

UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN DI KAPAL KM. MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT. ALP

Anida Niar Tian Bella¹, Iqbal Pasla Danusisna¹, M. Aji Luhur Pambudi^{1*}

Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni Semarang

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

E-mail : ajiluhurp@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari penulisan jurnal ini yaitu guna meningkatkan kesadaran, pemahaman dan pengetahuan mengenai keselamatan di atas kapal KM. Mutiara Sentosa 2 milik PT ALP mengenai langkah khusus untuk meningkatkan pengawasan terhadap upaya pencegahan terjadinya kecelakaan dilaut, guna menghilangkan tradisi yang buruk mengenai keselamatan crew kapal yang biasanya oleh oknum perusahaan. Metode yang digunakan adalah studi pustaka, konsep data informasi; kualitas informasi, nilai informasi dan observasi. Studi pustaka mengumpulkan data yang relevan dari buku, artikel ilmiah, berita, maupun sumber kredibel lainnya yang terkait dengan topik penelitian. Konsep data informasi adalah data yang diolah menjadi bentuk berguna bagi pemakainya. Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan lewat pengamatan langsung. Hasil analisis menunjukkan penyinkronan kurikulum dapat menjembatani kesenjangan antara diperkuaihan dan dunia kerja. Sehingga ditemukan link and match yang sesuai dan sistem teknologi transportasi laut pada pelabuhan memerlukan semacam “pengenalan” dalam dunia pendidikan untuk menyampaikan perubahan sistem pada pelabuhan yang dikemas dalam bentuk materi.

Kata kunci: Keselamatan, Transportasi Laut, Angkutan, Kapal.

PENDAHULUAN

Pengguna sarana transportasi laut mengutamakan keselamatan dan keamanan, jika terjadi kecelakaan kapal seperti tenggelam dan terbakar merupakan permasalahan yang ada hubungannya dengan keselamatan juga transportasi laut. Sejak tahun 2011 terjadi fluktuasi jumlah kecelakaan, rata-rata telah terjadi penurunan kecelakaan 6,95% per tahun, namun di sisi lain jumlah korban jiwa meningkat sebesar 46,71 % per tahun (Ditjen Hubla, 2017).

Keselamatan dan keamanan pelayaran, merupakan faktor yang sangat esensial dalam menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Pada Penelitian ini diharapkan dapat mengetahui bagaimana penerapan aturan keselamatan untuk kapal penumpang di Indonesia dan bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT ALP dalam memberikan perlindungan terhadap

keselamatan penumpang kapal laut KM. Mutiara Sentosa 2 berdasarkan UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

LANDASAN TEORI

Menurut Kamus Besar (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan.

Menurut Setiawan (2004), penerapan (*implementasi*) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.

Peningkatan berasal dari tingkat yang berarti, upaya, menaikkan, mempertinggi, kualitas sesuatu (produk dll). Peningkatan berasal dari kata kerja “tingkat” yang berarti berusaha untuk naik dan mendapatkan awalan “pe” dan akhiran “kan” sehingga memiliki arti menaikkan derajat, menaikkan taraf atau mempertinggi sesuatu. Dengan demikian peningkatan

dapat diartikan sebagai suatu usaha untuk menaikkan sesuatu dari yang lebih rendah ketingkat yang lebih tinggi atau upaya memaksimalkan sesuatu ketingkat yang lebih sempurna.

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari anacaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mecapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadi kerugian ekonomi atau kesehatan.

Keselamatan kerja adalah keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari pederitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja.

METODE

Konsep Dasar Informasi

Sumber informasi adalah data. Informasi adalah data yang diolah menjadi bentuk yang berguna bagi pemakainya. Informasi adalah sebuah formasi atau model yang mengalami perubahan bentuk dari data yang memiliki nilai. Dan dapat menambah informasi bagi orang lain yang menerima. Dari informasi tersebut terdapat data yang terorganisir setelah melewati beberapa cara, sehingga orang lain yang membaca dapat memahami.

Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan yaitu cara mendapatkan sebuah informasi yang benar agar sesuai dengan topik penelitian. Informasi didapatkan melalui karya ilmiah, buku, jurnal, tesis, disertasi, skripsi dan sumber lainnya.

Metode Observasi

Observasi yaitu cara mengumpulkan data yang dilakukan dengan pengamatan langsung. Cara ini dilakukan dengan melihat dan memahami secara langsung dari tindakan orang yang akan diamati.

Setelah itu hasilnya akan berbentuk sebuah informasi catatan.

Metode Wawancara

Wawancara adalah suatu cara untuk mengumpulkan data dengan mengajukan pertanyaan kepada seorang narasumber guna memperoleh sebuah informasi yang valid. Cara ini merupakan cara yang sangat mudah guna mencari informasi khususnya kepada pihak perusahaan kapal terkhusus pihak *Agency* kapal tersebut. Membahas mengenai jumlah serta pengetahuan kru kapal tentang alat keselamatan yang ada di kapal KM. Mutiara Sentosa 2. Setelah itu hasilnya akan berbentuk sebuah informasi serta pengetahuan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerapan Aturan Keselamatan Untuk Kapal Penumpang Di Indonesia

Pemerintah Indonesia telah meratifikasi ISM Code dan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Dijelaskan bahwa perusahaan yang mengoperasikan kapal baik jenis dan ukuran harus memenuhi kualifikasi tentang manajemen keselamatan, pencegahan pencemaran. Jenis dan ukuran kapal yaitu kapal penumpang, kapal pengangkut bahan kimia dan pengangkut gas ≥ 150 GT, kapal ikan, kapal pengangkut curah, unit FPSO, tongkang ukuran ≥ 500 GT.

Dan Peraturan Menteri Perhubungan 110 tahun 2016 menjelaskan bahwa Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio. ISM Code merupakan standar internasional sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal, tujuan dari ISM Code yaitu untuk menjamin keselamatan saat menjamin keselamatan ketika di laut dan seminimal mungkin untuk menghindari kecelakaan sehingga tidak menimbulkan korban jiwa, kerusakan kapal dan pencemaran lingkungan laut. Dari beberapa

studi menunjukkan sebagian kecelakaan yang terjadi merupakan kesalahan yang timbul karena kesalahan manusia dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan yang baik.

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 dan mendapatkan izin untuk berlayar dengan SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (Automatic Identification System/AIS) Bagi Kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia diberlakukan tanggal 20 Agustus 2019. Aturan tersebut mewajibkan semua kapal yang berlayar di perairan Indonesia memasang dan mengaktifkan AIS. Terdapat dua kelas tipe AIS;

1. AIS Kelas A
2. AIS Kelas B.

AIS Kelas A, wajib dipasang dan diaktifkan untuk kapal bendera Indonesia yang memenuhi persyaratan Konvensi *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang berlayar di wilayah Perairan Indonesia. Sedangkan AIS Kelas B wajib dipasang dan diaktifkan untuk kapal bendera Indonesia dengan ketentuan antara lain, Kapal Penumpang dan Kapal Barang Non Konvensi berukuran paling rendah GT 35, serta Kapal yang berlayar antar lintas negara atau yang melakukan barter-trade atau kegiatan lain yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepelabuhan.

Aturan keselamatan juga tertuang dalam peraturan no. 4 SOLAS 74 yang berisi;

1. Asas umum yang mengatur ketentuan tentang sekoci-sekoci penolong dan alat-alat apung di kapal harus dalam

keadaan siap untuk digunakan dalam keadaan darurat.

2. Untuk dapat dikatakan siap, sekoci penolong, rakit penolong dan alat apung lainnya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut;
 - a. Harus dapat di turunkan ke air dengan selamat dan cepat dalam keadaan trim yang tidak menguntungkan dan kemiringan.
 - b. Embarkasi ke dalam sekoci maupun rakit penolong harus berjalan lancar dan tertib.
 - c. Tata susunan dari masing-masing sekoci, rakit penolong dan perlengkapan-perengkapan dari alat apung lainnya, harus sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu operasi dari alat-alat tersebut.
3. Semua alat penolong harus dijaga supaya berada dalam keadaan baik dan siap digunakan sebelum meninggalkan pelabuhan dan setiap saat selama pelayaran. Sesuai dengan ketentuan Konvensi Internasional mengenai Keselamatan Jiwa Manusia di Laut 1974 (SOLAS'74), alat-alat penyelamat terdiri dari :
 - a. Sekoci penolong
 - b. Rakit penolong
 - c. Pelampung penolong
 - d. Rompi renang
 - e. Alat-alat pelempar tali

Upaya PT ALP Dalam Memberikan Perlindungan Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut KM. Mutiara Sentosa 2 Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008

Dalam memberikan perlindungan keselamatan di kapal, maka diperlukan pelaksanaan pelatihan *Basic Safety Training* di atas kapal dan jadwal untuk *drill* keselamatan. Sehingga setiap orang yang bekerja di atas kapal diwajibkan mempunyai pengetahuan akan keselamatan dan kesehatan kerja yang cukup. *Basic Safety Training* yaitu pelatihan dasar untuk keselamatan dan mencegah musibah,

pelatihan ini sering digunakan bagi yang bekerja di kapal, fungsi dan manfaatnya adalah menambah wawasan mengenai pentingnya keselamatan, meningkatkan keselamatan tentang pencegahan kecelakaan, menambah kepedulian mengenai K3.

Meskipun setiap awak kapal sudah dibekali pelatihan mengenai keselamatan namun pada penerapannya masih ada yang kurang, hal ini dapat diamati dengan melihat berbagai kejadian musibah kecelakaan kapal, dimana alat keselamatan tidak tersedia dan dipakai. Maka dari itu berikut alat keselamatan untuk memberikan perlindungan keselamatan pada penumpang di kapal yang sudah sesuai dengan SOLAS;

1. Pelampung penolong dan jaket/rompi penolong (*Life Jacket*): Gunanya untuk mengapungkan orang yang menggunakannya diatas air



Gambar 1. Contoh gambar Life Jacket

2. *Survival suit* Gunanya sebagai pelindung dan mencegah suhu tubuh turun akibat dinginnya air laut



Gambar 2. Contoh gambar Survival Suit

3. Pelindung Panas (*Thermal Protective Aid*) fungsi pelindung tubuh.



Gambar 3. Contoh gambar Thermal Survival Suit

4. Isyarat visual (*Pyrotechnis*): Gunanya sebagai isyarat tanda bahaya bilamana penyelamat melihat ada kapal penolong, isyarat ini hanya dapat dilihat oleh mata pada siang hari digunakan isyarat asap apung (*bouyant smoke signal*). Pada malam hari dapat digunakan obor tangan (*red hand flare*) atau obor parasut (*parachute signal*)



Gambar 4. Contoh salah satu gambar Isyarat Visual

5. Sekoci penyelamat (*life boat*): Untuk menyelamatkan orang orang dalam keadaan genting



Gambar 5. Contoh gambar Life Boat

Dan berikut beberapa data alat keselamatan pada kapal KM. Mutiara Sentosa 2

Tabel 1. Fire Extinguisher Portable Foam 9 L

FIRE EXTINGUISHER PORTABLE FOAM 9 L
Yamato Protec Chemical Foam Fire Extinguisher
SF – 10 P
Total Foam 9L Deck N : 11 Bottle
DECK A
Total Foam 9L Deck A : 21 Bottle
DECK B
Total Foam 9L Deck B : 19 Bottle
DECK C (CAR DECK C)
Total Foam 9L Deck C (Car Deck C) : 31 Bottle
DECK D (CAR DECK D)
Total Foam 9L Deck D (Car Deck D) : 37 Bottle
STEERING GEAR ROOM
Total Foam 9L Deck D (Car Deck D) : 1 Bottle
AUXELERY ENGINE
Total Foam 9L Deck AE : 12 Bottle
MAIN ENGINE
Total Foam 9L Deck ME : 13 Bottle
WORK SHOPE
Total Foam 9L Deck Work shope : 4 Bottle
CPP ROOM
Total Foam 9L Deck CPP Room : 1 Bottle

Tabel 2. FIRE EXTINGUISHER PORTABLE CO2 6,8

FIRE EXTINGUISHER PORTABLE CO2 6,8
DECK N
Total CO2 6,8 Deck N : 7 Bottle
DECK A
Total CO2 6,8 Deck A : 4 Bottle
DECK B
Total CO2 6,8 Deck B : 10 Bottle
BOW TRUSTER
Total CO2 6,8Bow Truster: 1 Bottle

STERN TRUSTER

Total CO2 6,8 Stern Truster: 1 Bottle

ENGINE ROOM

Total CO2 6,8 ENGINE ROOM : 2 Bottle

Tabel 3. Fire Hydrant dan Fire Hose Box

FIRE HYDRANT
FIRE HOSE BOX
Total Fire Hose Box : 42 Unit
FIRE HYDRANT DENGAN KERANJANG
Total Fire Hydrant dengan Keranjang : 18 Unit

Tabel 4. LIFE JACKET SOK 01 SOK 02

LIFE JACKET SOK 01 SOK 02
Total LIFE JACKET : 1122(Dewasa Normal 999,Dewasa Besar 3, Anak296,Balita 24)

KESIMPULAN

Setelah melakukan penelitian tentang upaya penerapan peningkatan keselamatan dikapal KM. Mutiara Sentosa 2 dapat ditarik kesimpulan bahwa peningkatan alat keselamatan dikapal merupakan aspek yang sangat penting dalam keselamatan kapal. Guna memberikan informasi serta pengetahuan mengenai pentingnya alat keselamatan bagi crew kapal serta penumpang selain itu guna menambah pengetahuan tentang data kelengkapan alat keselamatan dikapal.

DAFTAR PUSTAKA

Aturan Keselamatan Kerja Peraturan No. 4 SOLAS 74
Admin, 2018, *Pentingnya Membangun Budaya Keselamatan Untuk Mewujudkan Keselamatan Pelayaran*. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5720/pentingnya-membangun-budaya-keselamatan-untuk-mewujudkan-keselamatan-pelayaran>. Diakses 29 Agustus 2021

- Gydwani, 2018, *Job Safety Analysis (JSA) Applied In Construction Industry. IJSTE - International Journal of Science Technology & Engineering*, 4(9).
- Jauhari, A, M, 2018, *Analisa potensi bahaya dengan menggunakan metode Job Safety Analysis (JSA) pada petugas bak valve di PT. PGAS solution*. Skripsi USU.
- KBBI, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. <http://kbbi.web.id>. Diakses 29 Agustus 2021
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan 110 tahun 2016 menjelaskan bahwa Keselamatan kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (Automatic Identification System/AIS) Bagi Kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia
- Ovie, Uji, 2019, *Penerapan AIS Tingkatkan Kemanan Dan Keselamatan Kapal Di Wilayah RI*. <http://www.cakrawalanews.co.id/artikel/3108/Penerapan-AIS-Tingkatkan-Kemanan-Dan-Keselamatan-Kapal-Di-Wilayah-RI/>. Diakses 30 Agustus 2021
- Sukapto, P., Djojosebroto, H., dan Permana, H. , 2018, *Penerapan Metode Job safety analysis and Risk Score untuk meningkatkan Keselamatan dan kesehatan Kerja pada Departemen Printing, Sewing dan Assembly PT. PAI Bandung (suatu pendekatan participatory ergonomic)*. Jurnal Kesehatan 3(9)
- Setiawan, 2004, *Implementasi dalam Birokrasi Pembangunan*. Remaja Rosdakarya. Offset, Bandung