

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Pada era globalisasi ini transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia, oleh sebab itu pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan, keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Dimana apabila seluruh persyaratan keselamatan pelayaran terpenuhi maka seluruh awak kapal dapat bekerja dengan maksimal.

Namun kapal laut sebagai bangunan terapung yang bergerak dengan menggunakan mesin dorong pada kecepatan bervariasi yang melintas diberbagai wilayah pelayaran. Dalam kurun waktu tertentu akan mengalami berbagai faktor bahaya seperti cuaca, keadaan alur pelayaran, manusia, kapal dan lain-lain yang belum dapat diduga oleh kemampuan manusia yang pada akhirnya dapat menimbulkan gangguan pelayaran pada kapal itu sendiri.

Gangguan pelayaran pada dasarnya dapat berupa gangguan yang dapat langsung diatasi, bahkan perlu mendapat bantuan langsung dari pihak tertentu, atau gangguan yang mengakibatkan Nakhoda dan seluruh anak buah kapal harus terlibat baik untuk mengatasi gangguan tersebut atau harus meninggalkan kapal.

Gangguan pada waktu kapal berlayar dikarenakan faktor dari kesalahan manusia, namun tidak menutup kemungkinan dapat disebabkan karena faktor dari alam. Gangguan apapun pada saat kapal berlayar merupakan keadaan darurat karena akan memperlambat kapal tiba tepat pada waktunya. Keadaan darurat adalah keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal dan mempunyai tingkat kecenderungan yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal berada. Beberapa penyebab keadaan darurat telah diuraikan oleh Capt. Agus Hadi purwantono dalam buku Prosedur Darurat SAR (2004 :

2), sebagai berikut :

1. Kesalahan manusia.
2. Kesalahan prosedur.
3. Kesalahan peralatan.
4. Pelanggaran terhadap aturan
5. Kehendak Tuhan Yang Maha Esa

Keadaan darurat di kapal haruslah segera diatasi oleh awak kapal supaya tidak mengakibatkan kerusakan yang lebih parah. Namun awak kapal sebagai manusia juga mempunyai kemampuan yang terbatas dalam mengatasi keadaan darurat tersebut dan dikarenakan kerusakan yang sangat parah sehingga menyebabkan kapal tersebut akan tenggelam, maka Nahkoda sebagai pimpinan diatas kapal mempunyai kewenangan untuk mengambil keputusan meninggalkan kapal.

Keadaan gangguan pelayaran tersebut sesuai situasi dapat dikelompokkan menjadi keadaan darurat yang didasarkan pada jenis kejadian itu sendiri, sehingga keadaan darurat ini dapat disusun sebagai berikut:

- a. Tubrukan
- b. Kebakaran/ledakan
- c. Kandas
- d. Kebocoran/tenggelam
- e. Orang jatuh ke laut
- f. Pencemaran

Keadaan darurat di kapal dapat merugikan Nakhoda dan anak buah kapal serta pemilik kapal maupun lingkungan laut bahkan juga dapat menyebabkan terganggunya ekosistem dasar laut, sehingga perlu untuk memahami kondisi keadaan darurat itu sebaik mungkin guna memiliki kemampuan dasar untuk mengidentifikasi tanda-tanda keadaan darurat agar situasi tersebut dapat diatasi oleh Nakhoda dan anak buah kapal maupun kerjasama dengan pihak yang terkait. Di setiap kapal telah ditetapkan peraturan tentang penyelamatan jiwa manusia di laut.

Penyelamatan jiwa manusia di laut merupakan suatu pengetahuan praktis pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, akibat kecelakaan seperti terbakar, tubrukan, kandas, bocor dan tenggelam. Bahaya tersebut dapat setiap saat menimpa para pelaut yang sedang berlayar atau orang-

orang yang sedang di atas kapal. Kecelakaan dapat terjadi pada kapal-kapal baik dalam pelayaran berlabuh atau sedang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan meskipun sudah dilakukan usaha untuk menghindarinya.

Pada waktu peran meninggalkan kapal tersebut, tiap-tiap individu yang terlibat di dalamnya harus memiliki pengetahuan dan keterampilan yang tinggi tentang penyelamatan diri di laut. Manajemen harus memperhatikan ketentuan yang di atur dalam *Health and Safety Work Act, 1974* untuk melindungi pelaut, pelayar dan mencegah resiko-resiko dalam melakukan suatu aktivitas di atas kapal terutama yang menyangkut keselamatan jiwa, baik dalam keadaan normal maupun darurat yang terjadi di atas kapal.

Dalam konvensi Internasional tentang Keselamatan jiwa dilaut atau yang lebih dikenal dengan *SOLAS Convention, Ferry Ro-Ro* di kategorikan sebagai kapal penumpang. Selain untuk mengangkut penumpang, kapal penumpang memiliki ruang muat khusus untuk mengangkut kendaraan dan juga barang bawaan. Dengan demikian terdapat peraturan keselamatan dan kelaikan kapal yang menjamin tingkat keselamatan pada saat kapal beroperasi.

Sejak awal tahun 2007 Indonesia mengalami beberapa kecelakaan kapal terutama *Ferry R-Ro*. Sebagai orang terpilih yang bergerak di bidang maritim terutama di dunia perkapalan, kita harus mengetahui persyaratan apa saja yang berlaku saat ini untuk meningkatkan kualitas keselamatan

khususnya untuk kapal penumpang. Tingginya tingkat kecelakaan di atas kapal khususnya kapal penumpang yang membawa tidak sedikit penumpang di dalamnya, memerlukan perhatian khusus dan tindakan khusus menyangkut keselamatan. Oleh karena itu, untuk memperkecil tingkat kecelakaan yang terjadi di atas kapal pada saat pelayaran dan korban yang di akibatkan dari resiko-resiko mulai dari hal kecil.

Sesuai dengan ketentuan SOLAS (*Safety Of Life At sea*) Chapter III *Regulation* 19, yang berisi bahwa pelaksanaan latihan pada kapal penumpang dilaksanakan jangka waktu 1 minggu (kapal penumpang) atau 1 bulan (kapal barang) dan dicatat dalam *Log Book*. Jika tidak di adakan latihan-latihan, maka harus dicatat dalam *Log book* dengan alasan-alasannya. Di kapal penumpang pada pelayaran internasional jarak jauh dalam waktu 24 jam setelah meninggalkan pelabuhan harus di adakan latihan-latihan untuk penanggulangan bila terdapat pergantian anak buah kapal (ABK) lebih dari dua puluh lima persen.

Alat-alat pemadam kebakaran dalam kelompok penanggulangan harus digunakan secara bergilir pada latihan-latihan tersebut. Latihan-latihan tersebut harus dilakukan sedemikian rupa sehingga awak kapal memahami dan memperoleh pengalaman-pengalaman dalam melakukan tugasnya masing-masing termasuk instruksi-instruksi tentang penanggulangan keadaan bahaya kebakaran. Semboyan bahaya untuk penumpang-penumpang supaya berkumpul di *muster station*, harus terdiri dari 1 tiup pendek diikuti 1 tiup panjang secara terus menerus dengan

jangka waktu 10 detik. Di kapal penumpang pada pelayaran internasional jarak jauh harus ditambah dengan semboyan-semboyan yang dilakukan secara sistematis.

Penerapan tersebut diperlukan latihan yang sungguh-sungguh. Dan harus dilaksanakan agar dapat menangani jika terjadi keadaan darurat. Sebagai contoh terjadi pada kapal *KMP TAMPOMAS II* yang mengalami musibah kebakaran dan tenggelam pada tanggal 1981 yang di nakhodai Abdul Rivai pada saat melakukan perjalanan dari Jakarta menuju Sulawesi. Kecelakaan ini menyebabkan ratusan korban jiwa karena banyak anak buah kapal yang kurang memahami tugas-tugas dan tanggung jawabnya pada saat terjadi bahaya kebakaran.

Tingginya tingkat kecelakaan kapal penumpang di Indonesia menunjukkan pentingnya penerapan standar keselamatan pada kapal penumpang. Menyangkut kesiapsiagaan para awak kapal, Konvensi Internasional STCW 1978 *Annex Chapter II Standarts Regarding the Master and Deck Departement* telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai tehnik penyelamatan manusia di laut.

Tehnik penyelamatan diri sendiri maupun orang lain dalam keadaan darurat merupakan suatu pengetahuan praktis yang harus diketahui dan dikuasai oleh seluruh kru kapal. Di dalam proses-proses

penyelamatan ini awak kapal harus tahu dan paham benar akan cara menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapalnya, persiapan-persiapan dan tindakan yang harus diambil sebelum dan sesudah terjadi bahaya kebakaran serta peran-peran apa yang harus dijalankan sesuai yang tercantum dalam Sijil (*Muster List*).

Dengan adanya latihan-latihan keadaan darurat yang dilaksanakan secara rutin sesuai peraturan yang tercantum dalam SOLAS dapat mengurangi resiko bahaya saat terjadi keadaan darurat. Tetapi tidak jarang juga dan sering terjadi resiko-resiko bahaya saat pelaksanaan latihan bahaya kebakaran di atas kapal. Sering terjadi resiko-resiko bahaya di atas kapal yang terjadi karena berbagai faktor dari kapal itu sendiri atau dari pihak crew kapal dapat diminimalisir dengan diadakannya latihan-latihan. Tetapi tidak jarang juga pada saat pelaksanaan latihan keadaan darurat untuk pemadaman menyangkut orang banyak di dalam kapal penumpang, saat latihan pun sering terjadi resiko-resiko bahaya. Resiko-resiko tersebut dapat terjadi karena pengaruh dari konstruksi dari kapal itu sendiri, kondisi kapal itu sendiri, peraturan dari kapal, lingkungan sekitar kapal, bahkan dari manusia itu sendiri.

Pada proses penanggulangan pemadaman itulah sering terjadi resiko-resiko bahaya yang diakibatkan faktor-faktor tersebut. Proses pemadaman pada kapal penumpang merupakan faktor yang kompleks karena selain dibutuhkan standar penyelamatan yang tepat juga dibutuhkan evakuasi yang cepat. Proses ini bertujuan untuk menyelamatkan seluruh

penumpang dari bahaya kebakaran. Dengan evakuasi diharapkan dapat mengurangi atau menghilangkan jatuhnya korban jiwa.

Dengan evakuasi yang cepat dan tanggap diharapkan dapat mengurangi atau menghilangkan jatuhnya korban jiwa. Karena bagaimanapun juga sejumlah besar penumpang yang terdapat di kapal dalam waktu yang sama dan lingkungan yang tidak dapat di prediksi pada saat berlayar, kecelakaan kecil yang terjadi dapat dengan cepat menimbulkan korban jiwa yang besar jika tidak ditangani dengan tepat. Oleh karena itu prosedur yang efektif sangat diperlukan. Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun yang berat yang beresiko terhadap keselamatan kru.

Pelayaran dapat terganggu bila pada saat pelaksanaan latihan kebakaran terjadi resiko-resiko bahaya yang seharusnya bisa ditanggulangi. Jika hal ini terjadi harus dilaksanakan identifikasi dan pencegahan agar hal tersebut tidak terulang kembali maka diperlukan pelaksanaan yang baik sesuai buku manual dan peraturan yang berlaku untuk kapal tersebut tentang keselamatan dan lebih menyempurnakan dilakukan identifikasi resiko atau bahaya yang dapat mengganggu pada saat pelaksanaan latihan kebakaran tersebut sehingga jika terjadi gangguan pada saat pelaksanaan dapat dengan cepat melakukan penanggulangan dan lebih baik lagi dapat dicegahnya.

Selama penulis melakukan latihan kebakaran di kapal penumpang selama praktek, penulis menemukan berbagai resiko-resiko bahaya yang

terjadi pada saat pelaksanaan latihan kebakaran dan dengan digunakannya metode tersebut dan agar dapat ditanggulangi, maka penulis membuat tulisan ini dengan judul **“Penilaian Keselamatan Latihan Kebakaran Pada Kapal Penumpang KM. Niki sae”**

B. Rumusan Masalah

Untuk memudahkan pembaca dalam memperoleh gambaran mengenai hal-hal yang dibahas, maka penulis merumuskan masalah dalam skripsi ini sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan latihan kebakaran di kapal penumpang KM. Niki Sae ?
2. Bagaimana penilaian keselamatan terhadap latihan kebakaran di kapal penumpang pada KM. Niki Sae ?

C. Tujuan penelitian

Tujuan dari penelitian tersebut diatas adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan latihan kebakaran kapal penumpang pada KM. Niki Sae.
2. Untuk mengetahui bagaimana penilaian keselamatan latihan kebakaran kapal penumpang pada KM. Niki Sae

D. Manfaat Penelitian

Sebagai mana kita ketahui bahwa hasil suatu penelitian akan dapat menyediakan informasi yang sah, cermat dan handal yang sangat berguna baik bagi penulis maupun pembaca, oleh karena itu manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat penelitian secara teoritis.

- a. Untuk menambah ilmu pengetahuan tentang latihan kebakaran
- b. Untuk menambah suatu bahan pemikiran tentang pelaksanaan latihan kebakaran

2. Manfaat secara praktis.

- a. Bagi taruna

Sebagai masukan untuk para taruna dalam memahami tentang pelaksanaan latihan kebakaran kapal penumpang pada KM. Niki Sae.

- b. Bagi Akademi

Sebagai perbendaharaan buku-buku yang bermanfaat di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya yang berkaitan dengan pelaksanaan latihan kebakaran kapal penumpang pada KM. Niki Sae.

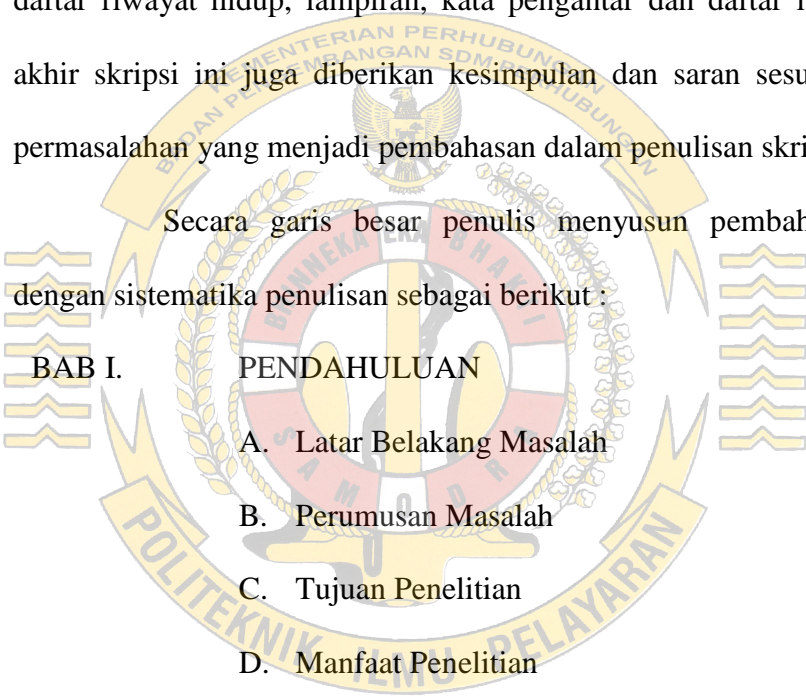
- c. Bagi masyarakat maritim

Sebagai masukan bagi masyarakat yang berkerja dalam bidang maritim guna menambah ilmu tentang pelaksanaan latihan kebakaran

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam pembahasan skripsi ini bertujuan agar mempermudah pembaca dalam memahami uraian serta pembahasan yang ada dalam skripsi sehingga mencegah terjadinya kebingungan pembaca terhadap isi skripsi ini secara keseluruhan. Dalam skripsi ini juga di cantumkan halaman persetujuan, halaman motto dan persembahan, daftar riwayat hidup, lampiran, kata pengantar dan daftar isi serta pada akhir skripsi ini juga diberikan kesimpulan dan saran sesuai isi pokok permasalahan yang menjadi pembahasan dalam penulisan skripsi.

Secara garis besar penulis menyusun pembahasan skripsi dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

- 
- BAB I. PENDAHULUAN**
 - A. Latar Belakang Masalah
 - B. Perumusan Masalah
 - C. Tujuan Penelitian
 - D. Manfaat Penelitian
 - E. Sistematika Penulisan

 - BAB II. LANDASAN TEORI**
 - A. Metode Penelitian Yang Digunakan
 - B. Penilaian Keselamatan
 - C. Kerangka Pikir Penelitian
 - D. Definisi Operasional

 - BAB III. METODE PENELITIAN**

- A. Waktu dan Lokasi penelitian
- B. Sumber Data
- C. Metode Pengumpulan Data
- D. Metode Analisi Data

BAB IV. HASIL PENELITIAN

- A. Gambaran Umum Obyek Yang Diteliti
- B. Analisis Data Dan Hasil Penelitian
- C. Pembahasan Masalah

BAB V. PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Saran

Daftar pustaka

Daftar Riwayat Hidup

