kapal secara umum; (ii) melakukan wawancara dengan responden untuk klarifikasi terhadap jawaban yang diberikan; (iii) melakukan analisis terhadap temuan lapangan yang diperoleh melalui wawancara dan penyebaran kuesioner, (iv) menentukan strategi pemecahan masalah.

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan penyeberangan Bira-Pamatata Sulawesi Selatan. Penelitian ini dilaksanakan dalam waktu 3 bulan. Populasi dalam penelitian ini adalah rata-rata jumlah penumpang selama kurun waktu tahun 2012-2017 yang berjumlah 78.672 orang. Lebih lanjut populasi dipersempit/diperkecil sebagai *sample* penelitian memakai formula Slovin dengan *margin error* 8,5% sehingga diperoleh sebanyak 138,2 atau dibulatkan menjadi 140 penumpang.

Data primer dalam penelitian ini berupa data opini responden terhadap kuesioner yang telah diisi. Sedangkan data sekunder diperoleh dari beberapa dokumen di lokasi survei seperti jumlah kapal, kondisi pelabuhan, SDM dan alat-alat keselamatan di kapal. Semua data tersebut dihimpun dari berbagai sumber yang akurat dan diperoleh melalui observasi, interview, dan kuesioner. Variabel-variabel dalam kuesioner yaitu:

**Peralatan keselamatan kapal (X1)**

1. Jumlah alat-alat keselamatan di kapal sesuai dengan jumlah penumpang (X1.1)
2. Alat-alat keselamatan diletakkan di tempat yang mudah terlihat dan terjangkau (X1.2).
3. Alat-alat keselamatan dengan mudah dapat dikenali (X1.3).
4. Penumpang dapat mudah menggunakan menggunakan alat-alat keselamatan sesuai fungsinya (X1.4).
5. Peragaan penggunaan alat keselamatan di kapal (X1.5).

**Keamanan dan ketertiban (X2)**

1. Keamanan penumpang di atas kapal (X2.1).
2. Penumpang dengan tertib naik dan turun kapal (X2.2).
3. Pemisahan penempatan penumpang, barang dan kendaraan (X2.3).
4. Pemeriksaan tiket sebelum dan saat kapal berlayar sesuai identitas (X2.4).

**Kenyamanan dan kemudahan kapal (X3)**

1. Penumpang merasa nyaman dengan tempat duduk di kapal (X3.1).
2. Penumpang menempati tempat duduk sesuai nomornya (X3.2).
3. Tersedia fasilitas toilet di kapal (X3.3).
4. Disediakan fasilitas tempat sampah di kapal (X3.4).

**Penilaian Kemampuan ABK (X4)**

1. Memperhatikan kondisi cuaca dan perairan sebelum memutuskan untuk berlayar (X4.1).

2. Melakukan pemeriksaan terhadap kondisi kapal sebelum berlayar (X4.2).
3. Kecakapan memperagakan dan menggunakan alat keselamatan, alat komunikasi, dan alat navigasi (X4.3).
4. Menyesuaikan jumlah muatan (penumpang dan barang) dengan daya angkut kapal (4.4).

Kuesioner disusun dalam bentuk pertanyaan tertutup dimana reponden akan memberikan jawaban dalam bentuk penilaian/opini terhadap setiap pertanyaan. Penilaian diberikan dalam bentuk skala likert dengan rincian sangat sesuai (SS) mendapat skor 5, sesuai (S) mendapatkan skor 4, Biasa (B) mendapatkan skor 3, Tidak Sesuai (TS) mendapatkan skor 2, Sangat Tidak Sesuai (STS) mendapatkan skor 1. Skala kategori ini kemudian dikalikan dengan bobot jawaban yang telah ditentukan. Nilai rata-rata dari masing-masing responden dikelompokkan dalam kelas interval dengan jumlah kelas sebanyak 5 sehingga diketahui hasil opini responden, seperti tampak pada tabel berikut ini.

Tabel 1. Klasifikasi Hasil Penilaian Responden

Interval	Penilaian
1,00-1,79	Sangat Rendah
1,80-2,59	Rendah
2,60-3,39	Cukup
3,40-4,19	Tinggi
4,20-5,00	Sangat Tinggi

Sebelum kuesioner diberikan ke responden penelitian, terlebih dahulu dilakukan uji validitas dan reabilitas dengan pengolahan data dibantu dengan menggunakan software SPSS. Hasil uji validitas dari kuesioner dengan  $\alpha = 5\%$  dan responden awal sebanyak 140 diperoleh nilai  $r_{hit}$  untuk setiap pertanyaan lebih besar dari pada  $r_{tabel}$  (0,166) sehingga dapat disimpulkan seluruh pertanyaan dalam kuesioner adalah valid. Kemudian untuk alpha Cronbach

melebihi 0,7 sehingga seluruh pertanyaan dalam kuesioner adalah reliabel.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Opini responden dapat dijadikan sebuah acuan untuk mengetahui bagaimana pandangan mereka terhadap penyelenggaraan aspek keselamatan di rute penyeberangan Bira-Pamatata. Persepsi ini diukur dengan beberapa parameter yaitu pandangan penumpang terhadap Peralatan Keselamatan, Keamanan dan ketertiban, Kenyamanan dan kemudahan kapal, Penilaian Kemampuan ABK.

#### 3.1 Peralatan Keselamatan Kapal Penyeberangan

Berikut ini disajikan opini responden terhadap indikator peralatan keselamatan kapal penyeberangan.

Tabel 2. Rekapitulasi opini responden terhadap peralatan keselamatan kapal

No	Indikator	SS	S	B	TS	STS
1.	Jumlah alat-alat keselamatan di kapal sesuai dengan jumlah penumpang.	8	59	65	6	2
2.	Alat-alat keselamatan diletakkan di tempat yang mudah terlihat dan terjangkau.	13	73	50	4	0
3.	Alat-alat keselamatan dengan mudah dapat dikenali.	15	70	49	5	1
4.	Penumpang mudah menggunakan alat-alat keselamatan sesuai fungsinya.	13	65	50	10	2
5.	Peragaan penggunaan alat-alat keselamatan di kapal.	13	53	57	10	7
	Pembulatan Rata-rata	12	64	54	7	2

Dari Tabel 2, terlihat jumlah rata-rata nilai responden untuk sesuai dan sangat bahwa sesuai adalah 76, sehingga 54,6 % responden menyatakan peralatan keselamatan pelayaran yang ada di atas kapal sudah sesuai. Disamping itu, pemerintah juga telah melakukan sosialisasi dan pemberian bantuan alat-alat keselamatan melalui Kementerian Perhubungan di beberapa daerah yang diharapkan mampu memberi kesadaran bagi masyarakat tentang betapa pentingnya keselamatan pelayaran.

Lebih lanjut, responden menilai alat-alat keselamatan benar-benar diletakkan ditempat yang mudah terlihat dan terjangkau, dan alat-alat tersebut mudah dikenali. Hal ini terlihat dari nilai yang diberikan diatas rata-rata. Hal ini patut dipertahankan. Peningkatan yang perlu dilaksanakan ada pada indikator X1.1, X1.4, dan X1.5.

Kemudian hasil penilaian responden terkait tingkat kepuasan penumpang pada peralatan keselamatan pelayaran disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 3. Penilaian Responden terhadap peralatan keselamatan pelayaran

Interval	Penilaian	F	Persentase
1,00-1,79	Sangat Rendah	0	0,0%
1,80-2,59	Rendah	7	5,0%
2,60-3,39	Cukup	43	30,7%
3,40-4,19	Tinggi	74	52,9%
4,20-5,00	Sangat Tinggi	16	11,4%
	Jumlah	140	100,0%

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa rata-rata tingkat kepuasan responden akan peralatan keselamatan pelayaran yang dinilai minimal tinggi sebanyak 64,3%. Akan tetapi terkait dengan kecelakaan yang dialami oleh KMP Lestari ternyata saat berangkat *plimsol mark* tidak dapat dikenali sehingga disinyalir kapal kelebihan penumpang yang berakibat peralatan keselamatan seperti *life jacket* tidak mencukupi bagi sebagian besar penumpang yang berada diatas kapal. Oleh karena itu

sudah saatnya kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan keselamatan benar-benar memastikan jaminan tingkat keselamatan sebelum berangkat.

### 3.2 Peralatan Keamanan dan Ketertiban di Kapal Penyeberangan

Berikut ini disajikan opini responden terhadap indikator keamanan dan ketertiban di kapal penyeberangan.

Tabel 4. Rekapitulasi opinin responden terhadap keamanan dan ketertiban di kapal penyeberangan

No	Indikator	SS	S	B	TS	STS
1.	Keamanan penumpang di atas kapal.	13	57	64	6	0
2.	Penumpang dengan tertib naik dan turun kapal.	12	53	64	7	4
3.	Pemisahan penempatan penumpang, barang dan kendaraan.	16	57	58	6	3
4.	Pemeriksaan tiket sebelum dan saat kapal berlayar sesuai identitas.	19	56	32	13	20
	Pembulatan Rata-rata	15	56	55	8	7

Dari Tabel 4, terlihat jumlah rata-rata nilai responden untuk sesuai dan sangat sesuai adalah 71 atau 50,7 % responden menyatakan keamanan dan ketertiban di kapal penyeberangan sudah sesuai. Kemudian, pemisahan penempatan penumpang, barang dan kendaraan benar-benar dilakukan, selain itu pemeriksaan tiket sebelum dan saat kapal berlayar juga sudah sesuai dengan identitas penumpang. Hal ini terlihat dari nilai yang diberikan diatas rata-rata. Hal ini patut dipertahankan. Peningkatan yang perlu dilaksanakan ada pada indikator X.2.1, dan X.2.2.

Kemudian hasil penilaian responden terkait tingkat kepuasan penumpang pada

keamanan dan ketertiban di kapal penyeberangan disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 5. Penilaian Responden terhadap keamanan dan ketertiban di kapal penyeberangan

Interval	Penilaian	F	Persentase
1,00-1,79	Sangat Rendah	2	1,4%
1,80-2,59	Rendah	22	15,7%
2,60-3,39	Cukup	44	31,4%
3,40-4,19	Tinggi	44	31,4%
4,20-5,00	Sangat Tinggi	28	20,0%
	Jumlah	140	100,0%

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan bahwa rata-rata penumpang telah merasa nyaman dan aman berada di kapal yang dinyatakan dengan interval 3,4 – 5,00 sebanyak 51,4%. Hal ini tidak lepas dari peran syahbandar sebagai otoritas keselamatan yang memberikan pengawasan sudah sesuai dengan ketentuan-ketentuan peraturan yang harus ditaati oleh oleh Nahkoda/awak kapal, karena telah banyak kejadian yang menunjukkan bahwa dunia pelayaran menghadapi persoalan di mana kecelakaan kapal masih saja terjadi dengan jumlah korban yang cukup memprihatinkan, meskipun teknologi perkapalan maupun teknologi komunikasi informasi pelayaran sudah sangat maju.

### 3.3 Kenyamanan dan Kemudahan di Kapal

Saat ini persaingan jasa transportasi sangat ketat sehingga semua operator berlomba-lomba untuk meningkatkan pelayanannya agar tidak tergusur oleh persaingan itu sendiri. Operator angkutan laut mengakui bahwa hadirnya penerbangan murah dengan tarif terjangkau menarik sebagian besar penumpang yang sebelumnya sudah memanfaatkan kapal sebagai sarana transportasi mereka. Hal ini tampak khususnya pada rute-rute tertentu dimana demand angkutan laut menjadi berkurang

bahkan kapal berangkat dalam keadaan kosong.

Kurang mampunya angkutan laut bersaing dengan angkutan udara salah satunya disebabkan oleh waktu tempuh yang cukup lama. Alat transportasi air seperti kapal memiliki tingkat kecepatan yang rendah dan waktu tempuh lebih lama dibandingkan dengan alat transportasi lain untuk sampai ke tempat tujuan, sehingga banyak penumpang memilih untuk tidak menggunakan angkutan laut. Menyadari hal ini, maka penting bagi perusahaan pelayaran memajukan sektor industri maritim melalui pewujudan sarana angkutan laut dengan kualitas yang lebih baik dan lebih nyaman bagi penumpang. Peningkatan kualitas sarana kapal dapat diwujudkan dengan mendesain ruang dan fasilitas yang baik dan nyaman serta memudahkan bagi penumpang.

Berikut ini disajikan opini responden terhadap indikator kenyamanan dan kemudahan di kapal penyeberangan.

Tabel 6. Rekapitulasi opinin responden terhadap kenyamanan dan kemudahan di kapal

No	Indikator	SS	S	B	TS	STS
1.	Penumpang merasa nyaman dengan tempat duduk di kapal.	14	42	49	31	4
2.	Penumpang menempati tempat duduk sesuai nomornya.	0	28	51	51	10
3.	Tersedia fasilitas toilet di kapal.	16	53	66	5	0
4.	Disediakan fasilitas tempat sampah di kapal.	19	68	40	12	4
	Rata-rata	12	48	52	25	4

Dari Tabel 6, terlihat bahwa jumlah rata-rata nilai responden adalah 70 reponden atau 50% merasakan nyaman dan mudah ketika berada di kapal penyeberangan. Kemudian, ketersediaan fasilitas toilet dan tempat sampah di kapal membuat penumpang merasa nyaman dan mudah ketika berpergian dengan kapal

penumpang. Hal ini terlihat dari nilai yang diberikan responden untuk X.3.3 dan X.3.4 diatas rata-rata, sehingga patut dipertahankan.

Peningkatan yang perlu dilaksanakan ada pada tempat duduk yang nyaman dan sesuai dengan nomornya. Desain dan tata letak ruang serta fasilitas kapal yang baik membuat penumpang tidak hanya sekedar bepergian dengan kapal, namun dapat juga menikmati fasilitas yang baik dan bahkan merasakan kenikmatan rekreasi ketika berada di kapal. Panorama laut dan fasilitas kapal yang menarik akan meningkatkan minat penumpang untuk memilih kapal sebagai sarana bepergian sehingga dapat menjawab kebutuhan penumpang.

Kemudian hasil penilaian responden terkait tingkat kepuasan penumpang pada variabel kenyamanan dan kemudahan di kapal penyeberangan disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 7. Penilaian Responden terhadap kenyamanan dan kemudahan di kapal

Interval	Penilaian	F	Persentase
1,00-1,79	Sangat Rendah	1	0,7%
1,80-2,59	Rendah	26	18,6%
2,60-3,39	Cukup	52	37,1%
3,40-4,19	Tinggi	40	28,6%
4,20-5,00	Sangat Tinggi	21	15,0%
	Jumlah	140	100,0%

Berdasarkan Tabel 7, penumpang secara dominan memberi penilaian biasa saja yakni 2,6 – 3,4 atau sebesar 37,1% terhadap aspek kenyamanan dan kemudahan ini. Fenomena umum yang terjadi adalah ruang publik dan fasilitas dalam kapal seperti tempat duduk dan pendingin udara kurang memberikan jaminan kenyamanan dan kemudahan. Banyaknya persoalan teknis tentang standar ruang dan fasilitas kapal mengakibatkan penumpang seringkali mengalami permasalahan seperti gangguan kesehatan, pusing, mabuk laut, dan sebagainya. Dengan demikian, maka diharapkan pengelola jasa layanan angkutan laut penyeberangan memperhatikan hal ini

agar tidak menambah persoalan teknis yang sesungguhnya tidak perlu terjadi. Transportasi penyeberangan harus memiliki fasilitas yang baik untuk menciptakan kondisi aman dan nyaman karena menghubungkan dua pulau yang dipisahkan oleh perairan yang kondisinya seringkali kurang bersahabat.

### 3.4 Penilaian Kemampuan ABK

Sumber daya manusia, budaya atau sikap kerja dan struktur organisasi menjadi faktor-faktor permasalahan terkait penerapan kebijakan keselamatan pelayara/ISM Code (Firdaus et.al., 2015). Dengan demikian maka penerapannya di perusahaan harus menjadi komitmen dan kebijakan dari top manajemen yang dievaluasi setiap rutin setiap tahun.

Berikut ini disajikan opini responden terhadap indikator penilaian kemampuan ABK di kapal penyeberangan.

Tabel 8. Rekapitulasi opinin responden terhadap penilaian kemampuan ABK di kapal

No	Indikator	SS	S	B	TS	STS
1.	Memperhatikan kondisi cuaca dan perairan sebelum memutuskan untuk berlayar.	21	53	36	27	3
2.	Melakukan pemeriksaan terhadap kondisi kapal sebelum berlayar.	13	55	42	26	4
3.	Kecakapan memperagakan dan menggunakan alat-alat keselamatan, komunikasi, dan navigasi.	12	38	69	19	2
4.	Menyesuaikan jumlah muatan (penumpang dan barang) dengan daya angkut kapal.	17	40	48	31	3
	Pembulatan Rata-rata	16	47	49	26	3

Dari Tabel 8, terlihat bahwa jumlahan rata-

rata nilai responden yang percaya akan kemampuan ABK di kapal adalah 63 reponden atau sebesar 45%. Responden menilai ABK sudah memperhatikan kondisi cuaca dan perairan sebelum memutuskan untuk berlayar. Namun, pemeriksaan kondisi kapal sebelum berlayar, kesesuaian jumlah muatan (penumpang dan barang) dengan daya angkut kapal serta kecakapan memperagakan alat-alat keselamatan, komunikasi dan navigasi dirasa kurang oleh penumpang.

Kejadian kecelakaan yang terjadi belakangan ini diakibatkan oleh belum maksimalnya fungsi-fungsi penegakan keselamatan dan keamanan, yang tentunya akibat keterampilan ABK belum memadai dan jarang dilakukan latihan keselamatan (*safety drill*) di atas kapal. Perlu pengawasan yang ketat dari otoritas keselamatan agar tidak terulang kembali kejadian yang sama di kemudian hari.

Kemudian hasil penilaian responden terkait tingkat kepuasan penumpang pada variabel kemampuan ABK disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 9. Penilaian Responden terhadap kemampuan ABK

Interval	Penilaian	F	Persentase
1,00-1,79	Sangat Rendah	2	1,4%
1,80-2,59	Rendah	30	21,4%
2,60-3,39	Cukup	42	30,0%
3,40-4,19	Tinggi	45	32,1%
4,20-5,00	Sangat Tinggi	21	15,0%
	Jumlah	140	100,0%

Berdasarkan Tabel 9, responden masih meragukan kemampuan ABK di kapal penyeberangan. Hal ini terlihat bahwa 53% responden menilai kemampuan ABK masih tidak sesuai. Hal ini sejalan dengan temuan bahwa garis muat kapal tidak tampak jelas saat berangkat sehingga terjadi ketidaksesuaian dengan persyaratan pengajuan permohonan SPB, dan Syahbandar seharusnya menolak pengajuan SPB tersebut. Tampaknya

terjadi kekurangcermatan otoritas keselamatan dalam memastikan jumlah penumpang dan memvalidasi sertifikat yang telah habis masa berlakunya.

Hasi *release* KNKT menyatakan bahwa korban kecelakaan KMP Lestari Maju adalah 34 orang meninggal dunia, 1 orang hilang dan 155 orang selamat. Nakhoda dan seluruh ABK adalah termasuk korban yang selamat. KMP Lestari Maju merupakan kapal penyeberangan untuk penumpang dan kendaraan (*passengers ferry / open rolo cargo space*). Kapal ini pada awalnya dibangun pada tahun 1990 sebagai Landing Craft Tank (LCT) oleh galangan kapal Piasau Slipways Sdn. Bhd, Miri - Serawak. Kapal yang sudah diklaskan pada Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) kemudian mengalami 2 (dua) kali perombakan. Yang pertama pada tahun 2013, kapal dirombak menjadi *car carrier* untuk mengangkut kendaraan dan pada tahun 2016 kapal dirombak lagi menjadi kapal penumpang dan kendaraan (*passenger car, ferry rolo*).

Perombakan ini telah diajukan ke pemerintah dan disetujui tentunya dengan mengikuti persyaratan dan ketentuan terutam dalam kaitan dengan stabilitas kapal dan konstruksi kapal penyeberangan serta kondisi perairan dimana kapal akan dioperasikan. Jika semua peraturan ditaati maka seharusnya tidak terejadi kecelakaan. Salah satu ketentuan sebagaimana tertuang dalam PP 51/2002 tentang perkapalan, menyebutkan bahwa Sebelum pembangunan atau perombakan kapal yang merupakan bagian dari pengerjaan kapal dilaksanakan, pemilik atau galangan wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun kapal serta data kelengkapannya. Semua gambar perombakan tersebut perlu *diaproved* oleh pemerintah, namun ternyata gambar dimaksud belum pernah disampaikan sampai kapal tersebut mengalami kecelakaan. Menurut kami ini salah satu kejanggalan yang terjadi, belum lagi ternyata hasil temuan KNKT bahwa KMP Lestari Maju dengan ukuran 1519 GT

seharusnya memiliki nakhoda dengan kualifikasi ANT-III namun saat kecelakaan tersebut hanya nakhoda dengan kualifikasi ANT-IV sehingga dapat dipastikan tidak memenuhi persyaratan kompetensi awak kapal.

#### 4. PENUTUP

Dari hasil dan pembahasan diatas dapat disimpulkan bahwa:

1. Kesesuaian peralatan keselamatan kapal penyeberangan menurut responden sebesar 54,6%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 64,3%. Hal-hal yang perlu dibenahi adalah kesesuaian jumlah alat-alat keselamatan di kapal dengan jumlah penumpang, kemudahan penumpang dalam menggunakan alat-alat keselamatan, dan peragaan penggunaan alat-alat kesela-matan di kapal.
2. Kesesuaian peralatan keamanan dan ketertiban menurut responden sebesar 50,7%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 51,4%. Hal-hal yang perlu dibenahi adalah keamanan penumpang diatas kapal dan penumpang dengan tertib naik dan turun kapal penyeberangan.
3. Kenyamanan dan kemudahan di atas kapal menurut responden sebesar 50%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 37%. Hal-hal yang perlu dibenahi adalah tempat duduk yang nyaman dan sesuai dengan nomornya.
4. Penilaian kemampuan ABK menurut responden sebesar 45%, kemudian tingkat kepuasan sebesar 53%. Hal-hal yang perlu dibenahi adalah pemeriksaan kondisi kapal sebelum berlayar, kesesuaian jumlah muatan (penumpang dan barang) dengan daya angkut kapal serta kecakapan memperagakan alat-alat keselamatan, komunikasi dan navigasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Dachlan, Andi, Kompetensi Pelaut Dalam Penerapan International Safety Manajemen Code (ISM-Code) Pada Kapal-Kapal di Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk, Tesis Program Magister Manajemen, Pascasarjana Fakultas Ekonomi, Universitas Jember. 2014.
- [2] Fadillah, Arif, dkk, Kajian Implementasi Tolok Ukur Penilaian Keselamatan Pelayaran. *Prosiding SENTA (National Conference on Marine Theory and Application)*, ITS Surabaya, 2013.
- [3] Firdaus, Suwestian dkk, Implementasi Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Pelayaran (PT. Maritim Barito Perkasa Banjarmasin). *Jurnal Bisnis dan Pembangunan*, Vol 3, No. 1, Januari-Juni 2015.
- [4] Harcahyani, Grestiyaning, Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pasien yang Dimoderasi oleh Variabel Nilai, Tesis Program Studi Magister Manajemen, UPN Veteran, Yogyakarta, 2010.
- [5] KNKT, Rangkuman Hasil Investigasi Kecelakaan Kapal Laut tahun 2018. [https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_home/ntsc.htm](https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/ntsc.htm)
- [6] Lucky Andoyo W, dkk, Analisis Human Error terhadap Kecelakaan Kapal pada Sistem Kelistrikan Berbasis Data di Kapal, *JURNAL TEKNIK ITS* Vol. 4, No. 1, 2015.
- [7] Mc Millan, James H, & Sally Schumacher, *Research in Education*. New Jersey: Pearson, 2003.
- [8] Mulyahadi, Optimalisasi Pelayanan Penyeberangan Lintas Bira-Pamatata di Provinsi Sulawesi Selatan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, Vol. 16, No. 2, 2014.
- [9] Yamin, Jinca, M., *Keselamatan Transportasi Laut Dan Penyeberangan. Rapat Kerja Nasional Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)*, Semarang, tanggal 29 Januari 2007.
- [10] Nurhasanah, Nina, dkk, Persepsi Crew Dan Manajemen Dalam Penerapan Ism Code Bagi Keselamatan Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Laut, *Prosiding Seminar Nasional Multi Disiplin*, ISBN: 978-979-3649-81-8. 2012.
- [11] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, Bandung: CV Afabeta, 2011.