

ANALISIS IMPLEMENTASI CROWD DAN CRISIS MANAGEMENT PADA KAPAL PENUMPANG DI PELABUHAN MAKASSAR DAN TERNATE

Ahmad Fauzi, Arlizal Djamaan, Prolin Tarigan, Aries Allolayuk, Siti Zulaikah

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

1. PENDAHULUAN

Pengangkutan penumpang dengan kapal penumpang merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan keamanan, sarana untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan. Kesuksesan transportasi laut.

Mengatur penumpang pada kapal penumpang menghadapi keadaan darurat agar terhindar dari terjadinya kepanikan pada saat kapal menghadapi situasi darurat seperti kebakaran atau kecelakaan yang mengakibatkan kapal harus ditinggalkan atau abandon ship.

Crisis and Human Behavior Management merupakan salah satu kompetensi awak kapal yang dengan seksama dan tindakan yang tepat dapat mengatasi penumpang yang mengalami kepanikan yang luar biasa yang ditunjukkan dengan berebut atau berkelahi, sehingga penumpang dapat dikondisikan kembali dalam keadaan tenang. Seperti dicontohkan dalam *Film Titanic* dimana seluruh penumpang mengalami kepanikan yang luar biasa, dalam film tersebut jelas terlihat perilaku berbeda dari setiap penumpang dalam menghadapi keadaan crisis, misalnya ada yang loncat dari atas kapal ke laut, ada yang depresi, berebut, berkelahi, dan sebagainya. Menghadapi keadaan demikian di kapal maka sangat penting bagi seluruh awak kapal penumpang untuk memiliki kompetensi dalam CCM.

Data Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi menyebutkan bahwa sejak Januari 2017 sampai Maret 2017 telah terjadi 27 kali kecelakaan kapal, 21 kali diantaranya adalah kecelakaan kapal penumpang dengan jumlah korban 86 orang. Dalam laporan tidak ditemukan adanya kegiatan penyelamatan penumpang berbasis CCM.

Dick Helbing dan Pratik Mukerji, pada tahun 2011 melaksanakan penelitian tentang CCM dengan judul *Crowd Disaster as Systemic Failures*:

Analysis of the Love Parade Disaster. Penelitian mengenai CCM pernah dilaksan Berdasarkan hal tersebut di atas maka dianggap sangat perlu untuk melakukan penelitian agar diketahui pengetahuan, pemahaman dan keterampilan awak kapal penumpang dalam menghadapi keadaan darurat. Disamping itu juga akan dilakukan pengamatan ketersediaan sarana yang berhubungan dengan implementasi CCM. Penelitian ini akan menghasilkan rekomendasi yang bermuara pada keselamatan penumpang yang bersinergi dengan program tol laut.

A. Perumusan Masalah

Bagaimana implementasi Crowd and Crisis Management pada kapal penumpang yang sandar dalam wilayah Pelabuhan Makassar dan Ternate?

B. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui implementasi Crowd and Crisis Management pada kapal yang sandar dalam wilayah Kantor Pelabuhan Makassar dan Ternate khusus sarana dan prasarana di atas kapal khususnya yang berhubungan dengan implementasi Crowd and Crisis Management.

C. Lingkup Penelitian

Lingkup penelitian ini adalah implementasi Crowd and Crisis Management pada kapal penumpang lebih khusus pada kapal yang memuat penumpang lebih dari 12 orang sesuai defenisi dalam SOLAS 1974.

D. Wilayah Penelitian

Penelitian akan dilakukan pada Pelabuhan Makassar dan Ternate. Pelabuhan tersebut ditetapkan sebagai wilayah pengambilan data atas pertimbangan:

1. Kesesuaian jenis kapal yang menjadi objek penelitian dengan pelabuhan dimana kapal tersebut berlabuh.
2. Besarnya jumlah kapal penumpang yang berkunjung dan bertolak dari dan ke pelabuhan tersebut.

2. TINJAUAN TEORI

A. Transportasi Laut

Untuk mengetahui ha-hal yang menyangkut masalah Pelayaran dan Perdagangan dilaut maka diperlukan sebuah pedoman. Pedoman yang dipakai adalah Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pembangunan Angkutan di perairan adalah pembangunan unsur-unsur kemaritiman yang mendukung terlaksananya angkutan di perairan.

Unsur Kemaritiman yang ada dalam kegiatan Keselamatan dan keamanan Pelayaran dinyatakan dari beberapa pasal yang terdapat dalam Undang-undang nomor 17 tahun 2008. Pasal 1 Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Dengan demikian, kata Maritim digunakan untuk menyatakan hal-hal yang menyangkut Pelayaran atau angkutan barang dan orang melalui laut untuk kepentingan ekonomi. Oleh sebab itu, Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dapat disebut juga sebagai Undang-undang tentang Kemaritiman. Berdasarkan ketentuan itu maka hal-hal yang menyangkut masalah Pelayaran dan Perdagangan dilaut adalah:

- a. Angkutan di perairan
- b. Kepelabuhanan
- c. Keselamatan dan keamanan pelayaran
- d. Perlindungan lingkungan maritime

Dengan demikian Pembangunan Kemaritiman adalah pembangunan unsur-unsur kemaritiman yang mendukung keempat hal yang menyangkut masalah. Pelayaran dan Perdagangan dilaut. Keselamatan dan keamanan pelayaran seperti disebut di atas juga berhubungan dengan keselamatan dan keamanan pada kapal penumpang.

1. Kapal Penumpang

Dalam dunia pelayaran terdapat sejumlah defenisi tentang kapal penumpang. Dalam penelitian ini yang digunakan adalah defenisi yang terdapat dalam SOLAS (Safety of Live at Sea) 1974, dinyatakan bahwa:

Passenger ships - defined as a ship carrying more than 12 passengers - on international voyages must comply with all relevant IMO regulations, including those in the SOLAS and Load Lines Conventions.

Sebuah kapal yang berayar dengan mengangkut penumpang 12 orang atau lebih maka kapal tersebut dikategorikan sebagai kapal penumpang. Selanjutnya terhadap kapal tersebut diberlakukan aturan yang mengatur keselamatan dan keamanan. Selanjutnya STCW (*Standard of Training Certification and Watchkeeping*) 2010 menyatakan *specific training requirements for crew on*

passenger ships, such as training in crowd management, for use in emergency evacuation. Ide keselamatan dan keamanan pada kapal penumpang mulai dibicarakan di IMO melalui Maritime Safety Committee (MSC) ada tahun 2000 sebagai tanggapan atas maraknya kecelakaan kapal penumpang dan semakin besarnya ukuran kapal penumpang yang dibangun saat itu. Menghadapi hal tersebut IMO memandang perlu menetapkan peraturan baik menyangkut desain kapal penumpang maupun penanganan penumpang jika terjadi keadaan darurat.

Pada MSC 79th session bulan Desember 2004, menerbitkan rekomendasi tentang Large Passenger Ship Safety yang didalamnya juga termasuk kapal penumpang dengan ukuran yang lebih kecil seperti pada umumnya digunakan dan keterampilan awak kapal penumpang dalam menghadapi keadaan darurat.

2. Crowd and Crisis Management

Pendidikan dan pelatihan pelaut telah diatur IMO dalam STCW 2010, termasuk penanganan keadaan darurat di kapal penumpang. Dalam STCW **section A-V/2** *Mandatory minimum requirements for the training and qualification of masters, officers, ratings and other personnel on passenger ships* disebutkan standar kompetensi yang harus dimiliki oleh awak kapal kapal penumpang adalah sebagai berikut:

- 1 awareness of life-saving appliance and control plans, including:*
 - 1.1 knowledge of muster lists and emergency instructions;*
 - 1.2 knowledge of the emergency exits; and*
 - 1.3 restrictions on the use of elevators;*

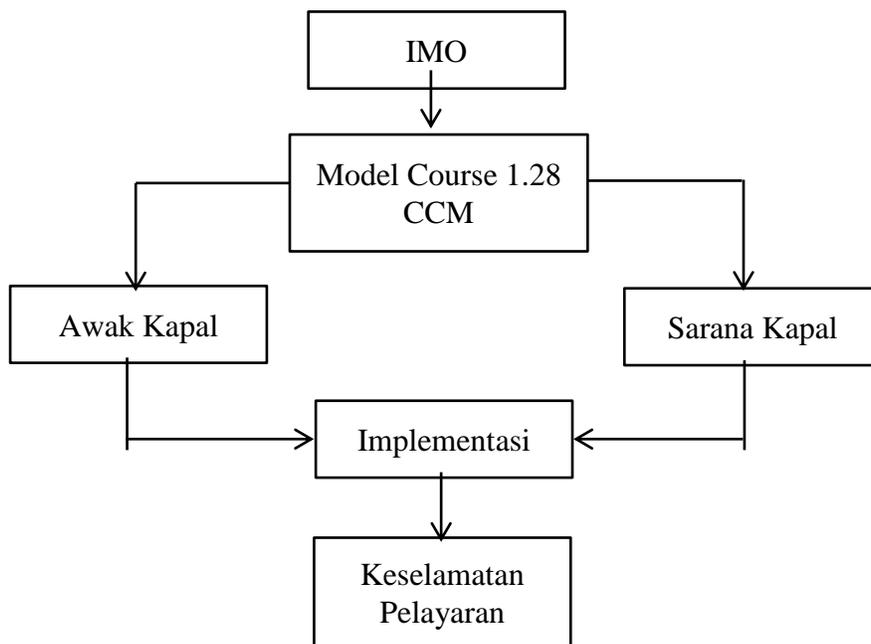
- 2 the ability to assist passengers en route to muster and embarkation stations, including:*
 - 2.1 the ability to give clear reassuring orders;*
 - 2.2 the control of passengers in corridors, staircases and passageways;*
 - 2.3 maintaining escape routes clear of obstructions;*
 - 2.4 methods available for evacuation of disabled persons and persons needing special assistance; and*
 - 2.5 search of accommodation spaces;*
- 3 mustering procedures, including:*
 - 3.1 the importance of keeping order;*

- 3.2 the ability to use procedures for reducing and avoiding panic;
- 3.3 the ability to use, where appropriate, passenger lists for evacuation counts; and
- 3.4 the ability to ensure that the passengers are suitably clothed and have donned their lifejackets correctly.

Crowd Management dan Crisis and Human Behavior merupakan bagian dari STCW-95 amendment 2010 yang sangat penting untuk dimiliki setiap pelaut yang bekerja pada kapal penumpang. Pelaut sering menyebut kedua sertifikat itu dengan singkatan CCM yang terdiri dari dua pelatihan yang berbeda namun sangat erat kaitannya satu sama lain. Dalam STCW 1995 amandemen 2010, CCM mencakup pengetahuan, pemahaman dan keterampilan, yang selanjutnya disebut kompetensi awak kapal dalam mengatur penumpang pada kapal penumpang menghadapi keadaan darurat agar terhindar dari terjadinya kepanikan pada saat kapal menghadapi situasi darurat seperti kebakaran atau kecelakaan.

Tujuan Crowd Management adalah untuk melatih awak kapal agar memahami situasi dan kondisi di kapal dengan memperhatikan perilaku penumpang dan cara meyakinkan mereka bahwa mereka akan selamat untuk menghindari kepanikan yang mengakibatkan krisis.

3. Kerangka Pikir



Kerangka pikir di atas menggambarkan bahwa IMO sebagai lembaga tertinggi pelayaran kapal menetapkan Model Course 1.28 sebagai panduan pelaksanaan Diklat Crowd and Crisis Management. Sebagai regulasi CCM mengatur kompetensi dan penyiapan sarana dan prasarana kapal dalam mewujudkan CCM di kapal penumpang. Implementasi CCM sesuai ketentuan yang ditetapkan membantu mewujudkan keselamatan pelayaran kapal penumpang.

3. METODE PENELITIAN

A. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di pelabuhan penyeberangan antar pulau di Makassar dan Ternate. Pelabuhan Makassar dan Ternate dipilih atas pertimbangan pelabuhan bahwa pelabuhan penyeberangan ini melayani penumpang dari ke pulau-pulau disekitarnya dan sebaliknya.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif. Dalam konteks ini dilakukan deskripsi gejala atau fenomena yang berkaitan dengan implementasi Crowded and Crisis Management (CCM) di kapal penumpang non konvensional. Dalam hubungannya dengan deskriptif, ahli menyatakan bahwa: "penelitian deskriptif diarahkan untuk mengidentifikasi situasi pada waktu penyelidikan dilakukan, melukiskan variabel atau kondisi "apa yang ada dalam suatu situasi" (Winarno, 1980; dan Burges, 1984). lebih lanjut Burges (1984) mengungkapkan bahwa:

A descriptive study describes and interprets what is. It is concerned with condition or relationship that exist, opinion that are held, processes that are going on, affects that are evident, or trends that are developing. "

C. Variabel Penelitian

Penelitian ini hanya menetapkan satu variabel saja, dimana yang dimaksud adalah untuk mendeskripsikan tingkat implementasi CCM di kapal penumpang non konvensional. Penelitian ini menggunakan 1 variabel saja, maksudnya untuk mendeskripsikan implementasi CCM di kapal penumpang non konvensional. Implementasi CCM dalam hal ini adalah implementasi komponen

dalam CCM. Adapun indikator implementasi CCM mencakup beberapa hal sebagai berikut:

- a. Membuat dan memasang sibil darurat;
- b. Latihan peneyelamatan dalam keadaan darurat;
- c. Pengaturan penumpang dalam keadaan darurat;
- d. Mempersiapkan alat keselamatan dalam keadaan darurat;
- e. Meniggalkan kapal dalam keadaan darurat.

D. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah awak kapal yang sesuai dengan kompetensinya berhubungan dengan implementasi CCM pada kapal penumpang non konvensional yang berlabuh pada pelabuhan kapal penumpang sesuai karakteristik di Makassar dan Ternate.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan untuk menjaring data dalam penelitian ini adalah instrument non tes dalam bentuk daftar observasi; daftar kelengkapan dan kegiatan yang berhubungan dengan implementasi CCM di kapal penumpang non konvensional. Daftar disusun mengacu pada indikator yang berhubungan dengan implementasi CCM. Indikator tersebut adalah sebagai berikut:

1. Apakah ada sibil darurat di kapal?
2. Apakah sibil darurat terpasang pada tempat yang strategis?
3. Apakah saudara mengetahui POSISI penyelematan pada saat darurat?
4. Apakah saudara mengetahui TUGAS yang harus dilakukan pada saat darurat?
5. Apakah ada sibil darurat untuk penumpang?
6. Apakah sibil darurat dibuat dalam skema yang mudah difahami?
7. Apakah sibil darurat untuk penumpang dipasang di tempat yang strategis?
8. Apakah sibil darurat terpasang di ruang ABK?
9. Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas membunyikan semboyan darurat?
10. Apakah ditetapkan ABK yang bertugas menutup pintu kedap air, katup-katup, bagian mekanis dari lubang lubang pembuangan air pada saat darurat?

11. Apakah ditetapkan ABK yang bertugas membawa perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya pada saat darurat?
12. Apakah ditetapkan ABK yang bertugas menurunkan sekoci penolong?
13. Apakah terdapat tanda / petunjuk tempat berkumpul pada saat darurat?
14. Apakah terdapat petunjuk penggunaan sekoci?
15. Apakah saudara tahu prosedur meninggalkan kapal jika harus dilakukan?
16. Apakah saudara pernah melakukan latihan keadaan darurat di kapal?
17. Apakah latihan keadaan darurat tercatat dalam log book?

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif deskriptif. Menurut Sugiyono (2004:170) bahwa analisis deskriptif adalah pengujian yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah dikumpulkan sebagaimana adanya tanpa maksud membuat kesimpulan yang berlaku umum. Dalam penelitian ini analisis deskriptif dilakukan atas data hasil pengamatan yang dinyatakan dalam perhitungan persentase (%), yaitu persentase jumlah indikator CCM yang diimplementasikan di kapal penumpang non konvensional yang menjadi objek penelitian ini.

G. Menghitung Persentase Capaian

Untuk mengkaji permasalahan dalam penelitian ini maka dilakukan pengolahan data hasil score capaian responden yang didasarkan pada hasil dari masing-masing indikator implementasi CCM dengan formulasi rumus persentase yang dikemukakan oleh Purwanto (1991:113) sebagai berikut:

$$\frac{F}{N} \times 100\%$$

Dimana:

F = Jumlah temuan dengan jawaban YA

N = Jumlah indikator yang diamati

H. Konfirmasi Persentase (%) Skor Capaian Responden dengan Kriteria Implementasi

Setelah jawaban dianalisis menggunakan rumus presentase implementasi CCM di atas, selanjutnya disesuaikan dengan kriteria yang diadaptasi dari Sugiyono (2010: 107) seperti table berikut ini:

Tabel 3.1. Rentang dan Kualifikasi Implementasi CCM

No.	Rentang Skor (%)	Kualifikasi
1	81 – 100	Sangat Terimplementasi
2	61 – 80	Cukup Terimplementasi
3	41 – 60	Terimplementasi
4	21 – 40	Tidak Terimplementasi
5	0 - 20	Sangat Tidak Terimplementasi

5. HASIL PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di pelabuhan penyeberangan antar pulau di Makassar dan Ternate. Pelabuhan pada penyeberangan penumpang di Makassar yaitu pelabuhan Paotere dan Ternate yaitu pelabuhan Bastiong dipilih atas pertimbangan bahwa pelabuhan penyeberangan ini melayani penumpang menggunakan kapal penumpang non konvensional.

Dalam penelitian ini digunakan questioner yang terdiri dari 17 pertanyaan. Pertanyaan tersebut diajukan kepada salah seorang atau lebih perwira yang ditemui oleh peneliti ketika berkunjung di kapal. Pertanyaan digunakan untuk melakukan observasi pada kapal yang berlabuh di pelabuhan Makassar dan Ternate.

A. Pelabuhan Paotere Makassar

Penelitian yang dilakukan di pelabuhan Paotere Makassar terhadap 10 kapal yang mengoperasikan kapal. Kapal-kapal tersebut berlayar dari pelabuhan Paotere menuju Maumere, Kupang, Labuan BAjo, Kalibahi, Kupang, Alor, Baubau dan Lembar. Hasil analisa berdasarkan observasi yang dilakuakn di kapal sebagai berikut:

1. Pertanyaan nomor 1: Apakah ada siji darurat di kapal?
Hasil penelitian di kapal mengenai apakah ada siji darurat di kapal diketahui bahwa hanya 2 kapal atau 20% kapal yang mempunyai siji darurat di kapal, sedang 8 kapal lainnya atau sama dengan 80% tidak memiliki siji darurat.
Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah ada siji darurat di kapal berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

2. Pertanyaan nomor 2: Apakah siji darurat terpasang pada tempat yang strategis?
Hasil penelitian mengenai apakah siji darurat terpasang pada tempat yang strategis ditemukan bahwa hanya 1 atau 10% dari 10 kapal yang menjadi objek penelitian yang menempel/menempatkan siji darurat di dinding anjungan di tempat yang strategis hanya untuk awak kapal saja namun tidak strategis untuk penumpang. 9 kapal lainnya atau 90% tidak menempel/menempatkan siji darurat di tempat strategis.
Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah siji darurat ditempel /ditempatkan pada tempat yang strategis berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

3. Pertanyaan nomor 3: Apakah saudara mengetahui POSISI penyelamatan pada saat darurat?
Penelitian mengenai apakah awak kapal mengetahui POSISI penyelamatan pada saat darurat atau dengan kata lain apakah awak kapal mengetahui dimana dia seharusnya berada dan melakukan pengaturan penumpang pada saat darurat. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa 100% atau tidak satupun awak kapal yang menjadi objek penelitian tidak mengetahui dimana dia seharusnya berada pada saat darurat.
Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai dimana awak kapal berada atau dimana POSISI penyelamatan pada saat darurat berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

4. Pertanyaan nomor 4: Apakah saudara mengetahui TUGAS yang harus dilakukan pada saat darurat?

Penelitian mengenai apakah awak kapal mengetahui TUGAS yang harus dilakukan pada saat darurat. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa 100% atau tidak satupun awak kapal yang menjadi objek penelitian tidak mengetahui tugas yang seharusnya dilakukan sehubungan dengan penyelamatan penumpang pada saat darurat.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai TUGAS yang harus dilakukan pada saat darurat berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

5. Pertanyaan nomor 5: Apakah ada siji darurat untuk penumpang?

Hasil penelitian mengenai apakah ada siji darurat untuk penumpang mengungkapkan bahwa 100% atau tidak satupun kapal yang menjadi objek penelitian memiliki siji darurat untuk penumpang.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah ada siji darurat di untuk penumpang berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

6. Pertanyaan nomor 6: Apakah siji darurat dibuat dalam skema yang mudah difahami?

Penelitian mengenai apakah siji darurat dibuat dalam skema yang mudah difahami. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa 100% atau tidak satupun kapal yang menjadi objek penelitian memiliki siji darurat sehingga pasti tidak ada siji yang mudah difahami.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah siji darurat dibuat dalam skema yang mudah difahami berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

7. Pertanyaan nomor 7: Apakah siji darurat untuk penumpang dipasang di tempat yang strategis?

Hasil penelitian mengenai apakah siji darurat untuk penumpang dipasang di tempat yang strategis mengungkapkan bahwa 100% atau

seluruh kapal yang menjadi objek penelitian tidak memiliki siji darurat. Tidak ditemukan siji siji darurat terpasang di tempat yang strategis di kapal.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah siji darurat untuk penumpang dipasang di tempat yang strategis berada rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

8. Pertanyaan nomor 8: Apakah siji darurat terpasang di ruang awak kapal?

Hasil penelitian mengenai apakah siji darurat terpasang di ruang awak kapal ditemukan bahwa 100% atau seluruh kapal yang menjadi objek penelitian tidak memiliki siji darurat yang terpasang di ruang awak kapal.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah siji darurat terpasang di ruang awak kapal berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

9. Pertanyaan nomor 9: Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas membunyikan semboyan darurat?

Hasil penelitian mengenai apakah Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas membunyikan semboyan darurat ditemukan bahwa 5 dari 5 kapal yang menjadi objek penelitian atau 50% dari kapal-kapal tersebut, awak kapalnya menjawab bahwa Nahkoda bertugas membunyikan semboyan darurat pada keadaan darurat di kapal.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas membunyikan semboyan darurat berada dalam rentang antara 41%-60% atau dalam kategori TERIMPLEMENTASI.

10. Pertanyaan nomor 10: Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas menutup pintu kedap air, katup-katup, bagian mekanis dari lubang lubang pembuangan air pada saat darurat?

Hasil penelitian mengenai apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas menutup pintu kedap air, katup-katup, bagian mekanis dari lubang lubang pembuangan air pada saat darurat ditemukan bahwa tidak satupun awak kapal pada 10 kapal yang menjadi objek penelitian atau 100% tidak dapat menyatakan siapa yang bertugas menutup pintu kedap air, katup-katup, bagian mekanis dari lubang lubang pembuangan air pada saat darurat.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah menutup pintu kedap air, katup-katup, bagian mekanis dari lubang lubang pembuangan air pada saat darurat berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

11. Pertanyaan nomor 11: Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas membawa perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya pada saat darurat?

Hasil penelitian mengenai apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas membawa perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya pada saat darurat ditemukan bahwa tidak satupun awak kapal pada 10 kapal yang menjadi objek penelitian atau 100% tidak dapat yang menyatakan siapa awak kapal yang ditetapkan atau bertugas membawa perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya pada saat darurat.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai siapakah awak kapal yang bertugas membawa perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya pada saat darurat berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

12. Pertanyaan nomor 12: Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas menurunkan sekoci penolong?

Hasil penelitian mengenai apakah Apakah ditetapkan awak kapal yang bertugas menurunkan sekoci penolong ditemukan bahwa tidak satupun awak kapal pada 10 kapal yang menjadi objek penelitian atau

atau 100% yang menyatakan siapa awak kapal yang bertugas menurunkan sekoci penolong pada saat darurat.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai siapa awak kapal yang bertugas menurunkan sekoci penolong pada saat darurat berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

13. Pertanyaan nomor 13: Apakah terdapat tanda / petunjuk tempat berkumpul pada saat darurat?

Hasil penelitian mengenai apakah terdapat tanda / petunjuk tempat berkumpul pada saat darurat ditemukan hanya 2 dari 8 kapal yang memiliki tanda / petunjuk tempat berkumpul pada saat darurat atau 20% dan 10 kapal lainnya atau 80% kapal tidak memiliki tanda / petunjuk tempat berkumpul pada saat darurat.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai tanda / petunjuk tempat berkumpul pada saat darurat berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

14. Pertanyaan nomor 14: Apakah terdapat petunjuk penggunaan sekoci?

Hasil penelitian mengenai apakah terdapat petunjuk penggunaan sekoci ditemukan hanya 3 dari 7 kapal yang memiliki petunjuk penggunaan sekoci atau 30% dan 10 kapal lainnya atau 70% kapal tidak terdapat petunjuk penggunaan sekoci.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai petunjuk penggunaan sekoci berada dalam rentang antara 20%-40% atau dalam kategori TIDAK TERIMPLEMENTASI.

15. Pertanyaan nomor 15: Apakah saudara tahu prosedur meninggalkan kapal jika harus dilakukan?

Hasil penelitian mengenai apakah awak kapal mengetahui prosedur meninggalkan kapal ditemukan bahwa awak kapal pada 4 kapal mengetahui prosedur meninggalkan kapal atau 40% kapal yang awak kapalnya mengetahui prosedur meninggalkan kapal. Awak kapal pada

6 kapal lainnya atau 60% tidak tahu atau memberi jawaban ketika ditanya tentang prosedur meninggalkan kapal.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah awak kapal mengetahui prosedur meninggalkan kapal berada berada dalam rentang antara 41%-60% atau dalam kategori TERIMPLEMENTASI.

16. Pertanyaan nomor 16: Apakah saudara pernah melakukan latihan keadaan darurat di kapal?

Hasil penelitian mengenai apakah awak kapal pernah melakukan latihan keadaan darurat di kapal ditemukan bahwa tidak satupun awak kapal pada 10 kapal yang menjadi objek penelitian atau 100% tidak menyatakan pernah melakukan latihan keadaan darurat di kapal.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah awak kapal pernah melakukan latihan keadaan darurat di kapal berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

17. Pertanyaan nomor 17: Apakah latihan keadaan darurat tercatat dalam log book?

Berhubung latihan keadaan darurat tidak pernah dilakukan sesuai jawaban pertanyaan nomor 16 maka ditemukan latihan keadaan darurat tidak tercatat dalam log book. Pada seluruh kapal atau 10 kapal yang menjadi objek penelitian atau 100% tidak mencatat latihan keadaan darurat dalam log book.

Berdasarkan rentang implementasi CCM yang ditetapkan maka dinyatakan bahwa implementasi CCM khususnya mengenai apakah latihan keadaan darurat tercatat dalam log book berada dalam rentang antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI.

Berdasarkan hasil penelitian menggunakan 17 pertanyaan dan observasi yang diajukan pada 10 kapal yang menjadi objek penelitian ditemukan bahwa 7 kapal berada dalam rentang rata-rata antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI, 1 kapal berada

dalam rentang TIDAK TERIMPLEMENTASI dan hanya 1 kapal berada dalam rentang antara 41%-60% atau dalam kategori TERIMPLEMENTASI.

6. PENUTUP

A. Simpulan

Penelitian ini dilaksanakan di pelabuhan penyeberangan antar pulau di Makassar dan Ternate, yaitu pelabuhan Paotere Makassar dan Bastiong Ternate. Dalam penelitian ini digunakan questioner yang terdiri dari 17 pertanyaan yang juga sekaligus digunakan untuk melakukan observasi terhadap implementasi CCM pada kedua pelabuhan dengan jumlah kapal selurnya adalah sebanyak 28 kapal.

Hasil analisa tentang tingkat implementasi CCM maka melalui penelitian ini disimpulkan bahwa 28 kapal pada kedua pelabuhan berada dalam rentang rata-rata antara 0%-20% atau dalam kategori SANGAT TIDAK TERIMPLEMENTASI dan hanya 2 kapal pada 2 pelabuhan berada dalam rentang antara 41%-60% atau dalam kategori TERIMPLEMENTASI.

Perihal yang berhubungan dengan siji darurat; antara lain eksistensi siji, peletakkannya, tugas awak kapal, penggunaan alat keselamatan, tindakan penyelamatan, latihan dan pencatatan tidak memenuhi ketentuan keselamatan pelayaran. Khusus mengenai siapa yang bertugas membunyikan signal tanda bahaya, awak kapal yang ditemui di kapal menyatakan bahwa nahkoda adalah yang bertugas membunyikan signal. Berdasarkan jawaban tersebut maka dapat disimpulkan bahwa awak kapal memberi pernyataan pada kategori TERIMPLEMENTASI.

Berdasarkan hasil analisa dan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi CCM pada kedua pelabuhan berada dalam kategori **sangat tidak terimplementasi**. Hal ini sekaligus menggambarkan bahwa dalam perspektif CCM, kapal-kapal yang berangkat dari kedua pelabuhan dapat dinyatakan tidak siap menghadapi keadaan darurat. Penumpang dan awak kapal tidak mengetahui dengan pasti tindakan penyelamatan yang harus dilakukan sesuai standar keselamatan penumpang berbasis CCM.

B. Saran

Melalui penelitian ini disarankan agar stake holders atau institusi yang berhubungan langsung dengan implementasi CCM termasuk PIP Makassar sebagai lembaga Pendidikan Pelayaran melakukan upaya edukasi, sosialisasi, implementasi dan selanjutnya penindakan oleh pihak sesuai kewenangannya terhadap pemilik kapal dan awak kapal yang mengabaikan implementasi CCM pada kapal penumpang. Jika kondisi ini dibiarkan terus berlanjut, maka keadaan darurat di laut tidak dapat dikendalikan dan berakibat pada massifnya jumlah korban.

DAFTAR PUSTAKA

- Burgess, R. (1984). *Introduction to Field Research*. London: Unwyn Hyman.
International Maritime Organisation. *Safety of Life at Sea*. London: IMO.
- International Maritime Organisation (1995). *Standard of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) mandment 2010*. London: IMO
- International Maritime Organisation (2000) *Crowd Management, Passanger Safety and Safety Training for Personnel Providing Direct Services Tompassenger in Passenger Space*. London: IMO
- International Maritime Organization (2004) Passenger Ship diunduh pada tanggal 16 April 2017 dari <http://www.imo.org/en/ourwork/safety/regulations/pages/passengerships.aspx>
- Nazir, M. (2011). *Metode Penelitian*. Bandung: Ghalia Indonesia Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran