

ANALISA INDIKATOR KESELAMATAN PELAYARAN PADA KAPAL NIAGA

Andi Hendrawan

Akademi Maritim Nusantara

Eamil : andihendrawan@amn.ac.id

Abstract

Shipping safety is very important and occupies a central position in all aspects of the shipping world. Aspects inherent in shipping safety include the characteristics of attitudes, values, and activities regarding the importance of fulfilling safety and security requirements concerning transportation in waters. Ship and shipping safety indicators are two sides that are not separated, the ship must have safety equipment including lifeboats, life jackets, fire extinguishers, documents and certificates, the ship's seaworthy condition. The health of the crew, all must be properly prepared and ascertained the existence and circumstances so that the cruise will be safe and secure.

Kata kunci safety, shipping

PENDAHULUAN

Semua pengguna sarana transportasi laut di Indonesia khususnya dan di dunia pada umumnya, senantiasa sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, terbakar, dll adalah permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut. Untuk pelaksanaan peningkatan keselamatan pelayaran ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan kebijakan dalam pencegahan kecelakaan kapal seperti membuat maklumat pelayaran tentang peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang, membuat maklumat tentang

kondisi cuaca perairan di Indonesia seperti telegram perihal kesiapan cuaca buruk di laut. (Ditjen Hubla, 2017).

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat diakibatkan oleh lemahnya manajemen

sumber daya manusia (pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses .

Keselamatan dan keamanan maritim di sini, adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia memiliki kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia, sehingga laut memiliki peran cukup berarti baik bagi sarana pemersatu bangsa dan wilayah Republik Indonesia, mau pun laut sebagai asset bangsa yang tidak ternilai serta masa depan Indonesia. Penguasaan atas laut tersebut, memiliki konsekuensi bahwa Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan di bidang penegakan hukum di laut, baik terhadap ancaman pelanggaran, pemanfaatan perairan, serta menjaga dan menciptakan keselamatan pelayaran secara optimal (Kadarisman & Jakarta, 2017).

Penringya keselamatan kerja di sector pelayaran menunjukkan bahwa abahaya di sector ini sangat banyak dan penuh dengan resiko. Artikel ini akan mengkaji indikator keselamatan kerja disektor kapal perikanan, yang pada umumnya masih kurang mendapat perhatian.

KESELAMATAN PELAYARAN

Keselamatan pelayaran Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut yang dimulai sejak 1914, mengingat, saat itu, di mana-mana banyak terjadi kecelakaan kapal yang

menelan banyak korban jiwa. Pada tahap permulaan, dimulai dengan fokus pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak 1960, adalah menggantikan Konvensi 1918

dengan SOLAS 1960. Sejak saat itu, peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti: Desain konstruksi kapal, Permesinan dan instalasi listrik, Pencegah kebakaran, Alat-alat keselamatan, Alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Adapun, usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, yang dilakukan secara berturut-turut pada 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun, usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai dengan yang diharapkan, terutama karena hambatan prosedural, yaitu: diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, ternyata sulit dicapai pada waktu yang diharapkan. Selanjutnya, pada rentang 1974, dibuat konvensi baru SOLAS 1974, yakni pada setiap amandemen diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan dari 1/3 jumlah negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia (Suryani, Pratiwi, Sunarji, & Hendrawan, 2018)

Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang memiliki tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Dalam penelitian ini penulis mengamati sering terjadinya kecelakaan kerja awak

kapal, Dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja, dan akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja bagi awak kapal(Tjahjanto & Aziz, 2016).. \

ANALISA INDIKATOR KESELAMATAN PELAYARAN

Beberapa fasilitas keselamatan yang terdapat diatas kapal meliputi:

1. Life Boy digunakan sebagai pelampung untuk penumpang apabila terjadi kecelakaan, tersedia sebanyak 13 buah
2. Life Jacket merupakan jaket pelampung yang dikenakan oleh setiap penumpang apabila dalam kondisi darurat kapal mengalami kecelakaan. Alat tersebut disediakan pada tiap-tiap ruang penumpang dengan jumlah sesuai dengan jumlah penumpang, untuk penggunaan alat tersebut terlebih dahulu dilakukan peragaan cara penggunaan.
3. Fire Plant merupakan peta denah evakuasi keadaan darurat alat tersebut terdapat pada di dinding dan diletakan pada suatu tempat yang mudah terjangkau .
4. Life raft - berfungsi seperti sekoci yang digunakan dengan melempar kelaut dan akan mengembang, didalamnya terdapat oksigen
5. Rakit- dengan kapasitas untuk 12 orang sebagai alat angkut penumpang diatas air yang digunakan dalam kondisi darurat apabila terjadi kecelakaan kapal, alat tersebut, tersedia sebanyak 14 buah

6. Sekoci - merupakan perahu kecil yang dilengkapi dengan mesin motor, tersedia satu unit

7. Top Deck (Muster station) merupakan tempat berkumpul/ evakuasi penumpang pada keadaan darurat, tempat ini terdapat dilantai atas kapal dan merupakan ruang terbuka.

8. Alat pemadam kebakaran, berikut perlengkapannya

9. Disamping beberapa fasilitas keselamatan yang telah disebutkan diatas, untuk mengamankan kendaraan diatas kapal , dipasang suatu alat yang bernama Tali Lasing. yang berguna unuk mengikat kendaraan terutama kendaraan besar seperti truk agar tidak bergerak bila terjadi guncangan.

10. Diatas kapal disediakan pula tabung alat pemadam kebakaran bila diatas kapal terjadi kebakaran kecil, alat ini berjumlah 11 buah dan diletakan di beberapa tempat yang mudah terjangkau.

Disamping persyaratan teknis dan non teknis, dalam manajemen keselamatan pelayaran ada beberapa persyaratan atau kelengkapan administrasi yang harus dipenuhi diantaranya :

1. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document Of Compliance*)

Merupakan audit dari Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan yang telah memenuhi ketentuan dari Koda Manajemen Intemasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM-Code), dokumen tersebut berlaku selama 5 (lima) tahun dan wajib dilakukan verifikasi secara berkala setiap 1(satu) tahun sekali.

2. Sertifikat Manajemen Keselamatan (Safety Management Certificate)

Sertifikat Manajemen Keselamatan diterbitkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, sertifikat diterbitkan setelah dikakukan audit Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan yang telah memenuhi ketentuan dari Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan pengoperasian kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM - Code)

3. Sertifikat keselamatan Kapal Penumpang (Passenger Ship Safety Certificate)

Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang diterbitkan berdasarkan pemeriksaan teknis atas kelengkapan kapal termasuk kelengkapan keselamatan yang harus tersedia diatas kapal berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Pemenuhan fasilitas keselamatan

Safety equipment atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat. Sebagai seorang awak kapal kita harus tahu macam-macam alat keselamatan itu dan juga harus tahu cara menggunakannya dengan benar.

Perlengkapan keselamatan yang diuraikan pada penjelasan sebelumnya merupakan bagian dari manajemen keselamatan. Beberapa perlengkapan keselamatan yang terdapat diatas kapal diantaranya Life Jacket yaitu baju pelampung yang di kenakan oleh awak kapal atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat. Alat yang satu ini sudah tidak asing lagi sama

seperti alat keselamatan yang ada dalam pesawat terbang. Berdasarkan data yang diperoleh bahwa jumlah Life Jacket yang tersedia di atas kapal baik kualitas maupun kuantitas sudah sesuai dengan kapasitas jumlah penumpang dan awak kapal yaitu 315 buah, sedangkan jumlah penumpang yang diizinkan sesuai dengan sertifikat keselamatan kapal penumpang yang di miliki adalah 160 penumpang.

Bagian penting yang merupakan perlengkapan keselamatan adalah Life Raft yaitu rakit yang di pergunakan untuk penyelamatan jiwa awak kapal dan penumpang pada waktu kapal tenggelam yang terdapat disisi kanan dan sisi kiri berjumlah 8 (delapan) buah. Sesuai dengan ketentuan dan pemanfaatannya Life Raft yang tersedia diatas kapal telah dilakukan perawatan secara berkala sebagaimana yang tercantum dalam dokumen perawatan. Beberapa item atau kelengkapan yang terdapat didalam Life Raft telah diuraikan diatas , barang-barang dalam Life Raft yang penggunaannya bersifat terbatas seperti makanan, minuman, obat-obatan, umumnya harus ganti dengan barang yang baru apabila telah masuk masa kadaluarsa. Sedangkan untuk alat-alat navigasi dan alat-alat keselamatan seperti Parachut Signal, Hand Flare, Buoyant Smoke Signal, Batteries umumnya diganti setiap 3-5 tahun sekali.

Kelengkapan dokumen keselamatan

Disamping beberapa perlengkapan keselamatan, untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, sebagaimana disebutkan juga dalam Undang- undang no.17 Tahun 2008, BAB IX tentang sertifikasi

keselamatan. Berdasarkan data yang dikumpulkan bahwa sertifikat sebagaimana dimaksud telah terpenuhi diantaranya:

- a. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (Document Of Compliance)
- b. Sertifikat Manajemen Keselamatan (Safety Man- agement Certificate)
- c. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (Passenger Ship Safety Certificate)

Pelatihan

Kegiatan pelatihan Safety Drill yang merupakan kegiatan pelatihan penanganan keadaan darurat yang diikuti oleh semua kru kapal dilaksanakan oleh staf DP A yang bertugas menangani proyek latihan diatas kapal, disamping itu dibentuk juga ERT (*Emergency Response Team*), team yang bergerak pada saat kondisi darurat .

Upaya peningkatan fasilitas keselamatan

Fasilitas keselamatan kapal telah tersedia diatas kapal sesuai dengan persyaratan dan kebutuhan, namun untuk dapat dipergunakan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan pemanfaatannya maka perlu adanya peningkatan kualitas melalui pemeliharaan secara intensif

Pemeliharaan sebagaimana dimaksud dilakukan pemeriksaan secara berkala antara lain :

- a. Life boy, Life jacket

Mengingat barang tersebut relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara

sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian (Agusta & K, 2017; Khikmatul Heny Masitoh, Sonhaji, 2017; Nurhasanah, Joni, & Shabrina, 2015).

- b. Inflatable Life Raft

Fasilitas keselamatan umumnya hanya dipergunakan pada saat-saat darurat terjadinya kecelakaan, perawatan alat keselamatan Life Raft atau Re-Inspection Life Raft umumnya dilaksanakan setiap 1 tahun sekali sesuai SOLAS 1974, baik untuk kapal-kapal niaga, kapal penumpang, maupun kapal-kapal khusus, untuk lebih memastikan kondisi barang tersebut berfungsi sebagaimana mestinya maka perlu adanya pemeriksaan berkala setiap satu bulan, baik secara teknis fungsi dari pada barang itu sendiri maupun perlengkapan yang terdapat didalamnya .

- c. Sekoci penolong

Sekoci penolong merupakan salah satu fasilitas keselamatan yang berupa barang mekanik yang dilengkapi motor tempel, karena merupakan barang mekanik maka perlu pemeliharaan secara rutin sebagaimana pemeliharaan kendaraan bermotor pada umumnya agar fungsi mekaniknya berjalan dengan baik pada saat digunakan.

- d. Sumber Daya Manusia.

Tugas penyelamatan diatas kapal pada saat kondisi darurat saat ini dilaksanakan oleh pihak perusahaan pelayaran yang bernama ERT (Emergency Response Team), team yang bergerak pada saat kondisi darurat , namun perlu adanya peningkatan koordinasi antar swasta dalam hal ini perusahaan pelayaran dan pihak pemerintah dengan membentuk tim yang mewakili pihak pemerintah yang khusus menangani kecelakaan diatas kapal (Mutholib, 2013).

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Keselamatan merupakan upaya untuk bebas atau mengurangi tingkat resiko kecelakaan. Keselamatan merupakan hal yang selalu menjadi prioritas utama dalam bidang apapun termasuk di sub sektor transportasi laut (Siswoyo, 2016).

Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 17 tersebut bahwa sebelum berlayar, kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan. Pengertian menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 butir 33, 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, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

KESIMPULAN

Indikator keselamatan kapal dan pelayaran adalah dua sisi yang tidak dipisahkan, kapal harus mempunyai peralatan keselamatan antara lain sekoci, life jaket, alat pemadam kebakaran, dokumen dan sertifikat, kondisi laik layar kapal. Kesehatan para awak kapal, semua harus benar benar disiapkan dan dipastikan keberadaan dan keadaannya sehingga pelayaran akan aman dan selamat. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran

dari kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Sumber daya manusia yang handal dengan ditunjukkan dengan sertifikat keahlian menjadi hal yang diharuskan untuk menunjang keselamatan pelayaran sebagai salah satu indikatornya.

DAFTAR PUSTAKA

- Agusta, A., & K. (2017). Analisis Undang-undang Kelautan di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif. *Jurnal Pendidikan Geografi*, 17(2), 147–152.
- Kadarisman, M., & Jakarta, U. M. (2017). Maritime Safety and Safety Policy. *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritime Dalam Menunjang Sistem Transportasi*, 4(2), 177–192.
- Khikmatul Heny Masitoh, Sonhaji, S. (2017). PELAKSANAAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI AWAK KAPAL PADA PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI) SEMARANG. *DIPONEGORO LAW JOURNAL*, 6(1), 1–12.
- Mutholib, A. (2013). Kajian fasilitas keselamatan kapal pada lintas penyeberangan 35 ilir- muntok. *Jurnal Transportasi*, 25(5), 140–146.
- Nurhasanah, N., Joni, A., & Shabrina, N. (2015). Persepsi Crew dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut. *Proceeding SENDI_U*, 978–979.
- Siswoyo, B. (2016). PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PERALATAN KESELAMATAN KAPAL LAUT DAN PENYE-

BERANGAN DI PROVINSI
MALUKU. *Warta Penelitian
Perhubungan*, 28(2), 146–156.

Suryani, D., Pratiwi, A. Y., Sunarji, &
Hendrawan, A. (2018). Peran
syahbandar dalam keselamatan
pelayaran. *Jurnal Sain tara*, 2(2).

Tjahjanto, R., & Aziz, I. (2016). ANALISIS
PENYEBAB TERJADINYA
KECELAKAAN KERJA DI ATAS
KAPAL MV . CS BRAVE. *Jurnal
Kapal*, 13(1), 13–18.