

BAB I

PENDAHULUAN UMUM

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara terbesar di dunia berdasarkan jumlah penduduk dan luas wilayah, serta merupakan negara kepulauan yang mempunyai lebih dari 13.700 pulau dan garis pantai sepanjang 80.000 km atau dua kali keliling dunia melalui khatulistiwa (Triatmodjo, 1996). Perairan di Indonesia memiliki kisaran persentase sekitar 63, 21% dari luas wilayah Indonesia secara keseluruhan, maka sarana dan prasarana transportasi antar pulau sangat dibutuhkan. Terutama sarana transportasi angkutan laut (Triatmodjo, 1996).

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan laut pelayaran rakyat merupakan usaha rakyat yang bersifat tradisional serta mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor, dan atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Dengan demikian, kapal berfungsi sebagai jembatan bergerak tanpa mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya.

Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Pangkep) adalah salah satu kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia yang terletak di pesisir Pantai Barat Provinsi Sulawesi Selatan. Berjarak sekitar 60 km ke arah utara Kota Makassar. Posisi gugusan astronomisnya terletak antara 4°40' Lintang Selatan sampai 8°00' Lintang Selatan dan 110° Bujur Timur sampai 119°48'67" Bujur Timur. Menurut hasil analisis Bakosurtanas, luas wilayah Kabupaten Pangkep adalah 12.362,73 km² (Ananda, 2021). Dengan jumlah penduduk sebanyak 651.512 orang (BPS, 2022).

Struktur wilayah Kabupaten Pangkep terdiri atas 2 (dua) bagian utama, yaitu wilayah daratan dan wilayah perairan. Wilayah daratan Kabupaten Pangkep terdiri dari 9 Kecamatan, yaitu Pangkajene, Minasatene, Balocci, Tondong Tallasa, Bungoro, Labakkang, Ma'rang, Segeri, dan Mandalle. Terdapat 103 desa dan kelurahan didalamnya dengan luas total 898,29 km². Sedangkan wilayah perairan atau kepulauan memiliki luas 11.464,44 km² yang terdiri dari 115 pulau, 73 diantaranya berpenghuni dan 42 lainnya tidak berpenghuni. Wilayah administrasi dari 4 (empat) kecamatan yang membentuk gugusan pulau, yaitu Liukang Tangaya, Liukang Kalmas, Liukang Tupabbiring, dan Liukang Tupabbiring Utara (Ananda,



rebut memiliki luas sekitar 3 hektar sampai 48 hektar, dengan dari pesisir pantai Makassar yang dapat ditempuh dalam waktu im menggunakan *speed boat* atau perahu bermotor. Namun, belum berkembang sesuai potensinya dibandingkan dengan mudah diakses atau memiliki aksesibilitas yang baik. Sehingga pertumbuhan ekonomi pada wilayah pulau terpencil, maka

diperlukan angkutan yang aman dan mampu mewadahi serta meningkatkan aksesibilitas pada wilayah tersebut (Ananda, 2021).

Melihat kondisi angkutan laut pelayaran rakyat untuk penyeberangan di berbagai wilayah pulau Kabupaten Pangkep, maka aspek keselamatan dan keamanan pelayaran harus menjadi perhatian serius oleh semua pihak. Karena semua pihak yang terlibat dalam praktik pelayaran memiliki tanggung jawab terhadap aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. (Utomo, 2017; Alexandro & Rahmawati, 2019; Ananda, 2021; dan Erwin & Fahririn, 2022). Keselamatan pelayaran merupakan bagian terpenting dari kelancaran transportasi laut dan bentuk upaya pencegahan kecelakaan laut. Keselamatan pelayaran adalah keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan di perairan maupun di wilayah kepelabuhanan. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 116 Ayat (1) menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Berdasarkan definisi tersebut, perlu dilakukan analisis terkait keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat baik di kapal maupun di pelabuhan.

Sampai saat ini masih tercatat berbagai faktor yang menjadi penyebab kecelakaan kapal laut akibat tidak memperhatikan kapasitas penumpang dan barang, ketersediaan alat keselamatan diatas kapal, hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil serta faktor cuaca (Roberts & Carter, 2018). Padahal di lain sisi pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk mewujudkan keselamatan pelayaran, baik melalui regulasi maupun kegiatan pembinaan, diklat, dan sosialisasi. Dalam konteks ini sedikitnya ada dua hal yang menjadi pertanyaan, apakah upaya optimalisasi regulasi dibidang pelayaran sudah dilakukan secara maksimal atau metode dan pendekatan yang digunakan kurang memadai.

Sesuai hasil pengamatan yang dilakukan khususnya di Kabupaten Pangkep, upaya optimalisasi implementasi regulasi dibidang pelayaran telah dilakukan oleh pemerintah pusat maupun daerah (kabupaten dan provinsi). Salah satu indikasinya adalah pelaksanaan diklat keselamatan pelayaran yang dilakukan melalui program pemberdayaan masyarakat bekerjasama dengan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar menyelenggarakan diklat *Basic Safety Training* (BST) secara gratis kepada masyarakat di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkep dalam 3 angkatan dengan jumlah peserta seluruhnya 600 orang yang dilaksanakan pada tahun anggaran 2017 dan 2018. Selain itu, Pemerintah Pusat juga telah menghibahkan 2



rakyat yang representatif pada tahun 2018 dan 2019 untuk transportasi pelayaran rakyat di Kabupaten Pangkep. Namun demikian, insiden kecelakaan di laut masih sering terjadi akibat faktor yang kurang memadai. Dari laporan investigasi Komite Nasional Penyelidikan (KNKT) menunjukkan bahwa terdapat beberapa faktor terhadap kecelakaan angkutan laut, yaitu: 1) Kelebihan muatan, 2) Cuaca, 3) Medan/lintasan, 4) Kondisi kapal, 5) Kependidikan

nakhoda kapal (Husni, 2020).

Berdasarkan data dan informasi yang diperoleh tercatat beberapa insiden kecelakaan yaitu:

1. Insiden kapal Ambulans Desa yang tenggelam di perairan Pangkep pada tahun 2018 dan menelan korban jiwa hingga 9 orang, berdasarkan hasil investigasi terjadi akibat cuaca buruk, kelebihan penumpang, dan terbatasnya alat keselamatan pelayaran (Sumber: Husni, 2020).
2. Kapal Cahaya Pulau tenggelam di Perairan Liukang Kalmas, Kecamatan Liukang Kalmas, Kabupaten Pangkep, yang diakibatkan oleh muatan yang berlebih. Kapal dilaporkan tenggelam pada Kamis, 18 Juli 2019, sekitar pukul 05:15 WITA. (Sumber: tribunnews.com, 2019).
3. Dua buah kapal laut yang berpenumpang 12 orang mengalami kecelakaan laut di Sungai Kabupaten Pangkep, Sulawesi Selatan (Sulsel) pada hari Sabtu (2/4/22). Akibatnya, 3 orang penumpang dilarikan ke Rumah Sakit Batara Siang Pangkep, 8 penumpang dilarikan ke Puskesmas Jagong Pangkep untuk mendapatkan perawatan dan satu dinyatakan hilang dan kini sedang dalam pencarian personel gabungan (Sumber: tribunnews.com, 2022).
4. Tenggelamnya KM Ladang Pertiwi yang membawa sekurangnya 43 penumpang, tenggelam di wilayah Pulau Liukang Kalmas, Kabupaten Pangkep. Diduga sarat muatan serta tidak cukup membawa bahan bakar minyak (BBM) saat berlayar ke Pulau Pamantauang, Kabupaten Pangkep pada Kamis 28 Mei 2022. Dari sejumlah penumpang jumlah penumpang belum diketahui pasti, dan 17 orang penumpang ditemukan selamat (Sumber: merdeka.com, 2022).

Saat ini moda transportasi laut yang beroperasi di wilayah kepulauan Pangkajene dan Kepulauan kurang lebih 6.090 unit, didominasi kapal tradisional GT 7 ke bawah atau yang dikenal dengan sebutan *Jolloro* (Berdasarkan analisa Dinas Perhubungan Kabupaten Pangkep), hal ini apabila dikaitkan dengan kondisi wilayah perairan Pangkajene dan Kepulauan yang dikenal cuacanya cukup ekstrim dan sangat riskan bagi kapal-kapal tradisional sejenis itu untuk melaut. Berdasarkan faktor penyebab, kecelakaan kapal diklasifikasikan berdasarkan tiga kategori, yaitu: faktor alam (*force majeure*), faktor kelalaian manusia (*human error factor*), dan faktor lainnya (*other factor*) (Thamrin. AR, 2015; Rahman, dkk. 2017; dan Nganga et al., 2024). Sesuai dengan data yang dirilis oleh BMKG Stasiun Meteorologi Maritim Paotere Makassar, pada bulan atau waktu tertentu gelombang dapat mencapai tinggi 3 (tiga) meter dengan kecepatan angin hingga 25 (dua puluh lima) knot. Rinciannya terdapat dalam Tabel 1.



aca Selat Makassar bagian selatan bulan januari – juni 2020

Arah Angin	Kecepatan Angin (Knot)	Tinggi Gelombang (m)
Barat Laut	10-25	2,0-3,0
Barat Laut	10-25	1,5-2,0
Barat Laut	5-15	1,0-2,0
Timur	5-15	1,0-2,0

No.	Bulan	Arah Angin	Kecepatan Angin (Knot)	Tinggi Gelombang (m)
5.	Mei	Tenggara	10-20	1,0-2,0
6.	Juni	Tenggara	15-25	1,5-3,0

Sumber: BMKG Paotere Makassar, 2023.

Sesuai acuan cuaca untuk keselamatan pelayaran yang dirilis oleh BMKG, kecepatan angin 10–25 knot dan atau tinggi gelombang 2,0–3,0 m akan sangat berbahaya bagi kapal tradisional atau kapal pelayaran rakyat untuk melakukan pelayaran. Kondisi cuaca yang aman bagi pelayaran rakyat yaitu kecepatan angin 7–10 knot dan atau tinggi gelombang 0,5-1,0 m. Tabel 2 menunjukkan gambaran lebih detail mengenai level resiko keselamatan pelayaran.

Tabel 2. keadaan cuaca Selat Makassar bagian selatan

No.	Tipe Kapal	Level Risiko				
		Faktor Cuaca	Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi
1.	Perahu Nelayan	Angin	< 7 knot	7-10 knot	10-15 knot	>15 knot
		Gelombang	< 0,5m	0,5-1,0 m	1,0-1,25 m	>1,25 m
2.	Kapal Tongkang	Angin	< 7 knot	7-10 knot	10-16 knot	>16 knot
		Gelombang	< 0,75 m	0,75-1,0 m	1,0-1,5 m	>1,5 m
3.	Kapal Ferry	Angin	< 11 knot	11-15 knot	15-21 knot	> 21 knot
		Gelombang	< 1,25 m	1,25-2,0 m	2,0-2,5 m	> 2,5 m
4.	Kapal Ukuran Besar (Kapal Kargo, Kapal Pesiar).	Angin	< 16 knot	16-21 knot	21-27 knot	> 27 knot
		Gelombang	< 2,0 m	2,0-2,5 m	2,5-4,0 m	> 4,0 m

Sumber: BMKG Paotere Makassar, 2023.

Secara Geografis Pelabuhan Maccini Baji terletak di koordinat 4°46'29.2" LS, 119°29'32.6" BT dan masuk dalam wilayah Selat Makassar. Wilayah kerja (Wilker) Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas II Maccini Baji meliputi 1 (satu) wilker berada di daratan (Wilker Biringkassi) dan 11 (sebelas) wilker berada di kepulauan (Wilker Pulau Sabutung, Balang Lompo, Dewakang Lompo, Doang-Doangang, Caddi, Kalukalukuang, Pamantauan, Balobaloang, Longkoitang, Sapuka, Sailus, dan Kapoposang Bali) yang tersebar di 5 (lima) kecamatan (Labakkang, Liukang Tupabbiring, Liukang Tupabbiring Utara, Kalukuang Masalima, dan Liukang Tangaya) dengan luas perairan 11.464,44 km² berdasarkan analisis Bakosurtanal, dan merupakan alur pelayaran Internasional atau alur laut kepulauan Indonesia (ALKI-II) (uppmaccinibaji.org). Dalam wilayah kerja Pelabuhan Maccini Baji, terdapat



transportasi laut, yaitu: Angkutan Laut, Angkutan Penyeberangan, dan Angkutan Rakyat.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat mandiri yang melakukan angkutan laut menggunakan kapal motor, atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia

dengan ukuran tertentu. Jumlah kapal pelayaran rakyat yang dilayani pada Pelabuhan Maccini Baji sekitar 28 unit kapal pelayaran rakyat yang oleh masyarakat setempat disebut *Jolloro*. Jumlah penumpang yang menggunakan jasa *Jolloro* diperkirakan rata-rata per hari sebanyak 162 orang. Kondisi cuaca di perairan sekitar Pelabuhan rakyat Maccini Baji terkenal cukup ekstrim terutama pada periode tertentu seperti dari bulan Januari hingga April, Agustus dan Desember (<https://peta-maritim.bmkg.go.id>). Sehingga sangat rentan terjadinya insiden kecelakaan kapal.

Dari latar belakang tersebut, sehingga perlu dilakukan penelitian yang berjudul **“Evaluasi Penerapan Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Terhadap Pelayaran Kapal Tradisional Penumpang *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep”**.

1.2 Kajian Teori

1.2.1 Ketersediaan Sarana dan Prasarana Pelayaran Rakyat.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan laut pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dengan karakter tersendiri yang melakukan angkutan laut menggunakan kapal layar, kapal layar motor, atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Kapal pelayaran rakyat biasanya dibuat secara tradisional di galangan dengan teknologi dan peralatan yang sederhana, tetapi juga ada yang dibuat di tepi pantai tanpa fasilitas galangan. Kapal pelayaran rakyat masih tertinggal dari sistem kapal lainnya terutama dari segi kecepatan dan teknologi. Meskipun demikian, eksistensi pelayaran rakyat masih terus menjadi lapangan usaha dan sumber pendapatan yang cukup baik. Eksistensi pelayaran rakyat dapat dilihat dari penggunaan kapal pelayaran rakyat jenis kapal tradisional pengangkut penumpang berupa kapal motor sederhana atau dikenal dengan sebutan *Jolloro* bagi masyarakat wilayah kepulauan di Kabupaten Pangkep.

Keselamatan pelayaran merupakan bagian penting dari kelancaran transportasi laut dan upaya mencegah kecelakaan laut. Keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan di perairan dan di pelabuhan adalah bentuk keselamatan pelayaran. Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 116 Ayat (1), menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Melihat kondisi angkutan laut pelayaran rakyat (Pelra) untuk menyeberangi Kabupaten Pangkep, maka aspek keselamatan dan keamanan patut mendapatkan perhatian serius oleh semua pihak yang terlibat dalam (Tomoto, 2017; Alexandro & Rahmawati, 2019; dan Erwin & ...). Selain itu, keselamatan dan keamanan serta sarana dan prasarana pelayaran rakyat menjadi hal yang sangat penting dan krusial bagi keberlangsungan dan perkembangan sektor pelayaran rakyat yang susunya yang menyangkut kebutuhan masyarakat di daerah-



daerah terpencil (Karim, et.al, 2023; Indrawasih, 2018, Malisan & Jinca, 2013). Terutama ketersediaan sarana dan prasarana di perairan maupun di pelabuhan (Irawati & Heriwibowo, 2014; Kartohardjono, et.al, 2015, Latumahina, et.al, 2020, Latumahina, et.al, 2019). Ketersediaan dan kualitas sarana prasarana yang memadai akan berdampak signifikan terhadap beberapa aspek (Malisan & Jinca, 2012; Indrawasih, 2018; Zulkarnain, et.al, 2022; Syafril & Sujarwanto, 2015), seperti:

- a. Keamanan dan keselamatan pelayaran: Kapal yang layak laut, peralatan navigasi yang berfungsi dengan baik, serta infrastruktur pelabuhan yang aman akan meminimalisir risiko kecelakaan dan memastikan perjalanan yang lancar.
- b. Efisiensi operasional: Sarana dan prasarana yang modern dan terintegrasi akan meningkatkan efisiensi dalam proses bongkar muat, mengurangi waktu tunggu, dan menurunkan biaya operasional.
- c. Konektivitas daerah: Pelayaran rakyat berperan penting dalam menghubungkan daerah-daerah terpencil dengan pusat-pusat perekonomian. Dengan sarana dan prasarana yang memadai, konektivitas semakin terjalin kuat, mendorong pertumbuhan ekonomi daerah, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
- d. Pelestarian lingkungan: Penggunaan sarana dan prasarana yang ramah lingkungan dapat menurunkan efek buruk bagi ekosistem laut.

Menurut Irawati dan Heriwibowo (2014) untuk mewujudkan keselamatan angkutan penyeberangan, fasilitas keselamatan pelabuhan berupa fasilitas perairan yang mencakup alur pelayaran, fasilitas sandar kapal atau dermaga, fasilitas bongkar muat, kolam pelabuhan, perairan tempat labuh, dan fasilitas keselamatan kapal berupa peralatan keselamatan maupun peralatan navigasi harus tersedia dalam kondisi baik dan penempatan yang sesuai. Sedikit berbeda dengan Indrawasih (2018) bahwa pengelolaan pelabuhan tidak hanya mengelola dermaga dan fasilitas pelabuhan fisik tetapi juga mencakup sistem navigasi, perizinan kapal, dan administrasi bongkar muat. Pemerintah pusat menganggap daerah belum mampu untuk mengelola pelabuhan, karena Sumber Daya Manusia (SDM) di daerah belum memiliki kemampuan teknis yang diperlukan. Akibatnya, pemerintah pusat belum memberikan wewenang terhadap pemerintah daerah untuk mengelola pelabuhan. Provinsi dan kabupaten yang terletak di kepulauan sulit untuk menerapkan definisi pelayaran rakyat sesuai undang-undang pelayaran. Karena *speedboat* tidak sepenuhnya merupakan bagian dari pelayaran rakyat meskipun kurang dari 7 GT.



Hasil penelitian Ananda (2021) menunjukkan bahwa kualitas dan kuantitas

an pada gugus pulau wilayah Kabupaten Pangkep belum eselamatan dan keamanan pelayaran rakyat. Secara umum, h awak kapal cukup baik, tetapi masih memerlukan beberapa ayanan yang lebih baik kepada seluruh pengguna layanan, eselamatan dan beberapa saran lainnya sesuai dengan PM 37

Sehingga, pada penelitian ini akan dianalisis perihal ketersediaan sarana dan prasarana terhadap pelayanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.

1.2.2 Tingkat Pemahaman Awak Kapal dan Penumpang.

Awak kapal menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal untuk melakukan tugas yang tercantum dalam buku siji. Selanjutnya, sesuai dengan peraturan perundang-undangan, nakhoda adalah pemimpin tertinggi awak kapal yang memiliki tanggung jawab dan wewenang tertentu. Awak kapal selain nakhoda adalah Anak Buah Kapal (ABK).

Penumpang kapal pelayaran rakyat adalah pengguna jasa yang dimaksud dalam penelitian ini. Pengguna jasa adalah orang yang membeli barang atau mendapatkan layanan tertentu, seperti konsultasi kesehatan dan jiwa (KBBI). Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/8/DJPL-17, penumpang didefinisikan sebagai pelayar yang ada di atas kapal selain awak kapal dan anak berumur kurang dari 1 (satu) tahun.

Pasal 8 Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 74 tahun 2021 tentang pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat menyatakan bahwa:

- 1) Pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat dilakukan melalui:
 - a. pengembangan sumber daya manusia.
 - b. pengembangan armada kapal pelayaran rakyat.
 - c. pembangunan terminal kapal pelayaran rakyat.
 - d. peningkatan kapasitas pengelolaan usaha angkutan laut pelayaran rakyat.
 - e. memaksimalkan ketersediaan muatan kapal pelayaran rakyat.
- 2) Pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemerintah pusat dan atau pemerintah daerah.

Hakikatnya, pemahaman merupakan salah satu bentuk hasil belajar. Pemahaman ini terbentuk akibat dari adanya proses belajar. Pemahaman berasal dari kata dasar paham yang berarti mengerti. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pemahaman berarti proses perbuatan cara memahami atau memahamkan (Fajri & Senja, 2008). Berdasarkan taksonomi Bloom, pemahaman bersangkutan dengan inti dari sesuatu, ialah suatu bentuk pengertian atau pemahaman yang menyebabkan seseorang mengetahui apa yang sedang dikomunikasikan, dan dapat menggunakan bahan atau ide yang sedang dikomunikasikan itu tanpa harus menghubungkannya dengan bahan. Klasifikasi tingkat perilaku intelektual (*intellectual behavior*) yang selanjutnya dikenal dengan



(*taxonomy/classification*) meliputi tiga ranah (*domain*), yaitu psikomotor (*psychomotor*), dan sikap (*affective*). Ranah kognitif kat: pengetahuan (*knowledge*), pemahaman (*comprehension*), ion), analisis (*analysis*), sintesis (*synthesis*), dan evaluasi on & Krathwohl, 2002).

mengukur tingkat pengetahuan, pemahaman, dan penerapan m yang kemudian dikategorikan sebagai pengetahuan, sikap,

dan tindakan dari nakhoda, ABK, dan penumpang kapal pelayaran rakyat di UPP Maccini Baji.

1.2.3 Rekomendasi Pengembangan Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Rakyat.

Perubahan yang berkaitan dengan implementasi, seperti kebijakan yang menyimpang dari tujuan awal akan sangat mempengaruhi implementasi, dan berapa banyak perubahan yang dilakukan pada organisasi akan mempengaruhi implementasi (Situmorang, 2016).

Malisan & Jinca (2012) menganalisis tentang tingkat kecelakaan kapal, penyebab kecelakaan kapal, kemampuan SDM, dan strategi peningkatan kinerja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sangat perlu meningkatkan kemampuan SDM untuk membangun kapal, meningkatkan standar pembangunan kapal, dan mendorong kemampuan penguasaan.

Penelitian Anggrahini, (2014) menunjukkan bahwa dengan memantau proses pembangunan kapal pelra berdasarkan desain yang ada, melakukan pengawasan saat pemuatan, dan mematuhi informasi cuaca keamanan berlayar, maka strategi pengembangan keselamatan pelra dapat diterapkan. Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang keselamatan oleh pihak kapal dan kurangnya sosialisasi tentang aturan dan keselamatan adalah masalah yang dihadapi pelra.

Penelitian Gao et al., (2024), menunjukkan bahwa tonase kotor kapal, kecepatan angin, kecepatan arus laut, jarak lepas pantai, dan kondisi siang/malam berpengaruh signifikan terhadap kemungkinan tingkat kecelakaan yang berbeda-beda. Secara spesifik, kecepatan angin, jarak lepas pantai, dan kecepatan arus laut mempunyai dampak negatif terhadap kecelakaan ringan dan umum, sedangkan dampak positif terhadap kecelakaan besar dan berat. Tonase kotor dan siang/malam berdampak positif terhadap kecelakaan ringan dan umum namun berdampak negatif terhadap kecelakaan besar dan berat.

Dalam penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayaran pelayaran rakyat, terdapat beberapa definisi yang dapat menggambarkan kondisi ideal penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayaran pelayaran rakyat (pelra). Sehingga untuk mencapai status *Zero Accident* dan mengoptimalkan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat, perlu adanya rekomendasi pengembangan sebagai solusi atas kendala dalam penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat (Syafri, KA, 2018; Hendrawan, 2019; Ananda, 2021; dan Malisan & Jinca, 2012).

Selanjutnya, menurut peraturan yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/2/8/DJPL-17 menyatakan bahwa kapal ut penumpang adalah kapal yang dibangun secara tradisional kaidah rancang bangun konvensional. Selanjutnya, surat ukur al penumpang konvensional yang memiliki ukuran tonase kotor ng kurang GT 7 dengan kapasitas 12 penumpang. in Presiden nomor 74 tahun 2021 tentang pemberdayaan 8 menyatakan bahwa:



angkutan laut pelayaran rakyat dilakukan melalui:

- a. pengembangan sumber daya manusia.
 - b. pengembangan armada kapal pelayaran rakyat.
 - c. pembangunan terminal kapal pelayaran rakyat.
 - d. peningkatan kapasitas pengelolaan usaha angkutan laut pelayaran rakyat.
 - e. memaksimalkan ketersediaan muatan kapal pelayaran rakyat.
- (2) Pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemerintah pusat dan atau pemerintah daerah.

Pasal 9 menyatakan bahwa:

- (1) pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat (1) huruf b dan huruf c selain dilakukan oleh pemerintah pusat dan/atau pemerintah daerah dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran rakyat.
- (2) perusahaan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melaksanakan pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat berkoordinasi dengan pemerintah pusat dan/atau pemerintah daerah.

Pasal 10 menyatakan bahwa:

- (1) Pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) huruf a dilakukan oleh Menteri berkoordinasi dengan pemerintah daerah sesuai kewenangannya.
- (2) Pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui pendidikan dan pelatihan yang memenuhi standar nasional.
- (3) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
 - a. sarana dan sistem penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan.
 - b. pengajar yang tersertifikasi.
 - c. kurikulum yang sesuai standar.
 - d. pengujian dan sertifikasi.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Menteri.

Pasal 11 menyatakan bahwa:

Pengembangan armada kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat (1) huruf b dilakukan melalui:

- a. Pengembangan rancang bangun prototipe kapal pelayaran rakyat dan aturan klasifikasi kapal.
- b. Pembangunan armada kapal pelayaran rakyat.
- c. Pemeliharaan dan perawatan kapal pelayaran rakyat.

Pasal 12 menyatakan bahwa:

Pengembangan armada kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:

- a. Pengembangan armada kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:



pengembangan armada kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur oleh Menteri berkoordinasi dengan pemerintah daerah. Menteri berkoordinasi dengan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kehutanan dan perikanan dalam rangka melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 13 menyatakan bahwa:

- (1) Pengembangan rancang bangun prototipe kapal pelayaran rakyat dan aturan klasifikasi kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 huruf a dilakukan oleh pemerintah untuk berbagai ukuran.
- (2) Pengembangan rancang bangun prototipe kapal pelayaran rakyat dan aturan klasifikasi kapal yang tidak termasuk pada ayat (1) dilakukan pengujian dan disetujui sebelum dibangun berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengembangan rancang bangun prototipe kapal pelayaran rakyat dan aturan klasifikasi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Menteri berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perindustrian dan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang riset dan teknologi.

Pasal 14 menyatakan bahwa:

Pembangunan armada kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 huruf b dapat dilakukan di galangan tradisional yang bersifat usaha masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 15 menyatakan bahwa:

- (1) Pemeliharaan dan perawatan kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 huruf c dimaksudkan agar kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemeliharaan dan perawatan kapal pelayaran rakyat dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 16 menyatakan bahwa:

- (1) Pembangunan terminal kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat (1) huruf c dilakukan di setiap pelabuhan yang disinggahi kapal pelayaran rakyat.
- (2) Pembangunan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan dan tata cara pembangunan pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 17 menyatakan bahwa:

- (1) Terminal sebagaimana dimaksud dalam pasal 16 yang difungsikan untuk kapal pelayaran rakyat harus memiliki:
 - a. sarana dan prasarana untuk sandar dan bongkar muat kapal, pergudangan, perkantoran, bangunan komersial, tempat beribadah agama, stasiun pengisian bahan bakar umum, listrik, air minum, sanitasi, sarana kesehatan dan sarana lain untuk kegiatan terkait dengan rakyat.

in prasarana marina untuk sandar atau tambat kapal wisata

n prasarana perbaikan kapal.

minal digunakan untuk kegiatan pariwisata yang ditetapkan uhan masuk dan keluar (*port of entry and exit point*) harus ayanan kepabeanaan, imigrasi, karantina, dan kepelabuhanan



untuk kapal wisata (*yacht*) dari atau ke luar negeri sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 18 menyatakan bahwa:

Peningkatan kapasitas pengelolaan usaha angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat (1) huruf d dilakukan melalui:

- a. mengembangkan kemampuan manajerial.
- b. mengembangkan kemampuan keuangan.
- c. mengembangkan sistem informasi usaha angkutan laut pelayaran rakyat.

Pasal 19 menyatakan bahwa:

- (1) Pemaksimalan ketersediaan muatan kapal pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat (1) huruf e dapat dilakukan dengan mengutamakan penggunaan kapal pelayaran rakyat untuk:
 - a. mengangkut sebagian dari volume barang yang pengadaannya dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi, atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Kota, dan yang dikelola badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah sesuai dengan kebutuhan.
 - b. mendukung program penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terluar, terpencil dan perbatasan.
- (2) Pelaksanaan angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempertimbangkan prinsip keekonomian, keselamatan dan keamanan, serta kemampuan dan kapasitas kapal pelayaran rakyat.

Pasal 20 menyatakan bahwa:

- (1) Pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat yang dilakukan oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) didanai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi, atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten /Kota.
- (2) Penggunaan dana dalam kegiatan pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 21 menyatakan bahwa:

- (1) Pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat oleh perusahaan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) dapat didanai melalui bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank.
- (2) Dalam hal pendanaan melalui bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank



dimaksud pada ayat (1), pemerintah dapat memberikan insentif unan armada kapal pelayaran rakyat dengan ukuran tertentu dimaksud dalam pasal 11 huruf b.

Insentif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Insentif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan melalui usaha mikro, kecil, dan menengah.

Pasal 22 menyatakan bahwa:

Kementerian/lembaga, Tentara Nasional Indonesia, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia bersinergi dalam penegakan hukum untuk mendukung pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat.

Pasal 23 menyatakan bahwa:

Menteri koordinator yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kemaritiman dan investasi mengoordinasikan percepatan pembangunan pelayaran rakyat serta melaporkan kepada presiden paling sedikit 1 (satu) kali dalam 6 (enam) bulan atau sewaktu-waktu diperlukan.

Oleh karena itu, untuk meningkatkan aspek keselamatan gugus pulau yaitu dengan mematuhi dan melaksanakan peraturan.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana ketersediaan sarana dan prasarana terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep?
2. Bagaimana tingkat pemahaman awak kapal dan pengguna jasa kapal tradisional penumpang *Jolloro* terhadap aspek keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep?
3. Bagaimana rekomendasi pengembangan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis ketersediaan sarana dan prasarana terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
2. Mengidentifikasi tingkat pemahaman awak kapal dan pengguna jasa kapal tradisional penumpang *Jolloro* terhadap aspek keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
3. Menyusun rekomendasi pengembangan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji.



lah

erlukan dalam penelitian agar lebih terarah dan menghasilkan al, maka batasan penelitian hanya berfokus pada:

anya fokus pada ketersediaan sarana dan prasarana terhadap ayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang *Jolloro* di ccini Baji Kabupaten Pangkep.

2. Penelitian ini hanya fokus pada tingkat pemahaman awak kapal dan pengguna jasa pelayaran rakyat kapal tradisional pengangkut penumpang *Jolloro* terhadap aspek keselamatan pelayanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
3. Penelitian ini hanya fokus pada rekomendasi pengembangan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan pelayanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji berdasarkan kendala atau kekurangan dalam penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat kapal tradisional pengangkut penumpang *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.

1.6 Manfaat Penelitian

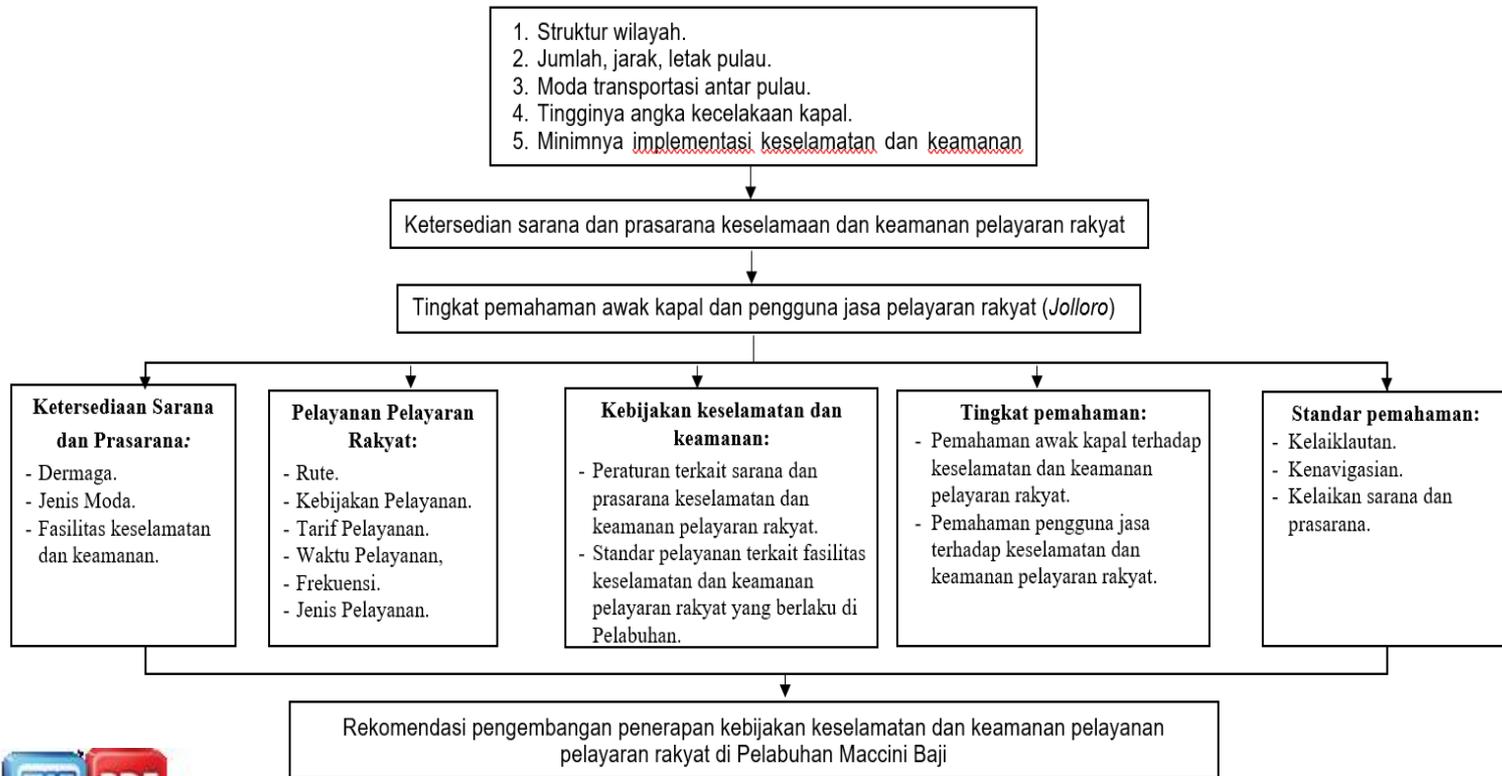
Penelitian ini memiliki manfaat, yaitu:

1. Memberikan pemahaman yang lebih baik tentang ketersediaan sarana dan prasarana terhadap pelayanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
2. Memberikan pemahaman tentang tingkat pemahaman awak kapal dan pengguna jasa pelayaran rakyat kapal tradisional pengangkut penumpang *Jolloro* terhadap aspek keselamatan pelayanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
3. Memberikan saran dan rekomendasi sebagai referensi dan pertimbangan saat membuat keputusan bagi Pemerintah, *stakeholder* terkait khususnya UPP Maccini Baji, Pemerintah Kabupaten Pangkep, dan Pemerintah Provinsi terhadap perlindungan keselamatan dan keamanan pelayanan pelra di UPP Maccini Baji.

1.7 Kerangka Konsep Penelitian

Penelitian ini dilandasi oleh permasalahan keselamatan dan keamanan pelayanan rakyat (pelra). Adanya perbedaan antara *das sein* (keadaan dilapangan) dan *das sollen* (peraturan perundang-undangan yang berlaku) menyebabkan angkutan pelayaran rakyat masih kesulitan untuk mencapai status *Zero Accident* termasuk di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Pangkep). Berdasarkan kondisi tersebut dikembangkan kerangka konsep pikir penelitian (Gambar 1).





Gambar 1. Kerangka konsep penelitian

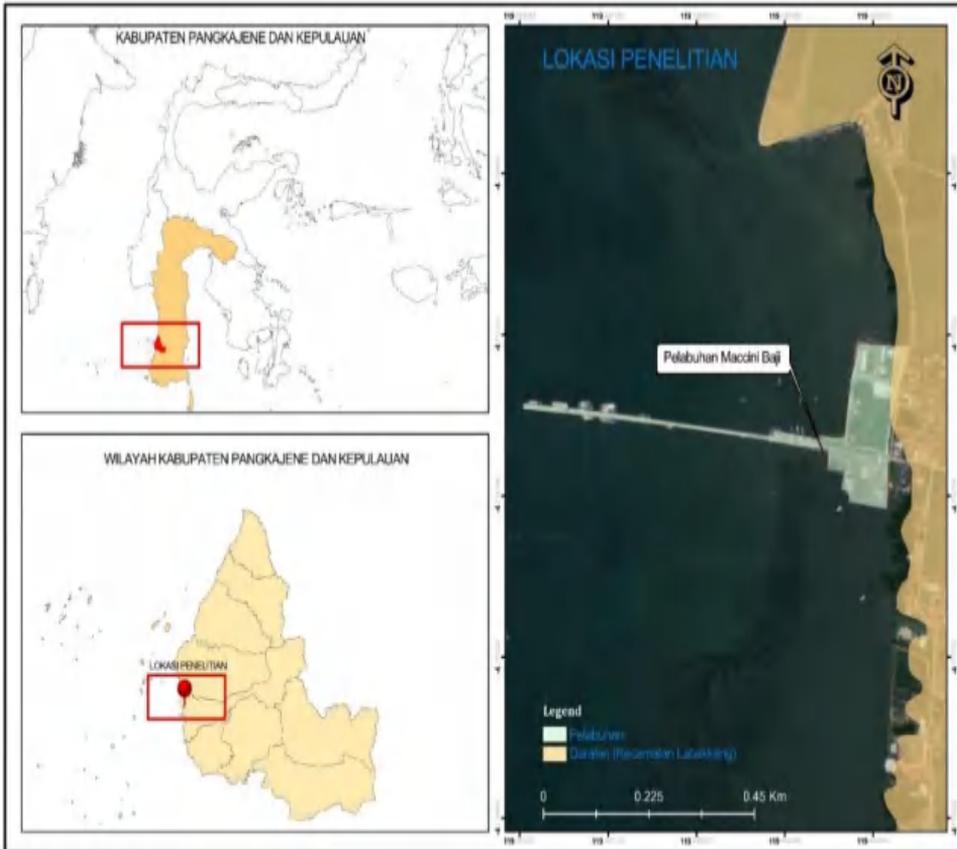


BAB II

METODE PENELITIAN

2.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Proses penelitian dilakukan di Pelabuhan Maccini Baji, Desa Pundata Baji, Kecamatan Labakkang. Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Pangkep), Provinsi Sulawesi Selatan. Secara Geografis UPP Maccini Baji berada pada koordinat 4°46'29.2" LS, 119°29'32.6" BT. Waktu penelitian dilaksanakan pada bulan Agustus sampai September 2023.



Gambar 2. Peta lokasi UPP Maccini Baji

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 72 Tahun 2018 tentang perubahan ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2010 tentang organisasi dan tata kerja kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, susunan struktur organisasi Unit Penyelenggara Pelabuhan Maccini Baji terdiri atas: Kepala Kantor; Petugas Tata Usaha (Jabatan Pelaksana); Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa; Petugas Pengawasan dan Ketertiban; Petugas Kesyahbandaran; dan Petugas Kapal.



tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), UPP Maccini Baji merupakan pelabuhan pengumpan lokal (PL). Kemudian, berdasarkan Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 29 tahun 2018 Bab 2 pasal 2 menyatakan bahwa UPP Maccini Baji masuk dalam UPT Pelabuhan Pengumpan Takalar, Kelas A berkedudukan di Takalar yang meliputi wilayah kerja pelayanan pada Pelabuhan Pengumpan Galesong Kabupaten Takalar, Pelabuhan Pengumpan Paotere Kota Makassar, Pelabuhan Pengumpan Maccini Baji Kabupaten Pangkep, dan Pelabuhan Pengumpan Biringkassi Kabupaten Pangkep.

Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) kelas II Maccini Baji merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang mempunyai tugas pokok dan fungsi yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2021 perubahan keempat atas KM 62 Tahun 2010 tentang organisasi dan tata cara kerja kantor unit penyelenggara pelabuhan yaitu melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhan yang belum diusahakan secara komersial (*uppmaccinibaji.org*).

2.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif adalah desain penelitian yang disusun dalam rangka memberikan gambaran secara sistematis tentang informasi ilmiah yang berasal dari subjek atau objek penelitian (Abdullah, 2015). Sedangkan metode penelitian kualitatif itu berakar pada latar alamiah sebagai kebutuhan manusia sebagai alat penelitian, memanfaatkan metode kualitatif, mengandalkan analisis data secara induktif, mengarahkan sasaran penelitiannya pada usaha menemukan teori dari dasar, bersifat deskriptif, lebih mementingkan proses daripada hasil, membatasi studi dengan fokus memiliki seperangkat kriteria untuk memeriksa keabsahan data, rancangan penelitiannya bersifat sementara, dan hasil penelitiannya disepakati oleh kedua belah pihak antara penelitian dan subjek penelitian (Lexy J. Moleong, 1989). Selain itu, Denzin dan Lincoln (1987) menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada (Amin, dkk, 2023).

Berlandaskan teori yang dikemukakan beberapa ahli tentang penelitian kualitatif, maka dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami subjek penelitian, seperti:



aktivasi, tindakan, dan kata-kata dalam konteks alamiah dengan atau metode alamiah.

penelitian ini adalah menggambarkan dan menjelaskan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap rakyat bagi kapal tradisional penumpang *Jolloro* di Pelabuhan en Pangkep.

2.3 Populasi dan Sampel

Dalam penelitian ini, populasi yang digunakan merupakan seluruh pihak yang terlibat dalam penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat baik sebagai subjek maupun objek dengan hak, tanggung jawab, peran, dan wewenang baik menjadi regulator, operator, maupun pengguna jasa sesuai dengan peraturan pada Pelabuhan Maccini Baji. Pada penelitian ini digunakan teknik *purposive sampling* dalam pengambilan sampel. Pengertian *purposive sampling* adalah suatu teknik dalam pengambilan sampel ketika peneliti sudah memiliki target individu yang memenuhi kriteria penelitian (Turner, 2020).

Setiap sampel dipilih dengan sengaja karena memiliki kriteria yang dianggap sebagai informan atau orang yang dapat memberikan informasi yang mewakili populasi. Berdasarkan kriteria tersebut, maka jumlah populasi dan sampel yang memenuhi persyaratan dikelompokkan menjadi beberapa kategori (Tabel 3).

Tabel 3. Sampel dan populasi penelitian

No	Kategori responden	Jumlah Populasi	Jumlah Sampel
1	Kepala Kantor	1	1
2	Petugas Lalu Lintas Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa UPP Macini Baji	5	5
3	Pengawas Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan	1	1
4	Petugas Kesyahbandaran	5	5
5	Petugas Lalu Lintas Angkutan Laut Dinas Perhubungan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.	8	8
6	Awak Kapal (Nakhoda atau ABK)	28	28
7	Penumpang	~	56
Total			104

2.4 Data Penelitian

Data primer diambil langsung dari sumber asli atau sumber utama penelitian. Subjek penelitian merupakan sumber data primer. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara secara langsung dan pengisian kuesioner oleh sampel penelitian dengan tujuan untuk mendapatkan informasi lebih lanjut tentang evaluasi penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji, Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Data yang dikumpulkan berupa informasi dari kejadian nyata atau fakta yang ada di lapangan. Adapun subjek yaitu:

a. Kepala Kantor.



Lintas Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa UPP Maccini Baji.

ilitas dan Peralatan Pelabuhan.

hbandaran.

Lintas Angkutan Laut Dinas Perhubungan Kabupaten

n Kepulauan.

akhoda atau ABK).

Data sekunder berupa data penunjang yang didapatkan melalui dokumen, jurnal maupun artikel atau yang biasanya berbentuk laporan. Dokumen yang berkaitan dengan lokasi dan tujuan penelitian dianggap sebagai data sekunder dalam penelitian ini, seperti profil Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Maccini Baji dan data terkait implementasi kebijakan keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat di UUP tersebut.

2.5 Teknik Pengumpulan Data

Penulis menggunakan beberapa metode untuk mengumpulkan data, seperti:

1. Survei

Survei berasal dari Bahasa Latin, dari suku kata *sur* yang berasal dari kata *super* yang berarti di atas atau melampaui dan suku kata *vey* yang berasal dari *videre* yang berarti melihat. Oleh karena itu, *survey* berarti melihat lebih jauh atau di atas (Leedy, 1980 dalam Irawan Soeharto, 2000).

Menurut Widodo (2008), penelitian survei digunakan untuk memecahkan masalah besar yang berkaitan dengan populasi yang sangat besar, dan memerlukan sampel ukuran besar. Sesuai dengan pendapat tersebut, maka kuesioner digunakan peneliti untuk mengumpulkan informasi dari responden. Secara umum, definisi survei dibatasi oleh informasi yang berasal dari survei sampel terhadap sebagian populasi sampel yang mewakili keseluruhan populasi (Amin, dkk, 2023).

Ada 3 karakteristik pokok pada metode survei menurut Nana Syaodih Sukmadinata (2009):

- 1) Data informasi dikumpulkan dari kelompok besar orang dengan tujuan mendeskripsikan berbagai aspek dan karakter seperti: pengetahuan, sikap, kepercayaan, kemampuan dari populasi.
- 2) Data informasi diperoleh dari pengajuan pertanyaan (tertulis dan bisa juga lisan) dari populasi.
- 3) Data informasi diperoleh dari sampel bukan dari populasi.

2. Angket atau Kuesioner.

Menurut Sugiyono (2018), kuesioner adalah metode pengumpulan data yang melibatkan responden dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis untuk dijawab. Untuk mengikuti penelitian ini, responden akan diminta untuk mengisi atau menjawab daftar pertanyaan dengan skala tertentu.

Pengisian kuesioner dan wawancara tertutup yang terstruktur juga digunakan pada penelitian ini. Penentuan responden menggunakan sensus dimana seluruh pihak yang terlibat dalam penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat *Jolloro* di Pelabuhan Maccini



terstruktur.

terstruktur dengan partisipan penelitian digunakan untuk penelitian. Tujuan wawancara adalah untuk mempelajari lebih lanjut mengenai implementasi kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayaran

pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji. Wawancara dilakukan secara terstruktur dan akan mencakup pertanyaan terbuka dan tertutup. Pertanyaan terbuka yang lebih spesifik dan pribadi kemungkinan besar akan menimbulkan tanggapan. Maka dari itu, kerahasiaan identitas akan dijamin (Batu et al, 2017). Data dan informasi utama penelitian ini berasal dari subjek penelitian. Subjek berperan sebagai sumber informasi dalam pengumpulan data yang berbeda-beda tergantung pada tema penelitian, serta digunakan metode tertentu bagi setiap subjek dan tetap memperhatikan tujuan penelitian (Sugiyono, 2015).

4. Dokumentasi.

Catatan peristiwa yang sudah berlalu adalah metode dokumentasi. Sumber informasi dari dokumentasi dapat berupa gambar, tulisan, dan karya momentum. Sejarah, kehidupan, ceritera, peraturan kebijakan, maupun biografi adalah bagian dari dokumen. Menurut Sugiyono (2013), pada penggunaan metode observasi penelitian kuantitatif, studi dokumen berperan sebagai pelengkap.

Dokumentasi pada penelitian ini meliputi:

- a) Fasilitas di UPP Maccini Baji yang tersedia secara umum.
- b) Fasilitas yang tersedia untuk pelayanan kapal pelayaran rakyat *jolloro*.
- c) Standar Operasional Prosedur dan persyaratan penerbitan Pas Kecil.
- d) Jumlah penerbitan Pas Kecil.
- e) Jenis dan peruntukan kapal *jolloro*.
- f) Laporan permohonan Pas Kecil.
- g) *Layout* dan *eksisting* UPP Maccini Baji.
- h) Alur dan rute pelayaran kapal *jolloro*.
- i) Jumlah dan kapasitas kapal *jolloro* yang beroperasi di UPP Maccini Baji.

5. Penelitian Pustaka (*Library Research*).

Penelitian kepustakaan dilakukan dengan mempelajari literatur yang relevan dengan topik penelitian, seperti pada buku, laporan artikel penelitian, dan lainnya.

2.6 Teknik Analisis Data

Tipe penelitian deskriptif ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Menurut Sugiyono (2005), penelitian deskriptif yaitu jenis penelitian yang bertujuan untuk mengetahui variabel mandiri atau independen, baik satu atau lebih, serta membandingkan dan melihat hubungan antar variabel. Selanjutnya, berdasarkan pendapat Nawawi (2005), bahwa prosedur pemecahan masalah dengan penyelidikan gambaran atau lukisan keadaan subjek atau objek penelitian sesuai fakta adalah metode deskriptif.



menggunakan beberapa teknik untuk menganalisis data, seperti: data untuk tujuan 1 (satu).

an 1 (satu) menggunakan analisis deskriptif kualitatif bersifat if yaitu jenis analisis yang berusaha mengumpulkan informasi anusia, pengalaman individu dari waktu ke waktu, dan konsep galaman seseorang dengan budaya yang muncul (John dalam 2017). Tahapan proses analisis, dimulai dengan melakukan

survei menggunakan sampel yang lebih kecil untuk mengumpulkan data atau informasi tentang populasi yang besar. Selain itu, tahap analisis juga dilakukan dengan mengamati proses yang sedang berjalan secara langsung dengan wawancara semi-terstruktur. Wawancara semi-terstruktur bertujuan sebagai panduan untuk meneliti berbagai fakta berdasarkan pengalaman akademik, budaya, dan psikologis subjek penelitian (Ferdiansyah et al, 2020 dalam Ndori et al, 2022). Wawancara semi terstruktur memungkinkan untuk membangun pertanyaan studi sementara juga melakukan wawancara dengan subjek. Selain itu, untuk mendukung kegiatan penelitian dibuat dokumen penelitian yang fokus pada dokumen pendukung kegiatan penelitian sesuai dengan topik penelitian. Hal tersebut untuk memaksimalkan proses penggalan informasi.

2. Teknik analisis untuk tujuan penelitian 2 (dua).

Tujuan penelitian 2 (dua) menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif dengan pendekatan metode penelitian kuantitatif. Penelitian kualitatif didefinisikan sebagai jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian, seperti perilaku, persepsi, tindakan, dan motivasi secara keseluruhan yang dijelaskan dengan rangkaian kata dan bahasa menggunakan metode dan konteks alamiah (Moleong, 2013).

Skala Likert dan angket dipakai untuk mengumpulkan data pada penelitian ini. Skala Likert baik untuk mengukur pendapat, sikap, dan prestasi seseorang atau kelompok terhadap suatu fenomena (Sugiyono, 2018).

Manajemen sumber daya manusia yang buruk dapat menyebabkan kecelakan dan ancaman bagi keselamatan pelayaran. Perihal sumber daya manusia, dapat mencakup manajemen proses, kondisi kerja, jam kerja, pendidikan, dan kompetensi (Hendrawan, 2019). Sehingga, kategori responden ditentukan berdasarkan usia, tingkat pendidikan, dan pekerjaan. Kategori berdasarkan usia dikelompokkan berdasarkan usia <25 tahun, 25-45 tahun, dan >45 tahun. Sedangkan kategori responden berdasarkan tingkat pendidikan dikelompokkan berdasarkan tingkat pendidikan Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), Sekolah Menengah Atas (SMA), Strata 1 (S1) atau Diploma IV (DIV), dan Strata 2 (S2).

Penelitian ini menggunakan penentuan hasil analisis deskriptif statistik dan deskriptif kuantitatif berdasarkan hasil jawaban responden dengan skala Likert yang dikonversikan menjadi penilaian terhadap tingkat pemahaman awak kapal dan pengguna jasa terkait penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat di UPP Maccini Baji yakni, tidak paham, kurang paham, cukup paham, dan sangat paham (Tabel 4), lalu setiap penilaian memiliki nilai skor 1, 2,3, dan 4 (Tabel 5).



jawaban menjadi penilaian

Penilaian
Tidak Paham
Kurang Paham
Cukup Paham
Sangat Paham

Tabel 5. Skor skala Likert

Hasil Penilaian	Nilai Skor
Tidak Paham	1
Kurang Paham	2
Cukup Paham	3
Sangat Paham	4

Selang penilaian ditentukan dengan cara:

$$\text{Selang Penilaian} = \frac{\text{Nilai skor max} - \text{Nilai skor min}}{\text{Kelas}} \dots\dots\dots(1)$$

Dimana:

Nilai skor maksimum= 4

Nilai skor minimum=1

Kelas = 4

$$\text{Selang Penilaian} = \frac{4 - 1}{4} = 0,75 \dots\dots\dots(2)$$

Berdasarkan perhitungan selang penilaian di atas, dapat ditentukan kriteria penilaian dengan rentang skala seperti di Tabel 6.

Tabel 6. Rentang skala penilaian

Rentang Skala	Kriteria Penilaian
1,00 - ≤ 1,75	Tidak Paham
1,75 - ≤ 2,50	Kurang Paham
2,50 - ≤ 3,25	Cukup Paham
3,25 - ≤ 4,00	Sangat Paham

Sumber: *Olah Data*, 2023.

Selain itu, penelitian ini menggunakan metode studi kasus yang berfokus terhadap penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat *jolloro* di UPP Maccini Baji. Menurut Sujarweni (2014), untuk mendapatkan gambaran yang mendalam tentang kasus yang diteliti harus dilakukan melalui studi kasus.

Kuesioner dan wawancara berdasar pada Peraturan DJPL HK.103/2/8/DJPL-17 tentang petunjuk kapal tradisional pengangkut penumpang. Hasil kuesioner tingkat pemahaman nakhoda dan ABK dan penumpang terkait penerapan kebijakan aman terhadap pelayanan pelayaran rakyat *jolloro* di UPP



a) point utama dalam penyusunan kuesioner dan wawancara, n pelaksanaan oleh awak kapal dan pengguna jasa pelayaran Maccini Baji. Responden yang diambil terdiri dari beberapa tipe ah pernyataan kuesioner dan pertanyaan wawancara masing-mppok responden (Tabel 7).

Tabel 7. Jumlah pertanyaan kuesioner dan pertanyaan wawancara masing-masing tipe/kelompok responden

No	Kategori responden	Jumlah Pertanyaan Kuesioner	Jumlah Pertanyaan Wawancara	Checklist (lembar)
1	Kepala Kantor	-	10	-
2	Petugas Lalu Lintas Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa UPP Maccini Baji	-	7	-
3	Pengawas Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan	-	1	1
4	Petugas Kesyahbandaran	-	10	-
5	Petugas Lalu Lintas Angkutan Laut Dinas Perhubungan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.	-	7	-
6	Awak Kapal (Nakhoda atau ABK)	19	10	2
7	Penumpang	10	10	-

Jawaban dari setiap pertanyaan mempunyai gradasi yang menggambarkan intensitas pemahaman, yang ditanyakan mulai dari tidak, kurang, cukup, dan iya. Selanjutnya hasil jawaban responden dikonversikan menjadi penilaian terhadap penerapan peraturan.

Program *Microsoft Excel* digunakan untuk memproses data kuantitatif. Tingkat pemahaman awak kapal (nakhoda dan ABK) dan pengguna jasa (penumpang) kapal *Jolloro* diperoleh dengan menjumlah nilai/skor rata-rata dari setiap pertanyaan dibagi banyaknya pertanyaan pada masing-masing indikator yang telah ditetapkan. Berdasarkan nilai/skor tersebut, selanjutnya diperoleh kriteria penilaian terhadap penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji. Sedangkan jawaban dari wawancara digunakan sebagai penjelasan secara deskriptif kualitatif terkait tingkat pelaksanaan atas pemahaman awak kapal dan pengguna jasa terhadap penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat *Jolloro* di Pelabuhan Maccini Baji.

3. Teknik analisis untuk tujuan penelitian 3 (tiga).

Teknik analisis untuk tujuan penelitian 3 (tiga) menggunakan analisis naratif dengan metode analisis deskriptif. Tahapan yang dilakukan adalah setelah melakukan teknik penelitian untuk menjawab tujuan penelitian satu dan tujuan dua yang dilakukan yaitu reduksi data, menyajikan data, dan analisis (Hasibuan dan Putri, 2017) untuk menjawab tujuan penelitian tiga yaitu menyusun rekomendasi pengembangan penerapan kebijakan keselamatan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji.



2.7 Variabel Penelitian.

Tabel 8. Variabel penelitian

No.	Tujuan Penelitian	Variabel	Indikator	Jenis data	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data	Output
1.	Menganalisis ketersediaan sarana dan prasarana terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang <i>Jolloro</i> di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.	1. Ketersediaan sarana dan prasarana pelayaran rakyat.	1. Dermaga.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ukuran dermaga. 2. Kapasitas dermaga. 3. Material Dermaga 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara. • <i>Checklist</i>. • Dokumentasi 	Analisis deskriptif kualitatif	Mengetahui ketersediaan sarana dan prasarana terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang <i>Jolloro</i> di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
			2. Jenis Moda.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jenis dan peruntukan kapal. 2. Ukuran dan kapasitas kapal. 3. Alur dan rute pelayaran. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara • Dokumentasi 		
			3. Fasilitas keselamatan dan keamanan pelabuhan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fasilitas keselamatan dan keamanan di darat dan di perairan. 2. Alur dan rute pelayaran. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara • Dokumentasi 		
		2. Pelayanan pelayaran rakyat.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rute. 2. Kebijakan pelayanan. 3. Tarif pelayanan. 4. Waktu pelayanan. 5. Frekuensi. 6. Jenis pelayanan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan terkait sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat. 2. Standar pelayanan terkait fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat yang berlaku di Pelabuhan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara • Dokumentasi 		
2.	Mengidentifikasi tingkat pemahaman awak kapal	1. Tingkat pemahaman.	1. Pemahaman awak kapal terkait keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat <i>Jolloro</i> .	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemahaman awak kapal terhadap kebijakan operasional dan alat keselamatan. 2. Pemahaman awak kapal terhadap batas kapasitas kapal. 3. Pemahaman awak kapal terhadap rute pelayaran. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara. • Kuesioner. 	Analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif	Mengetahui tingkat pemahaman awak kapal dan pengguna jasa kapal tradisional penumpang <i>Jolloro</i>



No.	Tujuan Penelitian	Variabel	Indikator	Jenis data	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data	Output
	Maccini Baji Kabupaten Pangkep.		2. Pemahaman pengguna jasa (penumpang) terkait keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat <i>Jolloro</i> .	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemahaman pengguna jasa terhadap kebijakan operasional dan alat keselamatan. 2. Pemahaman pengguna jasa tentang batas kapasitas penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara • Kuesioner 		terhadap aspek keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat di Pelabuhan Maccini Baji Kabupaten Pangkep.
		2. Pelayanan pelayaran rakyat.	Kebijakan pedoman pelayanan pelayaran rakyat.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan terkait sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat. 2. Standar pelayanan terkait fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat yang berlaku di kapal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara • Dokumentasi 		
3.	Menyusun rekomendasi pengembangan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaan sarana dan prasarana pelayaran rakyat. 2. Pelayanan pelayaran rakyat. 3. Tingkat pemahaman. 4. Pelayanan pelayaran rakyat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dermaga. 2. Jenis Moda. 3. Fasilitas keselamatan dan keamanan pelabuhan. 4. Rute. 5. Kebijakan pelayanan. 6. Tarif pelayanan. 7. Waktu pelayanan. 8. Frekuensi. 9. Jenis pelayanan. 10. Pemahaman awak kapal terkait keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat. 11. Pemahaman pengguna jasa (penumpang) terkait 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ukuran dermaga. 2. Kapasitas dermaga. 3. Material Dermaga 4. Jenis dan peruntukan kapal. 5. Ukuran dan kapasitas kapal. 6. Alur dan rute pelayaran. 7. Fasilitas keselamatan dan keamanan di darat dan di perairan. 8. Alur dan rute pelayaran. 9. Peraturan terkait sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat. 10. Standar pelayanan terkait fasilitas keselamatan dan 		Analisis deskriptif Naratif	Memberikan rekomendasi pengembangan penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan terhadap pelayanan pelayaran rakyat bagi kapal tradisional penumpang <i>Jolloro</i> di

No.	Tujuan Penelitian	Variabel	Indikator	Jenis data	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data	Output
			<p>keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat.</p> <p>12. Kebijakan pedoman pelayanan pelayaran rakyat.</p>	<p>keamanan pelayaran rakyat yang berlaku di Pelabuhan.</p> <p>11. Pemahaman awak kapal terhadap kebijakan operasional dan alat keselamatan.</p> <p>12. Pemahaman awak kapal terhadap batas kapasitas kapal.</p> <p>13. Pemahaman awak kapal terhadap rute pelayaran.</p> <p>14. Pemahaman pengguna jasa terhadap kebijakan operasional dan alat keselamatan.</p> <p>15. Pemahaman pengguna jasa tentang batas kapasitas penumpang</p> <p>16. Peraturan terkait sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat.</p> <p>17. Standar pelayanan terkait fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat yang berlaku di kapal.</p>			Pelabuhan Maccini Baji.

