

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latarbelakang Masalah

Dengan lebih dari 16.671 pulau yang membentang dari Sabang hingga Merauke, Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Karena perairan yang mendominasi daratannya, wilayah-wilayah di Indonesia terisolasi satu sama lain. Masyarakat Indonesia melakukan perjalanan melalui laut ke lokasi-lokasi yang dipisahkan oleh lautan. Moda transportasi yang paling efisien adalah pelayaran perintis atau angkutan perintis. Selain itu, biaya operasional transportasi cukup murah untuk semua golongan masyarakat (Fathoni, 2020).

Pelayaran perintis dibentuk untuk memberikan pelayanan pelayaran secara berkala ke daerah-daerah terpencil yang belum atau belum terjangkau oleh moda transportasi lain. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran mengatur tentang penyelenggaraan pelayaran perintis. Pengaturan lebih lanjut dapat dilihat dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Usaha Angkatan Laut. Selain itu, jenis angkutan laut yang diatur dalam undang-undang ini adalah pelayaran rakyat, angkutan khusus, angkutan laut perintis, angkutan laut dalam negeri, dan angkutan laut luar negeri (Arjuni, 2009).

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 butir 70 (ayat 1) selanjutnya mengatur lebih rinci tentang pelayaran perintis, yang menyatakan bahwa pemerintah—dalam hal ini Gubernur, Bupati, atau Wali Kota—bertanggung jawab untuk melaksanakan pelayaran perintis. Kegiatan pelayaran perintis dilakukan untuk menghubungkan lokasi terpencil dan terbelakang dengan tempat yang lebih maju atau berkembang. Selain itu, pelayaran perintis disediakan bagi tempat-tempat yang transportasi darat dan udaranya belum memadai (Wahyono, 2012).

Kapal terkadang menjadi lebih maju; di masa lalu, satu-satunya kekuatan yang digunakan untuk mendorong kapal ke tujuannya adalah sumber daya manusia (SDM) dan sumber daya alam (SDA). Mesin telah digunakan oleh kapal untuk mendorong dirinya sendiri seiring dengan kemajuan zaman, dan sebagian besar kapal berukuran besar dan kokoh.

Setiap kapal harus mematuhi beberapa peraturan saat beroperasi, termasuk yang berkaitan dengan awak kapal, manajemen keselamatan operasional, pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan, dan status hukum. Berikut ini adalah hal-hal yang diperlukan untuk keselamatan kapal: material, konstruksi, bangunan, mesin, listrik, stabilitas, tata letak peralatan, termasuk peralatan radio dan tambahan, dan elektronik kapal. Peraturan Menteri Nomor 20 Tahun 2015 tentang persyaratan keselamatan pelayaran menyatakan bahwa izin berlayar dapat diberikan kepada kapal mana pun yang memenuhi kriteria maritim (Fathoni, 2020).

Pasal 208 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menyebutkan bahwa dalam menyelenggarakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) mempunyai tugas memperhatikan kelaikan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan, diatur fungsi dan tugas yang harus dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal tersebut (Alexandro & Rahmawati, 2018).

Banyak daerah di Indonesia menjadikan transportasi laut sebagai transportasi penting setelah transportasi darat. Salah satu wilayah yang menjadikan transportasi laut sebagai transportasi utama adalah Kabupaten Flores Timur, mengingat wilayah ini merupakan Kabupaten kepulauan. Kabupaten Flores Timur memiliki sejumlah titik penyebrangan printis yang dimanfaatkan sebagai akses transportasi untuk menghubungkan Kota Larantuka dengan pulau Adonara dan pulau Solor. Salah satu penyebrangan printis dari Larantuka ke Pulau Adonara yang acap kali menjadi pilihan masyarakat yakni penyebrangan Pante Palo – Tanah Merah. Penyebrangan ini lebih dipilih oleh masyarakat sebab jarak tempuh dari Pante Palo (Kota Larantuka) menuju ke Tanah Merah (pulau Adonara) hanya memakan waktu \pm 10 menit.

Operasionalisasi penyebrangan Pante Palo – Tanah Merah di atur dalam Peraturan Bupati Kabupaten Flores Timur Nomor: 3 Tahun 2018 tentang tataran transportasi lokal Kabupaten Flores Timur. Melalui pada regulasi tersebut, pemerintah Kabupaten Flores Timur selanjutnya menetapkan beberapa keputusan penting berkenaan dengan tata kelola penyebrangan Pante Palo – Tanah Merah.

Pertama: Penyebrangan perintis Pante Palo – Tanah Merah diakui sebagai prasarana perhubungan laut yang melayani mobilitas masyarakat di Kabupaten Flores Timur, khususnya dari Kota Larantuka ke Pulau Adoanara. Kedua: untuk keamanan dan kenyamanan penumpang maka perlu diatur waktu khusus seperti untuk kegiatan bongkar muat hasil komoditi dan barang dagang lainnya dilakukan pada pukul 12.00 - 17.00 wita menggunakan dermaga bagian timur; untuk pengangkutan bahan bakar minyak (BBM) dilakukan di sisi dermaga yang sama dengan pengangkutan komoditi dan barang dagang namun pada waktu yang berbeda yakni pada pukul 16.00 – 23.00 wita dan kapal pengangkut BBM wajib menyediakan tabung pemadam api (*fire extinguisher*) untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya kebakaran. Sedangkan pengangkutan penumpang berlangsung dari pukul 06.00 - 18.00 wita menggunakan sisi barat dermaga. Ketiga: standar kapal motor yang digunakan berukuran panjang \pm 6 meter dan lebar minimal 1,6 meter dan wajib menggunakan mesin temple atau *outboard engine* dengan daya 200 HP. Keempat: jumlah penumpang maksimal 6 orang dan setiap perahu motor wajib memiliki baju pelampung.

Meski terbilang relatif cepat, namun penyeberangan perintis Pante Palo – Tanah Merah dihadapkan pada resiko tinggi sebab pelayaran ini harus melewati deras arus bawah laut selat Gonzalu. Pergantian arus bawah laut setiap harinya berlangsung selama 3 – 4 jam yang biasanya terjadi pada pukul 12.00 – 15.00 wita. Kondisi ini menyebabkan setiap perahu motor yang menyebrang pasti terbawa arus sehingga membutuhkan keterampilan dari para awak kapal. Dari

hasil pengamatan awal (12 – 15 Juli 2023), terlihat bahwa kondisi lapangan penyeberangan ini masih meninggalkan sejumlah permasalahan, antara lain: pertama, kantor pos *security* hanya terdapat di dermaga Pante Palo, sedangkan di dermaga Tanah Merah belum ada. Petugas di kantor pos perhubungan pun hanya bertugas dari pagi hingga sore hari dan tidak dilengkapi dengan kendaraan operasional laut. Kedua, belum ada pedataan yang akurat ihwal jumlah perahu motor yang memiliki izin berlayar. Ketiga, semua nahkoda perahu motor tidak memiliki lisensi berlayar dan hanya mengandalkan kemampuan dan pengalaman personal semata. Keempat, sering kali perahu motor dinahkodai oleh remaja bahkan pelajar SMP dan SMA. Kelima, rata-rata semua kapal motor tidak memiliki baju pelampung sama sekali. Keenam, masih ada perahu motor yang sering kali memuat penumpang tidak sesuai jumlah maksimal yang telah ditentukan pun dengan muatan hasil komoditi yang seringkali melebihi beban yang telah ditentukan.

Hasil wawancara awal bersama beberapa penumpang disebutkan bahwa penyeberangan ini memiliki resiko yang cukup tinggi dan para penumpang pun seringkali merasa tidak nyaman dan aman. Namun dikarenakan sejauh ini semua berjalan dengan baik maka para penumpang pun tidak terlalu mempersoalkannya. Meski demikian hasil observasi dan wawancara menunjukkan jika kondisi penyeberangan Pante Palo – Tanah Merah patut diawasi secara ketat dan tata kelolanya pun perlu dievaluasi demi jaminan keselamatan bagi semua pihak yang terlibat dalam aktivitas penyeberangan. Dari pemasalahan di atas maka penulis

tertarik untuk mengetahui lebih lanjut terkait **“EVALUASI STANDAR KESELAMATAN PELAYARAN PERINTIS PANTE PALO-TANAH MERAH DI KABUPATEN FLORES TIMUR”**.

1.2 Rumusan Masalah

Masalah utama dapat dikemukakan sebagai berikut, dengan mempertimbangkan informasi latar belakang yang ditulis penulis:

1. Bagaimana penerapan setandar keselamatan pelayaran perintis di Tanah Merah - Pante Palo?
2. Faktor pendukung dan penghambat apa saja yang mempengaruhi penerapan standar keselamatan pelayaran perintis Pante Palo – Tanah Merah?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini dilakukan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Untuk memahami dan mengevaluasi Bagaimana pelaksanaan Standar Keselamatan Pelayaran di Pante Palo - Tanah Merah.
2. Untuk memahami dan mengevaluasi apa saja kendala yang dihadapi pada pelaksanaan Standar Keselamatan Pelayaran di Pante Palo - Tanah Merah.

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan bahwa hasil penelitian ini akan memberikan informasi yang akurat tentang “Evaluasi Standar Keselamatan Pelayaran Perintis Pante Palo-Tanah Merah” Diharapkan bahwa pengetahuan ini akan memiliki keuntungan teoritis dan praktis sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan memberi informasi secara umum mengenai Evaluasi standar keselamatan pelayaran perintis Pante Palo-Tanah Merah di Kabupaten Flores Timur
 - b. Dapat dijadikan bahan acuan untuk penelitian selanjutnya
2. Manfaat praktis
- a. untuk mengumpulkan informasi tentang subjek penelitian untuk tugas tertulis pada ilmu administrasi publik di Universitas Widya Mandira di Kupang.
 - b. Dapat berfungsi sebagai sumber informasi dan inspirasi yang berharga bagi mereka yang bercita-cita bekerja di pemerintahan.