

KAJIAN PENGAWAKAN KAPAL TONASE KURANG DARI GT 7 PADA WILAYAH PERAIRAN PEDALAMAN DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN, STUDI KASUS: SAMPIT

(ANALYSIS OF SHIP MANNING LESS THAN GT 7 IN INLAND WATERWAYS FOR IMPROVING SHIP SAFETY, CASE STUDY: SAMPIT)

Johny Malisan

Peneliti Bidang Transportasi Laut-Badan Litbang Perhubungan
Jln. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110
email: johnmalisan@yahoo.com

Abstract— Strategic development of water transportation in Kalimantan is an effort to develop an integrated water transport sistem in order to realize transport insight safety and environment. Ship manning is an element that has an important role to cerate a vision of transport insight safety and environment. Therefore, government needs to facilitate the availability of qualified and competent shipping human resources. Human resources should be anticipated through a competency-based training and education. There are some factors to be concerned in ship manning such as type of certificates, number of crews, work environment, and working time including for inland waterways. Regulation Number 7 Year 2000 on ship-manning does not regulate qualifications of expertise and skills of crew for ship with tonnage less than GT 7. However, this needed to be studied further in order to give guidance to local government officials that they could able to perform their duties and closer scrutiny. So that, the risk of accidents could also be reduced and all local governments have uniform regulation for ships under GT 7 operated in inland waterways. The study was conducted by analyzing aspects of ship control, navigations, loading systems, understanding and controlling safety equipment. The result of analysis revealed some gaps between expected and observed aspects that should be improved within the overall sistem by safety authority and local government.

Keywords: Ship manning under GT 7, Ship Safety

Abstrak — Strategi pengembangan transportasi air di Pulau Kalimantan merupakan upaya untuk menyusun sistem transportasi air yang terpadu, terintegrasi, demi mewujudkan transportasi yang berkelanjutan, dan berwawasan keselamatan dan pelestarian lingkungan. Pengawakan kapal merupakan salah satu unsur yang meskipun kecil namun memiliki peran penting dalam mewu-

judkan transportasi berwawasan keselamatan. Oleh karena itu, pemerintah perlu memfasilitasi penyediaan SDM pelayaran berkualitas dan kompeten. SDM demikian harus diantisipasi melalui penyelenggaraan diklat berbasis kompetensi kerja kepelautan yang dikelola secara profesional. Pengawakan kapal perlu menjadi perhatian juga selain jenis sertifikat, jumlah awak kapal, faktor lingkungan kerja, serta waktu kerja termasuk yang beroperasi di perairan pedalaman. PP Nomor 7 tahun 2000 tentang kepelautan, tidak mengatur tentang kualifikasi keahlian dan keterampilan awak kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 7. Namun demikian, hal ini perlu dikaji lebih lanjut agar dapat menjadi pegangan terutama bagi aparat Pemerintah Daerah agar mampu melaksanakan tugas pembinaan dan pengawasan yang lebih ketat lagi sehingga resiko kecelakaan dapat dikurangi dan juga agar seluruh daerah mempunyai keseragaman dalam mengatur pengawakan kapal dengan ukuran di bawah GT.7 yang berlayar di perairan pedalaman. Kajian ini dilakukan dengan menganalisis aspek-aspek pengendalian kapal, kenavigasian, sistem pemuatan, pemahaman dan penguasaan alat-alat keselamatan. Hasil analisis menunjukkan terjadi gap dengan yang sesungguhnya sehingga perlu pembinaan dan perbaikan keseluruhan sistem tersebut oleh Otoritas Keselamatan dan Pemerintah Daerah.

Kata Kunci: pengawakan kapal, keselamatan pelayaran

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan yang perannya sangat besar dalam menunjang roda pembangunan nasional. Fungsi transportasi pada dasarnya sebagai penghubung antar titik (*node*) yang terpisah di dalam ruang dengan

berbagai aktivitas yang ada di dalamnya. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi yang berjalan. Oleh karena itu, salah satu strategi percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional adalah dengan mengedepankan penguatan konektivitas antar wilayah dan antar pulau terutama pulau terluar. Konektivitas ini hanya bisa terwujud apabila transportasi air mendapat peran yang signifikan.

Transportasi air mempunyai peran sangat penting bagi perekonomian Pulau Kalimantan, karena memiliki banyak sungai yang dimanfaatkan sebagai infrastruktur transportasi sampai ke wilayah pedalaman. Barang dan penumpang banyak diangkut melalui sungai yang dilayani armada pelayanan nasional baik yang bertonase besar maupun kecil. Bagi Provinsi Kalimantan Tengah, sungai juga memiliki peran strategis dalam mendukung perkembangan ekonominya. Sebagian besar daerah-daerah di Kalimantan Tengah dihubungkan oleh sungai, sehingga dijadikan sebagai sarana transportasi dan distribusi barang. Selain penumpang, barang-barang yang didistribusikan terutama adalah barang kebutuhan pokok, komoditas hasil perkebunan pertambangan dan industri. Ditambah lagi dengan program pemerintah yang fokus pada mengurangi keterisolasian daerah-daerah terpencil. Hal ini ditujukan untuk meningkatkan distribusi pendapatan masyarakat perkotaan dan pedesaan agar lebih merata. Namun demikian, banyak permasalahan yang harus dihadapi dalam mengembangkan pemanfaatan alur sungai sebagai sarana transportasi, antara lain tingginya akseletrasi pendangkalan sungai, kendala sumber pembiayaan/investasi transportasi sungai, dan tingginya biaya untuk menjalankan usaha transportasi sungai (<http://www.bi.go.id>). Disamping itu, akibat dari pendangkalan beberapa ruas sungai mengakibatkan pemanfaatan sungai untuk transportasi belum optimal, sehingga perlu revitalisasi (Mulyahadi, 2010).

Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengatur jelas tentang penyelenggaraan keselamatan pelayaran Indonesia dan didalamnya mengenai pengawakan yaitu pada pasal 224 ayat 1 mengatakan bahwa setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apapun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar. Akan tetapi tidak dapat disangkal bahwa, sejumlah kecelakaan yang terjadi selama beberapa tahun terakhir banyak yang disebabkan oleh kesalahan manusia;

kesalahan manajemen juga dapat diidentifikasi sebagai faktor yang memiliki kontribusi terhadap penyebab terjadinya kecelakaan (KNKT, 2010).

Jika kesalahan manusia mendominasi penyebab kecelakaan, maka antisipasinya adalah dengan mengupayakan peningkatan kompetensi/kualitas sumber daya manusia. Sejauh ini kebutuhan sumber daya manusia yang berkualitas terus ditingkatkan dan dipacu oleh pemerintah. Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di Perairan Pedalaman, diperlukan adanya awak kapal yang memiliki keahlian, kemampuan dan terampil. Dengan demikian, setiap kapal yang akan berlayar harus diawasi oleh awak kapal yang cukup dan cakap dalam menjalankan tugasnya di kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. Kebutuhan awak kapal di masa mendatang diprediksi akan semakin meningkat seiring pertumbuhan industri pelayaran. Khusus untuk pelayanan pada daerah pedalaman di wilayah kepulauan, peran kapal dengan ukuran kurang dari GT 7 sangat dominan, dan pengawasan aktivitas kapal tersebut merupakan wewenang Pemerintah Daerah khususnya Dinas Perhubungan kabupaten/kota.

Kapal kurang dari GT 7 umumnya berlayar di wilayah perairan pedalaman, meskipun demikian masih ada pula yang diijinkan berlayar melintas antar wilayah di perairan pedalaman. Oleh karena itu penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk melakukan analisis terhadap sistem pengawakan kapal dengan tonase kurang dari GT 7 terutama yang melintas di wilayah perairan pedalaman dalam rangka meningkatkan keselamatan operasional kapal-kapal tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Kapal dibawah 7 GT

Pada umumnya kapal dengan tonase kurang dari GT 7 berlayar di wilayah perairan pedalaman (*inland waterway*). Kapal yang berlayar pada perairan pedalaman dengan tonase kurang dari GT 7 memiliki sertifikat yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan setempat sesuai dengan peraturan PP 38 tahun 2008 tentang pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah. Untuk kapal GT 7 kebawah setiap melakukan pelayaran tidak memperoleh Surat Ijin Berlayar (SIB) atau *clearence out*, selain pas tahunan

yang dikeluarkan bersamaan dengan sertifikat kesempurnaan. Pas untuk kapal kurang dari GT 7 dikeluarkan untuk 1 tahun dan diperpanjang pada tahun berikutnya. Ditambahkan oleh sumber tersebut pas tahunan itu juga berlaku bagi kapal penangkap ikan. Sedangkan untuk kapal dengan sertifikat di atas GT 7 diberlakukan pula semacam Pas yang dibedakan menjadi Pas Putih dan Pas Biru. Perbedaannya adalah Pas Putih berlaku untuk kapal yang dalam masa uji coba pelayaran, sedangkan Pas Biru untuk kapal yang dinyatakan sudah laik layar. Aktivitas kapal penumpang angkutan penumpang untuk wilayah pedalaman, sumber itu mengungkapkan baik pemilik kapal, ABK, serta penumpangnya sebagian besar tak mengindahkan faktor keselamatan pelayaran, antara lain memuat penumpang dan barang yang melebihi kapasitas angkut, maupun tidak tersedianya peralatan keselamatan seperti pelampung (*life raft*).

B. Penerapan Manajemen Keselamatan Pelayaran

Standar pengawakan kapal yang berlaku menurut ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2010 tentang Standar Kapal Non Konvensi adalah kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 dan semua ukuran kapal yang berlayar di dalam negeri. Dikaitkan dengan daerah pelayaran, maka berdasarkan kondisi geografi dan meteorologi sebagai berikut: (a) Daerah pelayaran semua perairan pedalaman; (b) Daerah pelayaran kawasan Indonesia; (c) Daerah pelayaran lokal; (d) Daerah pelayaran terbatas; (e) Daerah pelayaran pelabuhan; dan (f) Daerah pelayaran perairan pedalaman.

Wilayah survei yang dipilih adalah Sampit dengan pertimbangan bahwa di wilayah tersebut banyak beroperasi kapal-kapal di bawah GT 7 dan melintas sampai ke wilayah perairan pedalaman. Kapal-kapal tersebut tentunya dioperasikan oleh perusahaan lokal. Perusahaan tersebut sudah seharusnya memberikan pelayanan jasa angkutan perairan pedalaman dengan mengutamakan kualitas pelayanan untuk mencapai kesempurnaan dalam pelayanan kepada para pelanggan dan mengutamakan aspek keselamatan serta perlindungan terhadap lingkungan maritim.

Untuk mencapai hal tersebut implementasi standar sistem manajemen keselamatan yang sesuai dengan pengoperasian kapal dibawah GT 7 perlu dibuat dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan IMO (*International Maritime Organization*) dan

ketentuan Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut tentang sistem manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan (*ISM Code*). Sistem manajemen keselamatan diterapkan oleh para operator kapal di bawah GT 7 pada semua kegiatan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal yang meliputi kegiatan pengawakan kapal, kegiatan pemeliharaan kapal, kegiatan pelatihan dan kegiatan tanggap darurat. Kegiatan-kegiatan tersebut ditujukan untuk mengoperasikan kapal secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran.

Dalam mengembangkan kegiatan sistem manajemen keselamatan mungkin terdapat benturan yang berpotensi memiliki pengaruh terhadap pengembangan kegiatan sistem manajemen keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan. Pengembangan kegiatan sistem manajemen keselamatan sangat bergantung kepada kriteria, kemampuan dan potensi yang ada perusahaan dan awak kapal yang bersangkutan. Pengembangan kegiatan sistem manajemen keselamatan sangat bervariasi dan bergantung pada kemampuan/kompetensi teknisi dan awak kapal pada perusahaan yang mengoperasikan kapal.

Banyak pendekatan atau metode yang dapat dipakai untuk melakukan evaluasi dan optimasi ketika mengambil suatu keputusan yang dihadapkan pada banyak pilihan. Salah satu metode yang biasa dipakai adalah dengan analisis faktor. Metode ini adalah sebuah kerangka untuk mengambil keputusan secara efektif atas persoalan yang kompleks dengan menyederhanakan dan mempercepat proses pengambilan keputusan dengan memecahkan persoalan tersebut kedalam bagian-bagiannya, menata variabel tertentu yang pada akhirnya terbentuk suatu faktor yang perlu dipertimbangkan sebagai suatu keputusan. Metode analisis faktor ini membantu memecahkan persoalan yang kompleks dengan berbagai pertimbangan guna mengembangkan bobot atau prioritas. Metode ini juga menggabungkan kekuatan dari perasaan dan logika yang bersangkutan pada berbagai persoalan, lalu mensistesis berbagai pertimbangan yang beragam menjadi hasil yang cocok dengan perkiraan kita secara intuitif. (Rosie Cornish, 2007 dan Subhash Sharma, 1996).

C. Sumber daya awak kapal

Kapal sekalipun sudah memiliki kondisi yang prima barulah dapat beroperasi dan dapat dimanfaatkan jika diawaki oleh orang yang memiliki kompetensi dengan kecakapan berdasarkan ketentuan yang

berlaku, memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan, aturan, koda, dan petunjuk teknis terkait dengan pelayaran.

Betapapun canggih suatu kapal, dilengkapi dengan peralatan-peralatan otomatis, kapal tersebut tetap masih membutuhkan awak kapal. Oleh karena itu, awak kapal harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya dan juga harus mampu melayarkan kapalnya beserta muatan dengan selamat dan aman sampai pelabuhan tujuan. Hasil penelitian Kompetensi Perwira Awak Kapal Pelayaran Rakyat (Widarbowo, 2006). menunjukkan bahwa sebagian besar 54,7% perwira awak kapal pelayaran rakyat memiliki kompetensi dengan penilaian kurang mampu dan terdapat hubungan kuat antara kompetensi perwira bagian deck dan mesin. Aspek-aspek dalam kelompok kejuruan kompetensi perlu ditingkatkan untuk perwira bagian deck yaitu pengetahuan pedoman, pengetahuan peta, peraturan tubrukan di perairan pedalaman, pengetahuan arus dan pasang surut serta kecakapan pelaut. Sedangkan untuk perwira mesin yaitu sistem pendingin, sistem pelumasan, cara (prosedur) menjalankan motor dan pemeliharannya serta susunan instalasi motor/penggerak kapal. Dari segi keamanan pelayaran maka awak kapal yang terampil bisa menghindari bahaya-bahaya navigasi/kandas ataupun tubrukan dengan kapal lain. Keselamatan pelayaran sangat tergantung pada para awak kapal. Kondisi kapal motor baja secara administratif dapat dikatakan relatif lumayan, karena kapal-kapal tersebut terregistrasi pada biro klasifikasi yang ditandai dengan kepemilikan kelas kapal. Namun dari segi teknik dan ekonomi, perlu dipertanyakan. Hal ini, disebabkan umur armada kapal banyak yang berumur tua, sehingga dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, sehingga mempengaruhi keselamatan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Pada periode tahun 2002 berdasarkan data atas 30 kapal perintis yang Selain dari faktor teknis kapal dan ABK beroperasi ditemukan bahwa 67% armada kapal perintis telah mencapai usia lebih dari 25 tahun, dan hingga saat ini armada perintis masih didominasi oleh kapal-kapal dengan usia di atas 25 tahun tersebut. Oleh karena itu, peran awak kapal sangat besar dalam menjaga agar kapal tetap dalam kondisi prima saat

berlayar, hal mana juga perlu menjadi perhatian bagi awak kapal dibawah GT 7 yang umumnya luput dari pemantauan otoritas keselamatan.

METODOLOGI PENELITIAN

Analisis data dalam kajian ini adalah menggunakan pendekatan diskritif evaluatif dengan proses penyelesaian masalah menggunakan metode *gap analysis*. Analisis gap secara signifikan merupakan perbedaan yang timbul pada tingkat kepuasan terhadap yang diharapkan (*expected*) dan yang aktual (*observed*), dan alat ini telah banyak diterapkan dalam penelitian antara lain oleh Kanaidi (2009), Juan Antonio (2009), Boulding et.al (1993), dan lain-lain.

Penyelesaian masalah diawali dari identifikasi aspek-aspek atau variabel yang mempengaruhi kompetensi pengawakan kapal dengan tonase kurang dari GT 7 di perairan pedalaman. Berdasarkan hal-hal tersebut disusun desain kuesioner untuk mengetahui faktor-faktor yang perlu dibenahi sehingga dapat diperoleh kualitas dan kompetensi awak kapal yang sesuai dengan harapan masyarakat terutama dalam perwujudan keselamatan pelayaran berdasarkan konsep "*road map zero accident*". *Zero accident* tidak berarti bahwa kecelakaan tidak terjadi sama sekali melainkan berusaha untuk mengoperasikan sarana transportasi dengan mencegah dan tidak mengulangi terjadinya kecelakaan yang sama.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Angkutan Perairan Pedalaman di Kalteng

1. Alur pelayaran

Sungai merupakan alur perairan pedalaman yang digunakan sebagai sarana angkutan perairan yang sangat vital bagi masyarakat Kalimantan Tengah khususnya di wilayah Sampit. Fungsi sungai selain sebagai sarana prasarana pendukung kelancaran transportasi sungai juga dapat difungsikan sebagai penunjang irigasi, pertanian, perkebunan, perikanan pariwisata dan industri sehingga perlu dijaga dan dipelihara kelestariannya. Jumlah sungai di kabupaten kotawaringin timur saat ini hanya 1 (satu) buah sungai yaitu sungai Mentayayang digunakan masyarakat sebagai alur pelayaran.

2. Sarana Prasarana Transportasi Sungai

Sebagai sarana bidang keselamatan transportasi, rambu sungai merupakan tanda-tanda dalam

Tabel 1. Sungai yang dapat dilayari

No	Nama Sungai	Panjang (km)	Dapat Dilayari (km)	Kedalaman Rata-rata (m)	Lebar Rata-rata (m)
1	Mentaya	400	270	7 – 19	80 – 400
2	Cempaga	82	42	5 – 17	30 – 80
3	Sampit	46	30	3 – 7	30 – 40
4	Tualan	48	40	3 – 10	30 – 70
5	Kuayan	38	18	3 – 7	30 – 60
6	Kalang	21	15	3 – 6	30 – 100
7	Seranau	20	18	3-10	30 – 70

Sumber : Dinas Perhubungan Sampit

bentuk tertentu yang membuat lambang huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan diantaranya yang dapat berupa papan berwarna atau pelampung dan atau isyarat sinar yang digunakan untuk memberikan tanda larangan, kewajiban, peringatan dan petunjuk/penuntun bagi pemakai alur pelayaran perairan daratan, untuk kepentingan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Didalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 31/L/Phb-77 tanggal 18 Mei 1977 tentang ketentuan perambuan lalu lintas di perairan pedalaman di Indonesia rambu-rambu tersebut dibagi dalam 4 (empat) jenis yaitu :

- 1) Rambu A (Larangan)
- 2) Rambu B (Wajib)
- 3) Rambu C (Peringatan)
- 4) Rambu D (Petunjuk Penuntun)

Rambu difungsikan untuk memperlancar arus lalu lintas dan mempecepat sistem bongkar muat di pelabuhan. Berdasarkan laporan kegiatan perkembangan angkutan sungai di Kotawaringin Timur terjadi kenaikan aktivitas seperti terlihat pada tabel 2.

Tabel 2. Perkembangan Angkutan Sungai

No	Dermaga	Uraian	Jumlah		Keterangan
			2010	2011	
a)	Dermaga Habaring Hurung Sampit	Kapal :			Angkutan Kapal Pedalaman
		Berangkat	17.995	19.873	
		Datang	14.940	15.401	
		Penumpang:			
b)	Dermaga Pasar Samuda	Berangkat	1.150	48.240	
		Datang	1.305	4.425	
		Penumpang:			
		Berangkat	-	1.545	
		Datang	-		
		Barang:			
		Bongkar	615		
		Muat	675		

Sumber : Dinas Perhubungan Sampit

Banyak sarana prasarana yang tersebar di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur khususnya di kecamatan dan pedesaan dan terbuka jaringan transportasi angkutan sungai dan danau sebagai jangkauan pembangunan namun jumlah aparat yang handal belum mencukupi, serta fasilitas penunjang pengawasan juga masih terbatas maka diharapkan peran Pemerintah Daerah untuk memperhatikan hal ini. Disamping itu, secara umum kesadaran para pemilik kapal yang masuk ke pedalaman Sungai Menyaya untuk mengurus dokumen cukup tinggi, meskipun demikian masih perlu sosialisai tentang peraturan-peraturan yang ada kaitannya dengan kewajiban-kewajiban yang harus mereka pahami dan laksanakan.

Sarana angkutan sungai masih merupakan transportasi yang sangat dominan digunakan oleh masyarakat khususnya masyarakat Kotawaringin Timur. Kurangnya kesadaran masyarakat dalam memahami arti pentingnya kelengkapan dokumen kapal khususnya kapal nelayan mengakibatkan perlu secara terus menerus dilakukan sosialisasi tentang peraturan daerah agar masyarakat memahami dan melengkapi dokumen kapal. Untuk saat ini trayek *speed boat* penumpang jurusan Sampit-Pagatan masih belum dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Propinsi sehingga SIB tidak dapat dikeluarkan karena merupakan kewenangan syahbandar atau aparat keselamatan yang ditempatkan di daerah tersebut. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan penumpang atau barang serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.

- a) Kondisi terminal saat ini semakin hari semakin sepi dari kegiatan taksi angkutan pedesaan maupun perkotaan, hal ini disebabkan kurangnya upaya menertibkan dan mengarahkan taksi angkutan tersebut untuk masuk terminal resmi.
- b) Kegiatan memuat dan menurunkan penumpang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum sampai saat ini masih di lakukan di luar terminal.
- c) Perlu adanya sosialisasi kepada pengusaha taksi angkutan untuk meremajakan kendaraan angkutan tersebut.
- d) Mengevaluasi kembali rute trayek perkotaan guna memberikan angin segar kepada pengusaha taksi perkotaan agar bangkit dan bergairah kembali guna melayani masyarakat yang sangat memerlukan.
- e) Perlunya evaluasi kembali Perda No. 29 Tahun

95 tentang retribusi terminal, pungutan retribusi parkir terminal tersebut nilai nominalnya terlalu kecil tidak sesuai dengan kondisi sekarang (terutama untuk bus).

- f) Diharapkan kedepan adanya peningkatan kinerja perhubungan sesuai tupoksi disamping peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) kotim.

Tabel 3 . Daftar Jumlah Kapal Dibawah GT 7 di Wilayah Sampit

No	Jurusan	Jumlah Kapal
a.	Sampit – Pagatan	43
b.	Sampit – Mendawai	3
c.	Sampit – Terantang	6
d.	Sampit – Tj Katung	2
e.	Sampit – Tnh Runtuh	2
f.	Sampit – Tamiyang	2
g.	Sampit – Samuda	1
Total		59

Sumber : Dinas Perhubungan Sampit

B. Kondisi Pengawakan Kapal

Pelaut dapat diartikan sebagai orang yang mengemudikan kapal atau membantu pengoperasian, perawatan atau pelayanan kapal. Hal ini mencakup seluruh orang yang bekerja di atas kapal. Selain itu sering pula disebut dengan Anak Buah Kapal atau ABK. Akan tetapi untuk kapal-kapal yang berukuran kurang dari GT 7, maka pelautnya disebut sebagai tekong atau juragan. Disamping itu, sesuai dengan UU Nomor 38 tahun 2008 maka semua urusan mengenai kapal yang berukuran kurang dari GT 7 diserahkan kepada pemerintah daerah. Saat ini penyelenggaraan angkutan perairan pedalaman atau angkutan sungai lebih banyak dilakukan oleh masyarakat terutama di daerah yang belum banyak tersedia prasarana jalan. Transportasi sungai memiliki keunggulan relatif murah, namun pemanfaatannya semakin berkurang terutama pada wilayah yang telah dibangun prasarana jalan dan jembatan.

Pelayaran pedalaman dapat dimanfaatkan untuk berbagai tujuan, tetapi yang terpenting adalah untuk angkutan barang seperti yang banyak dilakukan di Sungai Barito, Sungai Kahayan, Sungai Kapuas di Kalimantan, termasuk angkutan penumpang, kegiatan sosial dan budaya serta kegiatan lainnya. Bagi Provinsi Kalimantan Tengah, pelayaran sungai memiliki peran penting dalam pengangkutan barang perdagangan hasil pertanian, peternakan/perikanan dan hasil hutan merupakan salah satu komoditas utama yang

diangkut melalui pelayaran sungai selain juga berfungsi untuk mengangkut penumpang serta hasil tambang dan hasil kerajinan penduduk. Oleh karena itu, peran juragan sangat berarti karena angkutan sungai yang melayani sampai ke daerah pedalaman menjadi tumpuan utama masyarakat.

Transportasi laut merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara dan meningkatkan ketahanan nasional, serta mempererat hubungan antar bangsa. Oleh karena itu, pelabuhan sebagai bagian dari sistem transportasi laut, memiliki peran dalam melancarkan aktivitas ekonomi karena dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Indonesia sebagai negara kepulauan, memiliki pelabuhan sebanyak 2.070 pelabuhan (dermaga) yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia diantaranya adalah pelabuhan Sampit di Kalimantan. Kapal-kapal yang beroperasi di wilayah pelabuhan Sampit diantaranya adalah kapal dengan tonase kurang dari GT 7 yang umumnya berlayar di perairan pedalaman. Disamping itu kapal-kapal ini berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan secara merata.

Kapal-kapal ini sebagai usaha pelayaran yang mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri. Demikian pentingnya kapal-kapal ini dalam menghidupkan dan menggerakkan perekonomian, maka kapal-kapal ini harus beroperasi dengan selamat, aman, cepat, tertib, lancar, teratur, nyaman dan efisien dengan biaya-biaya yang wajar dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk dapat menciptakan kondisi kapal yang diharapkan itu, maka kapal-kapal tersebut harus kelaik-lautan, yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Salah satu cara agar kapal-kapal yang dimaksud dalam kondisi kelaik-lautan, yaitu dengan melakukan pengawasan yang terus menerus baik

terhadap kapalnya, perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya maupun terhadap awak kapal.

Penelitian ini mengambil fokus pada pengawasan kapal kurang dari GT 7 karena untuk wilayah perairan pedalaman, kapal-kapal tersebut memegang peran penting untuk melancarkan aktivitas perekonomian wilayah Kalimantan Tengah. Oleh karena itu, responden yang diambil adalah awak kapal yang beroperasi di wilayah tersebut, dengan gambaran sebagai berikut:

1. Jumlah responden

Jumlah sampling sebagai responden yang dipilih sebanyak 20 responden yang seluruhnya adalah awak kapal dari kapal sebanyak 59 unit kapal kurang dari GT 7 yang beroperasi di wilayah Sampit. Tidak seperti pada kapal lainnya, kapal kurang dari GT 7 adalah kapal yang tidak memiliki nakhoda, KKM karena seluruhnya dikerjakan oleh juragan atau tekong. Oleh karena itu, istilah yang digunakan untuk pemimpin kapal adalah juragan atau tekong. Usia responden pada umumnya berkisar antara 18 s.d. 30 tahun sebanyak 70 %, selebihnya adalah berusia 30 tahun ke atas.



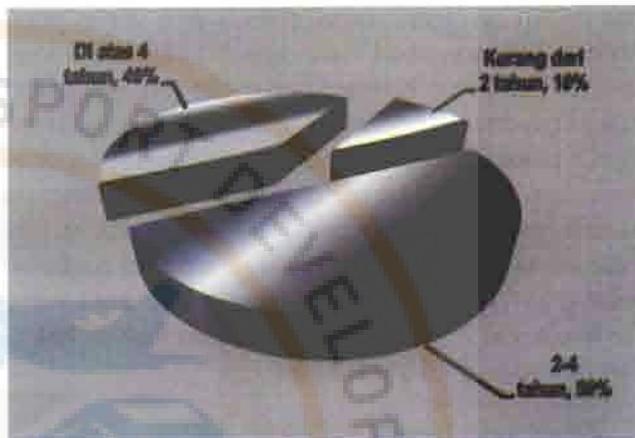
Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 1. Usia Responden

2. Pengalaman kerja

Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) merupakan suatu alat yang sangat berguna untuk meningkatkan keselamatan dan menurunkan risiko. Sistem harus komprehensif dan sistem harus dapat dipahami oleh setiap orang dan ditujukan untuk mengembangkan keselamatan secara kontinyu. Saat ini SMK baru diterapkan pada kapal-kapal besar dan dapat diterapkan dengan cara yang lebih sederhana dan mudah dipahami. Sistem ini belum dapat diterapkan pada kapal-kapal kecil karena risiko yang

dialami mungkin masih sangat kecil dan pelayarannya tidak jauh dari pantai, namun dibutuhkan keterampilan dan pengalaman berlayar agar dapat memahami prinsip keselamatan pelayaran meskipun dalam tataran yang sangat sederhana. Untuk kapal-kapal di wilayah Sampit ini tampaknya awak kapal yang mayoritas berpendidikan SMP memiliki pengalaman berlayar antara 2-4 tahun. Oleh karena itu pengawasan oleh otoritas keselamatan sangat diperlukan meskipun pelayarannya adalah pada wilayah perairan pedalaman.



Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 2. Potret Pengalaman Awak Kapal Pada Umumnya

Kapal-kapal kecil yang beroperasi di wilayah perairan Sampit adalah kapal-kapal kayu yang dibuat secara tradisional. Dalam pengoperasian kapal kayu tradisional, kecepatan kapal sangatlah penting untuk diketahui, karena pada kenyataannya daya mesin ditentukan tidak berdasarkan perhitungan besar tahanan kapal yang terjadi. Sedang hambatan (*resistance*) kapal bergantung pada ukuran dan bentuk badan kapal serta kecepatan operasionalnya. Pada pengoperasiannya, kapal sering mengalami manuver dan gangguan pelayaran akibat cuaca buruk sehingga haluan kapal mengalami sudut penyimpangan. Akibatnya, haluan tidak pada posisi lurus. Oleh karena itu, dengan kondisi demikian maka seyogianya yang mengendalikan kapal adalah yang memiliki cukup pengalaman agar mampu membawa kapal sampai pada tujuannya. Pada umumnya pengalaman awak kapal masih relatif kecil berkisar 2-4 tahun sebanyak 50 persen, kurang dari 2 tahun sebanyak 10 persen dan di atas 4 tahun sebanyak 40 persen. Kurangnya pengalaman tersebut karena sebagian besar dari awak kapal perairan pedalaman di wilayah survei merupakan pekerjaan yang dilakukan oleh orang yang bukan merupakan pelaut. Hal seperti ini yang

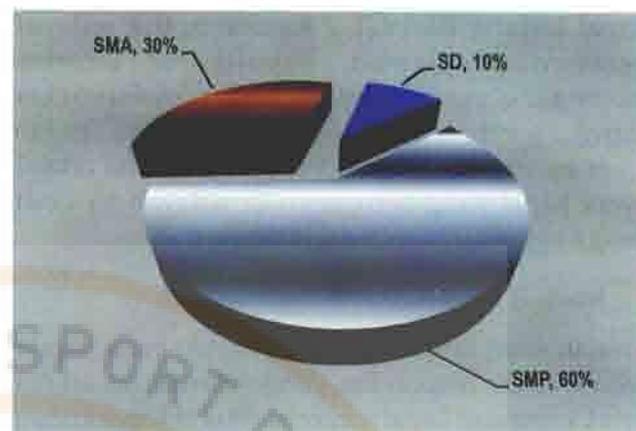
merupakan hambatan bagi peningkatan keselamatan pelayaran sehingga perlu peningkatan pengawasan dan pembinaan secara berkesinambungan serta perlunya kerjasama dengan pemilik kapal agar mereka dapat dididik agar memiliki pengetahuan dasar tentang sistem navigasi dan keselamatan pelayaran.

Pendidikan dasar yang sangat perlu diberikan adalah tentang keselamatan dalam bernavigasi dan Radio Komunikasi (*safety of navigation and radio communications*) yang meliputi peralatan navigasi dan alat bantu navigasi, mengemudi dan dinas jaga, Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut 1972, sinyal khusus pada saat operasi penangkapan, informasi cuaca dan daerah berbahaya, sinyal darurat (*distress signal*), pesan darurat (*distress message*) dan pelaporan posisi kapal. Disamping itu, tidak kalah pentingnya adalah pencegahan dan pemadaman kebakaran (*fire precautions and fire fighting*), pada area ini meliputi pelarangan merokok pada ruang atau area yang membahayakan seperti dekat tangki bahan bakar dan pelumas, gudang cat, dst.

3. Pendidikan formal

Setiap kapal mestinya memiliki sistem manajemen keselamatan dalam rangka menciptakan suatu lingkungan kerja yang berwawasan keselamatan dalam mengoperasikan dan menjalankan pelayaran. Keselamatan pelayaran tidak hanya dilihat dari kondisi kapalnya, sebab banyak faktor lain yang memengaruhi. Salah satu faktor penting, yakni penerapan sistem perawatan terencana atau *planned maintenance sistem (PMS)* yang dapat dilakukan oleh operator ataupun galangan. Sistem manajemen keselamatan dimaksudkan untuk memastikan: ketaatan pada aturan dan peraturan wajib, dan penerapan ketentuan, garis panduan dan rekomendasi standar dari organisasi, administrasi, lembaga klasifikasi, dan organisasi industri maritim dilakukan sebagai bahan pertimbangan. Terkait dengan hal tersebut, maka sebaiknya setiap awak kapal memiliki pendidikan baik formal maupun teknis sesuai dengan bidangnya agar prinsip-prinsip penanganan keselamatan dapat berjalan dengan baik. Di wilayah survei, awak kapal yang disebut dengan juragan atau tekong memiliki pendidikan formal yang didominasi oleh SMP sebanyak 60 %, SMA 30 % dan SD 10%. Dengan komposisi seperti ini tampaknya sulit untuk memberikan pemahaman akan arti pentingnya aspek keselamatan, sehingga pemerintah perlu memberikan sosialisasi agar peningkatan

pendidikan sangat diperlukan demi untuk mengikuti perkembangan teknologi perkapalan dan tindakan-tindakan penyelamatan selama dalam pelayaran.



Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 3. Potret pendidikan awak kapal pada umumnya

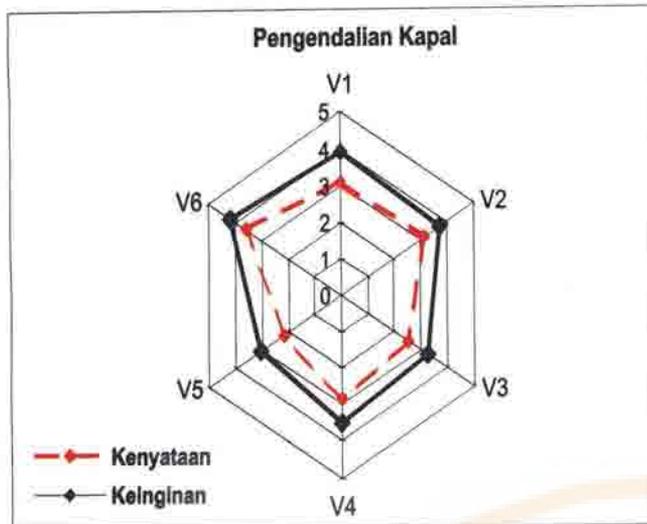
4. Pengendalian Kapal

Pada umumnya kapal dioperasikan pemilik sendiri atau diserahkan ke pengemudi (juragan). Juragan motor harus memiliki surat tanda kecakapan nakhoda yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota. Pada umumnya, setiap motor air hanya dapat melayani 1 *roundtrip* selama satu hari. Pengoperasian kapal tersebut sehari-harinya adalah: pemilik kapal menyerahkan kapalnya kepada juragan. Pendapatan yang diperoleh juragan pada hari itu diserahkan kepada pemilik, yang selanjutnya pemilik memberi upah kepada juragan atau awak kapal lainnya yang menemani. Sistem seperti ini juga mestinya disertai dengan pembagian kerja dimana awak kapal atau juragan memberikan jaminan keselamatan bagi pengguna jasa dan pemilik kapal melaksanakan pengawasan yang lebih ketat agar operasional kapal dapat berjalan dengan baik.

Tabel 4. Pengendalian oleh awak kapal kurang dari GT 7

No	Pengendalian Kapal	Variabel	Kenyataan	Keinginan
1	Tindakan untuk menghindari tubrukan	V1	3,1	3,9
2	Tindakan mempertahankan haluan	V2	3,1	3,7
3	Menentukan bahaya tubrukan atau tidak	V3	2,5	3,2
4	Menghindari tabrakan	V4	2,9	3,5
5	Kemampuan mengendalikan kapal	V5	2,2	3,0
6	Situasi berkabut dan lalu lintas ramai	V6	3,6	4,2

Sumber: Hasil olahan



Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 4. Potret pengendalian kapal

Penguasaan tata cara mengendalikan kapal sangat penting untuk dikuasai oleh para juragan mengingat alur pelayaran yang terbatas dan juga dimanfaatkan oleh pelayaran lainnya yang mengoperasikan kapal besar. Data kecepatan arus permukaan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran dalam batas kecepatan arus sampai dengan kedalaman 5 meter untuk alur pelayaran pedalaman. Penguasaan dimaksud mencakup tidak menghindari tubrukan, mempertahankan haluan dalam posisi yang benar, kemampuan mengendalikan kapal baik dalam cuaca buruk maupun lalu lintas ramai. Data dibawah ini menunjukkan masih lemahnya kualitas penguasaan pengendalian kapal selama beroperasi di wilayah perairan, dan terlihat dalam gambar 5 betapa masih adanya gap antara kondisi aktual awak kapal dalam hal pengendalian kapal dan yang seharusnya terjadi. Hal ini diambil berdasarkan opini responden yang adalah para awak kapal itu sendiri dan pemilik maupun operator kapal.

5. Pemahaman kenavigasian

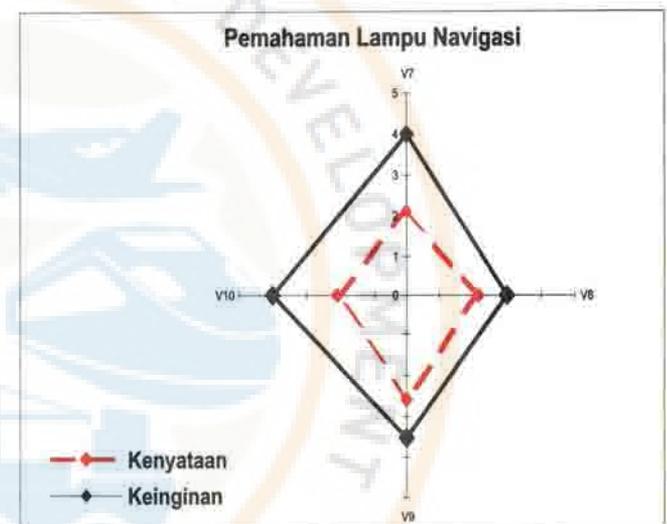
Masih banyaknya kasus kecelakaan kapal di beberapa daerah yang diakibatkan oleh kesalahan atau kelalaian manusia (*human error*), hal itu karena tingkat pemahaman tentang keselamatan pelayaran masih rendah. Disamping itu, pengetahuan tentang arti pentingnya Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) atau rambu laut dari para juragan dan awak kapal pedalaman nelayan ditingkatkan. Banyak dari awak kapal dan juragan yang kurang memahami fungsinya, sehingga hal ini sangat membahayakan bagi kapal-kapal yang sedang berlayar. Hal ini tampak dari hasil data yang menunjukkan terjadi gap antara kondisi aktual dan

kondisi yang diharapkan. Oleh karena itu perlu penyuluhan dari otoritas maritime agar pengetahuan mereka dapat ditingkatkan dan semakin memahami betapa pentingnya memahami sistem kenavigasian agar tidak menimbulkan kesalahan paham dari awak kapal lain yang menggunakan alur sungai untuk berlayar.

Tabel 5. Pemahaman kenavigasian oleh awak kapal kurang dari GT 7

No	Pemahaman kenavigasian	Variabel	Kenyataan	Keinginan
1	Lampu tanda dan sosok benda dalam darurat	V7	2,1	4,0
2	Lampu tanda dan sosok benda dalam berlabuh	V8	2,2	3,0
3	Membaca tanda lampu	V9	2,6	3,5
4	Membaca tanda lampu di malam hari	V10	2,1	4,0

Sumber: Hasil olahan



Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 5. Potret pemahaman kenavigasian

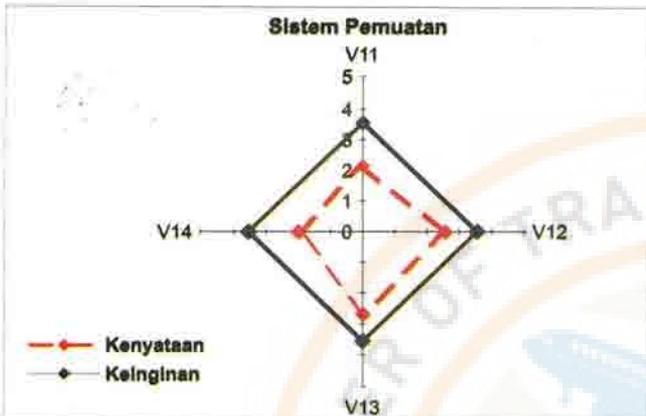
6. Sistem Pemuatan

Sistem pemuatan sangat berarti bagi menentukan kapal telah sarat muatan atau tidak, termasuk jenis muatan itu sendiri. Hal inipun masih dijumpai bahwa sebagian besar dari para awak kapal belum mampu menguasai sistem pemuatan sehingga akan sangat berbahaya dalam pelayarannya dan berpotensi untuk terjadinya penyalahgunaan pemuatan yang pada akhirnya memuat melebihi sarat kapal yang sebenarnya. Dalam konteks inipun masih terjadi gap antara kenyataan dan yang diharapkan. Hal ini sangat membahayakan keselamatan kapal sehingga perlu pengawasan aparat pemerintah daerah dan senantiasa memberikan sosialisasi terhadap bahaya yang ditimbulkan jika sistem pemuatan tidak dipahami secara benar.

Tabel 6. Pemahaman sistem pemuatan awak kapal kurang dari GT 7

No	Sistem Pemuatan	Variabel	Kenyataan	Keinginan
1	Pemuatan terkait sarat maksimum	V11	2,2	3,5
2	Mendeteksi muatan berbahaya	V12	2,5	3,5
3	Penanganan muatan berbahaya	V13	2,7	3,5
4	Memahami prinsip-prinsip pemuatan	V14	2,0	3,5

Sumber: Hasil olahan



Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 6. Potret penguasaan sistem pemuatan

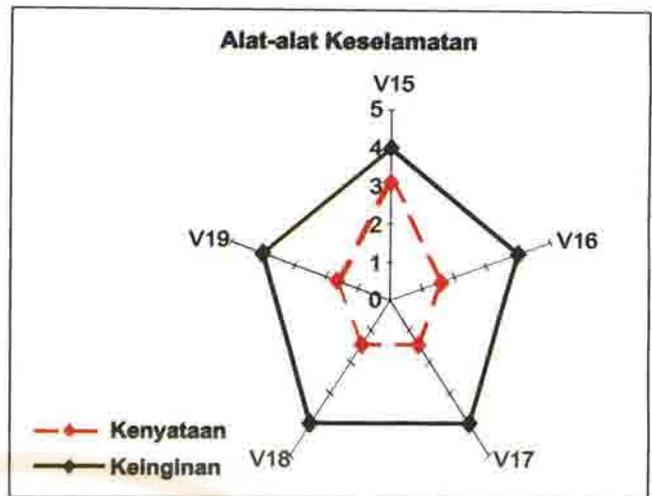
7. Alat-alat Keselamatan

Alat-alat keselamatan di kapal merupakan "nyawa" bagi penumpang dan awak kapal itu sendiri. Alat keselamatan yang benar adalah jika jumlahnya sesuai dengan jumlah penumpang, kualitasnya baik karena senantiasa dapat dipergunakan. Alat keselamatan tidak hanya berupa *life jacket*, *life buoy*, melainkan alat pemadam kebakaran yang senantiasa harus dapat dimanfaatkan jika terjadi musibah kebakaran di kapal. Namun sering hal-hal semacam ini tidak diperhatikan dan hanya dijadikan pajangan atau sekedar menjadi prasyarat agar diketahui oleh para penumpang. Penyimpangan semacam ini sering terjadi sehingga sangat dimungkinkan terjadi gap antara kondisi riil dan kondisi yang diharapkan, seperti tampak pada gambar di bawah ini.

Tabel 7. Pemahaman alat-alat kesehatan

No	Alat-alat Keselamatan	Variabel	Kenyataan	Keinginan
1	Pengetahuan tali temali diatas kapal	V15	3,1	4,0
2	Menggunakan peralatan penolong	V16	1,6	4,0
3	Menggunakan alat pemadam kebakaran	V17	1,4	4,0
4	Pengecekan tabung kebakaran	V18	1,4	4,0
5	Pencegahan kebakaran dalam kapal	V19	1,7	4,0

Sumber: Hasil olahan



Sumber: data hasil olahan tahun 2012

Gambar 7. Potret penguasaan alat-alat keselamatan

8. SDM Pelayaran Pedalaman

Wilayah Kalimantan Tengah 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 perairan pedalaman sangat penting perannya untuk menjamin kelancaran kegiatan ekonomi dan masyarakat lainnya. Eksistensi sungai sebagai sarana penghubung antar daerah mendorong atau memacu aktivitas masyarakat banyak yang bermukim di daerah aliran sungai yang sebagian besar bermatapencaharian petani dan berkebun. Strategi ini sebagai langkah kongkrit untuk mengembangkan transportasi air di dalam koridor Provinsi Kalimantan Tengah. Pengembangan ini antara lain dengan perbaikan prasarana berupa dermaga, alur air dan aksesibilitas dari transportasi darat, sedangkan untuk sarannya adanya peningkatan kualitas pelayanan, kuantitas kapal. Usaha ini diharapkan dapat mendorong perkembangan ekonomi masyarakat tepian sungai dan meningkatkan kepedulian ikut memperhatikan pelestarian alam sepanjang alur sungai.

Sejalan dengan ini maka Pemerintah mengusulkan pengembangan transportasi perairan pedalaman dengan mengoperasikan kapal-kapal bertonase kurang dari GT 7. Sebagian besar masyarakat menggunakan angkutan air dengan alasan tidak ada moda transportasi lain yang dikembangkan. Saat ini kondisi sarana angkutan air berupa kapal motor belum memenuhi standar sehingga munculnya beberapa keluhan dari pengguna angkutan sungai, misalkan masalah kebisingan mesin motor air. Keluhan ini dinilai wajar karena mesin motor air umumnya terletak di bagian

tengah-tengah motor air tanpa ada penutup mesin atau peredam suara.

Selain kebisingan, masalah lain yang perlu menjadi perhatian adalah kualitas sumber daya manusia yang mengoperasikan kapal. Berdasarkan data tersebut diatas, sebagian besar menunjukkan rendahnya kualitas pendidikan dan pengetahuan mereka sehingga diperlukan kerja keras dari pemerintah daerah dan pemerintah pusat untuk mengupayakan agar mereka dapat meningkatkan pengetahuan melalui pendidikan praktis dan teknis terutama kaitannya dengan pengoperasian kapal baik sistem bernavigasi maupun sistem keselamatan kapal dan penumpangnya.

Peningkatan kualitas SDM di bidang transportasi perairan pedalaman sangat diperlukan baik terhadap pengusaha angkutan maupun dan terutama kepada petugas atau awak kapal meliputi:

- Tata cara berlalulintas di perairan sungai.
- Keselamatan pelayaran
- Peningkatan kualitas pengusaha angkutan perairan pedalaman
- Peningkatan kualitas petugas operasional dan pemantapan pembinaan SDM yang terencana.
- Peningkatan partisipasi swasta dan koperasi dalam penyelenggaraan angkutan perairan pedalaman (*inland waterway*).



Gambar 8. Kecelakaan berdasarkan tonase kapal

9. Upaya Pengembangan SDM Pelayaran Pedalaman

Selama lebih dari beberapa dekade, industri perkapalan difokuskan pada perbaikan struktur dan kehandalan kapal agar dapat mengurangi kecelakaan dan meningkatkan efisiensi dan produktivitas-

nya. Hal ini tampak pada desain kapal, stabilitas, sistem propulsi dan peralatan navigasi kapal. Saat ini sistem perkapalan telah mencakup teknologi mutakhir dan kehandalannya yang tinggi. Akan tetapi kecelakaan masih cukup tinggi terutama untuk kapal dengan tonase kecil seperti pada gambar 8.

Terjadinya kecelakaan tidak lepas dari pengaruh sumber daya manusia (*human error*). Berdasarkan data yang dihimpun oleh Ditjen Perhubungan Laut dapat disimpulkan bahwa faktor manusia sebagai penyebab terjadinya kecelakaan kapal adalah ± 54 persen, bahkan organisasi maritim internasional menetapkan bahwa penyebab kecelakaan maritim di dunia oleh karena *human error* adalah 75-90 persen. Oleh karena itu yang harus dikembangkan adalah mengupayakan agar kejadian yang sama tidak terulang kembali. Penyebab dapat diindikasikan sebagai berikut:

- Kelelahan: hal ini diindikasikan menjadi isu penting, karena banyak diantara mereka yang bekerja kurang memperhatikan waktu sehingga membutuhkan perbaikan oleh tidak hanya pelaut saja melainkan juga pemilik kapal agar dapat mengatur sistem kerja di kapal. Banyak studi telah menyatakan kelelahan sebagai hal utama yang perlu menjadi perhatian bagi pelaut itu sendiri.
- Kurangnya komunikasi: Komunikasi dalam hal ini adalah antara awak kapal dan manajemen perusahaan atau pemilik kapal jika secara langsung mengoperasikan kapal. Banyak kejadian kecelakaan karena kurangnya komunikasi sehingga SOLAS yang mengeluarkan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* dalam bentuk *ISM Code* menghendaki adanya *Designated Person Ashore* atau orang yang ditunjuk untuk mengelola dan sekaligus menjadi perantara bagi perusahaan dan awak kapal terutama terkait dengan manajemen keselamatan. Oleh karena pda umumnya kapal kecil terutama di wilayah perairan pedalaman kurang memperhatikan hal ini, maka diusulkan agar sistem manajemen keselamatan dapat dijalani sendiri oleh pemilik kapal atau perusahaan pelayaran dengan bantuan asistensi dari otoritas keselamatan (syahbandar).
- Pengetahuan teknis yang masih kurang, pengetahuan teknis ini menjadi nyata di lapangan karena berdasarkan tingkat pendidikan dan pengalaman kerja dari awak kapal di wilayah survei ternyata masih sangat kurang sehingga

membutuhkan bimbingan teknis dari otoritas keselamatan pelayaran (syahbandar) atau Administratur Pelabuhan. Banyak pelaut di wilayah perairan tidak memahami sistem kerja cara bernavigasi dan sistem kerja mesin sehingga hal ini kemudian menyebabkan terjadinya human error dalam kejadian kecelakaan.

- d. Pemahaman pemilik kapal yang masih kurang: faktor yang sering menjadi penyebab terjadinya kecelakaan juga diindikasikan adalah kurangnya pemahaman atau pengetahuan pemilik kapal dalam cara mengoperasikan kapal dengan efisien dan efektif. Oleh karena itu, diperlukan juga pendidikan terkait dengan standarisasi penerapan sistem manajemen keselamatan yang sesuai untuk operasional kapal-kapal kecil yang kurang dari GT 7.
- e. Kurangnya perawatan kapal: kapal yang dioperasikan tanpa perawatan yang rutin akan mengakibatkan bahaya bagi kapal dan lingkungan perairan itu sendiri karena dapat menimbulkan pencemaran. Perawatan yang kurang dapat juga disebabkan oleh kelelahan dari awak kapal yang bekerja secara terus menerus, atau kurangnya sistem kerjasama (*working backup sistem*).

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kualitas pengawakan kapal dibawah GT7 yang beroperasi di wilayah perairan pedalaman Kalimantan Tengah masih rendah karena tingkat pendidikan dan pengalaman yang belum memadai. Banyak diantara awak kapal yang belum mendapatkan pendidikan teknis tentang pengawakan kapal dan perektrutan yang belum mempertimbangkan latar belakang awak kapal yang seharusnya.
2. Hasil analisis *gap* terkait dengan pengendalian kapal, pemahaman kenavigasian, sistem pemuatan, pemahaman dan penguasaan alat-alat keselamatan menunjukkan bahwa pengelolaan dan pengopeasian kapal-kapal dengan tonase kurang dari GT 7 di wilayah survei belum dilaksanakan sebagaimana mestinya.
3. Data menunjukkan bahwa kapal dengan tonase kurang dari GT 7 mengalami kecelakaan dengan persentasi yang cukup besar yaitu 10,6 % dari total kecelakaan kapal. Penelitian ini

menemukan bahwa kejadian kecelakaan erat kaitannya dengan pengetahuan teknis yang masih kurang, pemahaman pemilik kapal yang masih kurang, kurangnya perawatan kapal, kurangnya komunikasi antara awak kapal dan pemilik atau operator terkait dengan penanganan kecelakaan dan kelelahan.

B. Saran

1. Kualitas pengawakan kapal dibawah GT 7 yang masih rendah karena tingkat pendidikan dan pengalaman yang belum memadai tersebut sudah seharusnya mendapat perhatian pemerintah setempat dengan melakukan pembinaan dan peningkatan kualitas pendidikan dan pengetahuan teknis agar mampu menjalankan kapal sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan.
2. Hasil survei terhadap beberapa faktor tersebut di atas menunjukkan gap yang cukup besar terjadi pada seluruh aspek pengawakan dan pengoperasian kapal. Oleh karena itu Pemerintah Daerah perlu lebih serius menangani/memper-baiki hal tersebut agar seluruh sistem dapat berjalan dengan baik dan memberikan jaminan keselamatan bagi pengguna jasa kapal perairan pedalaman. Disamping itu, otoritas keselamatan di daerah perlu bekerjasama dan dengan Pemerintah daerah dalam melaksanakan fungsi pembinaan dan pengawasan aspek keselamatan pelayaran.
3. Pemerintah perlu secara terus menerus melakukan sosialisasi pemahaman keselamatan pelayaran agar dapat mengurangi kelemahan yang terjadi meliputi: pengetahuan teknis pengawakan dan kenavigasian kapal, pemahaman pemilik kapal terhadap manajemen keselamatan, perawatan kapal, komunikasi antara awak kapal dan pemilik atau operator selama kapal beroperasi. Hal-hal ini perlu dilakukan juga untuk menciptakan kondisi yang semakin membaik terhadap serangkaian upaya mewujudkan program "*zero accident*".
4. Transportasi sungai sangat berpotensi untuk dikembangkan di Kalimantan Tengah, namun perlu disusun kebijakan dan strategi prioritas pengembangan sesuai dengan hambatan dan tantangan yang dihadapi terutama karena kondisi lalu lintas, karakteristik penumpang, kepemilikan operasi angkutan, dan akselerasi pendangkalan yang cukup tinggi dan mengganggu aktivitas bernavigasi oleh awak kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. *Pemanfaatan Sungai di Kalimantan Tengah*. <http://www.bi.go.id> (diakses 1 Juli 2012).
- Burhan Bungin. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Edisi I. Prenada Media. Jakarta.
- Bordley R.F. *Integrating Gap Analysis and Utility Theory in Service Research*. <http://bordley.org/mpe/quality4.pdf>
- Johny Malisan et. al. 2010. *Penelitian Penyebab dan Peningkatan Keselamatan Transportasi laut di Indonesia*, Laporan Akhir, Kerjasama Kemristek dan Kemhub, <http://km.ristek.go.id/assets/files/Perhubungan/505N/505.pdf> (diakses 1 mei 2012).
- Juan Antonio Aguirre Gonzales. 2009. *A Practical Application of Statistical Gap Analysis in National Park Management in Costa Rica*. http://www.pasosonline.org/Publicados/7209/PS0209_2.pdf. (diakses 10 Juli 2012)
- Kanaidi. 2009. *Analisis Service Quality, Satisfaction, Trust, Reputation, Loyalty Dan Strategi Pengembangan Service Quality dengan Pendekatan QFD*. <http://ken-loyalty.blogspot.com/2009/11/analisis-service-quality-satisfaction.html> (diakses 15 Juli 2012)
- Marine Safety Forum. 2011. *Emergency Response and Rescue Vessel Inspection Check List*, Document Custodian: MSF Secretary. <http://www.marinesafetyforum.org/upload-files//notices/errv-inspection-document-rev-2-feb-2011.pdf> (diakses 8 Mei 2012).
- Merriam, S. B. 1998. *Qualitative Research And Case Study Applications In Education*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Mulyahadi. 2010. *Kajian Aksesibilitas Prasarana Jalan Dalam Mendukung Angkutan Sungai di Kalimantan*. *Jurnal transportasi Darat*. 12 [4].
- Pramono Djoko. 2004. *Sistem Transportasi Laut dan Kinerja yang Diharapkan di Masa Depan*, Jakarta.
- Rosie Cornish. 2007. *Statistics Factor Analysis*. *Mathematic Learning Support Center*.
- Santoso Singgih. 2003. *SPSS Versi 10 Mengolah Data Statistik Secara Profesional*. Cetakan ke empat. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Subhash Sharma. 1996. *Applied Multivariate Techniques*. John Willey & Sons. <http://www2.ef.uni-lj.si/predmeti/Stat3/literatura/AMT.pdf> (diakses 10 maret 2012)
- Widarbowo Dodik. 2006. *Analisis Kompetensi Perwira Awak Kapal Pelayaran Rakyat*. Program Pasca Sarjana Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Zakaria L. Saha. 2011. *Analisis Hubungan Antara Disiplin Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Awak Kapal MV Asia Tirta 1601 pada PT Asia Tirta Perda*. STMT Trisakti.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 70 tahun 1998 tentang *Pengawakan Kapal Niaga*.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2010 tentang *Standar Kapal Non Konvensi (Non Convention Vessel Standard)*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang *Kepelautan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang *Pelimpahan Kewenangan Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah*.
- Undang Undang 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.