

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi laut merupakan salah satu dari tiga transportasi yang ada di seluruh dunia. Seperti kita ketahui transportasi laut memberikan peranan yang sangat besar bagi perkembangan perekonomian dunia, dimana pengangkutan barang menggunakan moda transportasi laut adalah sangat efektif, efisien dan ekonomis di banding moda transportasi lainnya. Hal itulah yang mengundang para pelaku bisnis untuk terjun dalam bisnis transportasi laut ini, sehingga dapat mendorong perkembangan perekonomian dunia. Keefektifitasan terhadap moda transportasi laut melalui pelayaran dalam kemasan dengan lebih spesifik yaitu peti kemas (*Container*) dapat menurunkan biaya operasional yang memberikan dampak yang besar bagi konsumen maupun penyedia layanan transportasi itu sendiri. Perlu diketahui bahwa peranan moda transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan moda transportasi darat maupun udara. Selain itu, jumlah barang yang dapat diangkut lebih banyak dan variatif dibandingkan dengan moda transportasi darat maupun udara.

Sampai saat ini moda transportasi laut masih dianggap lebih efisien dan ekonomis dalam pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain maupun dari suatu Negara ke Negara lain, karena kemampuan memuatnya yang besar dan variatif yang belum dimiliki oleh moda transportasi lainnya.

Dalam perkembangannya kapal laut sebagai moda transportasi laut dapat diklasifikasikan menurut tipenya atau menurut jenis muatan yang diangkutnya: 1) kapal *Chemical* kapal ini merupakan kapal yang khusus dirancang untuk mengangkut muatan kimia cair, 2) kapal *Tanker* dirancang untuk muatan cair, 3) *Bulk Carrier* dirancang khusus untuk mengangkut muatan dalam bentuk butiran/curah, 4) *General Cargo* dirancang untuk mengangkut muatan campuran, 5) kapal penumpang (*Passenger Ship*) dirancang untuk membawa penumpang, 6) kapal *Roll on - Roll off (RO-RO)* dirancang untuk membawa muatan berupa kendaraan bermotor, 7) kapal *Life Stock* dirancang untuk membawa hewan ternak yang masih hidup, 8) kapal jenis *Container* dirancang untuk membawa muatan peti kemas.

Peti kemas merupakan salah satu jenis media untuk mengemas berbagai jenis muatan di kapal, yaitu yang salah satunya adalah muatan berbahaya. Dimana setiap muatan yang dikemas tersebut memiliki sifat sensitifitas dan memerlukan perhatian khusus. Mulai dari pengemasan, pemuatan di kapal, pemisahan dengan muatan-muatan lainnya, serta bagaimana menangani muatan pada saat di kapal. Dalam hal ini tidak boleh ada kesalahan penanganan apalagi sampai terjadi kebocoran dan akhirnya terjadi kontaminasi dengan muatan lainnya hingga mengakibatkan banyak kerugian.

Dalam *SOLAS Cosolidation 20014, Chapter VII Carriage of Dangerous Goods, Part A Carriage Of Dangerous Goods In Packaged Form In Solid Form In Bulk*. Bahwa bagian ini berlaku untuk semua barang berbahaya yang diklasifikasikan menurut ketentuan, baik dalam bentuk

kemasan atau dalam bentuk padat dalam jumlah besar (selanjutnya disebut sebagai barang berbahaya”). Peraturan ini berlaku di semua kapal dan kapal kargo kurang dari 500 *Gross Ton*.¹ Selain itu juga disebutkan dalam kelas-kelas muatan berbahaya, cara pengemasannya, pemberian tanda, label, serta pada bab *VII Chapter A 7-1* diatur mengenai tindakan yang diambil jika terjadi kehilangan atau kerusakan pada muatan yang diangkut di atas kapal.

Sebagai contoh dari beberapa kejadian yang di akibatkan oleh kesalahan dalam penanganan *dangerous goods*, pada 21 Maret 2006 lalu, MV.Hyundai Fortune terbakar dan terjadi ledakan akibatnya diperkirakan 60-90 kontainer terlempar keluar kapal dan ledakan tersebut terjadi pada bagian buritan kapal. Dari 27 personel yang dimiliki, 1 diantaranya terluka dan langsung di evakuasi oleh angkatan laut Prancis (*the French navy aircraft carrier FS Charles De Gaulle*) sedangkan 26 personel yang lainnya langsung di evakuasi ke darat. Selain itu ledakan terjadi di kawasan dermaga pelabuhan semayang, balikpapan (KALTIM). Dimana berasal dari kontainer yang di kapal cargo, Jumat (30/4/2010) pagi. Akibat ledakan itu, asap hitam mengepul di buritan kapal cargo Bintang Jasa Line (BJL) 21 Yang khusus mengangkut kontainer. Dari informasi yang dihimpun, kapal kargo yang dinahkodai Kapten Pramulyadi, mengangkut sekitar 100 kontainer. Saat sedang melakukan bongkar muat kontainer, tiba-tiba terdengar suara ledakan sebanyak dua kali dari dalam kapal, tidak hanya kejadian tersebut, tetapi juga dialami oleh kapal tempat peneliti melaksanakan prala, yaitu terjadi suatu insiden kebocoran

1, IMO (International Maritime Organisation), *SOLAS Consolidated 2014*, London, CPI Books Limited, 2010.

kontainer muatan berbahaya, kejadian itu bermula pada saat seorang AB yang baru *on board* lalai dari tugas pada saat dinas jaga muatan di pelabuhan dan juga kurangnya pengawasan dari perwira jaga, muatan yang telah bocor dari darat harusnya tidak boleh di muat melalui pengawasan crew jaga, akan tetapi muatan tersebut lolos dan di muat di atas kapal, akhirnya dari tumpahan tersebut di ketahui adalah muatan berbahaya kelas 9 yang dapat menimbulkan pencemaran lingkungan, meskipun kejadian tersebut tidak menimbulkan kecelakaan yang fatal tapi dari muatan tersebut dapat merusak lingkungan laut, begitupun ketika muatan di bongkar di pelabuhan bongkar, kapal yang bertanggungjawab atas semua kerusakan yang di alami muatan.

Kesalahan penanganan pada *dangerous goods* oleh personel kapal, dapat mengakibatkan terjadinya tumpahan (*spillage*) apabila muatannya berupa cairan dan juga berupa ledakan. Ledakan ini dapat mengakibatkan terjadinya kebakaran (*fire*), sehingga kerugian besar pun tidak dapat dihindari, baik secara materi, lingkungan, luka bahkan yang lebih berbahaya lagi jika menimbulkan kehilangan jiwa manusia. Musibah ini pada dasarnya disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), baik itu sejak muatan disusun dalam peti kemas (*stuffing*) sebelum dikapalkan maupun pengurusan dokumen terkait atau biasa disebut dengan *Dangerous Goods Manifest* yang tidak sesuai dengan muatan sesungguhnya. Semua itu bisa dihindari apabila ada keseriusan dari pihak yang berwenang yang terkait dengan muatan berbahaya (*dangerous goods*) untuk mengawasinya dengan seksama sesuai peraturan yang berlaku, peraturan tentang dinas jaga di pelabuhan dan

penanganan muatan berbahaya tersebut tertulis di *STCW Code Chapter VIII Section A-VIII/2 part 5-5, 5-6*.

Dari uraian tersebut di atas maka peneliti tertarik untuk menuangkannya dalam bentuk penelitian dengan judul “OPTIMALISASI PERAN PERSONEL DINAS JAGA DALAM PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA DI DALAM PETI KEMAS DI MV. CTP FORTUNE”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan di dukung oleh fakta dan data-data maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengapa personel jaga tidak melaksanakan prosedur dinas jaga di pelabuhan dalam penanganan muatan berbahaya dengan benar?
2. Mengapa pengetahuan personel jaga dalam penanganan muatan berbahaya di MV. CTP Fortune kurang maksimal?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang dibahas dalam dalam penelitian ini adalah untuk menjawab pertanyaan yang ada dalam perumusan masalah yaitu:

1. Untuk mengetahui bagaimana tugas personel jaga melaksanakan prosedur dinas jaga pelabuhan dalam penanganan muatan berbahaya dengan benar .
2. Untuk mengetahui bagaimana pengetahuan personel jaga di pelabuhan dalam penanganan muatan berbahaya dalam peti kemas di MV.CTP Fortune.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini dapat memberikan subangsih ilmu pengetahuan tentang prosedur dinas jaga pelabuhan dalam penanganan muatan berbahaya
- b. Hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan bagi pembaca khususnya pelaut tentang muatan berbahaya dan cara penangananya.
- c. Bagi Taruna hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber bacaan dalam menambah ilmu pengetahuan.

2. Manfaat Praktis

- a. Dapat mengetahui dampak kerugian yang ditimbulkan apabila terjadi kesalahan dalam pemuatan muatan berbahaya di atas kapal.
- b. Dapat mengetahui bagaimana penanganan muatan berbahaya di atas kapal, agar dapat meminimalkan bahkan meniadakan resiko dari muatan berbahaya diatas kapal.
- c. Diharapkan dapat memberikan masukan bagi para mualim mengenai prosedur pemuatan dan penanganan muatan berbahaya dalam peti kemas.

E. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan penelitian ini peneliti membagi kedalam 5 (lima) Bab yang disusun secara sistematis agar mudah dimengerti oleh para pembaca dalam mengikuti penyajian penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai masalah pokok yang akan di bahas dalam penelitian ini. Bab ini juga menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan tentang hal-hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian dan menjelaskan dalam menganalisa data yang didapatkan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian berisikan tentang metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, tehnik keabsahan data dan tehnik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi tentang uraian hasil kajian dan pembahasan dari permasalahan yang di dapat dari semua fakta dan permasalahan yang telah diuraikan dalam perumusan masalah yang kemudian di cari pemecahanya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai akhir dari penelitian penelitian ini, maka akan disampaikan kesimpulan dan juga saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak yang terkait sesuai dengan manfaat penelitian penelitian ini.