



ISSN. 2716-2656 (Print)

E-Journal Marine Inside

<https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 2, Issue. 2, December 2020

doi.org/10.56943/ejmi.v2i2.23

Upaya Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di atas Kapal KMP Kirana IX

Amirullah¹, Sandy Wahyu Purnomo², M. Taufik Agung

¹amirullah@poltekpel-banten.ac.id, ²sandy_wahyu@poltekpel-banten.ac.id

Politeknik Pelayaran Banten

ABSTRAK

Keselamatan diatas kapal merupakan hal yang perlu diperhatikan, keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan faktor yang sangat esensial dalam menunjang kelancaran pelayaran kapal, karena kecelakaan susah diprediksi dan dapat terjadi dimana saja. Untuk itu sebelum kapal digunakan sebaiknya keadaan dan kondisi kapal perlu diperhatikan. Oleh sebab itu, perlu suatu upaya dalam meningkatkan keselamatan diatas kapal sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan di laut. Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Tujuan penelitian ini adalah untuk meningkatkan keselamatan diatas kapal dengan beberapa upaya yang dapat dilakukan.

Kata Kunci: *Kecelakaan Kapal, Keselamatan Kapal, Upaya Peningkatan*

PENDAHULUAN

Berbicara mengenai moda transportasi air, maka tidak terlepas dari kapal sebagai alat transportasi utama, sesuai dengan definisi dalam Pasal 1 angka 36 undang-undang nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan faktor yang sangat esensial dalam menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan (Windyardari, 2011). Keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab bersama dari pihak regulator, operator dan pengguna jasa transportasi laut dalam hal ini adalah para penumpang kapal. Dalam memenuhi faktor keselamatan maka sebelum kapal berangkat harus memenuhi syarat aspek keselamatan sehingga kapal laik laut (sea worthness) dan mendapatkan izin untuk berlayar dengan SPB yang dikeluarkan oleh syahbandar (Suryani et al., 2018). Dalam halnya keselamatan diatas kapal, perusahaan harus memiliki Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Manajemen System*) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini dengan mengikuti petunjuk (*guidelines*) dan contoh-contoh dokumen yang disediakan *International Safety Management Code (ISM code)*.

Kecelakaan kapal susah diprediksi dan dapat terjadi dimana saja. Oleh sebab itu, untuk menghadapi musibah di tengah laut sebelum kapal meninggalkan pelabuhan, kapal wajib melaksanakan persiapan-persiapan dan persyaratan sebagai berikut: (1) mengikuti peraturan *International Manajemen Code (ISM Code)*, (2) pengetesan cara operasinya kemudi darurat (Emergency Rudder), (3) pengecekan beroperasinya GPS (Global Potitioning System), (4) cek kelaikan sekoci (David) penolong diturunkan dan dinaikan, (5) cek jangkar dan rantai jangkar dalam keadaan baik, (6) persiapan penerimaan pilot (pandu) dan menurunkan pilot, (7) cek *smoke detector* dianjungan untuk mengantisipasi kebakaran di palka-palka, (8) sebelum berlayar peta-peta mulai dari tempat tolak sampai ke tempat tujuan sudah dikoreksi dan *up to date*, (9) pemeriksaan generator seperti tes running atau tidak, (10) pengecek lampu-lampu jalan dan lampu-lampu darurat, (11) mengetes darurat mesin Induk, (12) hasil internal audit dan manajemen review, (13) pengoperasian oil water separator (OWS), (14) mengecek tutup palka dan peralatan bongkar muat juga alat elektronik. Selain itu perlu campur tangan dan asosiasi pelayaran untuk saling bahu membahu dan selalu meningkatkan keselamatan serta mencegah kecelakaan kapal seminimal mungkin (Purwanto et al., 2016).

Dalam upaya melindungi dan menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan kerja awak kapal maka faktor keselamatan operasional kapal di laut sangatlah penting untuk diprioritaskan, terutama ketersediaan alat keselematan

kapal harus tersedia dan kondisinya baik, sehingga bila terjadi kecelakaan kapal, alat keselamatan kerja di kapal siap digunakan (Mutholib, 2019). Dengan terciptanya keselamatan dengan baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang dapat menunjang terjadinya pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas kerja bagi anak buah kapal. Maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui upaya meningkatkan keselamatan pelayaran di atas kapal KMP Kirana IX.

METODE PENELITIAN

Metodologi yang digunakan oleh peneliti adalah kualitatif dengan data deskriptif. Menurut Moleong (2018), Bogdan dan Tylor mendefinisikan metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Penelitian karya ilmiah terapan ini akan dilakukan dan dilaksanakan oleh penulis di kapal KMP Kirana IX ketika penelitimelaksanakan praktek layar selama kurang lebih 12 bulan pada tanggal 5 April 2022 sampai dengan 5 April 2023 dan penerapan ilmu pengetahuan yang diperoleh di Politeknik Pelayaran Banten, dengan demikian taruna diwajibkan praktek laut di atas kapal KMP Kirana IX.

Sumber data dalam penelitian ini ada dua macam, yaitu data primer dan data sekunder. Definisi data primer adalah data asli yang dikumpulkan sendiri oleh periset untuk menjawab masalah risetnya secara khusus (Istijanto, 2005). Data primer meliputi wawancara observasi dokumentasi dan partisipasi aktif di lokasi penelitian. data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti langsung terhadap kegiatan operasional kapal, pada saat latihan keselamatan. Dan juga dilakukan wawancara-wawancara dimana pertanyaan dilegkapi dengan bentuk variasi dan disesuaikan dengan situasi saat pengamatan dan kondisi yang ada. Sedangkan, menurut Hermawan (2005), data sekunder merupakan struktur data historis mengenai variabel-variabel yang telah dikumpulkan dan dihimpun sebelumnya oleh pihak lain yang dapat diperoleh dari dalam suatu perusahaan, berbagai internet *websites*, perpustakaan umum maupun melalui catatan *log book*, catatan perwira kapal atau mungkin hasil survey yang belum diperas dan analisa lanjutan dapat menghasilkan sesuatu yang amat berguna.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Penelitian



Berikut merupakan visualisasi dari logo PT Dharma Lautan Utama: (1) jangkar biru, mempunyai arti dari dharma bakti yang sungguh-sungguh dan teguh dalam dunia pelayaran pengantaran barang dan/atau penumpang; (2) huruf “DL”, mempunyai arti dari semangat dan cita-cita yang suci dari para *pioneer* pendiri PT Dharma Lautan Utama; (3) dua pasang alun kecil dan besar, untuk memberikan gambaran atas lautan samudera, pulau dan kepulauan yang menjadi sebuah rangkaian dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Adanya logo dari PT Dharma Lautan Utama secara menyeluruh dapat dijelaskan yakni sebagai berikut: (1) memberikan dharma bakti yang teguh, sungguh-sungguh dan selalu bersemangat dalam memberikan tenaga serta pikiran dalam bidang pelayaran baik barang dan/atau penumpang; (2) berlandaskan dari adanya cita-cita yang suci dan mulia dari pendiri dan perintis PT Dharma Lautan Utama; (3) memberikan pelayanan di Nusantara dengan menghubungkan lintas laut, merekatkan tanah air, insan dalam ikatan kesatuan dalam sikap dan tata laku khususnya di daerah Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan adanya wawasan kebaharian ini; (4) memperjuangkan dengan kerja keras dan berpikir dalam memasuki perkembangan zaman globalisasi yang bergerak dinamis di bidang jasa dan teknologi pelayaran; (5) melangkah dan berpikir menuju arah positif serta berjaya sebagai lembaga hukum yang teguh serta dapat bergerak maju di atas ombak kehidupan masyarakat (Dharma Lautan Utama, 2016).

PT Dharma Lautan Utama turut mempunyai visi, misi dan semboyan dengan terus memberi pelayanan yang optimal bagi konsumen sebagai pengunjung yang terkemuka. PT Dharma Lautan Utama yang bergerak dalam bidang jasa pelayaran mempunyai pangsa pasar dari golongan masyarakat menengah kebawah. Hal tersebut menyebabkan muatan dalam segala segi harus terisi sesuai dengan kemampuan konsumen. PT Dharma Lautan Utama mempunyai strategi kebijakan harga dengan menunjukkan komitmen dan kepedulian dalam mengakomodasi masyarakat dalam menambah nilai kesejahteraan dan memberikan kemajuan bagi ekspansi ekonomi regional sehubungan dengan penerapan dari Otonomi Regional 1999. Dengan hal tersebut PT Dharma Lautan Utama mempunyai prinsip dasar yang kuat yakni “We Serve the Nation” berikut merupakan visi dari PT Dharma Lautan Utama: (1) layanan yang menjangkau bagi seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia; (2) pengoperasian yang dilakukan oleh sumber daya manusia yang bekerja secara profesional dengan penggunaan teknologi yang berkelanjutan (*advanced technology*); (3) selalu berkualitas dalam memberikan pelayanan jasa serta tolak ukur yang tinggi sesuai standar internasional; (4) memberikan kualitas yang maksimal; (5) punya daya bersaing bisnis yang tinggi.

Selain visi, turut disampikan pula mengenai misi dari PT Dharma Lautan Utama yakni sebagai berikut: (1) misi sosial dalam memberi pelayanan dalam bidang jasa penyeberangan dan/atau pelayaran antar pulau secara ekonomis, yakni terjangkau oleh masyarakat pada umumnya; (2) misi ekonomi yaitu turut serta

dalam berkontribusi bagi pertumbuhan ekonominasional maupun ekonomi regional dan memberi nilai positif bagi pengguna jasa penyebrangan dan/atau pelayaran; (3) misi bisnis seperti memberikan kepuasan dan keuntungan bagi pengguna jasa dalam mempertahankan serta mengembangkan usaha; memberikan peningkatan perusahaan yang sangat baik; memberikan kepuasan secara maksimal bagi pemilik modal, karyawan, dan mitra bisnis.

Gambaran Umum Kapal KMP Kirana IX

KMP Kirana IX adalah kapal motor yang terbakar di Gapura Surya Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya pada 28 September 2011. Kapal mulai terbakar pada pukul 06.30 WIB dan menyebabkan kepanikan penumpang yang telah naik ke kapal. Akibat kebakaran ini menyebabkan 8 orang tewas dan 41 orang luka ringan, empat orang luka berat dan 12 orang dirawat di rumah sakit. Upaya evakuasi terhadap penumpang KMP Kirana IX dilakukan polisi dan petugas Pelabuhan Tanjung Perak. Kebakaran yang terjadi dapat dipadamkan dua jam setelah kejadian. Seluruh korban dalam musibah kebakaran menerima santunan yang diberikan PT Jasa Raharja dan PT Dharma Lautan Utama selaku pemilik KMP Kirana IX. Kebakaran KMP Kirana IX berdasarkan penyelidikan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi akibat hubungan arus pendek pada kabel listrik saluran penerangan di *deck* tersebut.

Pembahasan Penelitian

Dalam hal ini pengawasan ke pelabuhan mempunyai tugas sebagai *Port State Control* (PSC) yakni memonitoring penerapan peraturan keselamatan pada kapal dengan standar yang diperuntukan bagi pihak-pihak yang bertanggung jawab pada kecelakaan di laut, mengenai usaha keselamatan kapal sejak bertolak sampai pada pelabuhan tujuan. Adanya definisi tersebut, memberikan pengertian bahwa jika terjadi kecelakaan dimana kapal masih berlabuh atau sedang dalam perjalanan juga masih menjadi tanggungan dari PSC. Termasuk pula, kapal yang didalam pengawasan dan sering melakukan pelanggaran terhadap peraturan secara nasional maupun internasional PSC dapat melakukan hukuman yang dapat berupa penghapusan kapal yang melakukan pelanggaran tersebut dari daftar registrasi kapal.

PSC dimana mempunyai nama lain yakni *Maritime Safety Surveillance Force* (MSSF), pihak ini harus mempunyai karyawan dengan orang yang berkompeten di bidangnya, terlatih dan berpengalaman. Pihak ini bekerjasama dengan PSC dalam mengambil keputusan selaku pemeriksa, sehingga pihak PSC dapat menganalisis dan meningkatkan sistem keselamatan maritim. Upaya preventif selanjutnya terciptanya teknologi, dan perekrutan anggota kapal yang baik. Pelayaran komersil sama seperti perusahaan pada umumnya yakni dengan meminimalisir pengeluaran demi mendapatkan laba yang besar. Kualitas dari pelayaran yang paling tinggi ketika perusahaan perkapalan sekaligus pelayaran itu dapat menggunakan secara ekonomis baik kapal dan ABK yang dipekerjakan. Artinya dalam hal ini, teknologi

pada kapal haruslah seimbang dengan pengawakannya tersebut, sehingga menciptakan keadaan yang baik selama pelayaran berlangsung.

Ada beberapa persiapan yang harus dilaksanakan terlebih dahulu sebelum memulai pelayaran tersebut sebagaimana yang telah didapat dari hasil wawancara, yakni mulai dari pengecekan peralatan mulai dari GPS sampai pada mesin serta kesiapan dari seluruh awak kapal sampai pada nahkoda tersebut. Kesimpulan dari adanya upaya preventif ini adalah kesiapan tidak hanya dilakukan dalam kesiapan kapal itu sendiri, namun kesiapan pihak pelabuhan turut pula diperhitungkan mengingat bahwa banyak faktor yang dapat mengakibatkan kecelakaan baik faktor internal maupun eksternal itu sendiri, serta jarak tempuh perjalanan kapal yang jauh pula. Upaya selanjutnya ialah upaya preventif, yakni upaya yang dilakukan ketika terjadi kecelakaan terhadap kapal tersebut upaya ini harus dapat dilakukan mengingat kejadiannya yang di atas kapal. Upaya preventif ini dilakukan dengan tujuan sebagai penanganan di atas kapal yang terjadi kecelakaan.

Membahas mengenai kecelakaan kapal bahwa peran serta pemerintah dalam bekerjasama dengan berbagai macam badan-badan hukum yang terkait secara langsung maupun tidak langsung sangat dibutuhkan. Pemerintah dalam hal ini dapat bekerjasama dengan pihak akademisi yang berkonsen dengan kecelakaan pada kapal, sehingga dapat terbentuk sebuah forum yang secara khusus menangani kecelakaan kapal di atas laut dan dapat menyusun peraturan-peraturan yang efektif. Tidak kalah penting untuk dibahas adalah mengenai tindakan represif yang harus dilakukan jika terjadi kecelakaan kapal di atas laut. Terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan dan dilakukan. Pertama ketanggapan dan ketelitian dalam kecelakaan kapal tersebut. Kedua jangan pernah untuk meninggalkan bukti-bukti yang otentik, sehingga harus diperhatikan betul dan dikumpulkan mengenai bukti-bukti yang dianggap sangat penting. Ketiga bagi para nahkoda, perwira kapal dan awak kapal untuk selalu tenang, memperhatikan situasi kapal dan tidak memperparah situasi kapal.

Pihak-pihak tersebut harus pula memberikan laporan kepada pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan kecelakaan kapal. Pentingnya laporan oleh pihak-pihak tersebut dapat dijadikan sebuah bukti dan alasan terjadinya kecelakaan kapal tersebut. Pelaporan yang baik dapat memperlancar dan menyelesaikan perkara terkait dengan kecelakaan kapal menjadi lebih cepat serta dapat berlangsung secara efektif bagi seluruh pihak yang terkait. Adanya tindakan-tindakan represif yang dilakukan dalam hal ini dilakukan dengan upaya-upaya yang telah dijelaskan sebelumnya sangat penting dilakukan untuk dapat dilakukan evaluasi sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan serupa dan menjadikan tujuan terciptanya *zero accident/nol* kecelakaan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Upaya meningkatkan keselamatan pelayaran di atas kapal KMP Kirana IX terbagi menjadi dua buah bagian yakni upaya yang dilakukan secara preventif dan upaya represif. Upaya preventif merupakan upaya pencegahan, upaya tersebut haruslah dilakukan demi untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada kapal tersebut. Dimana upaya preventif adalah kesiapan tidak hanya dilakukan dalam kesiapan kapal itu sendiri, namun kesiapan pihak pelabuhan turut pula diperhitungkan mengingat bahwa banyak faktor yang dapat mengakibatkan kecelakaan baik faktor internal maupun eksternal itu sendiri, serta jarak tempuh perjalanan kapal yang jauh pula.

Kesiapan ini berupa persiapan dokumen dan peralatan pada kapal sehingga dapat berjalan secara optimal. Tindakan represif dilakukan dengan mengikuti seluruh arahan dari kru kapal dan pihak yang berwenang yang lain, serta melakukan seluruh tindakan tersebut dengan tetap tenang dan tidak panik, hal tersebut dilakukan dengan tujuan meminimalisir kerugian lebih lanjut dan lebih fatal seperti hilangnya nyawa selama kecelakaan berlangsung. Upaya represif berkelanjutan sampai pada tindakan lanjut yang dilakukan oleh penyelidik kecelakaan kapal seperti KNKT untuk selanjutnya dilakukan evaluasi pada kejadian tersebut sehingga tidak ada kecelakaan berkelanjutan yang terjadi di masa depan.

Saran

Masyarakat khususnya bagi penumpang kapal atau pengguna jasa pelayaran harus mematuhi seluruh peraturanyang disampaikan dan menjalankan penuh apa yang telah menjadi aturan bersama baik pada saat masih berada di pelabuhan maupun pada saat pelayaran sedang berlangsung mengingat bahwa keselamatan pada kapal tidak hanya tanggung jawab dari pihak perusahaan yang menjalankan jasa dipelayaran saja, atau pihak aparat pelabuhan namun menjadi tanggung jawab bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- Asep, H. (2005). *Penelitian Bisnis Paradigma Kuantitatif*. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Dharma Lautan Utama. (2016). *Falsafah Logo*. PT Dharma Lautan Utama-Armada Pelayaran Nasional. <https://dlu.co.id/#1482113419108-1214e6af-cf9d>
- Istijanto, M. (2005). *Aplikasi Praktis Riset Pemasaran*. Gramedia Pustaka Utama.
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi penelitian kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Mutholib, A. (2019). Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyebrangan 35 Ilir - Muntok. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(2), 140. <https://doi.org/10.25104/warlit.v25i2.715>
- Purwanto, Y., Iskandar, B. H., Imron, M., & Wiryawan, B. (2016). Aspek Keselamatan ditinjau dari Stabilitas Kapal dan Regulasi pada Kapal Pole and Line di Bitung, Sulawesi Utara (Safety Aspects Pole and liner From Ship Stability and Regulation Point of View in Bitung, North Sulawesi). *Marine Fisheries : Journal of Marine Fisheries Technology and Management*, 5(2), 181–191. <https://doi.org/10.29244/jmf.5.2.181-191>
- Suryani, D., Yudi Pratiwi, A., & Hendrawan, A. (2018). Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 2(2), 33–39. <https://amn.ac.id/ojs/index.php/saintara/article/download/75/48>
- Windyardari, A. (2011). Tantangan Sistem Komunikasi Laut di Indonesia Sebagai Faktor Pendukung Keselamatan Pelayaran. *TEKNIK*, 32(1), 57–62. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/teknik/article/download/1680/1439>