

## ANALISA FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN PELAYARAN DI ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA TAHUN 2013 - 2017

Oleh:  
**Dwi Haryanto<sup>1</sup>, Diah Purwitasari<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Politeknik Pelayaran Surabaya

Email korespondensi: [dwi.haryanto@poltekpel-sby.ac.id](mailto:dwi.haryanto@poltekpel-sby.ac.id)

### ABSTRAK

Banyaknya kecelakaan kapal di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) dapat mempengaruhi kelancaran operasional transportasi di wilayah tersebut. Penelitian ini berupaya untuk mencari permasalahan yang menjadi penyebab kecelakaan yang terjadi di APBS dalam rentang waktu antara tahun 2013 sampai dengan tahun 2017.

Dari penelitian yang telah dilaksanakan, dapat disimpulkan bahwa jenis kecelakaan terbanyak adalah tubrukan dan dugaan faktor penyebab kecelakaan kapal yang paling tinggi persentasenya adalah faktor manusia. Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa faktor terbesar penyebab kecelakaan pelayaran adalah karena faktor manusia dengan prosentase sebesar 59,3%.

Diharapkan dengan hasil penelitian ini, pihak-pihak terkait dapat mengatasi akar permasalahan yang terjadi, diantaranya kurangnya pengetahuan dan kompetensi SDM di atas kapal, pelaksanaan dinas jaga yang sesuai prosedur dan aturan yang benar, serta pengawasan oleh pihak-pihak terkait agar dapat menjaga dan meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang telah terjalin.

**Kata Kunci** : *kecelakaan kapal, manusia, pelayaran, keselamatan.*

### PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Laut-laut yang berada di antara pulau-pulau dalam wilayah Indonesia bukanlah faktor pemisah, melainkan faktor pemersatu dalam mewujudkan seluruh wilayah Indonesia sebagai satu kesatuan politik, sosial-budaya, ekonomi dan pertahanan-keamanan, yang realisasinya dapat diwujudkan dalam kegiatan pelayaran. Laut tidak dapat dipisahkan dari daratan, laut dan daratan merupakan satu kesatuan yang utuh.

Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara dan dibina oleh

pemerintah, melalui perwujudan aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek pengaturan inilah yang menjadi dasar hukum diselenggarakannya pelayaran. Ketentuan mengenai pelayaran diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 (UUP). Menurut UUP, Pasal 1 angka 1, pengertian pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dari pengertian tersebut, dapat dipahami bahwa ada dua kegiatan pelayaran, yaitu

kegiatan angkutan di perairan dan kegiatan kepelabuhan. Selain itu disebutkan juga tentang keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan pelayaran.

Masalah keselamatan transportasi seringkali menjadi tema hangat pemberitaan di media massa. Peranan keselamatan pelayaran dalam sistem transportasi laut merupakan hal yang mutlak diperhitungkan, karena tingginya resiko pelayaran. Pada bulan Desember tahun 2015, puluhan kapal yang lego jangkar di APS sempat diusir oleh tim Gabungan Syahbandar Surabaya Gresik, Pelindo, serta TNI Angkatan Laut. Pengusiran tersebut dilakukan karena seringnya terjadi kecelakaan kapal akibat sempitnya alur untuk kapal yang hendak keluar masuk dari Pelabuhan Perak maupun dari Pelabuhan Gresik. Kecelakaan kapal yang meliputi tabrakan antar kapal, kapal menabrak bangkai kapal dan lain-lain membuat tim gabungan yang melakukan operasi secara tegas tidak memberikan toleransi bagi kapal yang selama ini bebas berlabuh sembarangan (Amin, 2015).

Maraknya kejadian kecelakaan tersebut, tersapu ombak hingga gagal bersandar di pelabuhan merupakan indikasi bahwa sistem keselamatan pelayaran di Indonesia belum berjalan optimal. Untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran, dibutuhkan peran semua pihak, yaitu pemerintah sebagai regulator, pengusaha sebagai operator dan tidak ketinggalan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut; karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Berbagai masalah terkait kecelakaan kapal dan keselamatan pelayaran, khususnya

yang berkaitan dengan alur pelayaran menjadi latar belakang peneliti untuk melakukan analisis, faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab kecelakaan kapal di alur pelayaran barat surabaya.

## KAJIAN PUSTAKA

Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) merupakan alur pelayaran yang menghubungkan kapal-kapal yang akan berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak dari Laut Utara Jawa. Seringnya lalu lintas kapal di daerah ini memerlukan penelitian mengenai pasang surut, topografi dasar laut, serta bobot kapal yang melintas untuk memastikan kapal-kapal yang akan berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak aman dari kemungkinan kecelakaan.

Pada penelitian ini, peneliti ingin mengkaji lebih lanjut tentang penyebab kecelakaan pelayaran yang terjadi di Alur Pelayaran Barat Surabaya selama tahun 2013 hingga 2017. Sehubungan dengan hal tersebut, maka pada konsepnya kecelakaan pelayaran akan terkait erat dengan keselamatan pelayaran. Oleh sebab itu berikut kami sampaikan konsep atau landasan teori yang terkait dengan penelitian ini.

### 1. Definisi kecelakaan dan keselamatan pelayaran

Kecelakaan kerja menurut Permen No.03/MEN/1994 tentang program JAM-SOSTEK, adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja, demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan biasa atau wajar dilalui (bab I, Pasal 1 butir 7).

Kecelakaan pelayaran adalah suatu kejadian yang tidak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian, baik bagi manusia, barang, maupun lingkungan maritim.

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal

yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (UU No.17 Tahun 2008).

Peraturan Menteri No.20 Tahun 2015, Pasal 1 angka 1, menyebutkan bahwa keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

## 2. Landasan hukum keselamatan pelayaran

### a) Hukum Internasional

Safety of Life at Sea 1974 amandemen 1978, yang berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia.

### b) Hukum Nasional

➤ Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

➤ Peraturan Menteri No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.

## 3. Faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan pelayaran

Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa di hindari dan semakin marak terjadi, berdasarkan laporan akhir kajian trend kecelakaan transportasi laut tahun 2003-2008 dari KNKT (PT.Trans Asia Consultants, 2009), faktor yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan di laut diantaranya adalah:

a) Faktor teknis biasanya terkait dengan kekurangcermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, atau pelanggaran terhadap ketentuan dan peraturan atau prosedur yang ada.

b) Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang biasanya dialami seperti badai, gelombang yang tinggi yang dipen-

garuhi oleh musim atau badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas. Terjadinya perubahan iklim saat ini, mengakibatkan kondisi laut menjadi lebih ganas, ombak dan badai semakin besar sehingga sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan di laut.

c) Faktor manusia itu sendiri yaitu kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kekurangmampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal secara berlebihan.

Banyak penyebab kecelakaan kapal sampai saat ini tidak dijelaskan secara resmi, namun dari berita yang dapat dikumpulkan, dapat diambil kesimpulan bahwa sering juga terjadi gangguan terhadap stabilitas kapal akibat kelebihan muatan dan penumpang, apalagi bila tidak disertai dengan pemuatan barang dan penumpang sesuai standar yang menyebabkan *center of gravity* bergeser menjadi lebih tinggi daripada *center of buoyancy*.

Jenis kecelakaan kapal yang sering terjadi antara lain : kapal bocor, hanyut, kandas, kerusakan konstruksi kapal, kerusakan mesin, meledak, menabrak dermaga, menabrak tiang jembatan, miring, orang jatuh ke laut, tenggelam, terbakar, terbalik, dan tubrukan.

## 4. Definisi alur pelayaran

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.68 Tahun 2011 tentang Alur Pelayaran di Laut, Pasal 1 angka 3, Alur pelayaran di laut adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari kapal angkutan laut.

Berdasarkan definisi diatas, dapat dikatakan bahwa alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan [pelayaran](#) lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh [kapal](#) di [laut](#), [sungai](#) atau [danau](#). Alur pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk-

pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang. Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal masuk ke [kolam pelabuhan](#), oleh karena itu harus melalui suatu perairan yang tenang terhadap gelombang dan arus yang tidak terlalu kuat (Wikipedia, 2010).

#### 5. Landasan hukum alur pelayaran

Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

##### Pasal 188

- (1) Penyelenggaraan alur pelayaran dilaksanakan oleh Pemerintah.
- (2) Badan usaha dapat diikutsertakan dalam sebagian penyelenggaraan alur pelayaran.
- (3) Untuk penyelenggaraan alur pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pemerintah wajib :
  - (a) Menetapkan alur pelayaran
  - (b) Menetapkan sistem rute
  - (c) Menetapkan tata cara berlalu lintas, dan
  - (d) Menetapkan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

##### Pasal 190

- (1) Untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar pada perairan tertentu, Pemerintah menetapkan sistem rute yang meliputi :
  - (a) Skema pemisah lalu lintas
  - (b) Rute dua arah
  - (c) Garis haluan yang dianjurkan
  - (d) Rute air dalam
  - (e) Daerah yang harus dihindari
  - (f) Daerah lalu lintas pedalaman, dan
  - (g) Daerah kewaspadaan

##### Pasal 192

- (1) Pada alur pelayaran diselenggarakan sistem Telekomunikasi-Pelayaran.
- (2) Telekomunikasi-Pelayaran terdiri atas:
  - (a) Sarana, jenis dan fungsi
  - (b) Persyaratan dan standar
  - (c) Penyelenggaraan
  - (d) Zona keamanan dan keselamatan
  - (e) Kerusakan dan hambatan
  - (f) Biaya pemanfaatan

- (g) Pelayanan komunikasi marabahaya, komunikasi segera dan keselamatan, serta persyaratan tanda waktu sandar.

##### Peraturan Pemerintah No.05 Tahun 2010 tentang Kenavigasian

##### Pasal 7

- (1) Alur dan perlintasan dalam pelayaraan kapal terdiri atas :
  - (a) Alur pelayaran di laut, dan
  - (b) Alur pelayaran sungai dan danau

##### Peraturan Menteri Perhubungan No. 68 Tahun 2011 tentang Alur Pelayaran di Laut

##### Pasal 1

- (1) Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
- (2) Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- (3) Alur pelayaran di laut adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari kapal angkutan laut.
- (4) Perlintasan adalah suatu perairan dimana terdapat satu atau lebih jalur lalu lintas yang saling berpotongan dengan satu atau lebih jalur utama lainnya.
- (7) Sistem Rute adalah suatu sistem dari satu atau lebih dan atau menentukan jalur yang diarahkan agar mengurangi resiko korban kecelakaan.
- (9) Rute Dua Arah (*Two Way Route*) adalah suatu lajur dengan diberikan batas-batas di dalamnya dimana ditetapkan lalu lint-

as dua arah, bertujuan menyediakan lintasan aman bagi kapal-kapal melalui perairan dimana bernavigasi sulit dan berbahaya.

- (10) Jalur yang direkomendasikan (*Recommended Track*) adalah suatu lajur yang mana telah diuji khususnya untuk memastikan sejauh mungkin bahwa itu adalah bebas dari bahaya di sepanjang yang mana kapal-kapal disarankan melintasinya.
- (11) Area yang harus dihindari (*Area to be Avoided*) adalah suatu lalu lintas terdiri dari area dengan diberi batas-batas di dalamnya yang mana salah satu sisi navigasi amat serius berbahaya atau pengecualian penting untuk menghindari bahaya kecelakaan dan yang mana harus dihindari oleh semua kapal-kapal atau ukuran-ukuran kapal tertentu.
- (14) Daerah kewaspadaan (*Precautionary Area*) adalah suatu lalu lintas terdiri dari area dengan diberi batas-batas dimana kapal-kapal harus bernavigasi dengan perhatian utama sekali dan dimana didalam arah lalu lintas telah dianjurkan.
- (15) Rute air dalam (*Deep Water Route*) adalah suatu lajur dengan diberikan batas-batas yang mana telah disurvei dengan akurat untuk jarak batas dari dasar laut dan rintangan-rintangan bawah air sebagai yang digambarkan di peta laut.

Pasal 4

- (4) Penyelenggaraan alur pelayaran di laut dilakukan untuk :
  - (a) Ketertiban lalu lintas kapal
  - (b) Memonitor pergerakan kapal
  - (c) Mengarahkan pergerakan kapal, dan
  - (d) Pelaksanaan hak lintas damai kapal-kapal asing

Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP.455 Tahun 2016 tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal sesuai dengan Kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

6. Pelayanan alur pelayaran barat Surabaya

Untuk memasuki Pelabuhan Tanjung Perak terdapat dua alur pelayaran yang biasa atau lazim digunakan dan disebut dengan Alur Pelayaran Timur Surabaya dan Alur Pelayaran Barat Surabaya. Adapun Alur Timur Pelayaran Surabaya digunakan untuk kapal-kapal yang memiliki draft kecil (draft 1-4 meter), sehingga intensitas kapal yang masuk atau keluar Alur Pelayaran Timur Surabaya menuju pulau selain Jawa Timur sedikit.



**Gambar 1.** Alur Pelayaran Barat Surabaya

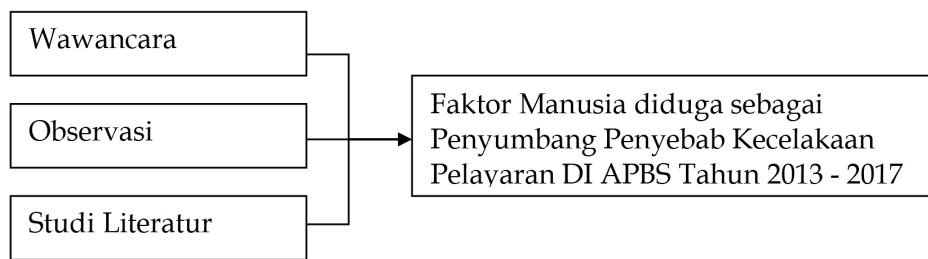
Sebagian kapal-kapal dengan draft besar (4-9 meter) akan lebih memilih melewati Alur Pelayaran Barat Surabaya karena Alur Pelayaran Timur Surabaya memiliki alur pelayaran yang panjang dan sempit, jika ditambah dengan banyaknya arus kapal yang keluar masuk pelabuhan akan sangat rentan terhadap kecelakaan laut baik itu kandas, tabrakan kapal, ataupun jenis kecelakaan yang lainnya seperti kebakaran, kecelakaan kerja dan lain-lain.

Dengan banyaknya kecelakaan yang terjadi di penghujung tahun 2015, Evaluasi terhadap APS telah dilaksanakan dan diwujudkan

dengan melakukan revitalisasi. Revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) merupakan program pendalaman serta perluasan alur pelayaran dari kedalaman -9,5 meter low water spring (LWS) dengan lebar 100 meter menjadi -13 meter LWS dengan lebar hampir 200 meter. Revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) merupakan salah satu kebijakan dalam mendukung kelancaran logistik melalui angkutan laut, karena dengan melakukan revitalisasi APBS maka kapal-kapal yang mempunyai draff diatas 8,5 meter dapat masuk dan melakukan kegiatan bongkar muat. Dalam program revitalisasi APBS diperlukan investasi atas pengerukan dan pemeliharaan APBS sepanjang 43,6 km, hal tersebut diikuti oleh perubahan tarif guna merealisasikan revitalisasi APBS (GPEI Jatim, 2016).

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan penggabungan metode kualitatif dan kuantitatif. Yang dimaksud dengan penelitian deskriptif menurut Kuncoro (2003), adalah Pengujian data untuk diuji hipotesis atau menjawab pertanyaan mengenai status terakhir dari subjek penelitian. Penelitian kualitatif bersifat mendeskripsikan keadaan atau fenomena yang sedang terjadi, sehingga instrumen diperlukan karena peneliti di tuntut dapat menentukan data yang diangkat dari fenomena atau peristiwa tertentu, peneliti dalam melaksanakan wawancara sifatnya tidak terstruktur, tapi minimal peneliti menggunakan ancang-ancang yang akan ditanyakan sebagai pedoman wawancara (*interview guide*) (Suharsimi 2002).



**Gambar 2.** Desain Penelitian Deskriptif Kualitatif

Pendekatan kualitatif atau dapat juga disebut metode naturalistik memiliki ciri dan karakteristik yang khas. Menurut (Bogdan dan Bilken, 2007; Nasution, 2007), pendekatan kualitatif memiliki beberapa ciri yaitu : ”*nature setting*, penentuan sampel secara purposif, peneliti sebagai instrumen inti pokok bersifat deskriptif analitis, analisis data secara induktif dan interpretasi bersifat idiografik, serta mengutamakan makna dibalik data”.

Adapun variabel-variabel dan definisi operasional dalam penelitian ini adalah

1. Kecelakaan Pelayaran
2. Faktor Teknis Penyebab Kecelakaan Pelayaran
3. Faktor Cuaca Buruk Penyebab Ke-

celakaan Pelayaran

4. Faktor Manusia Penyebab Kecelakaan Pelayaran
5. Alur Pelayaran Barat Surabaya

Dalam penelitian ini, subjek penelitian dipilih berdasarkan tujuan penelitian, dimana subjek merupakan sumber daya manusia yang bekerja pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, dan memiliki akses dalam peninjauan permasalahan kecelakaan dan keselamatan pelayaran di Alur Pelayaran Barat Surabaya.

Subjek 1

Nama : Capt. M. Hermawan, S.SiT., M.M.,  
M.Mar

Jabatan : Kepala Seksi Tertib Berlayar

Subjek 2

Nama : Ketut Asmika, S.H

Jabatan : Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan

Sesuai dengan pendekatan penelitian yang akan dilakukan penulis, maka data yang akan digunakan adalah data kualitatif.

**HASIL PENELITIAN**

Wawancara yang dilaksanakan menggunakan wawancara tidak terstruktur sehingga pertanyaan yang mengalir sesuai dengan bahasan yang terkait dengan kecelakaan pelayaran yang terjadi di alur pelayaran barat Surabaya (APBS). Dalam deskripsi data ini peneliti hanya mencuplik yang terkait dengan judul penelitian saja. Wawancara dan pengumpulan data dilaksanakan pada bulan September dan Oktober di Kantor Kesyahbandaran Kelas Utama Tanjung Perak Surabaya.

Subjek 1

Nama : Capt. M. Hermawan, S.SiT., M.M., M.Mar

Jabatan : Kepala Seksi Tertib Berlayar

Pertanyaan	Jawaban
Selama kurun waktu 2013 hingga 2017 apakah terdapat kecelakaan pelayaran di APBS ? Apa jenis kecelakaan yang paling sering terjadi dan apa penyebabnya?	Apabila kecelakaan pelayaran yang dimaksud adalah kecelakaan kapal, maka terdapat beberapa kecelakaan yang terdokumentasi. Jenis kecelakaan yang terjadi paling banyak adalah tubrukan. Mayoritas penyebabnya diduga karena faktor manusia.

Apa yang dimaksud dengan penyebabnya karena faktor manusia?	Banyak kasus dimana karena kelalaian awak kapal sehingga kapal mengalami tubrukan, diantaranya karena dinas jaga yang kurang baik, prosedur yang tidak diikuti dengan benar, sampai kurangnya pengetahuan, kompetensi ataupun keahlian awak kapal itu sendiri.
Apa yang dilakukan Kantor kesyahbandaran ketika dilaporkan terjadi kecelakaan kapal?	Pertama-tama ada petugas yang ditugaskan untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengamatan langsung di lapangan. Dan berdasarkan pantauan, kami langsung berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait agar kecelakaan dapat segera ditanggulangi untuk meminimalisir dampak negatif atau jatuhnya korban jiwa.
Menurut Bapak, agar kecelakaan pelayaran dapat dihindari, apa yang harus dilakukan?	Harus ada kepedulian dari berbagai pihak, mulai dari perusahaan pelayaran, nahkoda kapal dan kru kapal, penumpang/ pengguna jasa pelayaran serta pemerintah. Pengawasan tidak dapat menjadi tanggung jawab satu pihak saja karena betapa baiknya regulasi dibuat jika sumber daya manusia di dalamnya tidak mengindahkan akan sia-sia. Dibutuhkan peran semua pihak agar regulasi yang sudah ada dapat diterapkan dengan benar sehingga kecelakaan karena ketidaktahuan akan regulasi dan prosedur dapat dihindari.

<p>Apa contohnya pak?</p>	<p>Contohnya kasus kebakaran yang baru terjadi, jika sopir truk melaporkan barang bawaannya berpotensi terbakar, atau ada petugas yang memeriksa dengan teliti isi truk atau mengurangi BBM truk tentunya kebakaran yang menimbulkan kerugian materiil akan dapat dihindarkan. Atau pada kasus kapal yang tidak memiliki radar tetapi juru mudi berani mengambil alur yang berbahaya, terlalu dekat ke bangkai kapal sehingga kemungkinan terjadinya tabrakan besar terjadi. Masih banyak kasus kecelakaan kapal yang terjadi akibat tidak diindahkannya prosedur dan regulasi.</p>
---------------------------	---

Subjek 2

Nama : Ketut Asmika, S.H

Jabatan : Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan

Pertanyaan	Jawaban
<p>Selama Bapak bekerja di Kantor Kesyahbandaran Tanjung Perak, dalam pantauan Bapak berapa kecelakaan kapal yang terjadi di APBS wilayah Surabaya?</p>	<p>Kalau sebelum tahun 2015 lumayan banyak kecelakaan kapal yang terjadi. Seringnya karena menabrak bangkai kapal, padahal sudah ada peta wilayah. Di akhir tahun 2015 untuk menaggulangi hal tersebut kami memberi tanda pada bangkai-bangkai kapal sehingga kecelakaan menabrak bangkai kapal menurun secara drastis.</p>

<p>Menurut Bapak apakah penyebab kecelakaan kapal tersebut?</p>	<p>Kalau lihat datanya dari hasil pemeriksaan penyebabnya mayoritas karena manusianya. Macam-macam itu, ada yang karena tidak memperhatikan rambu-rambu dan tanda pada peta, tidak menyalakan radar, tidak dapat mengoperasikan radar, bahkan ada kapal yang tidak memiliki radar.</p>
<p>Apakah Bapak berkenan untuk mengizinkan kami melihat dan mendapatkan data kecelakaan kapal di APBS serta dugaan penyebabnya pak?</p>	<p>Boleh, nanti dibantu sama mas Lukman dan Mas Andi. Ada lengkap mulai dari BAP sampai Laporan KNKT.</p>
<p>Apakah kecelakaan yang termonitor oleh Kantor Kesyahbandaran sama dengan KNKT?</p>	<p>Ada yang sama, ada yang tidak, karena pelaporan terjadinya kecelakaan juga tidak selalu terjadi, dan mungkin tidak semua jenis kecelakaan masuk ke KNKT, biasanya yang skalanya besar.</p>
<p>Apa perbedaan antara laporan Kantor Kesyahbandaran dengan KNKT?</p>	<p>Tugas kami adalah melaporkan ke Mahkamah Pelayaran meliputi jenis kecelakaan dan dugaan penyebab kecelakaan kapal. Dari Mahkamah Pelayaran yang akan menentukan atau memutuskan secara resmi penyebab kecelakaannya. KNKT memiliki jalur dan penyidikan tersendiri, sehingga bisa saja putusan penyebab kecelakaan pada kasus yang sama berbeda hasilnya. Tetapi itu tidak menjadi masalah, sebab yang penting kecelakaan kapal yang terjadi dapat ditangani dan ditanggulangi dengan baik.</p>





**Gambar 3.** Wawancara akhir dengan subjek penelitian 1 dan 2

**Tabel 1.** Ringkasan Kecelakaan Kapal yang terjadi di APBS pada kurun waktu tahun 2013 s.d 2017.

No.	Tahun	Jenis Kecelakaan					Jumlah	Dugaan Faktor Penyebab		
		Tubrukan	Kebakaran	Kandas	Tenggelam	Lainnya		Manusia	Teknis	Alam
1.	2013	14	4	1	1	-	20	20	-	-
2.	2014	14	3	2	1	1	21	13	5	3
3.	2015	5	4	1	1	1	12	10	2	-
4.	2016	1	1	-	-	-	2	2	-	-
5.	2017	1	2	1	-	-	4	3	1	-
<b>Total Jumlah</b>		35	14	5	3	2	59	48	8	3

**Tabel 2.** Prosentase Kecelakaan Kapal yang terjadi di APBS pada kurun waktu tahun 2013 s.d 2017.

No.	Tahun	Jenis Kecelakaan					Jumlah	Dugaan Faktor Penyebab		
		Tubrukan	Kebakaran	Kandas	Tenggelam	Lainnya		Manusia	Teknis	Alam
1.	2013	70%	20%	5%	5%	-	20	100%	-	-
2.	2014	66,7%	14,3%	9,5%	4,8%	4,7%	21	61,9%	23,8%	14,3%
3.	2015	41,7%	33,3%	8,3%	8,4%	8,3%	12	83,3%	16,7%	-
4.	2016	50%	50%	-	-	-	2	100%	-	-
5.	2017	25%	50%	25%	-	-	4	75%	25%	-

<b>Total Jumlah</b>	59,3%	23,7%	8,5%	5,1%	3,4%	59	81,4%	13,6%	5%
---------------------	-------	-------	------	------	------	----	-------	-------	----

## PEMBAHASAN

Hasil wawancara sejalan dengan data kuantitatif yang peneliti dapatkan. Pada tabel 4.5 diatas, dapat dilihat bahwa pada kurun waktu tahun 2013 s.d 2017, tubrukan merupakan jenis kecelakaan yang menempati peringkat pertama sebesar 59,3%, setelah itu adalah kandas sebesar 23,7% dan tenggelam sebesar 5,1 %. Sedangkan dugaan faktor penyebab kecelakaan yang terbesar adalah faktor manusia sebesar 81,4%, peringkat kedua adalah faktor teknis sebesar 13,6% dan peringkat ketiga adalah faktor alam sebesar 5%.

Berdasarkan data-data hasil wawancara, observasi di lapangan dan studi pustaka ada beberapa hal krusial yang perlu digaris bawahi terhadap penyebab kejadian kecelakaan kapal di alur pelayaran barat Surabaya.

1. STCW (*standart training certification watchkeeping for seafarer*) 1978 amandemen 2010 chapter VIII, tentang tugas jaga dek

Dalam kasus beberapa kapal yang mengalami kebakaran ada beberapa aturan didalam STCW 1978 amandemen 2010 yang tidak dilaksanakan oleh petugas jaga terkait dengan fungsi pengawasan.

Didalam aturan disebutkan bahwa setiap petugas jaga harus melaksanakan pengawasan dengan cara berkeliling selama jam jaga dengan tujuan untuk mengetahui kondisi dikapal terkait dengan kegiatan bongkar muat dan kegiatan buruh diatas kapal. Kenyataan dikapal pada saat pelaksanaan tugas jaga masih ditemukan petugas jaga yang hanya duduk sambil ngobrol dengan krew kapal yang lain sehingga berpotensi lalai terhadap tugas jaganya. Disamping itu juga ditemukan pada saat jaga, petugas jaga kurang peduli dengan kondisi keamanan kapal ditunjukkan dengan membiarkan buruh yang bekerja dia-

tas kapal merokok dan membuang puntung rokok secara sembarangan, hal ini bisa menjadi penyebab awal terjadinya kebakaran diatas kapal karena puntung rokok yang dibuang masih hidup terbakar dan berpotensi membesar apabila terkena angin sehingga bisa menjadi penyebab awal kebakaran diatas kapal.

2. Peraturan Pencegahan Tubrukan (*A Guide to the Collision Avoidance Rules, A.N Cockroft and J.N.F Lameijer, sixth edition, 2004*)

## PENUTUP

### A. Simpulan

Dari penelitian yang telah dilaksanakan, dapat disimpulkan bahwa jenis kecelakaan terbanyak adalah tubrukan dan dugaan faktor penyebab kecelakaan kapal yang paling tinggi prosentasenya adalah faktor manusia. Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa faktor terbesar penyebab kecelakaan pelayaran adalah karena faktor manusia.

Dari hasil penelitian ini diketahui, pada kurun waktu tahun 2013 s.d 2017, tubrukan merupakan jenis kecelakaan yang menempati peringkat pertama sebesar 59,3%, setelah itu adalah kandas sebesar 23,7% dan tenggelam sebesar 5,1 %. Dugaan faktor penyebab kecelakaan yang terbesar adalah faktor manusia sebesar 81,4%, peringkat kedua adalah faktor teknis sebesar 13,6% dan peringkat ketiga adalah faktor alam sebesar 5%.

### B. Saran

Dalam kaitannya dengan penyebab faktor kecelakaan pelayaran yang diduga besar penyebabnya adalah dikarenakan sumber daya manusia, baik karena kurangnya pengetahuan dan kompetensi SDM di atas kapal, pelak-

sanaan dinas jaga yang sesuai prosedur dan aturan yang benar, serta pengawasan oleh pihak-pihak terkait agar dapat menjaga dan meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang telah terjalin.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amin, Mohammad. 2015. Puluhan Kapal di Alur Pelayaran Barat Surabaya, Disisir Tim Gabungan, Jum'at, 18-12-2015, 00:24, <http://pojokpitu.com/baca.php?idurut=20065&&top=1&&ktg=Jatim&&keyrbk=Peristiwa&&keyjdl=Alur%20Pelayaran%20Barat%20Surabaya> (diakses pada hari Kamis, 30 Maret 2017)
- Bogdan, R., & Bilken, S. 2007. *Qualitative research for education : An Introduction to theory and practice*. 5<sup>th</sup> ed. Newyork : Perason Eduvcation, Inc.
- Bujana P.A, Yuwono. 2014. Studi Penentuan Draft dan Lebar Ideal Kapal terhadap Aluur Pelayaran (Studi Kasus Alur Pelayaran Barat Surabaya). Jurusan Teknik Geomatika, FTSP, ITS : Surabaya.
- Denzin, N.K., and Lincoln, S.Y. 2001. *Collecting and Interpreting Qualitative Materials*. London : Sage Publication
- GPEI Jatim. Tarif Konsesi Revitalisasi APBS, 30 Agustus 2016, <http://www.exportjatim.or.id/article/tarif-konsesi-revitalisasi-apbs-111.html> (diakses pada hari Kamis, 30 Maret 2017)
- Hadisubroto, Subino. 2007. *Pokok-pokok Pengumpulan Data, Analisis Data, Penafsiran Data dan Rekomendasi Data Penelitian Kualitatif*, Bandung : PPS IKIP Bandung.
- Kountur, Ronny. 2007. *Metode Penelitian untuk penulisan Skripsi dan Tesis*, edisi revisi. Jakarta : Penerbit PPM.
- Kuncoro. 2003. *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Lexy J. Moleong. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Edisi Revisi. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Murti, B. 2006. *Desain dan Ukuran Sampel Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif di bidang kesehatan*. Yogyakarta : Gajahmada University Press.
- Nasution. 2007. *Metode Reasearch : Penelitian Ilmiah*, Jakarta : Bumi Aksara
- Patton, M.Q. 1990. *Qualitative evaluation and research methods*. Beverly Hills, Ca : Sage.
- Patton, M.Q. 1987. *How To Use Qualitative Methods In Evaluation*. Newbury Park : sage Publication
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 68 Tahun 2011 tentang Alur Pelayaran di Laut.
- Peraturan Pemerintah No.05 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
- Peraturan Menteri No.03/MEN/1994 tentang Program Jamsostek
- Rosyidi. Heri, dkk. 2012. *Analisis Dampak Pengerukan Alur Pelayaran Pada Daya Saing Pelabuhan, Studi Kasus : Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. Surabaya : Jurusan Teknik Perkapalan, FTK, ITS.
- Silalahi, Ulber. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung : PT. Refika Aditama
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfabeta.
- Suharsimi, Arikunto. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka cipta.
- Suharyo, O.S. 2017. *Aplikasi Formally Safety Assessment Model (FSAM-IMO) Untuk Penilaian Resiko dan Pencegahan Kecelakaan Kapal (Studi Kasus Alur Pelayaran Barat Surabaya)*. Surabaya : Direktorat Pascasarjana STTAL.
- Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- Wahyu, Dipta. Pelabuhan Tanjung Perak Overkapasitas, Kamis, 22 Mei 2014, 00:52, <http://www.jpnn.com/news/pelabuhan-tanjung-perak-overkapasitas> (diakses pada hari Kamis, 30 Maret 2017)
- Wikipedia. Alur Pelayaran, 6 Maret 2010. [https://id.wikipedia.org/wiki/Alur\\_pelayaran](https://id.wikipedia.org/wiki/Alur_pelayaran) (diakses pada hari Kamis, 30 Maret 2017)
- Yin, Robert K. 2003. Case Study Research. Design and Methods, Third Edition. London : Sage Publication