



## Analisis Kesesuaian Alat Keselamatan Jiwa Sesuai Dengan Solas 1974/1978 As Amended Pada Kapal-Kapal Cement Carrier Di PT. Pelayaran Tonasa Lines

A. Chalid Pasyah<sup>1</sup>, Denny Fitriani<sup>2</sup>, Raka Adhitya<sup>3</sup>  
<sup>1,2,3</sup> Prodi Nautika

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta  
Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

disubmit pada :28/1/20 direvisi pada : 23/5/20 diterima pada :30/5/20

### Abstrak

Dalam pelayaran, keamanan dan keselamatan sangatlah penting. Namun mirisnya di Indonesia masih ditemukan banyak ketidak sesuaian alat-alat keselamatan dengan yang tertera di Solas 1974/1978. Saya ambil contoh dari salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yaitu PT. Pelayaran Tonasa Lines yang mana merupakan perusahaan pelayaran yang memiliki 6 kapal cement carrier yang beroperasi di perairan laut Indonesia untuk mengirimkan semen-semen berkualitas tinggi ke seluruh pelosok Indonesia, namun kapal-kapal tersebut masih kurang mumpuni jika dilihat pada faktor keselamatannya. Pada saat pengamatan di kapal milik PT. Pelayaran Tonasa Lines, peneliti menemukan adanya ketidak sesuaian persyaratan jumlah alat-alat keselamatan dan juga ditemukan Distress Flares atau Pyrotechnic yang sudah expired. Maka dari itu penelitian ini dibuat untuk menemukan alasan mengapa banyak ditemukannya alat-alat keselamatan jiwa yang sudah expired juga untuk menemukan alasan mengapa banyak alat-alat keselamatan jiwa yang jumlahnya tidak sesuai dengan yang tertera di peraturan yang ada, serta untuk mengetahui kondisi kesesuaian persyaratan alat-alat keselamatan yang diatur dalam Solas 74/78 terhadap kapal-kapal cement carrier milik PT. Pelayaran Tonasa Lines, dan untuk juga mencari solusi dari masalah-masalah diatas. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik analisis data statistik deskriptif. Dari hasil penelitian diperoleh kesimpulan bahwa untuk menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan selama pelayaran, maka sistem keamanan harus diutamakan dengan selalu mengontrol kondisi Life-Saving Appliances diatas kapal.

Copyright © 2020, *METEOR STIP MARUNDA*, ISSN : 1979-4746

**Kata Kunci** : alat keselamatan jiwa, analisis, Solas

**Permalink/DOI** : <https://doi.org/10.36101/msm.v13i1.141>

### 1. PENDAHULUAN

Semen adalah sumber alam yang sangat penting sebagai modal untuk pembangunan bangsa negara Republik Indonesia. Oleh karenanya jumlah produksinya semakin meningkat dan berkembang dengan pesat. (Widodo, 2015)

"Banyak proyek infrastruktur, seperti pembangunan tol laut, proyek-proyek di

Kementerian PU, juga di kementerian lainnya," kata Direktur Industri Kimia Hilir Kementerian Perindustrian Toeti Rahajoe

Untuk itu diperlukan adanya usaha dan daya, sehubungan dengan bertambahnya jumlah produksi semen yang harus diantar pulaukan, maupun untuk diekspor ke luar negeri.

Dengan melihat keadaan di atas, maka kapal-kapal cement carrier tampil menunjukkan perannya yang sangat penting. Diperlukan kapal cement carrier yang dapat dioperasikan untuk pengangkutan semen secara cepat dan berdaya guna dalam mencapai tujuan yang diharapkan. Untuk dapat mencapai tujuan tersebut maka salah satu faktor yang menentukan yaitu keselamatan. Keselamatan angkutan laut mencakup sangat luas sekali antara lain: Kontruksi kapal, stabilitas, perlengkapan kapal, pengawasan kapal dan lain-lain. Semua ini telah diatur didalam peraturan yang ada yaitu SOLAS 74/78. Di dalam peraturan-peraturan diatas khususnya SOLAS tidak hanya mengatur mengenai kontruksi dan stabilitas, tetapi juga tindakan-tindakan dan upaya-upaya pengawasan dan perawatan alat-alat keselamatan.

Pengajar Keamanan Maritim Unhan, Abdul Rivai Ras belum lama ini dalam data yang dikelola BRORIVAI center mengatakan dari hasil riset dan studi keamanan maritim 2017 tentang isu keselamatan maritim, "Indonesia termasuk negara yang sistem penyelenggaraan pelayarannya relatif buruk, karena tingginya kecelakaan laut secara nasional, dan lemahnya kesadaran akan pentingnya penerapan norma-norma keselamatan maritim serta tata kelola sistem pelayaran yang baik."

Rujukan Keselamatan Pelayaran Nasional di Indonesia, pengaturan mengenai kapal sebagai alat transportasi laut telah dituangkan dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran dimana disebutkan pada Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, ayat 33 bahwa, "Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu."

Sedangkan dalam Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, ayat 34 menjelaskan bahwa: "Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang

dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian."

Melihat beberapa kutipan di atas, dapat diketahui bahwa keamanan sangatlah penting. Namun mirisnya di Indonesia masih ditemukan banyak ketidak sesuaian alat-alat keselamatan dengan yang tertera di SOLAS 1974/1978. Saya ambil contoh dari salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yaitu PT. Pelayaran Tonasa Lines yang mana merupakan perusahaan pelayaran yang memiliki 6 kapal cement carrier yang beroperasi di perairan laut Indonesia untuk mengirimkan semen-semen berkualitas tinggi ke seluruh pelosok Indonesia, namun kapal-kapal tersebut masih kurang mumpuni jika dilihat pada faktor keselamatannya. Terdapat beberapa masalah yang ditemukan di kapal-kapal tersebut, yaitu ditemukannya ketidak sesuaian persyaratan jumlah alat-alat keselamatan dan juga ditemukan Distress Flares atau Pyrotechnic yang sudah expired. Maka dari itu setiap kapal wajib memenuhi ketentuan SOLAS 1974/1978 dengan dilengkapi peralatan keselamatan untuk menunjang atau menjamin keselamatan jiwa dan harta benda di laut. Ada berbagai macam peralatan keselamatan seperti: Peralatan Keselamatan Perorangan (*Life buoy, Life Jacket, dan Immersion Suits*), *Survival Craft (Life boat, Life Raft, dll)*.

Adapun tujuan dalam penelitian ini yaitu:

1. Untuk menemukan alasan mengapa banyak ditemukannya alat-alat keselamatan jiwa yang sudah expired.
2. Untuk menemukan alasan mengapa banyak alat-alat keselamatan jiwa yang jumlahnya tidak sesuai dengan yang tertera di peraturan yang ada.
3. Untuk mengetahui kondisi kesesuaian persyaratan alat-alat keselamatan yang diatur dalam SOLAS 74/78 terhadap kapal-kapal cement carrier milik PT. Pelayaran Tonasa Line, dan untuk juga mencari solusi dari masalah-masalah diatas.

## 2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif. Penelitian dilakukan di kapal Sc Champion XLV. Analisis data yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Teknik

pengumpulan data dilakukan dengan observasi, dokumentasi dan studi pustaka.

### **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **3.1. Analisis Terhadap Alat Keselamatan *Life Jacket***

MV. Tonasa Line XVIII jumlah life jacket tidak sesuai dengan peraturan yang ada, seharusnya dengan jumlah crew 24 orang, kapal tersebut harus menyediakan sejumlah 24 life jacket. Sedangkan untuk kapal lainnya sudah memenuhi peraturan yang ada.

Hal ini sangat berbahaya bagi crew kapal MV. Tonasa Line XVIII, jika terjadi keadaan darurat yang mengharuskan untuk meninggalkan kapal maka akan ada satu crew yang mau tidak mau tidak mendapatkan life jacket.

Hal ini sangat berbahaya karena hal ini melanggar peraturan internasional yaitu SOLAS 1974/1978 dan juga UU no. 7 tahun 2008 tentang pelayaran, yang mana pada pasal 129 (1) tertulis bahwa “Kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal”.

#### **3.2. Analisis Terhadap Alat Keselamatan *Life Buoy***

Jumlah minimal life buoy di kapal – kapal milik PT. Pelayaran Tonasa Lines adalah 10 (sepuluh) untuk kapal MV. Tonasa Line XIX, MV. Tonasa Line XVI dan MV. Tonasa Line XVIII, sedangkan 8 (delapan) untuk kapal MV. Tonasa Line XXV. Dikarenakan kapal – kapal tersebut memiliki panjang diatas 100m dan di bawah 150m, dan hanya kapal MV. Tonasa Line XXV yang memiliki panjang kapal dibawah 100m, yang mana kapal MV. Tonasa Line XIX dan MV. Tonasa Line XVIII memiliki panjang kapal 112,27m, kapal MV. Tonasa Line XVI memiliki panjang kapal 111,00m, dan kapal MV. Tonasa Line XXV memiliki panjang kapal 89m.

Namun setelah peneliti melakukan inventarisasi ketersediaannya di atas kapa-

kapal milik PT. Pelayaran Tonasa Line, masih ditemukan ketidak sesuaian antara keadaan di atas kapal dengan peraturan yang ada. Hal ini dapat dilihat pada tabel 4.10, bahwa jumlah life buoy di kapal MV. Tonasa Line XIX, MV. Tonasa Line XVI, dan MV. Tonasa Line XVIII jumlahnya kurang dari jumlah minimum yang ditetapkan yaitu 10 buah. kapal MV. Tonasa Line XIX hanya memiliki 7 buah, MV. Tonasa Line XVI hanya memiliki 6 buah, dan MV. Tonasa Line XVIII hanya memiliki 6 buah life buoy. Jelas sekali terlihat ketidaksesuaiannya dengan peraturan yang ada. Hanya kapal MV. Tonasa Line XXV yang memiliki 10 buah life buoy sedangkan jumlah minimum untuk kapal tersebut yang mana hanya memiliki panjang 89m adalah 8 buah, dari 4 (empat) kapal diatas hanya 1 (satu) kapal yang memenuhi jumlah minimum yang sesuai standard.

Hal ini juga sangat berbahaya karena hal ini melanggar peraturan internasional yaitu SOLAS 1974/1978 dan juga UU no. 7 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 129 (1). Dan pelanggaran terhadap ketentuan ini akan mendapatkan sanksi yang tertera di pasal 171 (1).

#### **3.3. Analisis Terhadap Alat Keselamatan *Distress Flares* atau *Pyrotechnics***

Bouyant Smoke Signal dan Red Hand Flare di atas 4 kapal tersebut memenuhi peraturan yang ada, yaitu LSA Code Chaper IV 4.1.5 disana tertulis bahwa diatas kapal harus ada 2 (dua) Bouyant Smoke Signal dan 6 (enam) Red Hand Flare.

Namun untuk kedua item lainnya yaitu Parachute Signal Rocket dan Line Throwing Appliances, peneliti menemukan adanya ketidak sesuaian dengan peraturan yang ada. menjadikan tangki muat lembam (*inerted*) harus dimasukkan gas lembam ke dalam tangki tersebut sampai di bawah batas kadar oksigen yang bisa membantu menimbulkan nyala api (*ignition*).

Hal ini sungguh sangat berbahaya, karena jika tiba – tiba terjadi keadaan darurat maka

kapal – kapal ini akan kesulitan untuk memberikan distress signal karena kurangnya alat *Parachute Signal Rocket* diatas kapal. Sedangkan untuk kedua kapal lainnya sudah memenuhi standard.inspektor dan loading master bersama dengan mualim 1 melakukan pengecekan kadar oksigen pada tangki yang akan dimuat ditemukan bahwa kadar oksigen dalam tangki sangat tinggi dan melebihi batas ketentuan yang sudah di tetapkan.

### **3.4 Analisis Expiry Date Alat Keselamatan Distress Flares atau Pyrotechnics**

Kapal MV. Tonasa Line XIX dan MV. Tonasa Line XVIII ketiga pyrotechnics dalam keadaan yang sudah expired, sedangkan pada kapal MV. Tonasa Line XVI dan MV. Tonasa Line XXV ketiga pyrotechnic dalam keadaan baik.

Padahal pada ISM Code Section 2.24 tentang Pyrotechnics sudah dijelaskan apa yang harus dilakukan kepada Pyrotechnics yang sudah kadaluarsa, yaitu:

Pyrotechnics yang telah kadaluarsa harus :

- a. Kembalikan pada perusahaan pemasok
- b. Serahkan kepada perusahaan service alat penolong
- c. Menghubungi “coastguard” atau polisi setempat
- d. Menghubungi agen setempat.

Setelah menganalisa data ketersediaan alat keselamatan, maka hasilnya dapat dilihat bahwa kapal MV. Tonasa Line XVIII memiliki tingkat ketidak sesuaian tertinggi jika di bandingkan dengan kapal-kapal lainnya, yaitu dengan ketidak sesuaian jumlah alat keselamatannya mencapai 4 (empat) item, dan ketidak sesuaian expiry date mencapai 3 (tiga) item. Sedangkan kapal dengan tingkat ketidak sesuaian terendah adalah MV. Tonasa Line XXV dengan tidak ditemukan sama sekali ketidak sesuaian pada alat-alat keselamatan di kapal tersebut, baik jumlahnya maupun expiry date nya. Sedangkan kapal-kapal lainnya, yaitu MV. Tonasa Line XIX ketidak sesuaian jumlah alat keselamatannya adalah 2 (dua) dan ketidak

sesuaian expiry date adalah 3 (tiga), dan MV. Tonasa Line XVI ketidak sesuaian jumlah alat keselamatannya adalah 3 (tiga) dan tidak ditemukan sama sekali ketidak sesuaian expiry date.

Selain menganalisa data ketersediaan alat keselamatan, peneliti juga melakukan wawancara dengan Nahkoda dan Perwira di kapal-kapal milik PT. Pelayaran Tonasa Line, serta mengumpulkan fakta-fakta yang peneliti temukan selama melakukan penelitian. Berdasarkan hal tersebut di atas, disimpulkan terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya ketidaksesuaian jumlah alat keselamatan jiwa dengan aturan yang ada di SOLAS 1974/1978, dan yang menyebabkan banyak ditemukannya Distress flares atau pyrotechnics yang sudah expired:

1. Perbedaan kesesuaian alat keselamatan jiwa dengan peraturan yang ada sangat signifikan antara kapal yang sudah lama dengan kapal yang masih baru. Dapat dilihat dari hasil beberapa olah data di atas bahwa kapal MV. Tonasa Line XXV yang mana merupakan kapal terbaru milik PT. Pelayaran Tonasa Lines pada tahun 2019 memiliki tingkat kesesuaian yang sangat tinggi bahkan tidak ditemukan sama sekali ketidaksesuaian, baik dari segi jumlah alat keselamatan jiwanya maupun keadaan pyrotechnic di atas kapal tersebut. Hal ini sangat bertolak belakang dengan ketiga kapal lain yang usianya sudah diatas 5 tahun. Dimana kapal – kapal tersebut tingkat kesesuaian alat – alat keselamatannya sangat rendah dibandingkan dengan MV. Tonasa Line XXV. Dapat kita tarik kesimpulan bahwa usia kapal relatif berpengaruh terhadap ketersediaan peralatan keselamatan yang sesuai dengan peraturan.
2. Rendahnya tingkat pengawasan oleh pihak perusahaan terhadap kesesuaian

alat keselamatan jiwa di atas kapal. Selama peneliti melakukan penelitian, peneliti tidak pernah menemukan adanya pengawasan atau pengecekan langsung oleh pihak perusahaan terhadap keadaan alat keselamatan di atas kapal.

3. Kurang berperan aktifnya DPA (*Designated Person Ashore*) yang bertugas untuk menghubungkan langsung antara direksi dengan pihak kapal (Nahkoda). Yang mana dalam hal ini tugas penting DPA adalah untuk mengkoordinir para Nahkoda perihal keselamatan dan juga mengaudit sistem keselamatan kapal. Karena masih banyak ditemukannya alat keselamatan jiwa yang jumlahnya tidak sesuai dengan peraturan yang tertera di SOLAS 1974/1978, dan bahkan banyak ditemukan juga pyrotechnics yang sudah expired, maka peneliti menyimpulkan bahwa DPA dalam hal ini kurang berperan aktif dalam mengkoordinir Nahkoda perihal keselamatan kapal.
4. Kurangnya pemahaman Perwira di atas kapal perihal peraturan-peraturan mengenai alat keselamatan jiwa di atas kapal. Hal ini ditunjukkan ketika peneliti melakukan wawancara terhadap 3/O MV. Tonasa Lines XIX, MV. Tonasa Lines XVI, MV. Tonasa Lines XVIII, dan MV. Tonasa Lines XXV. Keempat 3/O tersebut hampir semua tidak mengetahui tentang peraturan-peraturan yang mengatur tentang alat keselamatan jiwa di atas kapal. Hal ini terjadi akibat kurang ketatnya prosedur pemilihan crew kapal oleh pihak perusahaan, sehingga perwira-perwira yang kurang kompeten dapat di terima bekerja di kapal – kapal tersebut.
5. Menurut mualim satu MV. Tonasa Line XIX yang bertugas untuk

mengirim requisition atau surat permintaan ke pihak perusahaan, mualim 1 telah menjalankan tugasnya untuk mengirim surat permintaan perihal alat – alat keselamatan yang kurang di atas kapal, namun dari pihak perusahaan tidak memberikan jawaban terkait permintaan yang diminta. Dalam hal ini mualim 1 maupun Nahkoda tidak mengetahui dimana letak permasalahan mengapa tidak ada tindak lanjut dari pihak perusahaan perihal permintaan yang telah diajukan.

Dari 5 faktor di atas, peneliti menarik kesimpulan sementara, bahwa penyebab terjadinya ketidaksesuaian jumlah alat keselamatan jiwa dengan yang sudah di atur di SOLAS 1974/1978, dan yang penyebab banyak ditemukannya Distress flares atau pyrotechnics yang sudah expired adalah rendahnya tingkat pengawasan dan kepedulian perusahaan terhadap kondisi kesesuaian alat – alat keselamatan di atas kapal – kapal tersebut dengan peraturan yang sudah ditetapkan, dan kurang ketatnya prosedur perekrutan perwira oleh pihak perusahaan.

#### 4. PENUTUP

Kesimpulan yang dapat peneliti berikan dalam penelitian ini yaitu:

1. Terdapatnya ketidaksesuaian jumlah alat-alat keselamatan pada kapal-kapal cement carrier milik PT. Pelayaran Tonasa Lines. Disebabkan oleh rendahnya tingkat pengawasan dan kepedulian perusahaan terhadap kondisi kesesuaian alat-alat keselamatan di atas kapal-kapal tersebut dengan peraturan yang sudah ditetapkan. Hal ini dapat mengakibatkan resiko adanya korban jiwa jika kapal dalam keadaan darurat, karena kurangnya jumlah alat-alat keselamatan yang tersedia.
2. Terdapat Distress Flares atau Pyrotechnics yang sudah expired. Disebabkan oleh kurangnya pengawasan dan kepedulian

perusahaan terhadap kondisi alat-alat keselamatan diatas kapal.

#### DAFTAR PUSTAKA

- IMO, *SOLAS Safety of Life at Sea 1974/1978* , 2014 Consolidated Edition, 2014.
- IMO, *ISM Code 1998*, 2010 Edition, London, 2010.
- IMO, *International Life-Saving Appliances Code*, 2010 Edition, London, 2010.
- Komaruddin, *Ensiklopedia Manajemen*, Jakarta, 1994.
- Komaruddin, *Ensiklopedia Manajemen*, Edisi ke 5. Jakarta. Bumi Aksara, 2001.
- Harahap, Sofyan Syarif. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada, 2004.
- Keraf, Gorys. *Komposisi*, Jakarta. Ikrar Mandiri Abadi. 1997.
- Silalahi N.B Bennett., Silalahi B.Rumondang, *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Institut Pendidikan dan Pembinaan Manajemen: PT. Pustaka Binaman Pressindo. 1991.
- A.A. Anwar Prabu Mangkunegara , *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bandung. PT, Remaja Rosdakarya. 2000.