

PENANGANAN BONGKAR MUAT BARANG BERBAHAYA OLEH PENGAWAS KEAMANAN DAN KETERTIBAN KANTOR KSOP KHUSUS BATAM

Irwan Setia Ramdani,^{1*} Sulida Erliyana²

^{1&2}Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan, Politeknik Bumi Akpelni
Jln. Pawiyatan Luhur II/17 Bendan Dhuwur, Semarang

*Email : Irwan07setia@gmail.com

Abstrak

Tujuan penulisan ini adalah untuk mengkaji dan memahami masalah dalam membuat Surat Pengawasan Barang Berbahaya yang dikeluarkan oleh KSOP Khusus Batam, dan penyebab adanya perbedaan dalam pemeriksaan pemuatan dan pemakaian barang berbahaya, serta memahami kecacatan pekerja dalam bekerja dengan aman, dan bagaimana peran yang diperlukan oleh Kode IMDG. Ada beberapa metode dalam penulisan ini seperti melakukan observasi di KSOP Khusus Batam; melakukan wawancara dengan staf KSOP Khusus Batam; dan melakukan kajian kepustakaan untuk melengkapi data yang dibutuhkan dalam penulisan ini. Dari data yang diperoleh, dapat disimpulkan bahwa ada kelalaian karyawan KSOP Khusus Batam pada saat mengeluarkan surat permohonan bongkar muat barang berbahaya; adanya ketidaksesuaian jumlah muatan selama kegiatan bongkar muat barang berbahaya; dan Kurangnya pemahaman terkait pentingnya keselamatan yang di persyaratkan dalam International Maritime Dangerous Goods . Sehingga dalam proses penyelesaian masalah ini perlu sanksi tegas dari pimpinan KSOP Khusus Batam.

Kata kunci : *Barang berbahaya, Keselamatan, & Penanganan*

PENDAHULUAN

Menurut Suyatno (2018: 51) Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang luas dari segi geografi dengan mempunyai berbagai bentuk latar belakang masyarakat dan agama dengan dikenali sebagai bangsa Indonesia. Dikarenakan hal tersebut, maka Indonesia memerlukan pengelolaan dan pengembangan sektor pelabuhan yang dikelola dan dikembangkan secara efisien dan efektif. Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya dibidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan peranannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara. Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar peranannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air. Undang-undang RI Nomor 17 (2008), tentang Pelayaran merupakan landasan peraturan

paling tinggi dalam penyelenggaraan atau tatanan kepelabuhanan Nasional. Di dalam undang-undang ini dan beberapa peraturan pemerintah turunannya, pelabuhan didefinisikan sebagai sebuah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dimana disekitarnya terdapat batas-batas tertentu yang biasanya digunakan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi. Menurut Fair (2012: 1), *port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passengers and/or goods to and from water carriers*. Semakin banyaknya armada kapal yang terus dibuat dan semakin banyaknya pelabuhan-pelabuhan baru yang dimiliki Indonesia, maka pemerintah dibantu oleh pihak otoritas pelabuhan yang sudah ditempatkan di kota-kota yang dipilih. Pemerintah akan sangat terbantu dengan adanya pengawasan dari pihak otoritas pelabuhan atau yang biasa disebut syahbandar. Syahbandar adalah pegawai atau pejabat pemerintah yang mengepalari urusan pelayaran di pelabuhan. Oleh sebab itu, antara pemerintah dengan pihak Syahbandar harus mempunyai kerjasama yang baik atas terselenggaranya program pemerintah melalui pihak Syahbandar. Dalam kajian

ini, ada beberapa masalah yang telah teridentifikasi, dan akan dibahas pada bagian pembahasan, yaitu: 1). Sering terjadi kesalahan pada saat membuat Surat Keterangan Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya yang diterbitkan oleh KSOP Khusus Batam, 2) Adanya ketidaksesuaian pada saat pemeriksaan bongkar muat barang berbahaya oleh pengawas Kemanan dan Ketertiban Pelabuhan KSOP Khusus Batam, 3) Masih kurangnya pemahaman petugas dalam ketentuan teknis keselamatan yang dipersyaratkan dalam *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*.

LANDASAN TEORI

Pengertian Penanganan

Menurut Depdiknas (2008), penanganan (pe.na.ngan.an) adalah proses, cara, perbuatan menangani, atau penggarapan. Penanganan terhadap suatu kegiatan yang sedang dilakukan haruslah dengan tata cara yang sistematis yang melalui beberapa proses atau cara yang runtut untuk mencapai hasil akhir maksimal.

Pengertian Bongkar Muat

Menurut Sudjatmiko (2007: 264), bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkat ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Pengertian Barang Berbahaya

Menurut *International Dangerous Goods (IMDG) Code*, barang berbahaya adalah semua jenis muatan yang memerlukan penanganan khusus, semua barang yang sifat, ciri khas dan keadaannya merupakan bahaya terhadap keselamatan atau kesehatan manusia serta makhluk hidup lainnya.

Pengertian International Dangerous Goods (IMDG) Code

Menurut Fakhurrozi (2017: 113)

International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code adalah kode barang berbahaya Maritim Internasional yang diadopsi oleh *Maritime Safety Committee (MSC)* dari *International Maritime Organization (IMO)* dengan resolusi *Maritime Safety Committee (MSC) 122 (75)* dan amandemennya.

METODE

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah dengan menggunakan metode observasi, interview, dan studi literatur. Untuk mendapatkan informasi yang diperlukan, penulis melakukan studi pustaka, pengamatan pada obyek dan melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan kendala yang dibahas dalam kajian ini.

PEMBAHASAN

1. Sering terjadi kesalahan pada saat membuat Surat Keterangan Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya yang diterbitkan oleh Kantor KSOP Khusus Batam.

Penerbitan Surat Keterangan Pengawasan bongkar muat barang berbahaya merupakan suatu proses yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar maupun muat untuk memastikan bahwa kapal, peralatan atau sarana bongkar muat dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan pelabuhan.

Langkah-langkah yang harus dilaksanakan untuk penerbitan surat ijin tersebut adalah sebagai berikut:

a. Pihak agen kapal mempersiapkan permohonan ijin bongkar, mempersiapkan permohonan ijin bongkar adalah langkah yang harus dilakukan terlebih dahulu oleh pihak agen kapal, ijin bongkar

- dipersiapkan pada saat kapal telah bersandar di pelabuhan bongkar.
- b. Pihak agen kapal mengajukan permohonan ijin bongkar kepada kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Setelah permohonan ijin bongkar telah dipersiapkan oleh agen kapal maka pihak agen kapal langsung menuju Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk diajukan kepada kepala kantor melalui seksi Tata Usaha (TU) dan menunggu proses penerbitan Surat Keterangan Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya selama 8 jam.
 - c. Pengajuan surat permohonan ijin bongkar, surat permohonan ijin bongkar diajukan terlebih dahulu kepada seksi Tata Usaha (TU) melalui pintu masuk.
 - d. Selanjutnya agen kapal membayar Penerimaan Uang Perkapalan (PUP) melalui seksi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
 - e. Pembukuan surat dan disposisi surat masuk oleh Tata Usaha (TU), segala surat permohonan yang masuk melalui Tata Usaha akan di catat oleh Petugas Tata Usaha untuk diberi nomor dan penempatan disposisi surat tersebut.
 - f. Pemeriksaan administratif surat permohonan oleh seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli, setelah penempatan disposisi oleh Tata Usaha maka surat permohonan diteruskan kepada seksi yang bersangkutan yang menangani ijin bongkar muatan. Petugas seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli akan memeriksa administratif surat permohonan tersebut.
 - g. Setelah surat permohonan selesai diperiksa oleh petugas Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli, maka petugas akan melakukan pengetikan surat ijin bongkar muat.
 - h. Setelah pengetikan surat ijin bongkar muatan, maka surat tersebut diperiksa dan diberikan barcode oleh kepala seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli.
 - i. Surat ijin bongkar diteruskan kepada seksi Tata Usaha (TU), maka petugas seksi Tata Usaha (TU) akan melakukan pembukuan surat keluar terhadap surat tersebut.
 - j. Penyerahan surat ijin bongkar muat kepada agen kapal, setelah petugas seksi Tata Usaha menyerahkan surat ijin bongkar muat kepada pihak agen kapal selaku pemohon, surat ijin bongkar muat diserahkan melalui pintu keluar.
 - k. Pihak agen kapal menuju lokasi pelaksanaan bongkar muatan kapal.
 - l. Setelah pelaksanaan bongkar muat telah dilaksanakan, maka pihak kapal memberikan laporan kepada agen kapal bahwa selama pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya tidak terjadi kecelakaan.
- Namun fakta yang terjadi di kantor KSOP Khusus Batam selalu ada kesalahan pada saat membuat surat keterangan pengawasan bongkar muat barang berbahaya, karena faktor-faktor sebagai berikut:
- a. Masih menggunakan sistem manual.
 - b. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) KSOP Khusus Batam yang masih lamban dan lalai seperti menunda pekerjaan, pejabat penanggung jawab sedang tidak ditempat.
- Akibat dari kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang masih lamban dan lalai maka proses penerbitan surat keterangan pengawasan bongkar muat barang berbahaya memakan waktu yang cukup lama karena masih menggunakan sistem manual dalam pelayanan dan proses penerbitan menunggu sampai pejabat penanggung jawab serta staff ada ditempat.
2. Adanya ketidaksesuaian pada saat pemeriksaan bongkar muat barang

berbahaya oleh pengawas Kemananan dan Ketertiban Pelabuhan KSOP Khusus Batam.

Proses bongkar muat barang berbahaya berupa bahan bakar minyak *Marine Fuel Oil* (MFO) oleh PT. Pelayaran Nasional Bintang Nusantara adalah sebagai berikut:

a. Persiapan awal (*initial preparation*)

- 1) Nahkoda kapal berdiskusi dengan seluruh anak buah kapal terkait rencana pengisian bahan bakar minyak dan urutan pengisian tanki.
- 2) Tutup dan amankan seluruh katup pembuangan.
- 3) Tutup dan pasang *flange* kedap untuk manifold.
- 4) Tutup seluruh pembuangan air geladak agar kedap minyak atau air.
- 5) Bersihkan sekitar tempat pengisian, dan amankan semua penyumbat.
- 6) Siapkan material penyerap (*oil absorbent*) di lokasi tertentu.
- 7) Siapkan sarana pengeringan air yang terkumpul di geladak.
- 8) Siapkan sarana komunikasi antara tempat pengisian, muallim jaga dan kamar mesin.

b. Selama pengisian (*during bunkering*)

- 1) Mulai pemompaan dari kecepatan minimal.
- 2) Monitor tekanan pipa pengisian.
- 3) Periksa apakah ada kebocoran selang.
- 4) Kurangi kecepatan pemompaan atau buka tangki sebelum di tambah.
- 5) Tutup katup setiap selesai pengisian satu tangki.
- 6) Saksikan tanggal dan tanda tangan bersama sisakan untuk stempel dan di segel.
- 7) Yakinkan setiap selesai lakukan *ullage* untuk pengeringan selang atau penutupan saluran.
- 8) Beritahukan pemasok bila telah mencapai tangki terakhir.

9) Beri kesempatan kepada pemasok untuk memberi peringatan kecepatan.

10) Beri waktu bagi pemasok untuk memberi aba-aba berhenti.

11) Keringkan selang setelah selesai pengisian dan tutup semua katup isi.

c. Setelah selesai pengisian (*on completion of bunkering*)

- 1) Yakinkan bahwa semua selang telah di keringkan.
- 2) Tutup pemasangan flense dari manifold.
- 3) Tutup dan lepaskan sambungan kopleng selang.
- 4) Konfirmasi ulang apakah semua pipa isi dan katup isi tangki telah di tutup.
- 5) Konfirmasi ulang semua pipa duga tangki bahan bakar.
- 6) Tetapkan dan setuju catatan pembacaan dari tongkang dengan kapal.
- 7) Periksa apakah penerimaan telah benar.
- 8) Isi *oil record book*.

Namun fakta yang terjadi pada saat kegiatan bongkar muat barang berbahaya di kapal MT. Cosmic 9 ada ketidaksesuaian yaitu jumlah muatan *Marine Fuel Oil* (MFO) yang di muat tidak sesuai dengan *manifest*. Hal ini dapat terjadi karena anak buah kapal MT. Cosmic 9 tidak melakukan *sounding* ke kapal yang melakukan bunker, yang menyebabkan ketidaksesuaian jumlah *Marine Fuel Oil* (MFO).

Akibat dari ketidaksesuaian tersebut maka proses bongkar muat barang berbahaya memakan waktu yang cukup lama karena harus menghitung ulang seluruh muatan *Marine Fuel Oil* (MFO) yang sudah di muat ke kapal MT. Cosmic 9 dan total kekurangannya.

3. Kurangnya pemahaman petugas dalam ketentuan teknis keselamatan yang

dipersyaratkan dalam *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*.

Keselamatan kerja adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani dan rohani. Dengan keselamatan dan kesehatan kerja maka para pihak diharapkan dapat melakukan pekerjaan dengan aman dan nyaman. Bila pengusaha/perusahaannya memerintahkan pekerja/buruh yang bersangkutan untuk melakukan pekerjaan yang dapat membahayakan keselamatan, kesehatan atau bertentangan dengan moralnya, dimana hal tersebut tidak pernah diberitahukan pada pekerja/buruh saat pembuatan perjanjian kerja” dan kesalahan pada pihak pelabuhan tidak melihat maupun menegur para petugas yang tidak memakai Alat Pelindung Diri (APD) secara lengkap saat melakukan pembongkaran. Petugas-petugas tersebut hanya menggunakan sandal dan tidak menggunakan helm pengaman. Namun masih menggunakan sarung tangan. Sarung tangan berfungsi selain untuk menjaga keselamatan petugas agar tangan tidak lecet dan terluka, juga mempermudah petugas dalam melakukan proses pembongkaran. Alat Pelindung Diri (APD) yang belum dilengkapi adalah *safety shoes* dan *safety hats*.

Sepatu keselamatan (*safety shoes*) merupakan salah satu Alat Pelindung Diri (APD) yang harus dipakai oleh seseorang ketika bekerja guna menghindari resiko kecelakaan. Bukan sekedar membuat perlindungan bagian tubuh pekerja saja, tetapi dengan memakai *safety shoes* pekerja akan lebih leluasa bergerak hingga dapat meningkatkan efektifitas dan hasil produksi yang diharapkan.

Selain *safety shoes*, petugas juga seharusnya menggunakan *safety hat*

yang berfungsi menjaga keamanan kepala jika terjadi kecelakaan kerja atau terjadi benturan. Warna *safety hat* yang cerah memudahkan pengemudi kendaraan atau alat berat mengenali adanya petugas, sehingga mengurangi resiko kecelakaan. Selain itu juga *safety hat* bermanfaat untuk melindungi kepala dari *special resisting penetration* seperti terbentur dengan pipa, alat berat, dan peluang jatuhnya benda dari atas.

Cara pemakaian *safety hat* dengan benar dapat mengurangi konsekuensi yang muncul ketika terjadi beberapa hal yang tidak dikehendaki. Warna *safety hat* yang cerah memudahkan pengemudi kendaraan atau alat berat mengenali adanya petugas, sehingga mengurangi resiko kecelakaan. Hal penggunaannya *safety hat* sendiri sangat sering terjadi berbagai macam insiden kecil ataupun besar, seperti benturan atau tertimpa benda yang jatuh. Setelah berlangsung kejadian seperti ini biasanya *safety hat* akan mengalami kerusakan atau tingkat kelayakannya yang berkurang, untuk kembali digunakan. Sebaiknya sekecil apapun kerusakan untuk diganti dengan *safety hat* yang baru dan jangan menggunakan *safety hat* yang lama, karena akan berakibat fatal dan bahkan menghilangkan manfaat yang sebenarnya untuk melindungi kepala.

KESIMPULAN

Dari uraian-uraian yang dijelaskan pada bab-bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kesalahan pada saat membuat surat keterangan pengawasan bongkar muat barang berbahaya, karena faktor-faktor sebagai berikut:
 - a. Masih menggunakan sistem manual.
 - b. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) KSOP Khusus Batam yang masih lamban dan lalai seperti menunda pekerjaan, pejabat penanggung jawab sedang tidak ditempat.

2. Adanya ketidaksesuaian pada saat pemeriksaan bongkar muat barang berbahaya oleh pengawas Kemananan dan Ketertiban Pelabuhan KSOP Khusus Batam yaitu jumlah muatan *Marine Fuel Oil (MFO)* yang di muat tidak sesuai dengan *manifest*, hal ini dapat terjadi karena anak buah kapal MT. Cosmic 9 tidak melakukan *sounding* ke kapal yang melakukan bunker, sehingga terjadi kecurangan dari pihak PT. Cosmic Petroleum Nusantara..
3. Kurangnya pemahaman petugas dalam ketentuan teknis keselamatan yang dipersyaratkan dalam *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*. Selain itu, masih ada beberapa Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang hanya menggunakan sandal dan tidak menggunakan helm pengaman. Namun masih menggunakan sarung tangan. Sarung tangan berfungsi selain untuk menjaga keselamatan petugas agar tangan tidak lecet dan terluka, juga mempermudah petugas dalam melakukan proses pembongkaran. Alat Pelindung Diri (APD) yang belum dilengkapi adalah *safety shoes* dan *safety hats*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Perairan.

Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia RI Nomor 19 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Imigrasi.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

DAFTAR PUSTAKA

- Kosasih, Engkos dan Soewodo, Hananto. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Edisi Kedua. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Sudjatmiko, F.D.C. 2007. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Widiyati, Elok dan Ridwan. 2014. *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Yogyakarta: PT. Leutika Nouvalitera

PERATURAN:

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor KSOP Khusus Batam.