

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis dan Hasil Penelitian

1. Analisa jumlah perlengkapan keselamatan jiwa dan perlengkapan pemadam kebakaran

- a) Rompi penolong

Dari hasil survey di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah terdapat longboat yang masih belum melengkapi alat keselamatan yaitu *lifejacket* secara lengkap. *Lifejacket* sendiri dinilai dapat meminimalisir angka korban jiwa jika terjadi kecelakaan kapal dan sangat penting keberadaannya pada kapal mengingat tingkat kecelakaan kapal masih tinggi di Sungai Kapuas Provinsi Kalimantan barat.



Sumber:Google 2021

Gambar 5.1 *Lifejacket*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia menyebutkan bahwa kapal kategori C dengan $GT < 7$ yang berlayar didaerah sungai/danau harus melengkapi jumlah rompi penolong yaitu 100 % (Sesuai Jumlah pelayar).Maka jumlah rompi penolong yang harus tersedia dikapal adalah jumlah penumpang + jumlah operator kapal.

Tabel 5.1 Kelengkapan *lifejacket*

No	Nama Longboat	Kapasitas	Jumlah <i>lifejacket</i> tersedia	<i>Lifejacket</i> yang kurang
1	Indo Kapuas Express VII	32	22	10
2	Ertana Lestari Mandiri	27	11	16
3	Ertana Lestari Mandiri II	27	18	9
4	Sinergi Express	27	16	11
5	Rajawali	28	11	17

Sumber: Hasil survey tim PKL Kalbar

Berdasarkan Standar Kapal Non Konveksi yang di keluarkan oleh Kementerian Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Perlengkapan dan Kelengkapan Kapal, menyebutkan bahwa setiap kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan. Sehingga baju penolong harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

- a) Konstruksi sedemikian rupa sehingga memungkinkan dipakai terbalik dan dapat di pakai diluar atau bagian dalamnya
- b) Harus dapat menahan kepala sehingga muka dapat tetap bebas dari air
- c) Tahan terhadap minyak atau bahan minyak
- d) Memiliki warna yang mencolok
- e) Dilengkapi dengan peluit
- f) Baju penolong harus memiliki daya apung yang tidak akan berkurang 5 % setelah terendam selama 24 jam di air tawar

b) Pelampung Penolong

Dari hasil survey di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah terdapat longboat yang masih belum melengkapi alat keselamatan yaitu lifebuoy .Lifebuoy sendiri dinilai dapat meminimalisir angka korban jiwa jika terjadi kecelakaan kapal dan sangat penting keberadaannya pada kapal mengingat tingkat kecelakaan kapal masih tinggi di Sungai Kapuas Provinsi Kalimantan barat.



Sumber:Google 2021

Gambar 5.2 lifebuoy

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia menyebutkan bahwa kapal kategori C dengan $GT < 7$ yang berlayar didaerah sungai/danau harus melengkapi minimal 1 .

Tabel 5.2 Kelengkapan Lifebuoy

No	Nama Longboat	Lifebuoy yang harus disediakan	Jumlah lifebuoy tersedia	Lifebuoy yang kurang
1	Indo Kapuas Express VII	1	1	-
2	Ertana Lestari Mandiri	1	-	1
3	Ertana Lestari Mandiri II	1	-	1
4	Sinergi Express	1	-	1
5	Rajawali	1	1	-

Sumber: Hasil survey tim PKL Kalbar

Adapun menurut Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) pelampung penolong harus:

- a. Memiliki daya apung tidak kurang dari 100 N di air tawar;
- b. Dibuat dari bahan yang sesuai dan tahan terhadap minyak dan turunannya serta terhadap suhu hingga 50⁰ c;
- c. Diberi warna mencolok sehingga tampak nyata di air;
- d. Memiliki massa tidak kurang dari 2,5 kg dan diameter lingkaran dalamnya 0,45 meter \pm 10 persen;
- e. Dilengkapi dengan tali pegangan
- f. Dilengkapi dengan pengaturan apungan bebas, kecuali untuk pelampung penolong yang dilengkapi dengan isyarat asap yang menyala sendiri;
- g. Diberi penanda meterial pemantul cahaya; dan
- h. Diberi penanda dengan huruf besar latin tegak dengan tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran kapal yang membawanya.

c) Apar

Dari hasil survey di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah terdapat longboat yang masih belum melengkapi alat keselamatan yaitu pemadam api. Pemadam api sendiri dinilai perlu bagi longboat, walaupun dari data kecelakaan kapal belum ada penyebab kebakaran.



Sumber: Google 2021

Gambar 5.3 Pemadam api

Tabel 5. 3 Kelengkapan pemadam api

No	Nama Longboat	Pemadam api yang harus disediakan	Jumlah pemadam api yang tersedia	Pemadam api yang kurang
1	Indo Kapuas Express VII	1	1	-
2	Ertana Lestari Mandiri	1	-	1
3	Ertana Lestari Mandiri II	1	-	1
4	Sinergi Express	1	-	1
5	Rajawali	1	-	1

Adapun persyaratan teknis Apar menurut Dinas pemadam kebakaran Kabupaten Suka Bumi adalah sebagai berikut :

1. Tabung harus dalam keadaan baik
2. Dilengkapi dengan etiket cara-cara penggunaan yang memuat urutan singkat dan jelas tentang cara penggunaannya
3. Segel harus dalam keadaan baik
4. Tidak ada kebocoran dalam membran tabung gas tekanan tinggi (cartridge)
5. Slang harus dalam keadaan baik, tidak boleh ada retakan dan tahan tekanan tinggi .
6. Apar jenis busa / foam , tabung dalamnya tidak bocor serta lubang pengeluarannya tidak tersumbat.
7. Bahan baku pemadam harus dalam keadaan baik
8. Tutup tabung harus baik dan tertutup.
9. Warna tabung harus mudah dilihat sesuai jenisnya

2. Analisis penempatan alat keselamatan

a) Analisa penempatan rompi penolong

Berdasarkan hasil survey di pelabuhan sungai kapuas indah, ditemui bahwa penempatan *lifejacket* berada di sebelah kanan dan kiri kapal. yang di simpan sebelah kiri dan kanan kapal sehingga penumpang yang berada pada bagian tengah akan sulit menjangkau *lifejacket*.

b) Analisa penempatan pelampung penolong

Berdasarkan hasil survey dilapangan didapati bahwa penempatan *lifebuoy* berada pada dek kapal penempatan tersebut dianggap kurang optimal karena posisi *lifebuoy* yang sulit untuk dijangkau jika akan digunakan dalam keadaan mendesak.

c) Analisa Apar

Berdasarkan hasil observasi dilapangan penempatan apar berada terlalu dekat dengan mesin, area ini merupakan area yang mudah/rawan,jika area mesin terbakar maka apar pun akan ikut terbakar,penempatan apar ini dianggap kurang layak.

3. Analisa kelengkapan sertifikasi kapal

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan darat nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang kapal sungai dan danau Bab 2 pasal 3

(1)Setiap kapal sungai dan danau sebagaimana dalam pasal 2 harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sungai dan danau

(2)kapal sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kelaiklautan sebagai berikut :

a. Keselamatan kapal;

Bab III Pasal 5 ayat (3) kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sertifikat oleh direktur jendral.

b. Pencegahan pencemaran dari kapal;

Bab IV pasal 12 ayat (4) ketentuan pengendalian pembuanganminyak sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak berlaku bagi kapal yang tidak memiliki sistem permesinan.

c. pengawakan kapal;

Bab V pasal 17 ayat (2) kualifikasi dan kompetensi awak kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dibuktikan dengan sertifikat kecakapan awak kapal.

d. status hukum kapal;

Bab VI bagian kedua

Pasal 26 ayat (1) setiap kapal yang telah dilakukan pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pasal 25 harus diberikan surat ukur kapal dan pasal 46 ayat (1) kapal yang telah didaftarkan diberikan tanda

kebangsaan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 ayat (2) huruf c sebagai bukti kebangsaan kapal yang diberikan kepada pemilik kapal setelah kapal didaftarkan.

Pasal 46 ayat (2) Bukti kebangsaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan surat tanda kebangsaan kapal Indonesia.

Pasal 46 ayat (3) Surat tanda kebangsaan kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Pas Sungai Danau.

Berdasarkan ketentuan diatas setidaknya terdapat 5 jenis sertifikat yang harus dilengkapi oleh *longboat* yang beroperasi di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah, adapun jenis-jenis sertifikasi kapal yaitu :

- a.Sertifikat Keselamatan kapal
- b.Sertifikat kecakapan awak kapal
- c.Surat ukur kapal
- d.Surat pendaftaran kapal
- e.Pas Sungai Danau/surat tanda kebangsaan

Tabel 5.4 Kelengkapan sertifikat 5

No	Nama Kapal	LOA	GT	Sertifikat kapal				
				1	2	3	4	5
1	Indo Kapuas Express VII	10.4	4	-	-	-	-	-
2	Ertana Lestari Mandiri	9	3	-	-	-	-	-
3	Ertana Lestari Mandiri II	7,6	3	-	-	-	-	-
4	Sinergi Express	9,3	2	-	-	-	-	-
5	Rajawali	8.70	3.30	-	-	-	-	-

Sumber: Hasil survey TIM PKL kalbar

Keterangan :

- 1.Sertifikat Keselamatan kapal
- 2.Sertifikat kecakapan awak kapal
- 3.Surat ukur kapal
- 4.Surat Pendaftaran kapal
- 5.Pas Sungai Danau/kebangsaan kapal

Persentase Kelengkapan Sertifikasi *longboat*

1. Persentase *Longboat* yang melengkapi sertifikat sebesar :

$$\begin{aligned} \text{Persentase longboat} &= \frac{0 \text{ kapal}}{5 \text{ kapal}} \times 100 \% \\ &= 0 \% \text{ longboat melengkapi sertifikat} \end{aligned}$$

Untuk melihat persentase jumlah *longboat* yang melengkapi dan tidak melengkapi sertifikasi dapat dilihat pada diagram lingkaran dibawah ini :



Sumber :Hasil Analisi, 2021

Gambar 5.4 Persentase Sertifikasi *longboat*

Adapun alasan operator kapal atau pemilik kapal yang belum melengkapi surat-surat kapal adalah sebagai berikut:

1. Tempat pembuatan sertifikat jauh
2. Kurang mengerti pentingnya sertifikat

3. Tidak tau bahwa sertifikat wajib di buat
4. Tidak tau tentang lembaga yang menerbitkan sertifikat

5.2 Usulan pemecahan masalah

a. Kelengkapan alat keselamatan

Adapun alasan operator kapal belum melengkapi persyaratan perlengkapan keselamatan jiwa dan persyaratan perlengkapan pemadam kebakaran pada kapal adalah sebagai berikut :

Tabel 5.5 Alasan belum melengkapi alat keselamatan

No	Nama Longboat	Alasan belum melengkapi alat keselamatan
1	Indo Kapuas Express VII	4
2	Ertana Lestari Mandiri	4
3	Ertana Lestari Mandiri II	4
4	Sinergi Express	4
5	Rajawali	4

Sumber: Hasil olahan TIM PKL

Berdasarkan hasil survey wawancara yang telah dilakukan terhadap pihak operator kapal, didapat bahwa 100% dari kapal yang belum melengkapi persyaratan keselamatan jiwa dan perlengkapan pemadam kebakaran beralasan bahwa kurang mengerti arti penting alat keselamatan maka hal yang perlu dilakukan adalah :

- a. Sosialisasi mengenai persyaratan keselamatan jiwa dan perlengkapan pemadam kebakaran dikapal.
- b. Memasang spanduk mengenai arti penting persyaratan keselamatan jiwa dan perlengkapan pemadam kebakaran.

c. Menyebarkan brosur mengenai persyaratan keselamatan jiwa dan perlengkapan pemadam kebakaran pada kapal kepada operator kapal maupun pengguna jasa

b. Rencana penempatan alat keselamatan.

1. *Lifejacket*

Dalam hal ini penulis menanggapi perlunya aturan untuk mewajibkan penumpang dan nahkoda serta awak kapal untuk menggunakan *lifejacket* selama perjalanan dan untuk penempatan *lifejacket* berada di tiap-tiap kursi.

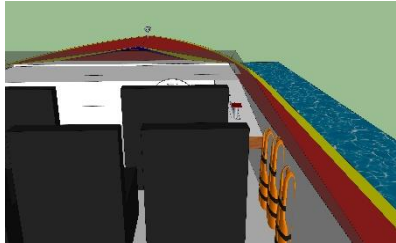
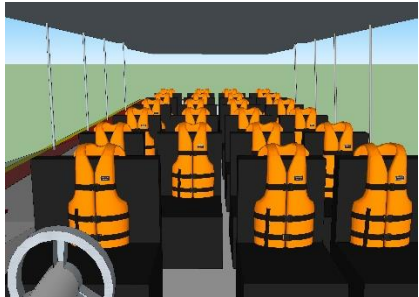


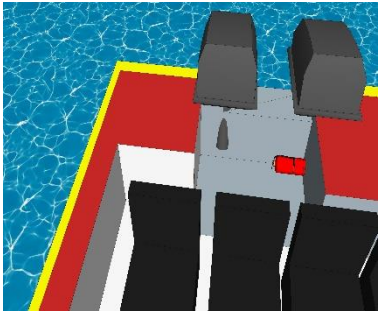

2. *Lifebuoy*

Penempatan *lifebuoy* sebaiknya berada di samping atas kapal agar lebih mudah dilihat dan dijangkau, akan lebih baik jika longboat melengkapi dua *lifebuoy* yang dipasang di sebelah kiri dan kanan kapal.

3. Apar

Mesin merupakan area yang mudah/rawan terbakar, Apar sebaiknya diletakkan di dekat mesin namun tidak berdampingan dengan mesin, agar jika mesin terbakar api dapat dengan cepat ditangani. Akan lebih efektif jika Apar ditempatkan di dekat kursi kapal paling belakang. Berikut adalah gambar rencana penempatan Apar.

Tabel 5.5 Rencana penempatan alat keselamatan

Penempatan perlengkapan keselamatan jiwa dan perlengkapan pemadam kebakaran	
Eksisting	Rencana
	
	
	

Sumber : Sketchup 2021

c. Sertifikasi kapal

Adapun alasan dari operator kapal belum melengkapi sertifikat kapal adalah :

- a. Tempat pembuatan sertifikat jauh
- b. Kurang mengerti pentingnya sertifikat
- c. Tidak tau bahwa sertifikat wajib di buat
- d. Tidak tau tentang lembaga yang menerbitkan sertifikat

Usulan yang diberikan penulis untuk mengatasi masalah belum lengkapnya sertifikat kapal adalah sebagai berikut :

1. Tempat pembuatan sertifikat jauh

Dalam kasus ini penulis mengusulkan agar operator kapal mudah untuk membuat sertifikat kapal maka pihak dinas perhubungan kota pontianak bekerjasama dengan lembaga pembuat sertifikat kapal untuk melakukan pelayanan pembuatan sertifikat keliling, lembaga pembuat sertifikat bisa mendatangi langsung tempat kapal beroperasi misalnya di pelabuhan atau di dermaga.

2. Kurang mengerti pentingnya sertifikat , tidak tau bahwa sertifikat wajib ada dan tidak tau lembaga yang menerbitkan sertifikat kapal

Dalam kasus dapat disimpulkan bahwa pengetahuan operator masih kurang mengenai sertifikat kapal maka disini penulis mengusulkan supaya operator kapal memahami mengenai sertifikat kapal maka pihak yang berwajib dapat melakukan sosialisasi kepada operator kapal, gunanya adalah untuk menambah pengetahuan operator kapal tentang mengenai pentingnya sertifikat kapal bagi kelaikan kapal itu sendiri.