

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Sehubungan dengan perkembangan dunia kemaritiman yang ada, maka perusahaan pelayaran akan dituntut untuk menjamin adanya keselamatan di laut luas. Mengenai keselamatan pelayaran di laut tidak akan terlepas dari peranan badan *International Maritime Organisation* (IMO). Sejarah berdirinya IMO diawali dengan terbentuknya *Inter-national Maritime Consultative Organization* (IMCO), adalah suatu organisasi internasional, yang dibentuk oleh persatuan bangsa-bangsa (PBB) pada tahun 1959. Badan internasional ini mempunyai tujuan utama diantaranya adalah untuk menentukan standar yang dapat diterima, serta membangun ketentuan internasional yang berhubungan dengan perkapalan, memonitor implementasinya oleh negara-negara, membuatnya selalu *up to date* atau terkini sejalan dengan kemajuan teknologi.

Saat dilangsungkannya konferensi yang pertama kali pada tahun 1960, di kota London negara Inggris, yang menghasilkan *International Convention on the Safety of Life at Sea 1960* (SOLAS 1960). SOLAS pada versi pertama ini telah disetujui oleh 13 negara dalam tahun 1914, yaitu setelah terjadinya peristiwa tenggelamnya kapal *Titanic* yang terjadi pada tahun 1912, dan mulai diberlakukan pada tahun 1965. Sesuatu yang penting lainnya pada waktu itu adalah *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* yang dihasilkan tahun 1973, yang kemudian digabungkan dalam *Convention of 1978*, yang akhirnya terkenal sebagai *MARPOL 73/78*. Pada tanggal 21 Oktober tahun 1974 sampai tanggal 1 November tahun 1974 telah diselenggarakan konperensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penandatangan, itu belum termasuk peninjau yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatangan dan peninjau dari organisasi-organisasi non-pemerintah. Hasil dari

konferensi IMCO tersebut adalah SOLAS 1974 atau *International Convention for the Safety of Life at Sea of 1974*. Hingga pada tahun 1982 IMCO berganti nama menjadi *International Maritime Organisation (IMO)*.

SOLAS merupakan ketentuan yang penting karena berkenaan dengan keselamatan kapal-kapal dagang di dunia kemaritiman. Di dalam SOLAS 1974 tertuang sebuah ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi konstruksi kapal, permesinan kapal, alat-alat perlengkapan kapal, alat-alat navigasi, dan sistem pendukung lainnya (misal kelistrikan kapal, *ballast*, pembuangan got, dan sebagainya, beserta persyaratan alat-alat keselamatan yang wajib ada di atas kapal). *Administrator* negara bersangkutan, pemilik kapal, nakhoda dan anak buah kapal atau disingkat ABK harus memastikan “*seaworthy of ship’s*” kelaikan kapal di laut selalu terjaga setiap waktu. Bilamana ditemukan ada penyimpangan, segera dilakukan tindakan-tindakan yang dianggap perlu, agar kapal beserta isinya dapat berlayar dengan kondisi standar keselamatan dan keamanan yang diisyaratkan sebagaimana mestinya. Walaupun sering terjadi perubahan dan juga adanya penambahan peraturan-peraturan hendaknya kita tidak perlu khawatir, karena inti dari isi SOLAS adalah sama, artinya SOLAS tahun 1960, SOLAS untuk tahun 1974 dan SOLAS di tahun 1997 isi pokoknya sama, hanya terdapat beberapa perubahan atau penambahan saja. Perubahan dan penambahan ini menyesuaikan dengan perkembangan teknologi kemaritiman, serta situasi yang berkembang sehubungan dengan faktor keselamatan pada dunia kemaritiman pada umumnya.

Selanjutnya dengan memperhatikan dan melihat teknologi di dunia pelayaran yang berkembang, maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam SOLAS 1974 disesuaikan dengan dirubah atau ditambah sebagaimana mestinya dengan harapan negara-negara yang sudah melakukan penandatanganan (*contracting governments*), dapat

mengaplikasikan perkembangan teknologi tersebut, guna meningkatkan keselamatan bagi kapal, muatan dan anak buah kapal.

Salah satu peraturan yang tertuang di dalam SOLAS 1974 adalah peraturan pencegahan tubrukan di laut 1972 (P2TL 1972) atau dalam istilah internasionalnya bernama *prevention collision regulation 1972 (COLREG 1972)*. Peraturan ini mengatur segala tindakan yang harus dilakukan nakhoda, ABK dalam pengoperasian sebuah kapal sebagai alat transportasi, dilaut bebas dan laut yang berhubungan dengan lautan bebas, untuk mencegah adanya tubrukan di laut. *Contracting governments* diharapkan mengadopsi ataupun bila dianggap perlu boleh membuat peraturan pengganti karena keadaan khusus di daerahnya, dengan ketentuan agar dibuat semirip mungkin dengan *Colreg 1972* yang ada secara internasional.

Aturan lainnya yang dikerluakan oleh IMO adalah *International load lines 1966*, yaitu sebuah peraturan yang mengatur segala bentuk persyaratan bagi kapal-kapal dalam kaitannya dengan kemampuan daya angkut, ruang muatan, bentuk dan kemampuan ruang muat, daya apung yang diisyaratkan, kedalaman kapal yang baik sesuai dengan pembatasan pada daerah pemuatan dan pembongkaran suatu barang, sehingga diharapkan kapal tidak melampaui batas-batas yang telah ditentukan guna menjamin keselamatan kapal dari pelabuhan muat hingga pelabuhan bongkar yang dituju.

Faktor lain yang perlu dipertimbangkan guna peningkatan keselamatan diatas kapal adalah faktor manajemen pengoperasian kapal, baik yang dilakukan pihak perusahaan ataupun di kapal itu sendiri. IMO sendiri telah memberlakukan *international safety management code* pada tahun 1998 (ISM code 1998) yaitu sebuah kaidah-kaidah tentang manajemen keselamatan bagi pengoperarsian kapal yang berlaku sejak tahun 1998. Diharapkan dengan manajemen keselamatan kapal yang

berkesinambungan dan tepat, sehingga dapat memberikan kontribusi untuk menghindari terjadinya kejadian kecelakaan di laut.

Segala peraturan dan ketentuan serta pengawasan keselamatan telah diberlakukan di dunia kemaritiman, agar dapat mencegah terjadinya peristiwa kecelakaan di laut. Walaupun kepedulian tentang keselamatan pelayaran menunjukkan perkembangan yang baik, IMO, *administrator*, pemilik kapal, nakhoda dan ABK dan segala pihak yang terkait dewasa ini, tetapi masih ditemukan kejadian kecelakaan laut di dunia pelayaran. Yang paling menyedihkan kecelakaan tersebut, menyebabkan kehilangan jiwa di laut dan menimbulkan rusaknya lingkungan air laut yang besar.

Dalam perkembangannya, dunia kemaritiman juga dihadapkan dengan makin banyaknya kasus-kasus pengungsi yang bertransportasi di lautan international. Berkenaan hal tersebut, IMO sendiri telah menyerukan agar kiranya kapal-kapal yang menemukan bentuk kegiatan transportasi yang *illegal* dan tidak laik laut, segera menolong dan berbelok menuju negara yang terdekat guna dilakukan proses deportasi yang selayaknya oleh negara tersebut. Transportasi dengan sarana dan prasarana yang minim dan tidak layak untuk suatu pelayaran di laut bagi manusia, maka akan dikhawatirkan menyebabkan bahaya bagi jiwa si pengungsi itu sendiri, tanpa mereka sadari sebelumnya.

Kemungkinan kehilangan jiwa di laut makin bertambah besar dengan sendirinya dengan tambahan masalah di atas, maka diharapkan seluruh kapal-kapal selalu siap menghadapinya. Perawatan dan perhatian harus diberikan lebih pada alat-alat keselamatan di atas kapal khususnya *rescue boat*. *Rescue boat* sebagai alat pertolongan terhadap penyelamatan jiwa di laut di kapal, seharusnya dapat digunakan sewaktu-waktu dalam segala kondisi laut yang dihadapi.

Bilamana terjadi kecelakaan di laut, maka akan terjadi kerugian atau kehilangan yang luar biasa, Kehilangan tersebut dapat berupa kehilangan muatan, kapal, terlebih kehilangan jiwa di laut bagi ABK di

atas kapal, dan kemungkinan kerusakan lingkungan laut. Makin berkembangnya dunia kemaritiman dan banyaknya armada kapal yang ada di industri kelautan, maka peluang untuk kecelakaan di laut makin besar.

Berkenaan dengan keselamatan pelayaran khususnya kehilangan jiwa di laut, maka tidak akan terlepas dari alat-alat keselamatan yang ada di kapal, khususnya *rescue boat*. Semua hal tentang spesifikasi, ketentuan-ketentuan, kelayakan, daya pakai, material dan sebagainya dari sebuah *rescue boat* telah di atur dan distandarisasi dalam *SOLAS 1974 consolidated 2009, Chapter III Life –saving appliances and arrangements*.

*Rescue boat* adalah sarana utama untuk proses penyelamatan orang jatuh di laut, maka *rescue boat* diatas kapal telah didesain dan dirancang dengan khusus agar bisa diturunkan dan dioperasikan dalam segala kondisi laut yang ada, dengan sistematis cepat dan tepat. Dengan memahami pentingnya sebuah *rescue boat* di atas kapal, diharapkan para anak buah kapal dan nahkoda selalu memperhatikan kelayakan dan kemampuan *rescue boat* di atas kapal sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Bila diatas kapal telah terbangun lingkungan kerja yang mengutamakan keselamatan, maka diharapkan akan menaikkan efektivitas kerja yang signifikan, dan mewujudkan kebijakan perusahaan pelayaran itu sendiri.

Makalah ini terinspirasi melihat situasi dalam hal pengoperasian sebuah *rescue boat* yang dilakukan di atas kapal MV PDZ Mewah, saat latihan marabahaya orang jatuh di laut. Sebelumnya ABK di atas kapal telah ada pergantian 50 persen dari jumlah seluruh ABK di kapal pada pelabuhan terakhir. Umumnya latihan marabahaya yang ada, maka latihan terfokus pada proses penyiapan, penurunan, dan penarikan kembali *rescue boat* pada tempat penyimpanan semula. Jika memungkinkan *rescue boat* harus dapat di olah gerak di atas air. Walaupun pengoperasian sebuah *rescue boat* secara umum mempunyai

prosedur standar yang sama, namun perlu diingat keterbatasan dan karakteristik dari penempatan, kondisi kapal, dan bentuk dari *rescue boat* yang berbeda-beda, maka perlu pengenalan dan ketrampilan ABK kapal tersebut, agar proses penurunan berjalan cepat dan aman. Pada latihan marabahaya di MV PDZ Mewah saat itu, dalam proses penyiapan hingga *rescue boat* siap turun, membutuhkan durasi waktu yang lama (45 menit).

Selama proses latihan secara tidak langsung ABK menemukan inovasi dan modifikasi baru dengan sendirinya, guna mendapatkan cara-cara yang lebih efektif dan aman dalam proses penurunan dan pemulihan *rescue boat*. Dengan mengetahui bahwa alat-alat keselamatan kapal khususnya *rescue boat* dapat digunakan secara baik, maka akan tertanam dengan sendirinya rasa aman di para ABK selama kerja di kapal tersebut, sehingga akan memberikan *output* semangat kerja yang besar dan membentuk lingkungan kerja diatas kapal yang aman dan selamat secara umum.

Pelatihan keselamatan orang jatuh di laut membutuhkan durasi waktu yang sangat lama (45 menit) , dimana seharusnya sebuah *rescue boat* harus mampu diturunkan hanya dalam waktu 5 menit seperti yang diisyaratkan. Dengan kondisi MV PDZ Mewah seperti diatas, maka kapal tersebut tidak siap bila menghadapi bahaya orang jatuh kelaut, ataupun operasi-operasi keselamatan yang berhubungan dengan sebuah *rescue boat* di kapal.

## **B Tujuan dan manfaat penulisan**

### **1 Tujuan penulisan**

Berdasarkan apa yang telah diuraikan dalam latar belakang masalah, maka penulisan ini bertujuan untuk :

- a) Menemukan keterkaitan keterlambatan penurunan *rescue boat* dengan ketersediaan sumber daya manusia yang ada (ABK).

- b) Mencari upaya-upaya nakhoda dalam mengatasi keterlambatan proses penurunan *rescue boat* yang tepat.

## 2. Manfaat Penulisan

### 1. Manfaat Bagi dunia akademik

- i) Untuk memperkaya ilmu pengetahuan khususnya tentang peningkatan perawatan alat-alat keselamatan diatas kapal, khususnya *rescue boat*.
- ii) Di harapkan dapat memberikan sumbang saran kepada lembaga Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang sebagai bahan kelengkapan perpustakaan sehingga berguna bagi segenap citivas akedemika maupun siswa pendidikan lainnya.

### 2. Manfaat bagi dunia Praktis

Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran serta masukan kepada para pelaut berupa informasi yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan dan tindakan pencegahan diatas kapal masing-masing, guna peningkatan keselamatan dan kenyamanan di atas kapal.

## C. Ruang Lingkup

Karena luasnya permasalahan keselamatan yang dihadapi di atas kapal, maka penulis membatasi penelitian ini hanya mencakup mengenai keterlambatan proses penurunan sebuah *rescue boat* dikapal saat latihan marabahata orang jatuh di laut. Periode permasalahan dari karya ilmiah terapan ini berdasarkan atas kejadian di MV PDZ Mewah pada bulan September 2014 berlokasi di tempat berlabuh jangkar Labuan *port*, *East* Malaysia. Saat pelaksanaan latihan rutin orang jatuh di laut, dimana latihan ini sesuai dengan aturan SOLAS 1974 yang menyatakan bahwa bila ada pengantian ABK lebih dari 20 persen maka diwajibkan untuk

melaksanakan latihan marabahaya di atas kapal, pada kesempatan awal kapal bertolak dari pelabuhan terakhir.

Latihan penurunan *rescue boat* yang seharusnya di rencanakan mengambil alokasi waktu 15 menit, tetapi mengalami keterlambatan hingga 45 menit lamanya, dengan berbagai permasalahan yang berkembang dalam proses latihan tersebut, sehingga menarik bagi penulis dalam kesempatan ini untuk menuangkannya dalam karya ilmiah terapan ini.

#### **D Metode Penyajian**

Metode penyajian adalah menggambarkan darimana diperoleh data atau referensi dan bagaimana cara menganalisanya. Untuk mendukung penyajian makalah ini, penulis menyampaikan empat metode penyajian yaitu:

##### **1 Studi Observasi**

Metode ini sudah dipersiapkan dan dilakukan penulis dengan cara pengamatan langsung dengan aktifitas yang nyata dan obyektif selama saat masih aktif di atas kapal MV PDZ MEWAH menjelang mengikuti DP -1 Nautika.

##### **2. Studi Kepustakaan**

Metode dilakukan dengan mencari referensi dari buku diatas kapal antara lain : SOLAS 1974 consolidated 2009, LSA code, STCW 1972 amandemen 2010, ISM Code edisi 2014, di atas kapal MV PDZ Mewah maupun, yang ada di perpustakaan PIP Semarang.



### 3 Studi Dokumentasi

Mencari referensi dari dokumen-dokumen di atas kapal yang berkaitan, antara lain :

buku manual dan procedure tentang *rescue boat* , catatan-catatan latihan marabahaya, *safety management system* (SMS) di atas kapal.

### 4 Studi Wawancara

Wawancara yang juga dikenal dengan interview adalah pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan secara langsung oleh pewawancara kepada responden. Hasil dari wawancara dengan pihak yang berkompeten tentang masalah antara lain dengan nakhoda , kepala kamar mesin, *designated person a shore* (DPA) perusahaan. *Technical manager* perusahaan.

## E Metode Analisa Data

Metode analisa data yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif. Metode ini memaparkan masalah secara penjelasan untuk dianalisa kuantitatif berdasarkan penelitian langsung di atas kapal untuk mengetahui kuantitatif dari permasalahan yang terjadi di atas kapal itu sendiri. Dari pengamatan dan referensi pada permasalahan di atas, dapat digaris bawahi bahwa permasalahan pada MV PDZ Mewah saat latihan orang jatuh di laut dikarenakan kurangnya perawatan pada sistem penurunan *rescue boat* dan sistem penunjangnya.