



Implikasi Pengawasan Muatan Terhadap Stabilitas Kapal Penumpang di KM. Madani Nusantara

Makmur Syam

Bidang Ilmu Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

makmursyam5@gmail.com

Sahabuddin Sunusi

Bidang Ilmu Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

sahabuddinsunusi71@gmail.com

Korespondensi penulis: makmursyam5@gmail.com

Abstract. *The purpose of this study was to determine the level of cargo control at KM Madani Nusantara at Parepare Port, causing over load and over dimension in relation to ship stability and safety. PT. Prima Vista is a private shipping company engaged in the transportation of goods and services, especially passenger and vehicle transportation services. Along with the demands of today's modern society, transportation, especially sea transportation related to passenger safety and passenger service, has experienced many developments in terms of the quality and safety of modern, fast sea transportation which is no less important than the demands for comfort while on a cruise. km. Madani Nusantara is one of the Ro-Ro ships owned by PT. Prima Vista which connects Sulawesi and Kalimantan. This study uses a descriptive method that describes certain events that occurred in KM Madani Nusantara. The writer on this ship works as a captain. The results of this study indicate that in the control of cargo on the KM Madani Nusantara ship there is often a load that is not in accordance with the specified capacity or known as over loading and over dimension which is abbreviated as ODOL so that it can cause the ship to tilt.*

Keywords: *Ship Stability, Passenger Safety, Supervision*

Abstrak. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui tingkat pengawasan muatan pada KM Madani Nusantara di Pelabuhan Parepare sehingga menyebabkan over load dan over dimension sehubungan dengan stabilitas kapal dan keselamatan. PT. Prima Vista adalah salah satu perusahaan pelayaran swasta yang bergerak di bidang angkutan barang dan jasa khususnya jasa angkutan penumpang dan kendaraan. Seiring dengan tuntutan masyarakat modern saat ini, transportasi khususnya angkutan laut yang berhubungan dengan keselamatan penumpang dan pelayanan penumpang banyak mengalami perkembangan dalam segi mutu dan keselamatan angkutan laut yang modern, cepat yang tidak kalah pentingnya tuntutan kenyamanan selama dalam pelayaran. KM. Madani Nusantara merupakan salah satu kapal Ro Ro milik PT. Prima Vista yang menghubungkan Sulawesi dan Kalimantan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif yaitu menjelaskan peristiwa tertentu yang terjadi di KM Madani Nusantara. Penulis di kapal ini bekerja sebagai Nakhoda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam pengawasan muatan di kapal KM Madani Nusantara sering terjadi muatan yang tidak sesuai dengan kapasitas yang ditentukan atau dikenal dengan over loading dan over dimension yang disingkat dengan ODOL sehingga dapat mengakibatkan kapal miring.

Kata Kunci : Stabilitas Kapal, Keselamatan Penumpang, Pengawasan

Received April 30, 2023; Revised Mei 28, 2023; Juni 09, 2023

* Makmur Svam. sahabuddinsunusi71@gmail.com

PENDAHULUAN

Kebutuhan akan layanan transportasi bertumbuh sejalan dengan bertambahnya populasi penduduk maka menyebabkan kebutuhan akan sarana transportasi semakin meningkat terutama transportasi laut yang dimana Negara Indonesia adalah negara kepulauan. Negara Indonesia merupakan salah satu Negara terluas dengan luas 5.193.250 km² yang dimana mencakup daratan dan lautan. Luas daratan Indonesia adalah 1.919.440 km² dan luas lautan sekitar 3.273.810 km². Indonesia memiliki Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sesuai hukum laut Internasional dengan menggunakan teritorial laut sepanjang 12 mil laut dari garis pantai. Kondisi geografis Negara Indonesia memerlukan sarana angkutan laut yang memadai sesuai dengan tuntutan perkembangan sosial ekonomi masyarakat.

Tingkat pertumbuhan sosial ekonomi masyarakat Indonesia, maka angkutan laut dituntut mengikuti perkembangan. Selain prosedur keselamatan yang sudah diatur di dalam Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 dan pemerintah Indonesia dalam hal keselamatan pelayaran agar resiko kecelakaan transportasi laut dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi antara lain human error, engineering error, sarana bantu bernavigasi. Kecakapan awak kapal sangat dibutuhkan terutama dalam pelayanan agar menimbulkan rasa aman dan nyaman kepada para pemakai jasa angkutan laut seperti penumpang umum, penumpang yang melakukan perjalanan dinas, penumpang yang berlibur, dan para pedagang antar daerah yang pergi dan pulang dari daerah asalnya yang membawa barang dagangan.

Disaat-saat tertentu arus penumpang, barang dan kendaraan meningkat. Peningkatan ini terjadi pada saat menjelang hari raya Idul Fitri, Natal dan tahun baru. Kecakapan awak kapal sangat penting dalam mengawasi muatan atau kendaraan yang akan dimuat, Muatan kendaraan truck seperti sembako yang memiliki beban berat sehingga mempengaruhi stabilitas kapal, barang-barang bawaan penumpang yang menutupi kotak penyimpanan alat-alat pemadam kebakaran seperti selang kebakaran, botol pemadam, kran hydrant serta menutupi kotak-kotak penyimpanan alat-alat keselamatan seperti jaket penolong.

Pengawasan dan pemeriksaan muatan sangat penting dilakukan terutama pada jalur masuk pelabuhan agar dapat mengantisipasi muatan yang tidak memenuhi standar yang ditentukan perusahaan. Lemahnya pemeriksaan dapat berimbas pada muatan berlebih over loading dan over dimension yang dibawa oleh kendaraan truck yang akhirnya dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran. Barang-barang yang dicurah dalam deck kendaraan menghalangi saat pergeseran kendaraan disaat kapal miring dan juga barang-barang penumpang yang menumpuk di gangway akan menghalangi penumpang menuju Emergency

Escape (Jalan Keluar) Pentingnya pelatihan dan keterampilan bagi seluruh manusia yang terlibat dalam layaran kapal. Menurut Malayu SP Hasibuan (2017:45) dalam buku yang berjudul Manajemen Sumber Daya Manusia bahwa kinerja adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang didasarkan atas kecakapannya, pengalaman dan kesungguhan serta waktu. Umumnya kelancaran operasional di kapal sering terjadi akibat kelalaian manusia dalam pekerjaan. Tidak hanya karena pengetahuan dan keterampilan crew yang harus dipenuhi, namun juga faktor loyalitas dan kedisiplinan. Sama halnya dalam pekerjaan di kapal ro-ro supaya tidak mengalami hambatan disamping itu loyalitas yang tinggi dan kedisiplinan, menyesuaikan apa yang diperintahkan dan apa yang seharusnya dikerjakan, dibutuhkan keseimbangan waktu istirahat yang cukup.

Keselamatan kerja menurut Poerwanto (2007:43) bahwa hal-hal yang sering diabaikan crew dalam melakukan pekerjaan di atas kapal diantaranya ialah kegagalan dalam mentaati ketentuan-ketentuan (rules) dan peraturan-peraturan (regulation) yang berlaku; penanganan muatan, pengoperasian / penanganan kapal yang tidak benar; kegagalan dalam mentaati instruksi-instruksi mengenai reparasi dan pemeliharaan kapal; kegagalan dalam melakukan tindakan-tindakan pengamanan; dan melakukan pekerjaan di kapal dalam keadaan tidak fit karena pengaruh alkohol atau obat-obat terlarang.

Dalam penelitian ini dirumuskan permasalahan yang akan diteliti yaitu bagaimana pengawasan muatan terhadap stabilitas kapal dan keselamatan penumpang pada KM Madani Nusantara di pelabuhan Parepare Sulawesi Selatan?. Sehubungan dengan masalah yang penulis ambil dan hasil penelitian di kapal dan penguraian dari aspek yang menjadi penyebab permasalahan serta luasnya pembahasan masalah, maka penulis membatasi penelitian ini mencakup tentang penanganan muatan kendaraan truk yang berlebihan, over loading dan over dimension.

TINJAUAN PUSTAKA

Keselamatan adalah hal yang paling utama dalam pelayaran, baik itu keselamatan kapal maupun keselamatan penumpang. Dalam hal ini, keselamatan menjadi tanggung jawab pemerintah, perusahaan dan orang-orang yang terlibat didalamnya. Indikasi keselamatan menurut Martopo (2014:4) dalam bukunya “pengendalian mempertahankan keamanan dan keselamatan awak kapal dan penumpang”. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susun serta perlengkapan alat penolong yang dibuktikan dengan

sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian; keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan yang terwujud apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan berlayar; keselamatan berlayar adalah keadaan terwujud apabila telah dipenuhi syarat kelaik-lautan. Kemudian menurut Tarigan P (2015:9) dalam bukunya “Kepedulian Lingkungan” Kelaik-lautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi syarat keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

Keselamatan dan pengamanan muatan dalam pelayaran tergantung pada rencana pelaksanaan, dan pengawasan yang tepat atau layak. Dan harus diperhatikan dan dilaksanakan oleh crew yang bertugas. Kondisi crew yang bertugas pada saat pengamanan muatan harus memenuhi persyaratan dan pengalaman yang sesuai. Crew dalam perencanaan serta pengawasan pada saat mengadakan pemuatan di kapal harus mempunyai pengetahuan kerja yang diterapkan dan mengerti pengamanan muatan secara manual. (Cargo securing manual). Yang umumnya cargo securing manual dapat diperoleh di setiap kapal. Sesuai dengan ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

Pelatihan sangat erat kaitannya dengan pengamanan keselamatan. Menurut Gomes (2017:197) dalam buku yang berjudul Manajemen Sumber Daya Manusia bahwa pelatihan adalah setiap usaha untuk memperbaiki prestasi kerja pada suatu pekerjaan tertentu yang sedang menjadi tanggung jawabnya. Idealnya, pelatihan harus dirancang untuk mewujudkan tujuan-tujuan organisasi, yang pada waktu bersamaan juga mewujudkan tujuan-tujuan para pekerja secara perorangan. Pelatihan sering dianggap sebagai aktivitas yang paling umum dan para pimpinan mendukung adanya pelatihan karena melalui pelatihan, para pekerja akan menjadi lebih terampil oleh karenanya akan lebih produktif sekalipun beberapa manfaat tersebut harus diperhitungkan dengan waktu yang tersita ketika pekerja sedang dilatih. Menurut Moekijat (2011:55) bahwa maksud dan tujuan umum dari pada pelatihan untuk mengembangkan keahlian sehingga pekerjaan dapat diselesaikan dengan lebih cepat dan lebih efektif; untuk mengembangkan pengetahuan sehingga pekerjaan dapat diselesaikan secara rasional; dan untuk mengembangkan sikap, sehingga menimbulkan kerja sama dengan teman-teman pegawai dan pimpinan.

Kondisi Fisik Crew kapal sangat perlu diperhatikan, menurut Tarwaka (2010:56) dalam buku yang berjudul Ergonomi Industri Dasar-dasar Pengetahuan Ergonomi dan Aplikasi di Tempat Kerja bahwa kelelahan adalah suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh terhindar dari kerusakan yang lebih lanjut sehingga terjadi pemulihan setelah istirahat. Kelelahan diatur secara sentral oleh otak. Pada susunan Saraf terdapat sistem aktivasi (bersifat simpatis) dan inhibisi (bersifat parasimpatis). Istilah kelelahan biasanya menunjukkan kondisi yang berbeda-beda pada setiap individu tetapi semuanya bermuara kepada kehilangan efisiensi dan penurunan kapasitas kerja serta ketahanan tubuh. Adiningsari (2009:12) mengklasifikasikan kelelahan berdasarkan faktor penyebabnya, diantaranya kelelahan Fisik (*physical/muscular fatigue*), yaitu kelelahan fisik disebabkan oleh kelemahan pada otot. Suplai darah yang mencukupi dan aliran darah ke otot sangat penting, dikarenakan menentukan kemampuan metabolisme dan memungkinkan kontraksi otot tetap berjalan; kelelahan psikologi, yaitu kelelahan psikologi berkaitan dengan depresi, gugup, dan kondisi psikologi lainnya. Kelelahan jenis ini diperburuk dengan adanya stress; kelelahan mental (*Mental Fatigue*), yaitu kelelahan mental disebabkan karena faktor psikis. Pekerja memiliki persoalan kejiwaan yang belum terselesaikan dan menyebabkan stress psikis; dan kelelahan keterampilan (*Skill Fatigue*), dimana kelelahan ini terjadi karena adanya tugas-tugas yang memerlukan ketelitian dan penyelesaian permasalahan cukup sulit.

Organisasi di atas kapal menunjukkan pertanggungjawaban struktural dan secara hukum. Sebagai penanggung jawab pekerjaan/kegiatan, maka hal tersebut dibawah pengawasan Nakhoda, Mualim I merupakan perwira yang bertanggung jawab dalam operasi penanganan muatan. Dalam hal ini Mualim I dibantu oleh Mualim II, Mualim III, Bosun dan Jurumudi, kelasi. Kemudian komunikasi (*Internal dan Eksternal*) dimana komunikasi internal merupakan komunikasi antara Nakhoda sebagai penanggung jawab keselamatan dengan perwira jaga. Dalam hal pelaksanaan komunikasi antara Nakhoda dengan perwira jaga dilakukan secara verbal dan visual serta menggunakan alat komunikasi Handy Talky, sedangkan komunikasi eksternal merupakan komunikasi antara pihak kapal dengan pihak darat. Komunikasi ini menggunakan alat komunikasi Handy Talky dan Hand phone.

Rancangan model kapal menjadi pertimbangan kesesuaian dengan penumpang serta awak kapal. Rancangan/desain/arsitektur kapal pada umumnya memiliki bagian-bagian ruangan sesuai dengan fungsinya masing-masing. Bagian-bagian ruangan tersebut terdiri dari Car Deck yaitu car deck harus dilengkapi dengan cincin lasingan, penerangan yang terang dan perangan (*blower*) yang bagus; kamar penumpang ialah harus memiliki pencahayaan dan ventilasi yang cukup serta kebersihan kamar yang terjaga; toilet harus

disesuaikan dengan jumlah penumpang. Toilet sebaiknya selalu dalam keadaan bersih dan tidak berbau; pada ruang dapur kapal dan dapur penumpang harus selalu bersih, lantai dinding dan langit-langit sebaiknya berwarna terang, pipa-pipa di langit-langit tidak berdebu dan bocor; dan memiliki tempat penyimpanan barang harus bersih, mempunyai pencahayaan yang baik dan ventilasi yang cukup. Selain ruang-ruang diatas pada kapal penumpang, kapal penumpang juga harus mempunyai ruang-ruang akomodasi penumpang yang banyak untuk kelas ekonomi. Maka ruang-ruang akomodasi harus dirancang sedemikian rupa agar ruangan tersebut dapat menjadi sejumlah sekat-sekat sebagai tindakan pencegahan dan melindungi kapal pada saat terjadi keadaan darurat.

Adapun ketentuan-ketentuan pencegahan kecelakaan kapal di laut dari Internasional Labour Organization (ILO) mengenai pencegahan kecelakaan di atas kapal di laut dan di pelabuhan yaitu bergerak dengan aman di atas kapal, para pelaut yang bergerak di kapal harus waspada akan kemungkinan suatu gerakan kapal yang tidak terduga atau olengan berat saat kapal berlayar; perlengkapan tetap (permanent fittings) yang dapat menjadi obstruksi dan bias merupakan bahaya untuk kendaraan, alat-alat angkat atau manusia harus dibuat mencolok dengan member warna, tanda-tanda yang jelas atau penerangan yang cukup; setiap penghalang di deck dan penghalang-penghalang lainnya yang membatasi tinggi badan (yang dapat bersentuhan dengan kepala) harus di cat dengan warna terang dan mencolok. Jika diperlukan, tanda-tanda peringatan harus dipasang, simbol-simbol; grafik harus dipakai; Obstruksi yang dapat bersentuhan dengan kepala harus diberi bantalan yang empuk (lunak); dan penempatan muatan di dek harus memperhitungkan akses aman ke tempat/hunian bagi pelaut yang bekerja dikapal, pandu-pandu yang naik ke kapal dan akses ke peralatan keselamatan.

Hal lain yang diatut oleh ILO ialah Gang way/tempat berjalan dalam kapal (passage ways and walk ways). Semua gang way, tempat berjalan, tangga dan semua alas dek yang dipakai untuk berjalan atau transit harus dirawat dengan baik dan bersih dari benda-benda atau bahan-bahan yang dapat mengakibatkan orang tergelincir atau terpeleset. Area-area transit harus dilengkapi/dipasang dengan anti slip yang efektif dalam keadaan kering maupun basah. Tempat berjalan di dek harus diberi jalur (dengan cat) atau diberi tanda-tanda lain yang jelas.

Pertimbangan atas konstruksi kapal yaitu Safety of Life At Sea (SOLAS) 1974 diperbaiki dengan amandemen 1978, berlaku bagi semua kapal-kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Dalam SOLAS 1974 BAB II – 2, ketentuan-

ketentuan konstruksi perlindungan kebakaran, dan pemadaman kebakaran antara lain pada pembagian kapal atas zona-zona utama dan vertical dengan batas-batas struktural dan berkaitan dengan panas; deteksi kebakaran apapun dengan panas; penahanan dan pemadaman setiap kebakaran diruang asal; perlindungan sarana melarikan diri atau akses untuk penanggulangan kebakaran; dan tersedianya peralatan pemadam kebakaran. (mesbsjkt.blogspot.com >2102/01 “konvensi internasional untuk keselamatan jiwa dilaut”). Hal tersebut juga didukung oleh kebijakan pemerintah berdasarkan SK Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: AP.005/3/13/DPRL/94 tentang persyaratan minimal konstruksi kapal untuk pelayanan penumpang. Didalamnya mengatur tentang luas ruangan yaitu luas lantai tempat tidur dan tempat duduk penumpang kurang lebih 60% luas ruangan. Penumpang dimana ada penumpang geladak terbuka dengan luas lantai untuk kursi perorangan berukuran 0,30-0,45 m². b), penumpang geladak tertutup dengan tinggi benda atau atap minimal 1,90 meter, dan luas lantai untuk kursi atau bangku perorang berukuran 0,30-0,65 m².

Fasilitas layanan pada penumpang kamar diperhatikan seperti kapasitas maksimal setiap kamar 6 orang; harus mempunyai tempat tidur yang tetap, berukuran minimal panjang 1,80 meter dan lebar 0,70 meter; luas lantai perorang minimal 1,36 m². Memiliki tempat duduk yang memanjang menjadi satu tanpa sekat sandaran tangan. Kapasitas tiap bangku tidak boleh melebihi 6 orang. Untuk satu sisi keluar menuju gang atau jalan lalu orang. Luas bangku perorang minimal 0,30 m². Bangku dapat ditempatkan pada ruangan penumpang geladak terbuka. Gang atau jalan monitoring untuk penumpang sampai dengan 100 penumpang jarak minimal 0,80 meter. Diatas 100 penumpang, jarak minimal 1 meter. Sudut kemiringan tangga penumpang yang menghubungkan antara geladak tidak boleh lebih dari 45 derajat.

Penanganan muatan kapal didasarkan pada Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 148 ayat 2 menyebutkan tata cara penanganan, penempatan dan pemadatan muatan barang serta pengaturan ballas harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. (Yudha Pandu (Ed), Jan 2010 “Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008”). Adapun prinsip muatan yaitu melindungi ABK dan buruh maksudnya adalah menyangkut atas keselamatan jiwa ABK dan buruh. Melindungi kapal agar tetap selamat muat bongkar, maupun dalam pelayaran ini menyangkut pengaturan muatan dan stabilitas. Melindungi muatan pada waktu muat, bongkar dan selama dalam pelayaran muatan harus dijaga secara baik untuk mencegah kerusakan muatan, ini kaitannya dengan penggunaan penerapan,

ventilasi, pemisahan muatan dan perencanaan yang prima. Dan pelaksanaan bongkar muat secara cepat, tepat dan sistematis.

Adanya rencana pemuatan dan bongkaran (stowage plan) menggunakan ruang semaksimal mungkin, hal ini untuk mencegah terjadinya Long Hatch (penumpukan barang pada satu tempat untuk satu pelabuhan), over stowage (muatan yang seharusnya dibongkar di suatu pelabuhan, terhalang oleh muatan lain di atasnya), Over Carriage (Muatan yang seharusnya dibongkar terbawa ke pelabuhan selanjutnya). Penggunaan ruang muat semaksimal mungkin Dalam melakukan pemuatan harus di usahakan agar semua ruangan terisi penuh dengan muatan. Dan penanganan muatan kendaraan secara tepat dan benar selain akan melindungi kapal dan muatan, juga akan memberi rasa aman, nyaman bagi ABK dan penumpang pemakai jasa angkutan laut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di kapal KM. Madani Nusantara milik PT. Prima Vista yang mempunyai rute pelayaran dari Pelabuhan semayang Balikpapan (Kalimantan Timur), Nusantara Parepare (Sulawesi Selatan) dan Pelabuhan Makassar (Sulawesi selatan). Penulis dalam hal ini bekerja pada posisi jabatan Nakhoda sejak tanggal 02 November 2017 sampai saat ini.

Kapal KM. Madani Nusantara yang mempunyai rute tetap pelayaran dari pelabuhan Balikpapan (Kalimantan Timur) menuju Parepare (Sulawesi selatan), Parepare (Sulawesi selatan) Balikpapan (Kalimantan Timur) dengan waktu tempuh 21 jam dan Balikpapan (Kalimantan Timur) menuju Makassar (Sulawesi selatan), Makassar (sulawesi selatan) Balikpapan (Kalimantan Timur) dengan waktu tempuh 24 jam, setiap pelabuhan membutuhkan waktu embarkasi penumpang 1 jam, pemuatan kendaraan 2 jam waktu, begitu pula saat debarkasi penumpang dan menurunkan kendaraan waktunya kurang lebih sama.

Pada kapal KM. Madani Nusantara, yang bertugas mengawasi embarkasi penumpang adalah perwira jaga dibantu dengan juru mudi dan kelasi yang ditempatkan dipintu rampdoor dan tangga embarkasi sambil memeriksa tiket calon penumpang, mengecek muatan kendaraan yang akan naik ke atas kapal dan mengarahkan penumpang ke ruang penumpang. Pengawasan kegiatan embarkasi penumpang juga melibatkan petugas-petugas yang ada di darat seperti: KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai) dan KPPP (Kesatuan Petugas Pengamanan Pelabuhan).

HASIL PENELITIAN

Berdasarkan hasil pengamatan penulis, temuan yang didapatkan di KM. Madani Nusantara pada saat kegiatan embarkasi, pemuatan kendaraan, kapal berlayar dan debarkasi adalah kendaraan-kendaraan truck membawa muatan secara berlebihan (over dimension); tidak maksimalnya pemeriksaan di jalur masuk pelabuhan terutama pada pintu masuk kendaraan; lemahnya pengawasan dan pemeriksaan muatan kendaraan yang akan naik di kapal oleh tim embarkasi dan pihak terkait; portal atau pembatas muatan kendaraan dipelabuhan terlalu tinggi sehingga kendaraan truck leluasa mengisi muatan setinggi mungkin; kurangnya kesadaran penumpang dan Buruh yang menempatkan barang bawaan dan mengakibatkan barang-barang tersebut akan menumpuk menutupi kotak Sopep, kran hydrant, botol pemadam, lemari life jacket, keadaan seperti ini akan sangat berbahaya jika terjadi keadaan darurat; pada saat kegiatan embarkasi dimulai, penulis menemukan bahwa adanya calon penumpang yang tidak bertiket hendak naik ke kapal; pada saat pemuatan kendaraan awak kapal kurang memperhatikan clinometer dan memperhitungkan berat kendaraan sehingga kapal bisa miring; mendahulukan embarkasi penumpang dengan pemuatan kendaraan; pada saat kapal berlayar, ABK yang bertugas jaga di car deck tidak berada diposisi untuk pengecekan lashingan kendaraan yang biasa mengakibatkan kendaraan bergeser apabila lashingan kendaraan tersebut kendur; pengecekan pada gang way pada saat kapal berlayar, penumpang yang tidur dekat railing bisa mengakibatkan penumpang jatuh ke laut; dan pada kegiatan debarkasi, kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur bongkar kendaraan yang dimana ABK tersebut kurang memperhatikan kemiringan kapal pada saat kendaraan di keluarkan.

Jadwal embarkasi penumpang didahulukan di lanjut pemuatan kendaraan, Jadwal atau metode ini salah karena apabila penumpang sudah berada diatas kapal terus pemuatan kendaraan bisa menimbulkan kemiringan kapal sehingga penumpang bisa panik dengan kemiringan tersebut. Pengawasan di lapangan harus ditingkatkan. Pengawasan berfungsi sebagai evaluasi untuk mengukur tingkat keselamatan kapal, penumpang dan muatan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dan dilakukan dalam melaksanakan pengawasan di lapangan seperti setiap kendaraan yang bermuatan perlu diawasi yang melebihi kapasitas muat, khususnya pihak terkait yang berada dipelabuhan memberikan teguran atau sanksi terhadap kendaraan yang melintas pintu masuk pelabuhan; harus mengetahui standar muatan kendaraan; menunjukkan sikap perhatian kepada pengguna jasa tentang keselamatan; selalu memperhatikan daftar muatan

kendaraan; selalu memperhatikan muatan-muatan berbahaya jangan sampai ikut termuat dalam kendaraan, seperti muatan yang mudah terbakar; dan selalu memperhatikan clinometer agar tidak terjadi kemiringan kapal begitu banyak. Kemudian tahap selektif dan membatasi dalam menerima muatan. Kantor cabang yang menerima muatan, harus lebih selektif dan membatasi jumlah muatan kendaraan, dalam artian muatan kendaraan yang over load dan over dimension tidak diterima dalam mengikuti pelayaran sehingga menjadi efek jera bagi sopir dan pengusaha ekspedisi

SIMPULAN

Dari uraian yang telah dibahas pada bab sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan bahwa muatan kendaraan yang over load (berat) dapat menimbulkan kemiringan kapal yang signifikan dan muatan kendaraan yang overdimension (volume) mengakibatkan kurangnya space muatan di atas kapal karena melewati batas yang ditentukan bagi setiap kendaraan. Kedua hal tersebut tidak sesuai dengan ketentuan atau ism code perusahaan dan dapat mengancam keselamatan kapal dan penumpang serta muatan lainnya, ketika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti putusnya lashingan dan miringnya kapal serta faktor-faktor lainnya.

Adapun urutan kejadian atau kronologis dari kejadian yang telah dibahas sebelumnya yaitu tanggal 23 Januari 2019 kapal Ro Ro KM. Madani Nusantara dijadwalkan pelabuhan Parepare; setelah selesai safety meeting (breafing) proses embarkasi penumpang dan muatan pun dimulai; proses Embarkasi tidak berlangsung sesuai ketentuan dimana Penumpang di dahulukan daripada kendaraan. Hal ini disebabkan pihak pelabuhan memberikan keleluasaan pada penumpang untuk naik ke kapal terlebih dahulu; setelah proses embarkasi penumpang selesai dilanjutkan dengan pemuatan kendaraan; kendaraan truck yang sudah terparkir di pelabuhan dengan muatan yang sudah over load dan overdimension; setelah selesai pemuatan kendaraan dan pelashingan kendaraan, kemudian akan menutup rampdoor; pada saat penutupan rampdoor sebelah kanan kapal miring kanan dan mengakibatkan putusnya lashingan sehingga kendaraan truck terbalik; muatan yang terguling di turunkan kembali ke darat dan gagal mengikuti pelayaran; dan dari kejadian tersebut maka penulis menginspeksi muatan kendaraan dan menurunkan muatan yang over loading dan overdimension.

Saran dan Implikasi

Berdasarkan fakta yang ditemukan dalam penelitian ini maka disarankan kepada pengguna jasa untuk mengikuti aturan yang berlaku demi keselamatan dalam pelayaran, kepada pihak terkait agar lebih tegas dalam melakukan pengawasan dan muatan kendaraan diberikan standarnisasi /batas muat agar tidak over load dan over dimension. Pada umumnya pekerjaan di kapal Ro Ro KM.Madani Nusantara mengacu pada pola perencanaan baik secara garis besar maupun secara terperinci dalam tiap-tiap unit kerja, yang dalam hal ini, perusahaan telah menerbitkan standar operasional prosedur. Untuk itu, tiap unit kerja akan menjalankan tugasnya masing-masing secara urut dengan tujuan perencanaan yang jelas seperti terjadi koordinasi antara atasan. Koordinasi ini untuk mengumpulkan informasi tentang penanganan, jumlah dan jenis barang-barang bagasi yang akan ditempatkan diruang akomodasi, dan muatan kendaraan yang akan di muat di deck kendaraan. Koordinasi antara tim embarkasi kapal dan darat. Kedua tim ini adalah satu mata rantai yang tidak bisa dipisahkan dalam melaksanakan tugas di lapangan, peranannya sangat diperlukan untuk menerima muatan kendaraan dan mengarahkan penumpang beserta barang bawaannya dan kendaraan truck yang akan dimuat.

REFERENSI

- Bhakti. S. (2012). Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Jiwa di Laut (Online), mesbsjkt.blogspot.com, Diakses pada tanggal 12 Februari 2021.
- I LO Office. (2002). Accident Prevention On Board Ship At Sea And In Port Diterjemahkan oleh team IMarE dan ImarEST. (2005). Pencegahan Kecelakaan Di Atas Kapal Di Laut dan Di pelabuhan, Jakarta, Gramedia.
- ISM Code PT Prima Vista
- Direktur Jendral Perhubungan Laut Republik Indonesia (1994). Persyaratan Minimal Konstruksi Kapal Untuk Pelayanan Penumpang. SK Nomor: AP.005/3/13/DPRL/94.
- Gomes (2017). Manajemen Sumber Daya Manusia, Andi, Offset, Yogyakarta, 2003.
- Malayu SP Hasibuan. 2017. Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Revisi. Jakarta: Bumi Aksara.
- Martopo, A. (2014) Pengendalian Mempertahankan Keamanan Dan keselamatan Awak Kapal Dan Penumpang. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Moekijat. 2011. Latihan dan Pengembangan Layanan Pegawai Bandung: CV Pionir Jaya
- Pandu, Y. (Ed.) (2010). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta: Indonesia Legal Center Publishing.

- Poerwanto, (2007). Keselamatan Kerja. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia
- Roring, C. (2009). Sekat Di Kapal Penumpang, <https://charlesroring.wordpress.com>, (online), Di akses 09 Februari 2021
- Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 amandemen 1978.
- Tarigan, P. (2015). Kepedulian Lingkungan/ Environment awareness. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Tarwaka, 2011. Ergonomi Industri Dasar-dasar Pengetahuan Ergonomi dan Aplikasi di Tempat Kerja. Surakarta : Harapan Press. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran