

KAJIAN PERANGKAT KESELAMATAN PELAYARAN BAGI KAPAL-KAPAL YANG BERSANDAR DI PELABUHAN KAYU BANGKOA

Irma Handayani¹⁾, Riska Damayanti¹⁾, Taufiqur Rachman²⁾, dan Chairul Paotonan²⁾

¹⁾Mahasiswa Departemen Teknik Kelautan Universitas Hasanuddin

²⁾Dosen Departemen Teknik Kelautan Universitas Hasanuddin

Email: irmahandayanitekla@gmail.com

Abstrak

Makassar adalah salah satu kota yang memiliki beberapa dermaga kecil atau dermaga bantu tempat berlabuhnya beberapa kapal dari berbagai pulau-pulau sekitar. Salah satu dermaga di Kota Makassar yang mendukung perekonomian adalah Dermaga Kayu Bangkoa. Dermaga yang telah difungsikan sejak tahun 1970an ini melayani berbagai jenis kapal mulai dari kapal jenis fiber ukuran 8 meter hingga kapal kayu yang berkapasitas 10 hingga 20 GT dengan trayek penyeberangan dari Kota Makassar menuju Pulau Barrang Lompo, Barrang Caddi, Pulau Kodingareng Keke, dan pulau lain sekitarnya. Namun, dari sekian banyak kapal yang berlabuh ini tidak dilengkapi dengan perangkat keselamatan pelayaran yang memadai. Kajian ini meninjau seberapa besar perhatian pihak penyelenggara kapal dan pelabuhan terhadap perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa. Metode kajian yang digunakan adalah deskriptif, yakni memberikan gambaran tentang fenomena tertentu atau aspek tertentu dari lokasi yang dikaji, tidak hanya terbatas pada pengumpulan data, tetapi meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data tersebut. Dengan kajian ini diharapkan pihak pemerintah setempat dapat lebih menggiatkan aktifitas sosialisasi keselamatan pelayaran dan penerapannya di lapangan sehingga akan meminimalisir korban dan resiko kecelakaan yang terjadi pada saat kapal berlayar bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa. Dengan adanya perhatian penuh atas mutu pelayanan pelayaran dan bongkar muat barang dan penumpang dapat meningkatkan minat pengguna jasa pelayaran yang pada akhirnya memberikan dampak positif terhadap peningkatan perekonomian.

Kata Kunci: *Perangkat keselamatan pelayaran; resiko kecelakaan*

PENDAHULUAN

Makassar adalah salah satu kota yang memiliki beberapa dermaga kecil atau dermaga bantu tempat berlabuhnya beberapa kapal dari berbagai pulau pulau sekitar. Salah satu dermaga di Kota Makassar yang mendukung perekonomian adalah Dermaga Kayu Bangkoa. Dermaga ini merupakan salah satu pintu masuk dari dan ke pulau-pulau sekitar Kota Makassar. Puluhan perahu tertambat di bibir Dermaga Kayu Bangkoa yang siap untuk melayani penumpang antar pulau. Perahu kecil berbahan serat fiber yang bisa memuat hingga 10 penumpang ditambah satu nahkoda ini biasa disebut sekoci untuk mereka yang kesehariannya sibuk bekerja melayani transportasi laut di Dermaga Kayu Bangkoa. Sedangkan perahu yang berukuran dua kali lebih besar dari sekoci melayani penumpang untuk tujuan pulau yang jaraknya lumayan jauh dari Makassar diantaranya Pulau Barrang Lompo, Pulau Barrang Caddi hingga Pulau Kodingareng Keke. Perahu besar dengan kapasitas 10 s.d. 20 GT ini hanya beroperasi sekali dalam sehari untuk mengantar penduduk pulau ataupun wisatawan yang ingin berkunjung. Pada Gambar 1 ditunjukkan aktifitas bongkar muat di Pelabuhan Kayu Bangkoa.

Kegiatan di Dermaga Kayu Bangkoa pada hari Sabtu dan Minggu, khususnya di sekitaran jam 7 hingga 9 pagi. Waktu itu adalah waktu dimana Dermaga Kayu Bangkoa sangat padat. Satu persatu kapal kayu besar akan merapat. Kapal kayu itu biasanya memuat ratusan penumpang lengkap dengan barang bawaan mereka, bahkan sepeda motor. Sementara itu perahu kecil yang biasanya hanya maksimal memuat 10 orang penumpang itu mengantar penduduk dari Pulau Lae-Lae, pulau berpenghuni yang jaraknya sangat dekat dengan Kota Makassar. Selain itu perahu-perahu kecil ini juga siap mengantar para wisatawan yang mau mendatangi tempat-tempat semacam gusung, Pulau Samalona atau Pulau Kodingareng Keke.



Gambar 1. Aktifitas Kapal yang bersandar di Dermaga Kayu Bangkoa
(Sumber: Google earth diakses pada tanggal 16/9/2019)

Dalam Pelaksanaan aktifitas bongkar muat di Dermaga Kayu Bangkoa sering terjadi kecelakaan kerja pada saat kapal sandar. Dengan minimnya fasilitas keselamatan di dermaga menyebabkan proses bongkar muat tidak efektif sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan penumpang pada saat turun ke dermaga atau saat naik ke atas kapal. Kapal dari Pulau Kodiggareng Keke yang mengangkut penumpang serta barang dan beberapa kendaraan motor roda dua yang di simpan di bagian depan haluan kapal ini sangat mengganggu jarak pandang kapten kapal pada saat akan berlayar. Pada Gambar 2 (a) menunjukkan proses sandar kapal ke Dermaga Kayu Bangkoa terjadi kontak antara badan kapal dengan sisi dermaga yang mengakibatkan getaran/goncangan di sepanjang *trestle* dermaga dan badan kapal mengalami lecet akibat kejadian tersebut.



(a)



(b)

Gambar 2. (a) Proses sandar kapal dan (b) Proses penurunan barang pada kapal trayek Kodinggareng Keke 10 GT

Sedangkan pada Gambar 2 (b) ditunjukkan dimana kendaraan motor yang akan dipindahkan dari kapal ke lantai dermaga mengalami kesulitan akibat kurangnya alat bantu penyeberangan penumpang dari kapal ke dermaga. Pada saat ABK kapal dan penumpang melakukan pemindahan barang hanya mengandalkan tenaga manusia dimana pada saat kapal goyang akibat gelombang maka akan terjadi ketidak seimbangan antar barang dan tenaga bantu yang memindahkan motor tersebut yang berakibat rusaknya muatan/bagian motor tersebut. Hal ini terjadi pada saat salah satu pemilik kendaraan tersebut mengangkat kendaraannya dari kapal dan menuju lantai dermaga terjadi kerusakan akibat gesekan pada motor dan badan kapal. Insiden kecelakaan lainnya yang terjadi pada kapal dengan trayek Pulau Kodinggareng Keke ke Makassar yakni pada saat menaikkan barang berupa ban mobil tanpa menggunakan alat bantu sederhana ini mengakibatkan kerugian ketika salah satu ban mobil yang di angkat ke kapal jatuh ke dalam air dan tidak dapat diambil karena tidak ada alat bantu untuk mengambil barang yang sudah jatuh ke laut. Dalam hal ini perlu memperhatikan manajemen keselamatan berbagai pihak pengelola dimulai dari pemilik kapal, operator (Nakhoda dan ABK) kapal, pengelola Pelabuhan Kayu Bangkoa, serta Pemerintah Daerah Kota Makassar.

Kajian ini bertujuan meninjau seberapa besar perhatian pihak penyelenggara kapal dan pelabuhan terhadap perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa. Dengan kajian ini diharapkan pihak pemerintah setempat dapat lebih menggiatkan aktifitas sosialisasi keselamatan pelayaran dan penerapannya di lapangan sehingga akan meminimalisir korban dan resiko kecelakaan yang terjadi di Pelabuhan Kayu Bangkoa maupun pada saat kapal berlayar.

PERATURAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA DI ATAS KAPAL

Undang-Undang No. 1 Thn 1970 tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal, walaupun UU ini disebut UU keselamatan kerja, namun materi yang diaturnya mencakup juga kesehatan kerja. Undang-Undang ini mempunyai sasaran dan tujuan. Secara umum memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dapat meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional; memberi perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja, agar selalu selamat dan sehat; dan memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien. Adapun sasaran dan tujuan secara khusus yaitu mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya serta mengamankan mesin, pesawat, instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produksi. Maka dari itu sebaiknya, dengan terselenggaranya K3 yang baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktifitas serta memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial terutama di kalangan masyarakat ketenagakerjaan. Dari uraian ini K3 merupakan masalah bersama dari semua pihak yang terlibat dalam proses produksi barang dan jasa, yaitu: pemerintah, pengusaha/pengurus tenaga kerja dan masyarakat umum.

METODE PENELITIAN

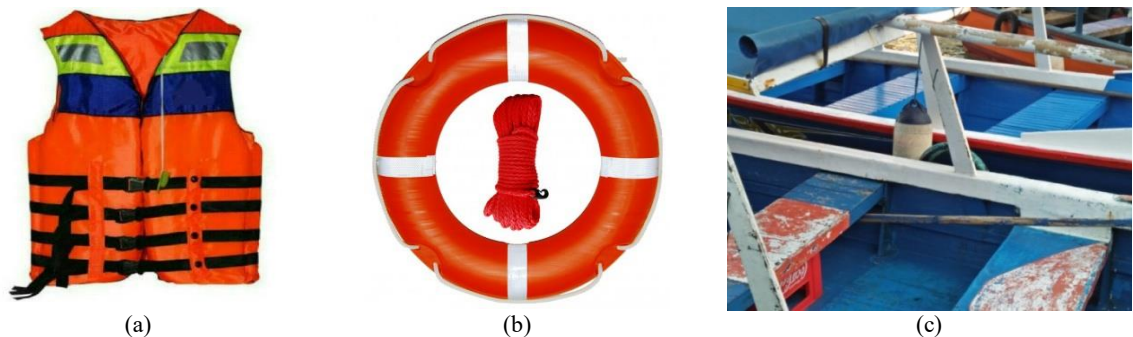
Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif, yaitu: memberikan gambaran tentang fenomena tertentu atau aspek tertentu dari lokasi yang diteliti. Metode deskriptif tidak hanya terbatas pada pengumpulan data, tetapi meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data tersebut. Penelitian deskriptif membandingkan persamaan dan perbedaan fenomena tertentu. Pengumpulan data dilakukan dengan teknik pengumpulan data primer yakni peninjauan langsung di lapangan dan data sekunder/penggunaan bahan dokumen yang dihasilkan oleh pihak lain. Kajian perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa ini difokuskan pada seberapa besar perhatian pihak penyelenggara kapal dan pelabuhan terhadap perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa. Lebih lanjut, survey dilakukan langsung di area Pelabuhan Kayu Bangkoa dan wawancara dilakukan dengan beberapa nakhoda dan ABK kapal yang bersandar di area pelabuhan. Analisis dan telaah dilakukan secara kritis dan komprehensif dari berbagai sumber penelitian yang telah dilakukan, baik yang berkaitan dengan pendekatan sains dan teknologi maupun kebijakan pengembangan perangkat keselamatan berbasis isu-isu strategis terkini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kapal yang berlabuh di Dermaga Kayu Bangkoa ada dua jenis dan ukuran yang berbeda, yaitu kapal fiber ukuran 8 meter dan kapal kayu kapasitas 10-20 GT, seperti ditunjukkan pada Gambar 3. Dalam pengoperasian moda transportasi laut yaitu kapal fiber yang tambat di Dermaga Kayu Bangkoa dengan ukuran 8 meter harus memenuhi syarat perlengkapan keselamatan pelayaran bagi penumpang dan ABK kapal, serta keselamatan pada proses sandar dan tambat kapal di dermaga. Adapun perlengkapan keselamatan yang dimaksud ditunjukkan pada Gambar 4.



Gambar 3. (a) Kapal fiber 8 meter dan (b) Kapal Kayu 20 GT



Gambar 4. Alat keselamatan pada kapal kecil, a) *Life Jacket*; b) *Ring Life Buoy*; c) Kapra dan ban bekas

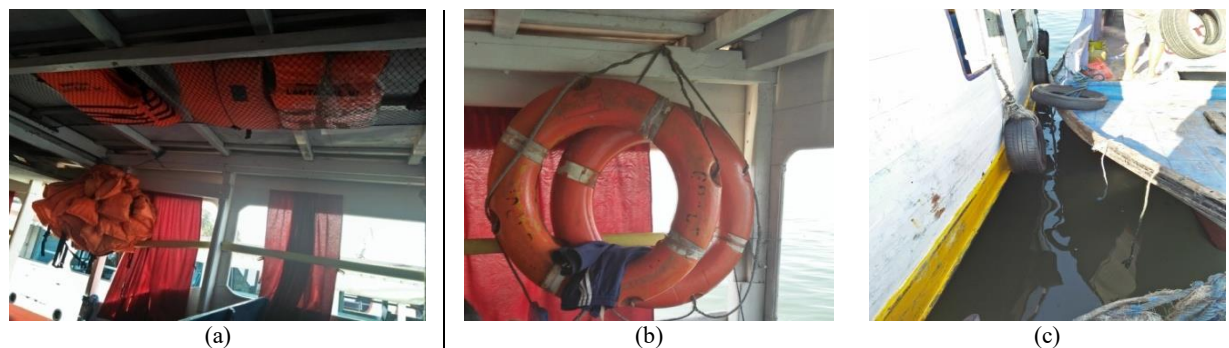
Dari beberapa kapal yang berukuran 8 meter ini ada yang memenuhi dan tidak memenuhi standar keselamatan fasilitas seperti *ring life buoy* dan *life jacket*. Kapal fiber di dermaga yang telah memenuhi standar keselamatan pelayaran yang dilengkapi dengan *life jacket* sesuai kapasitas penumpang dan *ring live buoy* dapat menjamin keselamatan penumpang jika terjadi suatu kecelakaan selama dalam pelayaran. Bagi kapal yang dilengkapi fasilitas seperti kapra ataupun ban karet bekas di sisi kanan dan kiri lambung kapal akan lebih aman pada saat proses sandar dan tambat di dermaga. Kapal akan lebih awet dibandingkan dengan kapal yang tidak dilengkapi dengan fasilitas sandar. Energi tubrukan pada saat sandar ke dermaga akan dapat diredam oleh kapra atau ban karet, sehingga tidak mengakibatkan kerusakan pada badan kapal. Dengan terpenuhinya standar keselamatan pelayaran ini akan menjamin keselamatan penumpang bagi pengguna jasa pelayaran secara aman dan nyaman serta menjamin keutuhan badan kapal yang berbahan dasar dari *fiber glass*.

Selain kapal fiber, di dermaga ini juga terdapat kapal barang dan penumpang kayu yakni KM. Rahmat Jaya yang

berkapasitas 10 GT dengan trayek Pulau Kodinggareng Keke–Kayu Bangkoa Makassar yang memiliki fasilitas keselamatan yang kurang memadai bagi penumpang yang menyeberang ke pulau tersebut. Kelengkapan yang dimiliki kapal ini hanya terdapat satu buah *ring life buoy* yang terlihat pada Gambar 5 (a) dan minimnya (berkisar 4 atau 5 buah) fasilitas baju pelampung atau *life jacket* yang digantung pada sisi kanan kiri kapal seperti yang ditunjukkan pada Gambar 5 (b). Kapal ini mengangkut penumpang serta kendaraan motor yang disimpan pada bagian depan haluan kapal yang mengakibatkan jarak pandang nahkoda kapal menjadi terbatas. Lemahnya pengawasan pengoperasian kapal ini tidak terlepas akibat masih banyaknya pelaku operator pelayaran yang kerap mengabaikan penggunaan alat keselamatan. Padahal alat keselamatan seperti penggunaan *life jacket* merupakan salah satu standar keselamatan saat berlayar. Baik digunakan nelayan, operator *speedboat*, serta pemilik kapal penumpang dan barang tradisional. Pada saat kapal sandar dan menurunkan kendaraan motor dari kapal ke lantai dermaga alat yang digunakan hanya menggunakan 3 ruas papan yang disediakan di dermaga namun hal ini tidak efektif dalam hal keselamatan kerja pada saat menurunkan kendaraan motor tersebut karena dapat membahayakan pengguna dermaga itu sendiri, seperti ditunjukkan pada Gambar 5 (c). Ditinjau dari alat sederhana ini dibutuhkan fasilitas yang layak untuk digunakan seperti penambahan alat sederhana misalnya kayu penyeberangan bagus minimal di siapkan di setiap sisi dermaga karena kapal yang sandar bukan hanya satu melainkan lebih.



Gambar 5. Kondisi KM. Rahmat Jaya dengan trayek Makassar - Pulau Kodinggareng Keke



Gambar 6. Alat keselamatan di kapal Barrang Lompo (a) *Life Jacket*, (b) *Ring Life Buoy*, (c) *Kapra/Ban Karet*

Lebih lanjut, KM. Sinar Jaya memiliki kapasitas 20 GT dan kecepatan 9 knot dengan trayek Makassar-Pulau Barrang Lompo ini memiliki fasilitas keselamatan cukup lengkap mulai dari *life jacket* yang tertata rapi, *ring life bouy*, kamar mandi yang layak, dan kapra/ban karet yang terdapat di sisi kanan dan kiri kapal tersebut seperti yang ditampilkan pada Gambar 6. Dengan adanya fasilitas perangkat keselamatan yang memadai pada kapal tersebut dapat meminimalisir jumlah resiko kecelakaan dan korban jiwa pada saat terjadi kecelakaan.

Berdasarkan penjelasan di atas, kebutuhan akan transfer pengetahuan melalui sosialisasi perangkat keselamatan dan pemenuhan sarana dermaga yang layak dan aman perlu dilaksanakan untuk memperbaiki kekurangan perangkat keselamatan yang terdapat di Dermaga Kayu Bangkoa sesuai dengan ketentuan PP No. 64 Tahun 2015 perubahan atas

PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Dalam PP No. 64 Tahun 2015 ini dikemukakan bahwa sebuah dermaga harus memenuhi standar pelayanan sandar dan tambat secara layak dan aman bagi penumpang dan barang. Lebih lanjut, transfer pengetahuan juga dibutuhkan terkait dengan sosialisasi pentingnya perangkat keselamatan minimal yang harus disediakan oleh operator pelayaran. Melalui transfer pengetahuan ini akan dapat menambah wawasan tentang pentingnya perangkat keselamatan dan pemenuhan sarana pada dermaga dan kapal yang bertambat. Dengan adanya perhatian penuh atas mutu pelayanan pelayaran dan bongkar muat barang dan penumpang dapat meningkatkan minat pengguna jasa pelayaran yang pada akhirnya akan memberikan dampak positif terhadap peningkatan perekonomian.

KESIMPULAN

Dermaga Kayu Bangkoa melayani sandar, tambat, dan bongkar muat berbagai jenis kapal mulai dari kapal jenis fiber ukuran 8 meter hingga kapal kayu yang berkapasitas 10 hingga 20 GT dengan trayek penyeberangan dari Kota Makassar menuju Pulau Barrang Lompo, Barrang Caddi, Pulau Kodinggareng Keke, dan pulau lain sekitarnya. Namun, dari sekian banyak kapal yang berlabuh ini tidak dilengkapi dengan perangkat keselamatan pelayaran yang memadai. Dalam aktifitas pelayaran kapal penumpang dan barang berbahan kayu ini perlu memperhatikan aspek keselamatan penyeberangan dengan melengkapi perangkat keselamatan di dalam kapal seperti *ring life buoy* dan *life jacket*, guna memberi kenyamanan bagi pengguna jasa pelayaran dan mengurangi resiko kecelakaan saat berlayar ataupun pada saat berlabuh untuk melakukan proses bongkar muat penumpang dan barang di dermaga. Pihak Pemerintah Kota Makassar harus lebih menggiatkan aktifitas sosialisasi keselamatan pelayaran dan penerapannya di lapangan sehingga akan meminimalisir korban dan resiko kecelakaan yang terjadi pada saat kapal berlayar bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa. Dengan adanya perhatian penuh atas mutu pelayanan pelayaran dan bongkar muat barang dan penumpang dapat meningkatkan minat pengguna jasa pelayaran yang pada akhirnya memberikan dampak positif terhadap peningkatan perekonomian.

DAFTAR PUSTAKA

- <https://makassar.sindonews.com/read/2888/2/dishub-makassar-diminta-kelola-retribusi-dermaga-kayu-bangkoa-1514203944>
- <https://osdasriadi.wordpress.com/2016/03/05/cerita-jejak-langkah-kaki-dari-pulau-seberang-makassar/>
- <http://daenggassing.com/perjalanan/ada-nadi-yang-berdetak-di-kayu-bangkoa/>
- <http://banjarmasin.tribunnews.com/2018/09/17/kesyahbandaran-kotabaru-akui-lemah-awasi-keselamatan-pelayaran-serahkan-100-life-jacket>
- <https://esemkasajnb.wordpress.com/2015/04/11/menerapkan-keselamatan-dan-kesehatan-kerja-k3-2/>
- Rachman, T. dkk. 2018. Pengenalan Perangkat Keselamatan Sarana Moda *Waterway* Sungai Tallo Makassar. Makassar, TEPAT Jurnal Teknologi Terapan untuk Pengabdian Masyarakat, No. 1 Vol. 1 Tahun 2017, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja , 11 Bab dan 18 pasal.
- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 63 poin 4.
- Sumber Google earth pro, 16/9/2018, jam 10:15. Gambar Kapal yang bersandar di Dermaga Kayu Bangkoa. Makassar