Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia p–ISSN: 2541-0849 e-ISSN: 2548-1398
Vol. 7, No. 11, November 2022

IMPLEMENTASI PENEGAKAN ATURAN PELAYARAN TERHADAP PEMENUHAN ALAT KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT PADA KAPAL LAYAR MOTOR (KLM) DI PELABUHAN PAOTERE MAKASSAR

Hadi Setiawan
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Indonesia
Email: hdsetiawan15@gmail.com

Abstrak

Kapal Layar Motor merupakan jenis kapal yang menggunakan layar dan motor (mesin kapal) sebagai penggeraknya. Keselamatan kerja adalah keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari pederitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja. Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim dan Pelayaran. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran studi kualitatif implementasi penegakan aturan pelayaran terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar. Pelabuhan Paotere Makassar yang memiliki karakteristik sama untuk dijadikan sampel penelitian pada lokasi tersebut. Snowball Sampling adalah sebagai teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian sampel ini disuruh memilih teman-temannya untuk dijadikan sampel begitu seterusnya, sehingga jumlah sampel semakin banyak. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah triagulasi data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi penegakan aturan Pelayaran terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar dari hasil verifikasi seluruh data dan hasil wawancara sudah berjalan dengan baik. Meskipun dalam proses implementasinya masih perlu evaluasi dan pembenahan. Misalnya pemenuhan standar alat keselamatan pada KLM, dokumen perizinan KLM untuk kelayakan berlayar, pengecekan KLM, dan sosialisasi terhadap nelayan atau kru KLM tentang aturan Pelayaran. Selain itu pihak regulator harus memastikan bahwa standar prosedur dari penerapan dar aturan Pelayaran berjalan dengan baik. Perlunya kegiatan sosialisasi kepada nelayan dan kru KLM agar lebih mengerti aturan Pelayaran sehingga kecelakaan pada KLM bisa diminimalisir.

Kata Kunci: SOLAS, Keselamatan, Kapal, Pelabuhan.

Abstract

Motor Sailing Ship is a type of ship that uses sails and motors (ship engines) as propulsion. Occupational safety is occupational safety indicating safe or secure conditions from suffering, damage or loss in the workplace. Safety Of Life At Sea

How to cite:	Setiawan, Hadi (2022) Implementasi Penegakan Aturan Pelayaran terhadap Pemenuhan Alat Keselamatan Transportasi Laut pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar, *Syntax Literate : Jurnal Ilmiah Indonesia (7)11*, http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v7i11.1175
E-ISSN:	2548-1398
Published by:	Ridwan Institute

(SOLAS) regulations are regulations that regulate maritime and shipping safety. The purpose of this study is to describe the qualitative study of the implementation of enforcement of shipping rules on the fulfillment of sea transportation safety equipment on Motor Sailing Boats (KLM) at Makassar Paotere Port. Makassar Paotere Port which has the same characteristics to be used as a research sample at that location. Snowball Sampling is a technique for determining a sample that is initially small in number, then this sample is asked to choose its friends to be sampled and so on, so that the number of samples increases. The data analysis method used in this research is data triagulation. The results of the study show that the implementation of enforcement of shipping rules regarding the fulfillment of sea transportation safety equipment on motorized sailing ships (KLM) at Makassar Paotere Port from the results of verifying all data and interview results has gone well. Although in the implementation process it still needs evaluation and improvement. For example fulfilling safety equipment standards at KLM, KLM licensing documents for seaworthiness, KLM checking, and outreach to fishermen or KLM crew about Shipping rules. In addition, the regulator must ensure that the standard procedures for implementing shipping regulations are running well. The need for socialization activities for fishermen and KLM crews to better understand shipping rules so that accidents at KLM can be minimized.

***Keywords**: SOLAS, Safety, Ships, Harbors.*

Pendahuluan

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Reza, 2021). Kapal merupakan alat transportasi di laut yang umumnya bisa mengangkut barang ataupun penumpang (Karim et al., 2023). Untuk ukuran kapal sendiri ada berbagai macam, mulai dari jenis kapal kecil seperti sampan, kapal sedang seperti feri hingga kapal besar untuk barang seperti tongkang (Kusnadi, 2021).

Pembangunan transportasi secara nasional mempunyai misi untuk memindahkan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain di seluruh pelosok tanah air dengan tingkat keselamatan dan keamanan yang memadai. Namun demikian, kinerja yang diperlihatkan oleh moda transportasi laut belum oprtimal, sehingga mempengaruhi daya saing dan efisiensi pelayanannya. Dunia transportasi laut tidak hentinya mengalami peristiwa menyedihkan dan mencatatkan kejadian kelam dengan tetjadinya serangkain kecelakaan kapal sehingga kinerjanya sering dipertanyakan oleh sebagian besar masyarakat Kebijakan keselamatan masih kurang efektif dan belum mendapat perhatian sehingga dalam penyelenggaraan transportasi laut ditemuken bahwa aspek keselamatan pelayaran belum memadai (Malisan, 2010).

Data kecelakaan kapal tahun 2006 menunjukkan telah terjadi kecelakaan kapal sebanyak 129 kali dengan korban jiwa dan hilang sebanyak 627 orang (Malisan, 2013). Pada tahun 2007 kecelakaan kapal meningkat sebanyak 159 kali dengan korban jiwa dan hilang sebanyak 688 orang (Malisan & Jinca, 2012). Data statistik seperti ini memberi indikasi bahwa kecelakaan terus meningkat dan ini membuktikan kurangnya perhatian atau kekurang kepedulian semua pihak terkait dalam penyelenggaraan transportasi (Gliselda et al., 2022). Dari aspek regulasi dan pengawasan, lembaga internasional yang mengkhususkan diri pada bidang maritim (*International Maritime Organization/IMO*) mengeluarkan konvensi internasional yakni Safety Of Life at Sea (SOLAS) dan aturan pelaksanaannya seperti. International Safety Mangement (ISM) Code, International Safety and Port Fasilities Security (ISPS) Code (Dinarto, 2016).

SOLAS sudah dijadikan sebagai "kitab suci" bagi semua negara untuk menerapkannya tidak terkecuali Indonesia yang telah meratifikasi peraturan tersebut. Untuk itulah, maka pemerintah Indonesia mengimplementasikan melalui KEPPRES (I Kadoli, 2021). Nomor 65 Tahun 1980 tentang ratifikasi SOLAS dan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayanan, beserta peraturan pelaksanaannya sebagai petunjuk teknis (Malisan, 2010). Adapun keselamatan penumpang kapal harus diperhatikan dengan baik, untuk itu biasanya dalam sebuah pelayaran akan disiapkan berbagai macam alat keselamatan sehingga para awak kapal dan penumpang bisa merasa lebih aman (Aprizawati et al., 2022). Selain itu alat keselamatan dibutuhkan untuk menekan adanya korban jiwa jika terjadi sesuatu yang tidak di inginkan di laut, dan ini telah di atur dalam peraturan Safety of Life at Sea (SOLAS) berdasarkan hasil pertemuan sejumlah negara pada tahun 1914 (Aprizawati et al., 2021).

Perlu di pahami bahwa pelayaran adalah high regulated sector. Artinya, ada pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak yang terkait (stakeholder) dari pelayaran tersebut. Sudah banyak hasil penelitian yang menyimpulkan bahwa mayoritas (hampir 80%) dari semua kecelakaan yang disebabkan oleh “organizational and management problems” dan hal tersebut merupakan “human error” (Alim, 2022). Oleh karena itu, peraturan tentang keselamatan pelayaran lebih banyak menitikberatkan pada pengaturan peran para pihak tersebut. Bila dilihat pada level operasional, Syah bandar, pemilik kapal dan nakhoda, bisa dibilang trisula keselamatan pelayaran. Ketiganya masing-masing memiliki peran dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran).

Kondisi geografis negara Indonesia yang merupakan Negara kepulauan, dimana pemerintah mengembangkan pelayaran sebagai salah satu sarana pengangkutan yang dijadikan andalan untuk meningkatkan kesatuan, persatuan dan ekonomi negara. Pada perkembangannya frekuensi pelayaran nasional meningkat cukup signifikan. Namun seiring dengan perkembangannya, tingkat kecelakaan dan insiden kapal yang terjadi di perairan Indonesia pun meningkat (Supit, 2009).

Pada dekade terakhir ini pada negara maju di dunia telah berhasil menurunkan angka kecelakaan transportasi laut. Tetapi pada negara-negara berkembang termasuk Indonesia belum berhasil menekan angka kecelakaan transportasi laut. Hal ini ditandai dengan masih banyaknya peristiwa kecelakaan transportasi laut di perairan Indonesia. Seperti yang telah diungkapkan oleh (Jinca, 2011), bahwa jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia berdasarkan data dari Mahkamah Pelayaran Indonesia cukup memprihatinkan, dan secara umum penyebab kecelakaan kapal adalah 78.45% (human error), 9.67% (kesalahan teknis), 1.07% (cuaca), 10.75% (cuaca dan kesalahan teknis). Upaya penurunan angka kecelakaan transportasi Laut yang mengakibatkan gangguan keselamatan dengan resiko kematian, luka bagi penumpang dan kerusakan, kehilangan barang dan kerugian material bagi publik perlu mendapat perhatian serius.

Fakta lain menjelaskan dalam berita Jakarta (BeritaTrans.com). Selama tahun 2018, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menginvetigasi 25 kecelakaan kapal, tiga di antaranya pelayaran internasional. Data itu diungkapkan Aleik Nurwahyudi yang merupakan investigator pelayaran KNKT dalam jumpa pers mengenai Capaian Kinerja KNKT dan Review Kecelakaan Transportasi tahun 2019, Kamis (19/12/2019).

Sepanjang tahun, 2019 KNKT mencatat sebanyak 32 orang korban meninggal dan 43 korban hilang pada kecelakaan moda transportasi laut. Paling menonjol tenggelamnya kapal Arim Jaya pada 16 Juni 2019, Pulau Raas, sebanyak 20 orang meninggal dan 1 orang hilang. Selain itu, kapal barang Lintas Timur di Perairan Manado, pada 1 Juni 2019, sebanyak 1 orang meninggal, dan 16 orang hilang. Hilangnya kapal Nur Allya di Perairan Pulau Obi Halmahera, pada 21 Agustus 2019, sebanyak 25 awak kapal hilang. Dan kejadian Kebakaran Kapal Penumpang Izhar, di Pulau Bokori pada 16 Agustus 2019, sebanyak 11 orang meninggal dan seorang hilang dan juga kebakaran kapal Santika Nusantara, Laut Jawa, 22 Agustus 2019. Dia menyebutkan KNKT juga menyebutkan identifikasi permasalahan keselamatan di angkutan pelayaran yang terjadi yaitu pada angkutan kapal tradisional meliputi Kecelakaan yang melibatkan kapal angkutan penumpang, aspek pengawasan terhadap kapal tradisional angkutan penumpang, pengelolaan angkutan penumpang melalui kapal tradisional masih berisiko tinggi dan penanganan kondisi darurat di atas kapal tidak dijalankan dengan baik. KNKT secara proaktif terus memantau melalui komunikasi dan rekomendasi kepada para stakeholder untuk dilakukan pengawasan dan pengelolaan transportasi dibidang pelayaran.

Dilihat pada kejadian kecelakaan dikutip dari berita Pontianak (5/12) Sebuah Kapal Layar Motor (KLM) Maju Abadi GT. 191 yang membawa muatan general cargo sebanyak 550 Ton pada tanggal 5 Desember 2020 Pukul 15.00 WIB telah mengalami kecelakan kapal di Perairan Kalimatan Barat. Kecelakaan kapal diduga terjadi karena hantaman ombak tinggi sehingga kapal tersebut tenggelam. Berangkat dari Gresik tujuan Pontianak pada tanggal 30 November 2020. “berita melalui Perwira Jaga KSOP Kelas II Pontianak dari PT. Ekasari Bahari Pontianak pada hari Sabtu tanggal 5 Desember 2020 pukul 14.00 WIB yang

menginformasikan bahwa telah terjadi musibah kecelakaan KLM Maju Abadi pada posisi 2 NM (Nautical Mile) di sebelah Selatan Bouy luar alur pelayaran muara Jungkat pelabuhan Pontianak," Kapal TB. Sanchai milik PT. Pertamina berhasil mengevakuasi ketujuh crew KLM Maju Abadi dengan keadaan selamat." Dan Polairud dalam membantu mengevakuasi musibah kecelakan KLM Maju Abadi.

Kelaiklautan kapal (seaworthiness) sesuai Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 117 ayat 2 yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal serta manajemen keamanan kapal. Pemenuhan setiap persyaratan kelaik lautan kapal sebagaimana dimaksud dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Kondisi sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran hingga saat ini tidak mendukung tertibnya kelancaran angkutan laut. Ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasarana relatif masih rendah, juga banyak faktor turut melingkupinya, seperti lemahnya awareness dari pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan yang efektif serta implementatif di lapangan, kelaiklautan kapal yang lebih berorientasi pada sertifikasi yang notabene tidak didukung dengan pemeriksaan yang seksama, juga pengawasan yang dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pelaksanaan (drilling) dari persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran tidak konsisten (Hendrawan, 2020). Artinya, kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran.

Dalam menjamin keselamatan kapal, selain unsur alam, unsur manusia mempunyai peran yang sangat besar didalam menjalankan fungsi manajemen keselamatan kapal, terdapat tiga kelompok unsur manusia yang berperan dalam manajemen keselamatan kapal yaitu pengusaha (operator) kapal, Nahkoda dan pengawas kapal. Ketiga kelompok inilah yang membuat keputusan layak tidaknya kapal berlayar (Hendrawan, 2020). Kecelakaan kapal yang terjadi umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayaran di dalam negeri, terutama SOLAS dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran (Pongky, 2016). Keberadaan KLM tersebut dalam upaya peningkatan keselamatan muatan dan awak kapal maka membutuhkan instrument keselamatan yang selayaknya dimiliki oleh semua kapal khususnya KLM (Hendrawan, 2020).

Kecenderungan peningkatan kecelakaan kapal dan korban jiwa telah menimbulkan pertanyaan tentang sejauh mana kesiapan dan keseriusan dari aparat, pemilik dan awak kapal maupun masyarakat dalam mendukung kebijakan perbaikan kinerja keselamatan transportasi laut. Oleh karena itu judul fokus penelitian ini adalah “Studi Kualitatif Implementasi Penegakan Aturan Pelayaran Terhadap Pemenuhan Alat Keselamatan Transportasi Laut Pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuan Paotere Makassar”. Kajian

ini bertujuan menginventarisasi penegakan aturan terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada kapal khususnya yang berjenis Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran studi kualitatif implementasi penegakan aturan pelayaran terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar.

Metode Penelitian

Penelitian yang digunakan yaitu penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian ini memusatkan diri secara intensif pada satu obyek tertentu yang mempelajarinya sebagai suatu kasus (Sugiyono, 2018). Data studi kasus dapat diperoleh dari semua pihak yang bersangkutan, dengan kata lain dalam studi ini dikumpulkan dari berbagai sumber. Studi kasus yang baik harus dilakukan secara langsung dalam kehidupan sebenarnya dari kasus yang diselidiki. Walaupun demikian, data studi kasus dapat diperoleh tidak saja dari kasus yang diteliti, tetapi, juga dapat diperoleh dari semua pihak yang mengetahui dan mengenal kasus tersebut dengan baik. Dengan kata lain, data dalam studi kasus dapat diperoleh dari berbagai sumber namun terbatas dalam kasus yang akan diteliti yaitu aturan Pelayaran dan keselamatan kepelauatan khususnya pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar.

Adapun lokasi penelitian akan direncanakan di Pelabuhan Paotere Makassar yang memiliki karakteristik sama untuk dijadikan sampel penelitian pada lokasi tersebut. Untuk waktu penelitian dibutuhkan kurang lebih 6 bulan untuk melihat “studi kualitatif implementasi penegakan aturan Pelayaran terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar. Adapun tahapan untuk proses pelaksanaan penelitian meliputi: tahap persiapan, tahap penyusunan instrument (guide interview), pelaksanaan penelitian, tahapan analisis data, dan pelaporan penellitian.

Dalam penelitian ini populasinya adalah pembuat kebijakan terkait Aturan Pelayaran, pihak yang mengerti tentang kebijakan aturan Pelayaran dan keselamatan transportasi laut, serta pelaksana dari aturan Pelayaran dan tarnsportasi laut khususnya pengguna jasa dan persahaan Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar. Istilah ini disebut kriteria atau karakteristik pemilihan populasi. Pendekatan populasi yang digunakan adalah finit population. Finit Population merupakan populasi yang jumlahnya diketahui (Sugiyono, 2013). Penelitian ini menggunakan teknik Snowball Sampling. Snowball Sampling adalah sebagai teknik penentuan sampel yang mula- mula jumlahnya kecil, kemudian sampel ini disuruh memilih teman-temannya untuk dijadikan sampel begitu seterusnya, sehingga jumlah sample semakin banyak.

Penelitian kualitatif ini bersifat deskriptif, sumber data primer adalah penelitian yang melakukan tindakan dan anak yang menerima tindakan. Sedangkan sekunder berupa data hasil wawancara, observasi, dokumentasi serta triangulasi (Sugiyono, 2018).

Hasil dan Pembahasan

A. Hasil Penelitian

1. Setting Penelitian

Setting dan subjek penelitian merupakan suatu kesatuan yang telah ditentukan sejak awal penelitian. Setting penelitian ini menunjukan komunitas yang akan diteliti dan sekaligus kondisi fisik dan sosial maupun infografis atasan istilah penelitian kualitaif. Dalam penelitian kualitatif setting penelitian akan menunjukkan lokasi penelitian yang langsung melekat pada fokus penelitian yang telah ditetapkan sejak awal. Setting penelitian ini tidak dapat diubah kecuali fokus penelitiannya diubah.

Subjek penelitian yang telah tercermin dalam fokus penelitian ditentukan secara sengaja. Subjek penelitia ini menjadi informan yang akan memberikan berbagai informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Informan peneliti ini meliputi beberapa macam, seperti: (1) informan kunci, yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informan pokok yang diperlukan dalam penelitian, (2) informan utama, yaitu mereka yang terlibat langsung dalam interaksi sosial yang diteliti, (3) informan tambahan, mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang diteliti.

Setting penelitian adalah lingkungan, tempat atau wilayah yang direncanakan oleh peniliti untuk dijadikan sebagai objek penelitian. Setting penelitian kualitatif naturalistik mempunyai tiga dimensi yaitu dimensi tempat, dimensi pelaku, serta dimensi kegiatan.

a. Dimensi tempat merupakan daerah atau wilayah di mana subjek atau objek penelitian yang hendak diteliti. Dimensi tempat ini, dibedakan menjadi tempat terbuka dan tertutup. Dikatakan sebagai tempat terbuka, jika daerah atau wilayah tidak dibatasi secara nyata, agar terpisah dari subjek atau objek lain. Tempat terbuka ini termasuk misalnya : terminal, pasar, pelabuhan. Dikatakan sebagai tempat tertutup, jika peneliti perlu menggunakan prosedur tertentu untuk dapat mengakses atau memasuki objek penelitian tersebut.
b. Dimensi pelaku yaitu subjek atau objek yang berperan dalam menentukan keberhasilan tahap pengambilan informasi dari suatu proses penelitian
c. Dimensi kegiatan merupakan implikasi dari adanya fenomena dan persoalan dengan menjelaskannya di dalam penelitian.

Setting penelitian dalam penelitian ini juga diperlukan untuk memperoleh data, informasi, dan keterangan yang diperlukan sehubungan dengan kepentingan penelitian yang telah dilaksanakan di Pelabuhan Paotere Kota Makassar.

a. Subjek Penelitian ini adalah kru atau nelayan Kapal Layar Motor yang ada di Pelabuhan Paotere Kota Makassar. Selain itu, yang menjadi subjek penelitian adalah pembuat regulator tentang aturan Pelayaran khususnya yang berkaitan dengan aturan keselamatan pada kru KLM yang ada di Pelabuhan Paotere.
b. Lokasi Penelitian Penelitian ini dilakukan di Kawasan Pelabuhan Paotere Kota Makassar dan Di Kantor Utama Otoritas Pelabuhan Makassar.
c. Waktu Penelitian Penelitian ini dilakukan pada sesuai dengan Surat Perintah Tugas (SPT) penelitian adalah tanggal 28-29 Juli 2022.
d. Kegiatan penelitian ini untuk mengumpulkan data dan informasi kepada pihak kru Kapal Layar Motor dan pihak Pelabuhan sebagai regulator (pembuat aturan Pelayaran). Sesuai dengan judul yang diajukan yaitu studi kualitatif "implementasi penegakan aturan Pelayaran terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada kapal layer motor di Pelabuhan Poatere Kota Makassar". Hal ini yang kemudian menjadi masalah kajian penelitian, sehingga menarik peneliti untuk melakukan penelitian. Dalam kegiatan ini peneliti mencari informasi dan keterangan dari sumber atau informan yang dijadikan dalam penelitian ini mengenai persoalan yang ada pada fokus penelitian tentang aturan Pelayaran, dan alat keselamatan transportasi laut pada Kapal Layar Motor (KLM).

B. Pembahasan

Safety Of Life At Sea (SOLAS) arti dalam bahasa Indosesia adalah "Keselamatan Jiwa di Laut" peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama.

Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti:

1. Desain konstruksi kapal
2. Permesinan dan instalasi listrik
3. Pencegah kebakaran

4. Alat-alat keselamatan
5. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi.

Penjelasan yang dikemukakan oleh (Supit, 2009), keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan dan radio elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan pengujian. Keselamatan kapal bertujuan untuk mencapai keselamatan pelayaran dengan demikian keselamatan pelayaran dapat didefinikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan.

Idealnya dalam meminimalisir terjadinya kecelakaan perlu dilakukan pengawasan dan pengecekan terhadap implementasi aturan Pelayaran dan kelayakan kapal sesuai perundang-undangan yang berlaku seperti yang dijelaskan oleh narasumber AL dengan kutipan hasil wawancara sebagai berikut:

> *"yaaa.. jadi kaitan mengenai tentang implementasi Pelayaran di indonesia sebenarnya aturan dan undang-undangnya itu sudah banyak ee.. kita sebagai regulator ataupun pembuat kebijakan Pelayaran tentunya akan sering melakukan proses sosialisasi, proses pengecekan terhadap perizinan kelayakan dari ee.. perahu nelayan karena itu sangat penting untuk menjaga keselamatan selama mereka tetap melakukan atau o.. beroperasi ee.. dalam Pelayaran. nah, ee regulasi ini tentunya ada plus minusnya dalam artian bahwa plus nya tentunya itu standar operasional standar pemenuhan kebutuhan menjadi kewajiban seluruh nelayan khususnya di kapal layar motor untuk dipenuhi sebelum mereka berlayar. Minusnya.. tentunya ya kita harus juga mempertimbangkan karena tidak selamanya aturan itu atau regulator yang kita buat terkait mengenai tentang aturan Pelayaran itu bisa berjalan dengan efektif, masih ada celah-celah yang tentunya bisa dimanfaatkan oleh para nelayan khususnya pengguna awak kapal layar motor ee untuk tetap berlayar, karena kita tidak mungkin memutus mata pencaharian mereka karena terhambat dari aspek regulator, ee oleh karena ituu menurut saya untuk implementasi aturan Pelayaran di indonesia sudah lumayan bagus yaa termasuk adanya aturan kaya solas atau undang-undang Pelayaran ya meskipun memang kedepan kita harus berpikir ee untuk lebih ee meningkatkan ya.. meningkatkan proses implementasinya. seperti itu…".*

Sebelumnya pada penjelasan konsep kerangka pikir berkaitan mengenai keselamatan kapal khususnya Kapal Layar Motor (KLM) bertujuan untuk mencapai keselamatan pelayaran, yaitu terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Untuk menjamin keselamatan, maka diperlukan regulasi dan pengawasan yang dapat mengatur kelayakan Pelayaran Kapal Layar Motor (KLM). Perlunya juga dilakukan sosialisasi dan pemberian informasi

kepada kru Kapal Layar Motor (KLM) berkaitan implementasi aturan Pelayaran. Informasi dan data yang diperoleh di lapangan menyampaikan bahwa masih ada beberapa nelayan ataupun kru KLM yang masih kurang paham akan aturan Pelayaran secara spesifik termasuk pemenuhan alat keselamatan. Kutipan dari hasil wawancara dengan narasumber AL sebagai berikut:

> *"Eee….. kalau di segi aturan sudah bagus ya..dari segi aturan namanya juga nelayan, jadi kadang nelayan itu kan tidak memperhatikan namanya undang-undang dan aturan yang kita buat. mereka paling tidak tidak kita sudah sampaikan secara persuasif ya itu yang mereka butuhkan tetapi dari pihaknya regulator itu memang harus sering-sering mengingatkan dan menyampaikan kepada nelayan khususnya awak kapal layar motor. nah kita sering mensosialisasikan dan memanggil bahwa ini ada aturannya, ini ada standarnya yang harus kalian patuhi tetapi kalau dari segi merekanya untuk berusaha sendiri saya rasa agak terbatas ya.. karena waktunya juga untuk mempelajari itukan namanya juga nelayan ya tentunya porsi waktunya lebih banyak untuk berlayar atau mencari ikan, jadi kalau dari saya… dari segi aturannya mungkin perlu diperbaiki kedepan ya meskipun untuk saat ini secara aturan dan secara regulasi sudah sangat bagus ya dari pihaknya kita mungkin lebih banyak melakukan proses sosialisasi dan proses pendekatan secara persuasif kepada nelayan untuk memastikan bahwa seluruh ee.. aturan dan seluruh standar untuk mereka berlayar itu bisa terpenuhi dengan baik. itu saja".*

Selain itu juga hasil wawancara dengan narasumber yang lain menjelaskan bahwa kegiatan sosialisasi juga sangat diperlukan dalam mengatur standar pemenuhan alat keselamatan di KLM termasuk dalam hal perizinan dan pengecekan dokumen serta pelengkapan alat keselamatan KLM.

> *"Yang saya tau sosialisasi di sana itu ada standarnya itu ketika di berikan laik laik itu namanya ada standarnya perikanan bicara perikanan saya ndak bicara kaisu ada setelah laik ketika dokumen laik itu dikeluarkan standar keselamatan jumlah abk di atas itu adalah jumlah ini sesuai dengan jumlahnya terus cek fisik ee kapalnya itu tadi kan potre itu nanti di cek apa tapi nanti ketika dokumen dikeluarkan itu sudah dikatakan laikkayarlah istilahnya versi sabandar perikanan aa dokumennya juga include dengan itu tadi like layar keluar juga ada tujuannya ada dokumennya dokumen pengantar, kalau bisa ambil softfilenya di sana ada itu dokumen di sana ada itu standar dari penyusunan dokumen laik layar ada dokumen di situ".*

Penjelasan tentang pemenuhan perizinan dan kelengkapan dokumen dalam pemenuhan aturan Pelayaran juga menjadi sangat penting. Salah satu bagian pertanyaaan

yang disampaikan oleh pewawancara kepada kru KLM (N) yang diwawancarai menjelaskan bahwa:

> *"Stsd Itu aja saya, kalau yang di kapal ikan ndak terlaluji kalau saya kalau sertifikat paling buku pelaut, parpor Iya buku pelaut di kantor sabandar Kalu sekarng nda bisami kalau dulukan peraturannya ndak terlalu banyak peraturannya yang penting ada pst sama apalagi Kalau sekarang nda bisami kalau dulukan peraturannya ndak terlalu banyak peraturannya".*

Secara umum penerapan aturan Pelayaran dalam pemenuhan alat keselamatan masih ada beberapa hal yang pelu dievaluasi agar pelaksanaannya dapat berjalan dengan baik. Aturan Pelayaran yang sudah diimplementasikan sekarang masih memiliki beberapa kekurangan sehingga masih ada beberapa kasus kecelakaan yang terjadi pada Kapal Layar Motor. Selain itu, kurangnya kesadaran dari kru KLM juga bisa menjadi penyebab kecelakaan kapal. Kurang optimalnya dalam melakukan penegecekan kapal dan mudahnya memberikan dokumen perizinan kapal yang seharusnya tidak terpenuhi kelayakannya. Hasil wawancara juga menjelaskan bahwa dalam penerapan aturan Pelayaran selalu mempertimbangkan asas kebutuhan dan kelangsungan mata pencaharian nelayan.

> *"yaitu yang saya bilang tadi, jadi… kalau kita ingin mengimplementasikan sesuai dengan aturan dan undang-undang ya mungkin hanya sebagian saja yang bisa berlayar, tapi kita kan selalu memprioritaskan dan selalu mempertimbangkan ee asas kebutuhan nah disini kalau dari segi perizinan ya hampir ee beberapa itu tidak layak tapi yaa bagaimanapun juga karena itu mata pencaharian utama mereka ya tentunya kita pertimbangkan ya selama mereka memang bisa meyakini, paling tidak ya paling tidak untuk ee melengkapi lah atau memenuhi alat keselamatan itu ya kita berikan izin untuk berlayar aa.. diluar daripada itu tentunya kita juga sudah melakukan pengecekan dari kelayakan kapalnya, ee kemudian dari segi perlengkapan dan alat-alat contohnya ee alat pelampung ee kemudian bagaimana mesinnya, itu kita semua sudah cek dan kita pastikan paling tidak itu sudah aman pada saat mereka nantinya akan berlayar. jadi untuk saat ini yaa jadi untuk saat ini implementasinya sudah lumayan bagus, ya memang kedepan kita harus memang dari pihak regulator akan sering-sering melakukan ee sosialisasi yaa..sosialisasi untuk memastikan bahwa aturan Pelayaran itu tetap berjalan dengan baik".*

Berdasarkan hasil verifikasi seluruh data dan hasil wawancara, ditemukan bahwa banyaknya kecelakaan yang terjadi di wilayah perairan Indonesia saat ini tidak terlepas dari kurangnya kesadaran akan pentingnya aspek keselamatan. Budaya keselamatan (safety culture) belum sepenuhnya dipahami dan dijalankan baik oleh nelayan, pembuat regulator, pengguna jasa Pelayaran, pekerja sektor transportasi maupun masyarakat pengguna jasa pada umumnya. Masyarakat tampaknya juga belum peduli terhadap

keselamatan dirinya maupun orang lain. Dalam kondisi demikian, penerapan keselamatan tidak hanya semata-mata terbatas pada peningkatan kondisi teknis, sarana atau peraturan melainkan juga seyogyanya disertai dengan pembinaan dan penegakan norma serta standar keselamatan secara terus-menerus.

Kesimpulan

Berdasarkan fokus penelitian tentang gambaran studi kualitatif implementasi penegakan aturan Pelayaran terhadap pemenuhan alat keselamatan transportasi laut pada Kapal Layar Motor (KLM) di Pelabuhan Paotere Makassar dari hasil verifikasi seluruh data dan hasil wawancara sudah berjalan dengan baik. Meskipun dalam proses implementasinya masih perlu evaluasi dan pembenahan. Misalnya pemenuhan standar alat keselamatan pada KLM, dokumen perizinan KLM untuk kelayakan berlayar, pengecekan KLM, dan sosialisasi terhadap nelayan atau kru KLM tentang aturan Pelayaran. Selain itu pihak regulator harus memastikan bahwa standar prosedur dari penerapan dar aturan Pelayaran berjalan dengan baik. Perlunya kegiatan sosialisasi kepada nelayan dan kru KLM agar lebih mengerti aturan Pelayaran sehingga kecelakaan pada KLM bisa diminimalisir. Data lain yang ditemukan bahwa banyaknya kecelakaan yang terjadi di wilayah perairan Indonesia saat ini tidak terlepas dari kurangnya kesadaran akan pentingnya aspek keselamatan. Budaya keselamatan (safety culture) belum sepenuhnya dipahami dan dijalankan baik oleh nelayan, pembuat regulator, pengguna jasa Pelayaran, pekerja sektor transportasi maupun masyarakat pengguna jasa pada umumnya. Masyarakat tampaknya juga belum peduli terhadap keselamatan dirinya maupun orang lain. Dalam kondisi demikian, penerapan keselamatan tidak hanya semata-mata terbatas pada peningkatan kondisi teknis, sarana atau peraturan melainkan juga seyogyanya disertai dengan pembinaan dan penegakan norma serta standar keselamatan secara terus-menerus.

BIBLIOGRAFI

Alim, N. (2022). Karya Ilmiah Prosiding. *Prosiding Smeinar Internasional*.

Aprizawati, A., Zusniati, Z., & Satria, B. (2021). Penyuluhan dan pengadaan alat keselamatan (life jacket) bagi nelayan tradisional di desa kembung luar. *TANJAK*, *2*(1).

Aprizawati, A., Zusniati, Z., & Satria, B. (2022). Sosialisasi Alat Keselamatan Pelayaran Bagi Nelayan Tradisional di Desa Simpang Ayam. *TANJAK*, *3*(1).

Dinarto, D. (2016). *Reformasi tata kelola keamanan maritim Indonesia di era Presiden Joko Widodo*.

Gliselda, A. D., Sulistyo, D., & Zulnasri, Z. (2022). Optimalisasi Pelatihan Keselamtan Kerja Untuk Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kerja di Atas Kapal Milik PT Sukses Graha Samudra. *Meteor STIP Marunda*, *15*(1), 40–62.

Hendrawan, A. (2020). Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja di Atas Kapal. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, *2*(1), 1–10. https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v2i1.12.

I Kadoli, M. (2021). *Optimalisasi Peran Satuan Brimob Polda Sumut Dalam Penanggulangan Aksi Radikalisme*.

Jinca, M. Y. (2011). *Transportasi Laut Indonesia, Analisis Sistem dan Studi Kasus*. Surabaya: Brilian Internasional.

Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M. E., Suparman, A., SI, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen Transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

Kusnadi, A. (2021). *Perawatan Alat Penyelamatan Korban di Atas Kapal MV. Basarnas Bandung*. Universitas Maritim AMNI Semarang.

Malisan, J. (2010). Analisis Kecenderungan Kecelakaan Kapal di Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, *22*(1), 72–83.

Malisan, J. (2013). *Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat: Studi Kasus Armada Phinisi*. Universitas Hasanuddin.

Malisan, J., & Jinca, M. Y. (2012). Kajian Strategi Peningkatan Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Tradisional. *Warta Penelitian Perhubungan*, *24*(3), 218–231.

Pongky, P. (2016). Evaluasi Sistem Manajemen Peralatan Keselamatan Pelayaran Pada

Accommodation Work Barge Elang Biru 507: Studi Kasus: PT. Meindo Elang Indah. *IDENTIFIKASI*, *2*(1), 11–18.

Reza, M. F. (2021). *Proses Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang*. Universitas Maritim AMNI Semarang.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Alfabetha.

Sugiyono. (2018). Metode Penelitian kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. *Alfabeta Bandung*.

Supit, H. (2009). *Pedoman khusus keselamatan dan keamanan pelayaran*. Bakorkamla.

Copyright holder:
Hadi Setiawan (2022)

First publication right:
Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

This article is licensed under:

