

ANALISIS KESELAMATAN TRANSPORTASI PENYEBERANGAN LAUT DAN ANTISIPASI TERHADAP KECELAKAAN KAPAL DI MERAK-BAKAUHENI

Danny Faturachman^{1*}, Muswar Muslim¹, Agung Sudrajad²

¹ Jurusan Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Universitas Darma Persada
Jl. Radin Inten II, Pondok Kelapa, Jakarta 13450.

² Jurusan Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Jl. Jendral Sudirman Km. 3, Cilegon - Banten 42435.

*Email: fdanny30@yahoo.com

Abstrak

Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni adalah jalur lintas penghubung antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Dengan perannya sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi antar pulau, diharapkan kelancaran pergerakan penumpang dan barang dapat berlangsung secara efektif dan efisien. Penelitian penyeberangan pada lintas Merak-Bakauheni dilakukan untuk menganalisis pergerakan orang dan barang dengan mendasarkan pada waktu pelayanan, jumlah kapal penyeberangan, dan jumlah dermaga, sehingga dapat tercapai penyelenggaraan pelayanan angkutan penyeberangan Merak-Bakauheni yang cepat, tepat, aman, dan nyaman. Transportasi umum di era saat sekarang merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi setiap masyarakat dalam menunjang segala aktifitas dan rutinitasnya sehari-hari. PT. ASDP Indonesia Ferry Persero sebagai penyelenggara penyeberangan sangatlah berperan penting dalam menyelenggarakan transportasi publik yang layak di Negara kita. Permasalahan dalam penelitian ini adalah keselamatan di bidang transportasi penyeberangan laut di Merak-Bakauheni karena belum adanya standar keselamatan transportasi penyeberangan laut dengan melihat kondisi langsung di kapal dan kondisi pelabuhan penyeberangan lautnya. Hasil yang diharapkan dengan penelitian ini adalah dapat menginventarisasi standar keselamatan dan antisipasi sejauh mana keselamatan di kapal Ferry sehingga dapat diformulasikan rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan di kemudian hari

Kata kunci: ASDP, Ferry, Indonesia, keselamatan, penyeberangan laut

PENDAHULUAN

Transportasi di era globalisasi merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat dalam menunjang segala aktivitas maupun rutinitasnya sehari-hari. Transportasi publik umumnya meliputi kereta dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, pelabuhan penyeberangan, taksi, dan lain-lain. Keberadaan transportasi publik yang baik sangat mempengaruhi roda perekonomian suatu wilayah atau daerah. Keberhasilan pertumbuhan perekonomian di suatu Negara tidak akan lepas dari campur tangan pemerintah dalam upaya menciptakan transportasi publik yang nyaman, aman, bersih, dan tertata dengan baik.

Setiap moda transportasi memiliki peran dan kapasitasnya dalam melayani penumpang. Transportasi publik yang sangat menunjang tugas pemerintah dalam usaha pembangunan sejatinya adalah moda transportasi laut. Transportasi laut sangat berperan penting untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya sehingga pendistribusian barang maupun penumpang dari satu pulau ke pulau lain dapat berjalan lancar, sehingga pemerataan pembangunan dapat terlaksana dan tidak hanya terpusat di satu wilayah atau satu pulau saja. Untuk menciptakan suatu industri transportasi laut nasional yang kuat, yang dapat berperan sebagai penggerak pembangunan nasional, menjangkau seluruh wilayah perairan nasional dan internasional sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat dan mewujudkan persatuan dan kesatuan bangsa, maka kebijakan pemerintah di bidang transportasi laut tidak hanya terbatas pada kegiatan angkutan laut saja, namun juga meliputi aspek kepelabuhanan, serta keselamatan pelayaran.

Di dalam sistem transportasi nasional terdapat kepelabuhanan yang merupakan bagian strategis dari sistem transportasi nasional dan merupakan faktor penting dalam menunjang aktifitas perdagangan. Sektor pelabuhan memerlukan suatu kesatuan yang terintegrasi dalam melayani kebutuhan dari sarana transportasi. Ujung tombak dari kepelabuhanan tersebut adalah sektor jasa dalam melayani jasa kepelabuhanan. Pelabuhan Merak dan Bakauheni merupakan pelabuhan yang dikelola oleh PT. Angkutan Sungai dan Perairan (PT. ASDP) Indonesia Ferry Persero.. Di dalam area pelabuhan cabang Merak terjadi kegiatan bongkar-muat barang dan penumpang untuk tujuan Jawa-Sumatera. Terkadang pengelola jasa kepelabuhanan tidak mampu mengelola kegiatan

operasional akibat ketidakseimbangan sarana fasilitas dan prasarana, terutama di saat-saat liburan sekolah dan Hari Raya sehingga mempengaruhi proses kelancaran barang yang masuk maupun keluar.

Penyebab utama kecelakaan laut pada umumnya adalah karena faktor kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal. Sistem transportasi dirancang guna memfasilitasi pergerakan manusia dan barang. Pelayanan transportasi sangat terkait erat dengan aspek keselamatan (*safety*,) baik orang maupun barangnya. Seseorang yang melakukan perjalanan wajib mendapatkan jaminan keselamatan, bahkan jika mungkin memperoleh kenyamanan, sedangkan barang yang diangkut harus tetap dalam keadaan utuh dan tidak berkurang kualitasnya ketika sampai di tujuan.

TINJAUAN PUSTAKA

1. TINJAUAN PERATURAN

Dalam UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa:

- a) Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
- b) Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
- c) Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- a) *International Convention for the Safety of Live at Sea (SOLAS)*, 1974, sebagaimana yang telah disempurnakan dan aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
 - Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran);
 - Komunikasi radio, keselamatan navigasi;
 - Perangkat penolong, seperti pelampung, sekoci, rakit penolong;
 - Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan *International Safety Management (ISM) Code*, dan *International Ship and Port facility Security (ISPS) Code*.
- b) *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watch keeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah tahun 1995.
- c) *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.
- d) *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*.

2. TINJAUAN PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK - BAKAUHENI

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan, danau atau perairan yang dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, atau bongkar muat. Pelabuhan secara umum merupakan sarana penunjang kegiatan transportasi, perhubungan antar pulau bahkan internasional yang tentunya dapat menguntungkan pemerintah daerah apabila pengelolaannya dilaksanakan dengan cukup jelas oleh pemerintah daerah guna kesejahteraan masyarakatnya. Pelabuhan diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat bukan untuk mencari keuntungan semata.

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 (Pasal 22, UU 17 Tahun 2008). Kriteria lintas penyeberangan adalah :

1. Menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang terputus oleh laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau;
2. Melayani lintas dengan tetap dan teratur, berdasarkan jadwal yang ditetapkan;
3. Berfungsi sebagai jembatan bergerak.

Pelabuhan penyeberangan Merak yang terletak di Provinsi Banten adalah pelabuhan umum yang melayani penyeberangan antara ujung barat pulau Jawa dengan ujung selatan pulau Sumatera. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan umum yang sangat vital dalam menggerakkan roda ekonomi Indonesia secara umum. Pelabuhan penyeberangan Merak sebagai pintu gerbang jalur lintas penghubung darat antara pulau Jawa dan pulau Sumatera, terletak pada posisi 106°00'00" Bujur Timur, dan 05°56'59" Lintang Selatan. Luas kawasan pelabuhan penyeberangan Merak secara keseluruhan, termasuk Pasar Merak adalah 15 hektar, dengan batas-batas fisik kewilayahan:

- Sebelah utara dengan perbukitan;
- Sebelah timur dengan perbukitan;
- Sebelah barat dengan selat Sunda;
- Sebelah selatan dengan selat Sunda.

Sebelum pelabuhan Bakauheni yang dibangun di Lampung telah beroperasi pelabuhan Panjang, dan pada masa pembangunan pelabuhan Bakauheni 1970-1980, dioperasikan pelabuhan bayangan khusus *ferry* yaitu pelabuhan Srengsem, yang lokasinya berdekatan dengan pelabuhan Panjang. Setelah pelabuhan Bakauheni beroperasi pada tahun 1980, makin lancarlah transportasi khususnya penyeberangan antara pulau Jawa dan pulau Sumatera. Pelabuhan penyeberangan Bakauheni adalah pelabuhan umum yang melayani penyeberangan antara ujung selatan pulau Sumatra - ujung barat pulau Jawa dan terletak pada posisi 105°45' 10" Bujur Timur dan 51 ' 59" Lintang Selatan, dengan luas 452.458 m² dan batas-batas fisik kewilayahan sebagai berikut:

- Sebelah utara dengan kecamatan Ketapang;
- Sebelah timur dengan selat Sunda;
- Sebelah barat dengan kecamatan Kalianda;
- Sebelah selatan dengan selat Sunda.



Sumber: Peta Citra Google earth, diolah pada tanggal 26 April 2010, Peta ini menunjukkan rute pelayaran Merak-Bakauheni. Ketanggian penglihatan dari obyek sejauh 30,60 Kilometer, yang diukur berdasarkan ketepatan satelit.

Gambar 1. Foto Peta Citra Jarak Merak Bakauheni

PT. ASDP (Angkutan Sungai Dan Penyeberangan) Indonesia Ferry Persero merupakan badan usaha milik Negara (Persero) yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dan bergerak di bidang usaha pelayanan penyeberangan yang jaraknya kurang dari 17 mil. Sarana yang diberikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Persero ialah berupa penyediaan dermaga, penyelenggaraan tiket terpadu yang nantinya hasil pendapatan dari tiket terpadu tersebut akan bagi hasil dengan perusahaan swasta, penyedia fasilitas pelabuhan guna

untuk menunjang pelayanan pelabuhan. Selain itu ada pula peranan lain yaitu sebagai operator kapal atau pemberi pelayanan.

PT. ASDP Indonesia Ferry Persero cabang pelabuhan Merak sejatinya hanyalah memiliki 3 armada kapal yang siap beroperasi setiap harinya di pelabuhan Merak. Nama-nama kapal tersebut di antaranya kapal Jatra 1 dan Jatra 2 yang sama-sama dibuat tahun 1980 dan Jatra 3 yang dibuat tahun 1985. PT. ASDP Indonesia Ferry Persero sebagai penyelenggara penyeberangan baik barang maupun penumpang dari satu pulau ke pulau lain sangatlah berperan penting dalam penyelenggaraan transportasi publik yang layak di negara ini, seperti terlihat pada lokasi penelitian yaitu di pelabuhan Merak dan Bakauheni.

Merak – Bakauheni merupakan lintasan penyeberangan strategis bagi pergerakan antara Pulau Jawa dan Sumatera, khususnya bagi Provinsi Banten dan Lampung (Ditjen LLASDP Kementerian Perhubungan, 2012). Saat ini lintasan Merak – Bakauheni merupakan jalur penyeberangan kapal Ro-Ro terpadat di Indonesia.

Kapasitas angkut dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Kapasitas Angkut Penyeberangan Merak-Bakauheni tahun 2006-2011

| KAPASITAS ANGKUT TAHUN 2006 - 2011 | | |
|------------------------------------|-----------------------------|---------------|
| | Penumpang (org) | Kendaraan R 4 |
| KAP. Bata 2 per kapal (Ro-Ro) | 400 | 100 |
| KAP. Bata 2 per kapal (Rpi Cepad) | 104 | |
| Trip per Hari | 134 - 150 tnp | |
| Trip tahun 2006 | 42.700 + 9.8003 (Ri) tnp | |
| Trip tahun 2007 | 42.495 + 8.012 (Ri) tnp | |
| Trip tahun 2008 | 50.833 tnp + 5.510 (Ri) tnp | |
| Trip tahun 2009 | 52.614 tnp | |
| Trip tahun 2010 | 54.339 tnp | |
| Trip tahun 2011 | 57.248 | |
| KAP. Angkut pertahun | 22.143.333 | 2.934.600 |
| Load Factor Btk 2006 | 7,91 % * | 49,87 % |
| Load Factor Btk 2007 | 48,39 % ** | 89,95 % |
| Load Factor Btk 2008 | 48,74 % | 87,33 % |
| Load Factor Btk 2009 | 44,18 % | 52,50 % |
| Load Factor Btk 2010 | 61,45% | 50,80% |
| Load Factor Btk 2011 | 53,52% | 64,40 |

METODOLOGI PENELITIAN

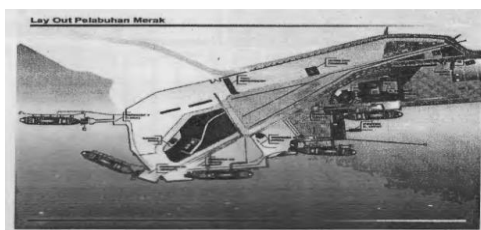
Menggunakan metode deskriptif analisis dengan teknik pengumpulan data berupa penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan. Penelitian di lapangan dengan melakukan survey langsung ke kapal di Merak dan Bakauheni. Hasil yang diharapkan dengan penelitian ini adalah dapat menginventarisasi standar keselamatan transportasi penyeberangan laut di kapal khususnya pelabuhan Merak dan Bakauheni sehingga dapat diformulasikan rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan di kemudian hari.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. FASILITAS PELABUHAN

1. Pelabuhan Penyeberangan Merak

Pelabuhan penyeberangan Merak mempunyai beberapa fasilitas penunjang dalam mendukung kelancaran arus bongkar muat penumpang dan kendaraan bermotor dari dan ke dalam kapal penyeberangan. Adapun fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan Merak adalah sebagai berikut:



Gambar 2. Lay out pelabuhan Merak

2. Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

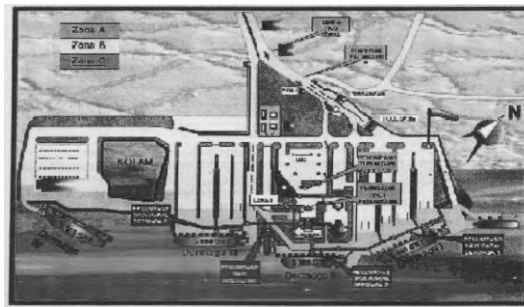
Pelabuhan penyeberangan Bakauheni mempunyai beberapa fasilitas penunjang dalam mendukung kelancaran arus bongkar muat penumpang dan kendaraan bermotor dari dan ke dalam kapal penyeberangan.

Adapun fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan Bakauheni seperti daya tampung parker di dalam area pelabuhan adalah sebagai berikut:

Parkir A = 360 Unit/Campuran

Parkir 8 = 300 Unit/Bus
 Parkir C = 260 Unit/Campuran
 Parkir D = 380 Unit/Campuran
 Parkir E = 60 Unit/Campuran
 Parkir F = 160 Unit/Campuran
 Parkir G,H,I = 1.200 Unit/Campuran
 Parkir H = 440 Unit/Campuran
TOTAL = 3.160 Unit/Campuran

Lay out pelabuhan penyeberangan Bakauheni adalah sebagai berikut:

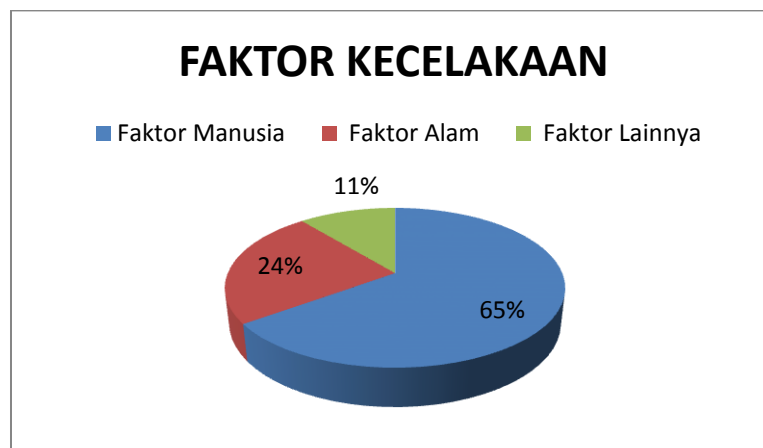


Gambar 3. Lay Out Pelabuhan Bakauheni

2. DATA KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2005-2010

Faktor Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan yang terjadi di sungai, danau, dan penyeberangan yang sampai ke Mahkamah Pelayaran lebih disebabkan oleh faktor kesalahan manusia, dan hanya sedikit kejadian kecelakaan di perairan yang disebabkan oleh faktor alam. Menilik alasan tersebut di atas semestinya semua peristiwa kecelakaan bisa diminimalisir manakala ada usaha preventif dari semua pihak agar tidak tersandung pada batu yang sama. Sebagai gambaran perbandingan antara kecelakaan diperairan yang disebabkan oleh faktor kesalahan manusia dan faktor alam dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Faktor Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran

3. UPAYA PEMECAHAN MASALAH

Pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar dan pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran. Sedangkan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 menyatakan bahwa : Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;

- c. Kapal tubrukan; dan
- d. Kapal kandas.

Selanjutnya pada Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan kapal dinyatakan bahwa :

- 1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- 2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- 3) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan di laut yang dapat mengurangi sekecil mungkin akibat yang timbul terhadap manusia, kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh *IMO (International Maritime Organization)*, *ILO (International Labour Organization)* dan *ITU (International Telecommunication Union)* maupun oleh pemerintah.

1. Sumber Daya Awak Kapal

Sekalipun kondisi kapal prima, namun bila tidak dioperasikan oleh personal yang cakap dalam melayarkan kapal, dan memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan dan kode serta petunjuk yang terkait dengan pelayaran maka kinerjanya pun tidak akan optimal. Bagaimanapun modernnya suatu kapal yang dilengkapi dengan peralatan-peralatan otomatis, namun bila tidak didukung dengan sumber daya awak kapal pastilah akan sia-sia. Selain para awak kapal harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya, mereka juga harus mampu melayarkan kapal secara aman sampai di tempat tujuan.

Awak kapal, terutama Nakhoda dan para perwiranya harus memenuhi kriteria untuk dapat diwenangkan memangku jabatan tertentu di atas kapal. Karenanya, mereka harus mengikuti pendidikan formal lebih dahulu sebelum diberi ijazah kepelautan yang memungkinkan mereka bertugas di kapal. Awak kapal yang tahu dan sadar akan tugas-tugasnya akan sangat menguntungkan bagi perusahaan. Jika mesin kapal terawat, maka umur kapal dapat lebih panjang, ini berarti nilai depresiasi/susutan dapat diperkecil.

2. Keselamatan dan Kelaikan Kapal

Indonesia merupakan Benua Maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut, namun demikian dari aspek teknik dan ekonomi, perlu dikaji lebih mendalam, karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya *delay*.

Tentu bukan hal yang mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar.

Disamping itu, usaha-usaha bisnis pelayaran ini juga memerlukan kerjasama dan bantuan penuh dari pihak galangan kapal, sedangkan kondisi galangan kapal saat ini juga dihadapkan pada kelesuan. Oleh karena itu, sentuhan tangan pemerintah beserta perangkat kebijakannya sangat diharapkan, terutama aspek permodalan dan penciptaan iklim usaha yang kondusif, sehingga para pengusaha pelayaran dan perkapalan dapat melaksanakan rahabilitasi, *replacement* maupun perluasan armada kapal.

3. Sarana Penunjang Pelayaran

Selain faktor teknis kapal dan sumber daya awak kapal, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) juga unsur yang sangat penting dalam keselamatan pelayaran. Sarana ini terdiri dari rambu-rambu laut yang berfungsi sebagai sarana penuntun bagi kapal-kapal yang sedang berlayar, agar terhindar dari bahaya-bahaya navigasi. Station Radio Pantai juga berguna sebagai sarana bantu navigasi pelayaran untuk memungkinkan kapal-kapal melakukan pelayaran ekonomis, sebab tanpa instrument ini kapal harus melakukan pelayaran “memutar” guna menghindari bahaya navigasi.

KESIMPULAN

1. Jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia cukup memprihatinkan, terutama selama periode 2005-2010, dengan terjadinya 185 kasus kecelakaan. Pada tahun 2005 tercatat 29 peristiwa kecelakaan, tahun 2006: 38 kecelakaan, 2007: 32 kecelakaan, 2008: 35 kecelakaan, 2009: 32 kecelakaan dan pada tahun 2010 terjadi 19 kasus kecelakaan, rata-rata kecelakaan selama 6 tahun terakhir adalah 30,83%.
Jenis kecelakaan yang terjadi rata-rata selama 6 tahun (2005-2010) adalah tenggelam (30%), tubrukan (26%), kandas (14%), kebakaran (17%) dan lainnya (13%). Sedangkan penyebab kecelakaan kapal adalah 65% *human error*, 24% kesalahan teknis, 11% karena kondisi lainnya.
2. Tingginya kasus kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat yang harus lebih aktif dalam memberikan informasi. Dari hasil pengamatan, penyebab utama kecelakaan laut adalah karena faktor kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal.
3. Upaya-Upaya Menekan Terjadinya kecelakaan kapal adalah sebagai berikut :
 - a. Peningkatan pemeriksaan daya muat kapal sehingga kapal tidak berlayar dengan muatan yang melebihi kapasitas daya angkut
 - b. Peningkatan pelaksanaan uji petik terhadap kapal
 - c. Pengaktifan pemantauan dan monitoring kapal melalui radio pantai
 - d. Peningkatan patroli laut di kawasan yang rawan kecelakaan
 - e. Peningkatan latihan dan simulasi kondisi *emergency* secara berkala di atas kapal
 - f. Penyuluhan keselamatan pelayaran kepada *stakeholder* dan masyarakat pengguna jasa
 - g. Peningkatan kampanye keselamatan pelayaran.
4. *Hinterland Terminal*: terminal penyeberangan Merak dan Bakauheni mempunyai pengaruh terhadap distribusi angkutan penumpang dan kendaraan bermotor dari/ ke putau' Jawa dan Pulau Sumatera. Berdasarkan hasil wawancara asal tujuan penumpang dan kendaraan bermotor, sumbangan terbesar ($\pm 70\%$) berasal dan menuju Provinsi Lampung, Banten dan DKI Jakarta. Di samping ketiga provinsi tersebut diatas, distribusi penumpang dan kendaraan bermotor berasal dari beberapa provinsi yang menggunakan, penyeberangan Merak-Bakauheni tetapi persentasenya kecil ($\pm 30\%$), antara lain: NAD, Sumut, Riau Sumbar, Jambi, Bengkulu, Babel, Sumsel, Jatim, Jateng, dan Jabar.

SARAN

1. Perlunya diadakan penancangan gerakan sadar keselamatan pelayaran nasional serta menanamkan budaya keselamatan (*safety culture*) di lingkungan masyarakat Indonesia khususnya di bidang maritim.
2. Pemerintah perlu terus didorong untuk mengadakan penelitian dan pengembangan dalam aspek keteknikan, manajemen, pemeliharaan kapal, dan strategi pengusahaan agar kemampuan para operator dapat ditingkatkan dan kondisi keuangannya pun dapat disehatkan.
3. Pengelola pelabuhan penyeberangan Merak-Bakauheni sebaiknya mengoptimalkan penyediaan sarana, prasarana dan fasilitas penunjang penyelenggaraan angkutan penyeberangan terutama pada waktu puncak (*peak time*).
4. Pengelola perlu meningkatkan optimalisasi pengoperasian dermaga dan kapal penyeberangan serta fasilitas penunjangnya agar tercipta transportasi penyeberangan yang efisien, apabila memungkinkan jumlah kapal dapat ditambah dan petugas di dalam kapal juga diperbanyak.

DAFTAR PUSTAKA

- Abrahamson, B.J. *International Ocean Shipping: Current Concepts and Principles*, West View Press, Inc Boulder, Colorado, 1980.
- Firdaus, Agus Kurniawan, *Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa dalam Pelayanan PT. ASDP Indonesia Ferry di Pelabuhan Merak Banten*, Skripsi Untirta, 2012.
- Morlok, K. Edward, *Introduction to Transportation Planning; Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*. Alih bahasa: K. Hainim, Penerbit Erlangga, Jakarta, 1985.
- Menheim, Marvin L., *Fundamental of Transportation System*, Graw-Hill Inc, 1978.
- Abrahamson, B.J. *International Ocean Shipping: Current Concepts and Principles*, West View Press, Inc Boulder, Colorado, 1980.
- Papacotas, C.S. and Prevedouros, P.D. *Transportation Engineering and Planning, 2nd ed*, Prentice Hall, New Jersey, 1993.
- Peraturan Pemerintah No. 65 tahun 2005 tentang Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal.
- Putri, Santasari Ndiwa, *Efektifitas Pelayanan Pelabuhan oleh PT. ASDP (Persero) Merak Propinsi Banten*, Skripsi Untirta, 2011.
- Studi Standardisasi di Bidang Keselamatan & Keamanan Transportasi Laut, P.T. Sumaplan Adicipta Persada, Jakarta, 2010.
- Suwarto, Drs. Amin, M.Si, *Penelitian Penyeberangan pada Lintas Merak-Bakauheni sampai dengan tahun 2050*, Penelitian RISTEK 2010.
- Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008. Biro Hukum dan KSLN DepHub, Jakarta.