

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan suatu Negara kepulauan yang jumlahnya kurang lebih 13.600 pulau dengan luas sekitar tiga juta km². Indonesia juga disebut negara kemaritiman dikarenakan oleh luasnya lautan daripada daratan, oleh karena itu kapal merupakan salah satu sarana transportasi dan komunikasi yang dapat diandalkan untuk mewujudkan pembangunan nasional yang berwawasan nusantara. Saran transportasi pelayaran antar pulau dapat mengembangkan perdagangan, mobilitas penduduk dan sebagai sarana komunikasi.

Berdasarkan data Direktur Jendral Perhubungan Laut, tercatat sepanjang 2006 terjadi 143 kasus kecelakaan kapal dilaut maupun sungai. Kecelakaan kapal tersebut menyebabkan 127 orang penumpang tewas serta 72 kapal tenggelam, 28 terbakar dan 14 bertabrakan. Sedangkan hingga juli 2007 tercatat 119 kasus kecelakaan kapal, dengan 124 orang penumpang tewas. Sebanyak 58 kapal tenggelam, 12 kapal terbakar dan 10 bertabrakan. Selain akibat faktor alam, kecelakaan kapal lebih banyak disebabkan faktor kesalahan manusia, “Karenanya sangat penting bagi kita untuk selalu memberi bekal dan penyegaran kepada SDM pelayaran”, demikian yang dituturkan oleh Zulkarnaen Oeyeob, Staf Ahli Menteri Perhubungan bidang Regulasi dan Keselamatan, di Banjarmasin (Media Indonesia Online, Jum’at 10 Agustus 2007, 15:37 WIB).

Organisasi Kemaritiman Internasional atau IMO (International Maritime Organisation) di bawah naungan PBB menyatakan Hampir 80% musibah dunia pelayaran disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), sehingga pengawasan di bidang keselamatan maritime terus dilakukan oleh IMO guna memperkecil atau menekan kecelakaan/musibah yang berkaitan dengan transportasi laut. Diantara usaha tersebut adalah adanya ISM Code (International Safety Management – Code) perubahan pada konvensi STCW (*Standart Training*

and Certificate of Watch keeping) 1987 melalui amandemen tahun 1995 (STCW'95). Memberikan suatu dasar ketentuan untuk akan persyaratan-persyaratan yang sama ialah: Dalam ISM Code bahwa setiap kapal harus di wakili oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat dan bersertifikat sesuai dengan persyaratan internasional dan perusahaan dapat menetapkan dan memelihara prosedur alat keselamatan untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin di syartkan dalam rangka mengimplmentasikan ISM Code.

KM. KIRANA I adalah kapal Ro-Ro Passenger dari PT. Dharma Lautan Utama, yang berpusat di Surabaya. Kapal tersebut saat ini masih beroperasi dengan route (Pelabuhan Tanjung Emas – Semarang) - (Pelabuhan Bagendang - Sampit), sebagai alat distribusi Alat berat dan Penumpang.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis mengangkat judul OPTIMALISASI PERAWATAN ALAT-ALAT KESELAMATAN PADA KM KIRANA I SESUAI SOLAS 1974 untuk mengetahui standar keselamatan yang harus tersedia pada kapal Ro-Ro Passenger dari PT. Dharma Lautan Utama khususnya di KM. KIRANA I. Pada tanggal 20 April 2018 saat melakukan saftey drill pada crew kapal, pada saat melakukan pemakaian life jacket telah ditemukan beberapa life jacket yang tidak lengkap diantaranya 2 buah life jacket tidak memiliki peluit dan 3 buah lainnya tidak memiliki lampu.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Aturan – aturan yang ada dalam manajemen keselamatan menurut ISM Code pada KM. KIRANA I.
2. Jenis - jenis dan bentuk alat – alat keselamatan yang terdapat pada KM KIRANA I.
3. Bagaimana cara perawatan alat-alat keselamatan diatas kapal sesuai SOLAS ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan

Tujuan yang ingin dicapai dalam observasi yang dilakukan selama penulis melaksanakan praktek laut antara lain:

1. Mengetahui aturan tentang manajemen keselamatan menurut ISM CODE.
2. Mengetahui jenis -jenis dan bentuk alat-alat keselamatan yang memenuhi standar SOLAS pada KM. KIRANA I.
3. Mengetahui cara perawatan alat-alat keselamatan pada KM. KIRANA I.

Hasil penelitian ini diharapkan berguna bagi :

1. Perusahaan Pelayaran (PT. Dharma Lautan Utama) :
 - a. Di harapkan dapat di gunakan sebagai bahan masukan bagi perusahaan dalam memberikan akomodasi di kapal.
 - b. Untuk menunjang Sumber Daya Manusia (SDM) perusahaan guna mencapai tujuan yang di harapkan.
 - c. Perusahaan memberikan kesempatan bagi taruna/cadetnya untuk menerapkan pengetahuan tentang standar keselamatan.
2. Armada pelayaran (KM. KIRANA I)
 - a) Menciptakan pelayaran yang efektif dan efisien.
 - b) Mengurangi tingkat kecelakaan di kapal.
 - c) Mempermudah para crew dalam menanggulangi kecelakaan diats kapal.
3. Bagi Pembaca
Dapat menambah wawasan, pengetahuan pembaca mengenai pengetahuan optimasilasi perawatan alat – alat keselamatan.
4. Bagi penulis
 - a. Dapat mempelajari aturan tentang manajemen keselamatan menurut ISM CODE.
 - b. Dapat membedakan jenis dan bentuk alat – alat keselamatan pada KM KIRANA I.
 - c. Dapat mempraktekan cara perawatan alat – alat keselamatan pada KM KIRANA I.

1.4 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan tugas akhir ini penulis membagi dalam beberapa bagian penulisan. Setiap bagian ini akan membantu dalam memahami maksud dari penulisan tugas akhir ini.

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan Bab pendahuluan yang meliputi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan, Kegunaan, dan Sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan Bab Tinjauan Pustaka, pada bab ini masalah yang diuraikan adalah tentang Landasan Teori yang terdiri dari Definisi atau Teori Hipotes dan Definisi Konseptual.

BAB III : GAMBARAN UMUM OBJEK RISET

Pada Bab Gambaran Umum Objek Riset ini akan dibahas mengenai Gambaran Umum Kapal serta Visi dan Misi perusahaan dan struktur organisasi.

BAB IV : PEMBAHASAN

Merupakan Analisis disertai dengan pembahasan berdasarkan data yang diperoleh dari Hasil Penelitian.

BAB V : PENUTUP

Memuat Kesimpulan yang diperoleh dari hasil analisis dan pembahasan serta Saran-saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN