PENINGKATAN KESELAMATAN PELAYARAN MENCAPAI NOL KECELAKAAN KAPAL PENYEBERANGAN DI LINTAS KALI ADEM – PULAU SERIBU

Tarli, SE, MM
Dosen STTD
Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi
Telp./Fax : (021) 8254640

Sugita, SE, MM
Dosen STTD
Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi
Telp./Fax : (021) 8254640

Ir. Tri Yuli Andarau, ST, M.Sc
Dosen STTD
Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi
Telp./Fax : (021) 8254640

A. Ubaini Rasyid, S.Sos, MM
Dosen STTD
Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi
Telp./Fax : (021) 8254640

Bardi, SE, MM
Dosen STTD
Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi
Telp./Fax : (021) 8254640

ABSTRACT

Kaliadem Jakarta ferry port serves crossing from Jakarta to several ports on Seribu Island as a tourist destination for the DKI Jakarta province. Along with this, the level of service provided by Kaliadem facilities and ferry ports is still inadequate, this can be seen from the weak supervision of the transportation services of people on ships related to the safety and security requirements of transport in the waters through adherence to the fulfillment of ship capacity, the lack of training to increase and maintain the skills and skills of crew members and the lack of discipline of shipping service users to the importance of ship shipping safety and the lack of maintenance of ships and all auxiliary equipment and radio communication equipment on board

Keyword: Port of diversion, Kali Adem – Pulau Seribu, safety

ABSTRAKSI

Pelabuhan penyeberangan Kaliadem Jakarta melayani lintas penyeberangan dari Jakarta ke beberapa pelabuhan yang ada di Pulau Seribu sebagai daerah tujuan wisata bagi propinsi DKI Jakarta, Seiring dengan hal tersebut sejauh ini tingkat pelayanan yang diberikan oleh operator sarana dan pelabuhan penyeberangan kaliadem masih belum memadai, hal ini terlihat dari lemahnya pengawasan pelayanan angkutan orang di kapal yang terkait dengan persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan di perairan melalui ketaatan terhadap pemenuhan kapasitas muat kapal, Kurangnya pelatihan untuk menambah dan mempertahankan kecakapan dan ketrampilan anak buah kapal dan lemahnya disiplin dari pengguna jasa pelayaran terhadap pentingnya keselamatan pelayaran kapal serta kurangnya perawatan kapal dan semua perlengkapan peralatan penolong dan peralatan komunikasi radio di kapal

Keyword : Pelabuhan penyebrangan,kali adem – pulau seribu, keselamatan

PENDAHULUAN

Pelabuhan penyeberangan Kaliadem Jakarta melayani lintas penyeberangan dari Jakarta ke beberapa pelabuhan yang ada di Pulau Seribu. Seiring dengan hal tersebut sejauh ini tingkat pelayanan yang diberikan oleh operator sarana dan pelabuhan penyeberangan kaliadem masih belum memadai,

GAMBAR 1,
Layout Pelabuhan Kali Adem

A. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Terjadinya kecelakaan kapal pada saat melakukan pelayaran ke pulau seribu dimana kapal baru keluar dari kolam pelabuhan mengalami kecelakaan yakni dengan terbakarnya kapal yang diperkirakan karena kurang siapnya peralatan dan terampilnya awak kapal tersebut,

mengakibatkan kecelakaan menjadi sangat serius karena banyak korban tidak terselamatkan.

2. Lemahnya pengawasan dari institusi pelayaran terkait dan kurang tanggapnya perusahaan pelayaran terutama dalam hal ketersediaan fasilitas keselamatan dan ketaatan terhadap aturan yang terkait dengan Fasilitas keselamatan pelayaran
3. Kurangnya pelatihan untuk menambah dan mempertahankan kecakapan dan ketrampilan anak buah kapal dan lemahnya disiplin dari pengguna jasa pelayaran terhadap pentingnya keselamatan pelayaran kapal serta kurangnya perawatan kapal dan semua perlengkapan peralatan penolong dan peralatan komunikasi radio di kapal.
4. Lemahnya pengawasan instansi pemerintah dan perusahaan pelayaran terkait dengan jumlah penumpang kapal yang melebihi kapasitas muat kapal sesuai ketentuan yang dikeluarkan oleh IMO..

B. BATASAN MASALAH

Dari hasil identifikasi masalah tersebut di atas dan terbatasnya waktu pelaksanaan *survey* serta dana yang tersedia, maka untuk mempermudah penyelesaian penelitian ini permasalahan dibatasi hanya pada pemenuhan kelaik lautan kapal yang terkait dengan ketaatan terhadap pemenuhan kapasitas muat kapal yang telah di syaratkan ditetapkan oleh IMO di pelabuhan penyeberangan Kali Adem Jakarta, adapun obyek penelitian tidak seluruh kapal penumpang yang berlabuh di pelabuhan Kali Adem namun hanya tiga kapal yaitu KM Kerapu, KM Kurnia dan KM Jelajah

METODOLOGI PENELITIAN

Secara rinci dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Identifikasi masalah

Pada tahapan ini akan didapat berbagai masalah dari wilayah penelitian yang selanjutnya untuk mempermudah penyelesaian penelitian dibuat perumusan masalah yang diambil dari batasan permasalahan yang akan diteliti.

2. Pengumpulan data

Pengumpulan data ini meliputi pengumpulan data sekunder yang didapat dari instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Pemda DKI Jaya, Ditjen Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan dan stakeholder. Sedangkan data primer diambil langsung melalui survey lapangan yakni kapal capat KM Kerapu, KM Kurnia dan KM Jelajah di Pelabuhan Kaliadem Jakarta Utara .

3. Pengolahan data

Setelah dilakukan pengumpulan data maka dilakukan analisa pengolahan data melalui analisa deskriptif sehingga mendapatkan hasil yang tepat dan dapat dipercaya .

4. Keluaran (output)

Pada tahap ini merupakan tahap akhir yang meliputi tindak lanjut dari hasil analisa data yang selanjutnya dituangkan dalam bentuk kesimpulan, saranan rekomendasi

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. ANALISA KETAATAN PEMUATAN KAPAL EKSISTING

Dari hasil survey diperoleh data jumlah kapasitas muat kapal, jumlah penumpang naik dari Pelabuhan Kali Adem menuju pelabuhan-pelabuhan di pulau seribu dan jumlah penumpang yang turun di pelabuhan Kaliadem dari pelabuhan-pelabuhan di pulau seribu, sehingga dapat dihitung persentase perbandingan antara jumlah penumpang naik di pelabuhan Kaliadem ke pelabuhan-pelabuhan pulau seribu dan turun di pelabuhan Kaliadem dari pelabuhan-pelabuhan Pulau Seribu dibandingkan dengan kapasitas muat kapal untuk kapal KM Kerapu, KM Kurnia dan KM Jelajah untuk hari senin sampai dengan hari minggu pertama dan ketiga bulan Agustus 2018 sebagaimana TABEL I.1, TABEL I.2, TABEL II.1, TABEL II.2, TABEL III.1, dan TABEL II.2 :

1. KM KERAPU

TABEL I.1, Survey KM. KERAPU minggu pertama bulan Agustus 2018

JADWAL	KAPASITAS MUAT	PENUMPANG NAIK	PENUMPANG TURUN	% PENUMPANG NAIK	% PENUMPANG TURUN
SENIN	22	22	23	100	105
SELASA	22	21	22	95	100
RABU	22	20	20	91	91

KAMIS	22	19	20	86	91
JUMAT	22	22	21	100	95
SABTU	22	25	23	114	105
MINGG U	22	23	24	105	109

TABEL I.2, Survey KM KERAPU minggu ketiga bulan Agustus 2018

JADWAL	KAPASIT AS MUAT	PENUMPAN G NAIK	PENUMPAN G TURUN	% PENUMPAN G NAIK	% PENUMPAN G TURUN
SENIN	22	21	22	100	104
SELASA	22	20	21	95	96
RABU	22	22	18	90	82
KAMIS	22	21	19	86	86
JUMAT	22	22	21	100	95
SABTU	22	22	22	113	100
MINGG U	22	23	24	113	109

GAMBAR 3, Kapal KM Kerapu Sedang Berlayar

2. KM.KURNIA,

Tabel II.1, survey KM Kurnia minggu pertama agustus 2018

JADWAL	KAPASI TAS MUAT	PENUMPAN G NAIK	PENUMPAN G TURUN	% PENUMPANG NAIK	% PENUMPANG TURUN
--------	-----------------------	--------------------	---------------------	------------------------	-------------------------

SENIN	100	98	112	98	112
SELAS	100	87	85	87	85
A	100	96	78	96	78
RABU	100	85	83	85	83
KAMIS	100	105	80	105	80
JUMAT	100	120	95	120	95
SABTU	100	98	121	98	121
MINGGU					

Tabel II.2, survey KM Kurnia minggu pertama agustus 2018

JADWAL	KAPASITAS MUAT	PENUMPANG NAIK	PENUMPANG TURUN	% PENUMPANG NAIK	% PENUMPANG TURUN
SENIN	100	82	121	82	121
SELAS	100	78	82	78	82
A	100	90	79	90	79
RABU	100	86	87	86	87
KAMIS	100	125	84	125	84
JUMAT	100	128	117	128	128
SABTU	100	95	124	95	124
MINGGU

GAMBAR 4, Kapal KM Kurnia Sedang Sandar

3. KM.JELAJAH,

TABEL III.1, survey Kapal KM Jelajah minggu I bulan agustus 2018

JADWAL	KAPASITAS MUAT	PENUMPANG NAIK	PENUMPANG TURUN	% PENUMPANG NAIK	% PENUMPANG TURUN
SENIN	100	85	118	85	118
SELAS	100	92	92	92	92

A	100	89	89	89	89
RABU	100	93	93	93	93
KAMIS	100	94	94	94	94
JUMAT	100	112	112	112	112
SABTU	100	98	124	98	98
MINGGU					

TABEL III.2, survey Kapal KM Jelajah minggu III bulan Agustus 2018

Jadwal	KAPASITAS AS MUAT	PENUMPANG G NAIK	PENUMPANG G TURUN	% PENUMPANG G NAIK	% PENUMPANG TURUN
SENIN	100	98	84	98	84
SELASA	100	87	91	87	91
RABU	100	90	87	90	87
KAMIS	100	88	89	88	89
JUMAT	100	119	91	119	91
SABTU	100	122	115	122	115
MINGGU	100	92	122	92	92

GAMBAR 5, Kapal KM Jelajah Sedang Sandar

GAMBAR 6, Km. Jelajah Kelebihan Penumpang.

Data penumpang naik di pelabuhan keberangkatan Kaliadem ke pelabuhan-pelabuhan tujuan di Pulau Seribu dan penumpang turun di pelabuhan Kaliadem dari pelabuhan-pelabuhan di Pulau Seribu untuk kapal KM.KERAPU, KM.KURNIA dan KM. JELAJAH yang beroperasi menyeberangkan orang dan barang dari dan ke pelabuhan Kaliadem serta ke pulau pulau yang berada di Pulau Seribu tersebut dalam pelaksanaannya masih terdapat adanya penyimpangan terhadap faktor garis muat yakni pelanggaran garis muat kapal akibat dari kelebihan kapasitas muat yang dikarenakan pengguna jasa penumpang lebih senang menggunakan kapal KM. KERAPU karena disamping kapal tersebut adalah kapal baru yang mempunyai kecepatan tinggi dengan waktu tempuh sekitar 1 jam 30 menit. Sedang untuk kapal KM.KURNIA dan KM.JELAJAH membutuhkan waktu pelayaran 2- 3 jam tergantung dari situasi hidrografi pelayaran dari dan ke pulau seribu untuk sampai di pulau pramuka di kepulauan seribu, namun demikian kapal kapal tersebut yakni KM.KURNIA dan KM.JELAJAH merupakan kapal yang nyaman dan cukup besar kapasitas muatnya antara 100 – 125 Orang dengan bobot kapal 75 GT sehingga banyak penumpang yang berminat untuk menggunakan kapal tersebut, KM.JELAJAH DAN KM.KURNIA yang mempunyai bobot 75 GT dengan lebar kapal 4 meter dan panjang sekitar 20 sampai dengan 25 meter, mempunyai kapasitas muat sekitar 100 orang sementara itu KM.KERAPU yang mempunyai bobot dibawah 35 GT dan mempunyai kecepatan yang cukup tinggi dengan lebar kapal hanya tiga meter dan panjang 12 meter dengan jumlah tempat duduk tersedia hanya 20 penumpang, sedangkan penyimpangan yang dilakukan adalah pemuatan penumpang melebihi kapasitas muat kapal, akibat kelebihan penumpang dari kapal-kapal tersebut di atas seharusnya tidak diperbolehkan baik dalam kondisi diam dan bergerak karena akan mengakibatkan tingkat stabilitas kapal menjadi stabilitas negative .

B. ANALISA PERALATAN PENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN
1. KAPAL KM KERAPU

Ketersediaan peralatan penunjang keselamatan pelayaran seperti life jacket untuk keselamatan penumpang dan anak buah kapal untuk KM

KERAPU sudah cukup memadai yakni berjumlah 30 buah life jacket sedang peralatan komunikasi dengan radio SSB dan sarana bantu navigasi pelayaran juga terlihat masih berfungsi dengan baik dan secara optimal. Dan awak kapal juga terlatih dalam hal ketrampilan penanganan dan pencegahan kecelakaan kapal di laut yang dibuktikan dengan Laporan dari perusahaan kapal cepat tersebut yaitu telah dilakukan duakali pelatihan dan ketrampilan pencegahan dan penanganan kecelakaan dilaut sesuai amandemen peningkatan keselamatan melalui ISM CODE yang terkait dengan SOLAS

2. KAPAL KURNIA

Ketersediaan peralatan penunjang keselamatan pelayaran seperti life jacket untuk keselamatan penumpang dan anak buah kapal untuk KM kurnia sudah cukup memadai yakni berjumlah 120 buah life jacket yang berfungsi dengan baik. sedang peralatan komunikasi dengan radio SSB dan navigasi pelayaran juga terlihat masih berfungsi dengan baik dan dapat dioperasikan secara optimal. sedang awak kapal juga telah terlatih dalam hal ketrampilan penanganan dan pencegahan kecelakaan kapal di laut yang dibuktikan dengan laporan dari perusahaan kapal penumpang tersebut bahwa telah dilakukan pelatihan ketrampilan penanganan dan pencegahan kecelakaan dilaut selama empat kali dalam setahun sesuai dengan amandemen manajemen peningkatan keselamatan pelayaran ISM CODE yang terkait dengan SOLAS

3. KAPAL JELAJAH

Ketersediaan peralatan penunjang keselamatan pelayaran seperti life jacket untuk keselamatan penumpang dan anak buah kapal untuk KM JELAJAH sudah cukup memadai yakni berjumlah 125 buah life jacket yang berfungsi dengan baik . sedang peralatan komunikasi dengan radio SSB dan navigasi pelayaran masih terlihat baik dan berfungsi normal serta dapat dioperasikan secara optimal. sedang awak kapal juga sudah terlatih dalam hal ketrampilan penanganan dan pencegahan kecelakaan kapal di laut yang dibuktikan dengan laporan dan informasi dari petugas

pelabuhan dan anak buah kapal bahwa perusahaan kapal tersebut melakukan pelatihan sebanyak dua kali dalam setahun sesuai dengan amandemen manajemen peningkatan keselamatan

A. KESIMPULAN

Berdasar hasil analisis dan evaluasi yang dilakukan di lokasi pelabuhan muara angke Kali Adem Jakarta Utara maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Persyaratan pelayanan angkutan penyeberangan sudah dipenuhi khusus untuk angkutan penumpang yaitu menggunakan Kapal KM. Kerapu, KM. Kurnia dan KM. Jelajah dengan jenis *LIFT ON – LIFT OF* dan relatif tidak melebihi daya angkut serta penempatan posisi barang bawaan yang tepat yang sesuai dengan SOP sehingga tidak akan mengakibatkan kurangnya stabilitas dari kapal tersebut .
2. Waktu pelayanan naik dan turun penumpang yang dilakukan di dermaga kurang baik karena waktu naik dan turun masih cukup lama berkisar antara 50 – 85 menit
3. Dari hasil pengamatan dilapangan operator pelabuhan kali adem belum memberikan waktu batas maksimum untuk naik dan turun penumpang sedang untuk barang bawaan sudah ada pembatasan yaitu satu penumpang hanya boleh membawa barang bawaan seberat 20 kg saja, sedang untuk pengurusan dokumen pelayaran untuk pemberangkatan kapal masih bervariasi antara 30 sampai dengan 60 menit hal ini tergantung dari kesiapan dokumen dan kesiapan dari ketersediaan fasilitas peralatan keselamatan dan keamanan kapal yang harus dalam kondisi prima.
4. Jumlah kapal beroperasi di pelabuhan kali adem sementara berjumlah 48 kapal tradisional dengan badan kapal terbuat dari kayu sampai dengan fiberglas dengan pembuatan kapal rata rata dibawah tahun 2005 dan hanya sebagian yang berusia muda seperti kapal kerapu yang berjumlah 10 buah dan beberapa buah kapal kurnia dan kapal Jelajah dengan tahun pembuatan 2016 .
5. Sumber Daya Manusia tersedia untuk melayani operasi kapal dan pelabuhan di Pelabuhan muara angke kali adem sudah cukup memadai

yakni masing – masing kapal sudah menyiapkan 3 s/d 5 orang di darat untuk mengatur naik dan turun penumpang ke kapal

6. Bila melihat ketersediaan seluruh fasilitas baik sarana dan prasarana di pelabuhan kali adem sudah cukup memadai, namun perlu dilakukan antisipasi dimasa yang akan datang yakni diperkirakan akan terjadi kenaikan jumlah penumpang yang secara otomatis akan menambah kapal baik dari segi jumlah dan kapasitas muat kapal yang pada saat ini tidak memungkinkan kapal yang lebih besar untuk merapat di pelabuhan kali adem, karena kondisi kolam yang tersedia hanya mempunyai kedalaman 200 cm saja

B. SARAN

Dari kesimpulan tersebut di atas pelayanan di pelabuhan kali adem agar dapat berjalan optimal, maka disarankan agar :

1. Perlu dilakukan pengelompokan jenis kapal sesuai kapasitas muat dan perlu diberikan pula batasan waktu untuk naik dan turun penumpang sehingga mudah untuk melakukan KONTROL terhadap kapasitas muat dari seluruh armada kapal yang beroperasi di pelabuhan muara anggeke kali adem Jakarta utara
2. Untuk mencegah dan mengantisipasi pertumbuhan angkutan penumpang dan daya tampung barang bawaan di kapal yang diperkirakan akan mengakibatkan terjadinya antrean dimasa yang akan datang ,perlu ditambah dermaga panjang dermaga dengan daya dukung yang memadai dan memperdalam kolam pelabuhan menjadi 500 cm sehingga dapat disandari kapal dengan bobot sampai dengan 1000 GRT.
3. Perlu dilakukan peremajaan dan peningkatan bobot kapal untuk menambah kapasitas angkut selain itu Perlu pula dibangun fasilitas terminal pemberangkatan dan lapangan parkir di dalam lokasi pelabuhan untuk mengantisipasi jumlah kendaraan pengantar yang diperkirakan akan terus meningkat.
4. Peningkatan keahlian dan ketrampilan sumber daya manusia operator kapal dan pelabuhan , serta penambahan SDM profesional untuk mengimbangi peningkatan pelayanan fasilitas sarana dan prasarana dimasa datang .

DAFTAR PUSTAKA

- _____, Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2007
Tentang Pelayaran
- _____, peraturan Pemerintah No 72 tahun 2009 tentang lalu lintas
angkutan penyeberangan
- _____, peraturan pemerintah No 50 tahun 2009 tentang
penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan
- _____, Peraturan pemerintah no 5 tahun 2010 tentang kenavigasian
-, transportasi penyeberangan oleh Iskandar Abubakar
-, pengantar teknik dan perencanaan transportasi oleh
Edward k Morlok
-, Master plan PT.ASDP MERAK 2017