

INTISARI

EVALUASI SISTEM MANAJEMEN PERALATAN KESELAMATAN PELAYARAN PADA ACCOMMODATION WORK BARGE ELANG BIRU 507 (STUDI KASUS: PT. MEINDO ELANG INDAH)

Patunru Pongky¹, Ady Baswan²

¹Program Studi Teknik Mesin, Universitas Balikpapan

²Mahasiswa Program Studi D4 Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Universitas Balikpapan
Kampus: Jl. Pupuk Raya, Balikpapan 76114

Setiap kapal yang berlayar harus memiliki kelaikan pelayaran dan terpenuhinya semua persyaratan pelayaran, baik itu terpenuhinya persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, teknis pembuatan kapal, status hukum kapal, memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan penolong, radio elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian sesuai.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan evaluasi terhadap sistem manajemen sertifikasi peralatan yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran di *Accommodation Work Barge* Elang Biru 507 PT. Meindo Elang Indah. Penelitian ini meliputi sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran yang diterbitkan bersifat menetap atau permanen, bersifat tahunan dan yang diterbitkan bulanan.

Dari hasil penelitian terhadap sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran di *Accommodation Work Barge* Elang Biru 507 dapat disimpulkan bahwa sistem manajemen sertifikasi sudah berjalan sesuai dengan peraturan pemerintah dan prosedur perusahaan, namun ditemukan beberapa sertifikat pelayaran dalam kondisi yang invalid karena masih dalam proses perpanjangan. Disarankan dengan diketahuinya kondisi tersebut agar pihak perusahaan lebih proaktif melakukan kontrol dan pemeriksaan terhadap sertifikat yang ada secara berkala dan sistematis.

Kata Kunci: Sistem Sertifikasi, Kelaikan Kapal dan Keselamatan Pelayaran.

1. Pendahuluan

Menyadari akan pentingnya keselamatan dalam pelayaran baik sebelum berlayar ataupun selama proses berlayar, serta dalam pemenuhan kesesuaian dengan regulasi ataupun aturan-aturan pemerintah Indonesia ataupun aturan Internasional yang ada, maka dibuatlah Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008 ini menitik beratkan kepada keselamatan pelayaran dan aturan pelayaran serta menjelaskan tentang kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar diperairan tertentu. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran bukan semata hanya tanggung jawab kesyahbandaran saja, namun juga menjadi tanggung jawab orang-orang yang terlibat didalam kapal tersebut yang notebene selalu berada diatas kapal, baik sebelum berlayar maupun selama proses berlayar seperti Barge Master, Radio Operator, Marine Coordinator, Safety Officer, Mekanik ataupun tenaga ahli yang terkait.

Manajemen pemeriksaan dan pengecekan sertifikasi peralatan keselamatan yang ada diatas kapal baik itu yang bersifat permanen ataupun yang non permanen harus rutin dilakukan sesuai dengan prosedur dan standar untuk memastikan peralatan-peralatan tersebut dalam kondisi baik dan siap dipergunakan jika dibutuhkan serta memastikan seluruh sertifikat-sertifikat peralatan keselamatan yang ada dalam kondisi yang masih berlaku.

Ketertiban pemeriksaan dan sertifikasi sarana maupun

prasarana alat-alat keselamatan dalam pelayaran hingga saat ini masih harus terus ditingkatkan, banyak faktor yang melingkupinya, seperti masih lemahnya awareness dari pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan pelayaran yang efektif serta implementatif dilapangan, kelaiklautan kapal yang lebih berorientasi pada sertifikasi yang notebene tidak didukung dengan pemeriksaan yang seksama, juga pengawasan yang dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pelaksanaan dari persyaratan-persyaratan tidak konsisten (Sugiarso,2008), artinya kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran.

PT. Meindo Elang Indah adalah kontraktor EPC yang menyediakan jasa dengan standard internasional untuk perancangan, pengadaan dan konstruksi dalam bidang industri Petrokimia, Minyak dan Gas Bumi. Jasa pelayanan meliputi perancangan, pengadaan, konstruksi dan komisioning untuk pabrik Petrokimia, Konstruksi dan Instalasi “gathering testing satelite/ GTS”, “well connection”, instalasi jaringan pipa dan berbagai proyek pemeliharaan fasilitas Minyak dan Gas Bumi untuk darat dan laut.

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 (Nurwahida, 2003). Kecelakaan-kecelakaan kapal yang terjadi umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi

pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayaran di dalam negeri, terutama UU No. 17 Tahun 2008 tentang Keselamatan pelayaran dan SOLAS (Moni, 2003).

Dengan bertitik tolak dari masalah diatas, serta penting peningkatan keselamatan pelayaran dalam upaya untuk mencegah kegagalan dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang ada diatas kapal, maka dianggap perlu untuk mengevaluasi sistem manajemen peralatan keselamatan pelayaran yang ada diatas kapal sebelum dan selama proses berlayar.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Pendukung

Definisi Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim, definisi tertuang pada Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Definisi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim (Pasal 1 ayat (32) dan tentang kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (33) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menjelaskan Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Definisi Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Definisi Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu material marine, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi (Pasal 1 ayat (35). Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan diperairan, pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim. Yang dimaksud Tanda Selar pada Pasal 156 ayat (2) adalah rangkaian huruf dan angka yang terdiri dari GT, angka yang menunjukkan besarnya tonase kotor, nomor surat ukur dan kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur. Tanda Pendaftaran, pada pasal 156 ayat (5) disebutkan pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang "Tanda Pendaftaran". yang dimaksud tanda pendaftaran merupakan rangkaian angka dan huruf yang terdiri atas angka tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat kapal didaftar, nomor urut akta pendaftaran dan kode kategori kapal.

Definisi Navigasi menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 5 Tahun 2010 Pasal 1 ayat (1) tentang kenavigasian. Pengertian kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi-pelayaran, telekomunikasi-pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan,

pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan, kerangka kapal, salvage dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran. Kata SOLAS adalah singkatan dari "Safety of Life at Sea" lebih lengkapnya adalah International Convention for Safety of Life at Sea. Kalau di artikan ke dalam bahasa indonesia kurang lebih kata "SOLAS" ini artinya adalah "Keselamatan Jiwa di Laut ". Pekerjaan sebagai pelaut memiliki resiko yang cukup tinggi dan yang paling berat dan tidak bisa diduga adalah karena faktor alam. Seperti misalnya cuaca dilaut yang buruk, angin yang sangat kencang serta gelombang yang tinggi. Walaupun demikian faktor lain seperti peralatan mesin serta SDM juga tak kalah pentingnya berkaitan dengan keselamatan kapal.

Definisi ISM Code adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan International Safety Management (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention.

Definisi Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti Pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat,dermaga-dermaga, cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga, dan kapal.

Kewenangan Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 maka Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan.
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan.
4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
7. Mengawasi pengisian bahan bakar.
8. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
9. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

2.2 Prosedur Marine PT. Meindo Elang Indah

Dalam kegiatan operasional marine, PT. Meindo Elang Indah telah memiliki Prosedur Operasional Baku dengan No: POB-MAR-001 Revisi: 00 Tata Kelola Pengoperasian Kapal,

yang diterbitkan pada tanggal 17 April 2014. Prosedur operasi baku (POB) ini dibuat untuk memberikan pedoman bagi bagian marine dan bagian-bagian lain yang terkait dalam pengoperasian segala bentuk kapal dan kegiatan diatas kapal diseluruh lokasi kerja organisasi, agar memenuhi standar nasional/internasional, persyaratan pelanggan dan persyaratan sistem manajemen terintegrasi PT. Meindo Elang Indah, sehingga pelaksanaan pekerjaan dapat dilakukan dengan aman dan lancar.

Prosedur Operasional Baku ini meliputi langkah-langkah persiapan survey, inspeksi, penyewaan, negosiasi dan penerbitan kontrak, inspeksi internal maupun external sampai dengan pengoperasian dan monitoring kelengkapan /persyaratan kapal seperti surat-surat, sertifikat dan seterusnya. Prosedur operasional baku ini mengacu kepada ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, Undang-Undang Pelayaran RI Nomor 17 Tahun 2008, SOLAS 1974, Marpol Thn 1973-amandemen Thn 1978, ISM Code Thn 2008, Biro Klasifikasi Indonesia dan Internasiol Maritime Oganization (IMO). Uraian Prosedur Operasional Baku ini berisikan tentang uraian umum, persyaratan pengoperasian kapal seperti kelayakan phisik, kelayakan peralatan standar, kelayakan peralatan khusus, persyaratan dokumentasi, awak kapal, penyewaan kapal, inspeksi kapal, pengoperasian kapal dan tentang manajemen bahan bakar minyak (BBM).

Prosedur Operasional Baku memiliki beberapa dokumen pendukung adalah seperti dokumen pengurusan kapal, big marine inspection form, small marine inspection form, passenger list, on hire certificate, rincian waktu istirahat, off hire certificate, laporan pemakaian kapal, laporan pengukuran tanki bahan bakar, permintaan bahan bakar, lembar pemakaian bahan bakar, berita acara serah terima barge/kapal, tabel dokumen kapal yang wajib, daftar awak kapal, inventory list, jenis-jenis kapal dan diagram alir pengajuan permintaan dan penyewaan kapal.

2.3 Peralatan Keselamatan

Peralatan keselamatan perorangan /Personal Life Saving Appliances terdiri dari:

- 1) Sekoci penolong/Life Boat.
- 2) Pelampung penolong/Life Buoy.
- 3) Baju pelampung/Life Jacket.
- 4) Roket Pelempar Tali/Line Throwing Appliances.
- 5) Baju Imerson /Immersion Suit.
- 6) EEBD/ Emergency Escape Breathing Device.

Alat pemadam kebakaran atau Fire Fighting Equipment di atas kapal terdiri dari:

1. Tekanan Air/Water Pressurized type.
2. CO2 Portable.
3. Bubuk Kering/Dry Chemical Powder.
4. Busa/Chemical Foam Type.

Alat – alat keselamatan dengan isyarat visual / Pyrotechnis terdiri dari:

1. Parachute Signal
2. Red Hand Flare
3. Smoke signal

Signal Gawat Darurat atau Emergency Signal diatas kapal terdiri dari:

- 1) EPIRB/Emergency Position Indication Radio beacon.

- 2) SART/Search And Rescue Transponder.

Komunikasi Darurat/Communication Emergency diatas kapal terdiri dari:

1. GMDSS/Global Maritime Distress Safety System.
2. Navigation Telex/NAVTEX.
3. Digital Selective Calling (DSC) distress alert.
4. Radio Frekuensi 2182 KHz
5. Channel 16 VHF.

2.4 Kesiapan Alat, Pemeliharaan dan Inspeksi

Menurut Nirnama (1997:100) semua alat-alat keselamatan harus siap digunakan setiap saat, sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran. Instruksi pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan. Instruksi dimaksud harus mudah dimengerti dan dapat memberikan ilustrasi yang jelas diperlukan data-data seperti:

1. Check List yang digunakan untuk melakukan inspeksi.
2. Petunjuk pemeliharaan dan perbaikan.
3. Rencana pemeliharaan rutin.
4. Diagram sistem pelumasan dengan jenis minyak pelumas yang disarankan.
5. Daftar bagian yang perlu diganti.
6. Daftar sumber mendapatkan suku cadang.
7. Log book untuk mencatat hasil pemeriksaan dan pemeliharaan.
8. Suku cadang dan peralatan perbaikan harus disediakan terutama bagian alat yang cepat aus dan sering dipergunakan dan perlu diganti secara berkala.
9. Pemeriksaan Periodik Mingguan dan Bulanan.

2.5 Latihan Di Atas Kapal

Setiap bulan awak kapal diharuskan mengikuti latihan meninggalkan kapal dan latihan memadamkan kebakaran. Bagi kapal yang berlayar mengangkut penumpang dalam pelayarannya yang panjang atau pelayaran internasional, lebih dari 24 jam maka awak kapal (seluruh crew) yang bertugas menolong para penumpang sudah harus melaksanakan tugasnya. Khusus sekoci penolong (Rescue Boat), dianjurkan supaya latihan penggunaannya dilakukan setiap bulan. Latihan penggunaan dan pengenalan alat-alat penolong keselamatan yang dilakukan di atas kapal harus segera dilakukan oleh awak kapal yang baru naik dan paling lambat dua minggu setelah awak kapal tersebut naik kapal. Instruksi penggunaan alat-alat keselamatan harus diberikan bersamaan waktu dengan dilakukan latihan, dan semua instruksi dari peralatan tersebut harus dijelaskan kepada masing-masing awak kapal yang ditugaskan dalam waktu dua bulan, terutama mengenai alat-alat keselamatan, cara mengoperasikan dan menggunakan inflatable lift raft, masalah hypothermia, pertolongan pertama yang dilakukan dan perlu instruksi khusus penggunaan alat-alat keselamatan dalam menghadapi cuaca buruk. Latihan penggunaan rakit penolong (life raft) di atas kapal, harus dilakukan setiap empat bulan bagi awak kapal yang dilengkapi dengan alat tersebut.

Pelaksanaan latihan-latihan diatas harus dicatat dalam buku harian kapal (log book). Kalau sampai latihan-latihan yang dilakukan tidak memenuhi sesuai peraturan yang sudah ditetapkan, harus dijelaskan juga alasan-alasannya persyaratan dalam log book tersebut mengapa latihan yang

dilakukan tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan di dalam SOLAS (Pitter Btti, 2000:45).

2.6 Jenis- Jenis Sertifikat Pelayaran

Sertifikat-sertifikat atau surat-surat yang ada diatas kapal yang harus disiapkan sebelum melakukan pelayaran antara lain:

1. Surat Register Kapal
2. Surat ukur Internasional
3. Sertifikat Stabilitas
4. Surat Tanda Panggilan Kapal
5. Sertifikat Trayek
6. Sertifikat Garis Muat
7. Sertifikat Klasifikasi Lambung
8. Sertifikat Klasifikasi Mesin
9. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang
10. Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Barang
11. Sertifikat Ijin Pemancar/Stasiun Radio Kapal
12. Sertifikat Radio Kapal Barang
13. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Kotoran
14. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Udara
15. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak
16. Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal
17. Sertifikat Rakit Penolong
18. Sertifikat Alat Pemadam Kebakaran
19. Sertifikat Kelayakan Penggunaan Peralatan Pesawat Angkat
20. Sertifikat Pengawasan Obat /Alat P3K Kapal
21. Sertifikat Pengawasan Kualitas Air
22. Sertifikat Breathing Apparatus
23. Sertifikat Emergency Escape Breathing Device (EEBD)
24. Sertifikat Winch
25. Sertifikat Crane (Migas)
26. Sertifikat Red Hand Flare
27. Sertifikat Para Red Rocket
28. Sertifikat Life Smoke
29. Sertifikat Life Buoy dan Smoke Signal.
30. Sertifikat SAR-9 (Search and Rescue Transponder)
31. Sertifikat EPIRB

2.7 Jenis Peralatan Keselamatan Pelayaran

1. Sekoci Penolong/Life Boat
2. Rakit Penolong/Life Raft
3. Pelampung Penolong/Life Buoy (Ring Buoy)
4. Baju Pelampung/Life Jacket
5. Roket Pelempar Tali/Line Throwing Appliances
6. Suar Sinar parasut/ Rocket Parachute Flares
7. Suar Asap Atas Air/ Buoyant Smoke Signal
8. EEBD/ Emergency Escape Breathing Device
9. Alat Pemadam Api Ringan (APAR) / Fire Extinguisher.

2.8 Jenis-Jenis Peralatan Navigasi

1. Kompas.
2. GPS / Global Positioning System.
3. Radar / Radio Detection and Ranging.
4. Radio RDF
5. Echo Sounder

2.9 Sertifikasi Kelayakan Peralatan Pelayaran

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Koda International Safety Management (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS. Sesuai dengan persyaratan ISM Code, semua perusahaan yang memiliki atau mengoperasikan kapal-kapal sesuai dengan penjadwalan diatas, harus menetapkan Sistem Manajemen Keselamatan untuk perusahaan dan kapalnya dalam rangka menjamin operasional kapal dengan aman.

Persyaratan tersebut, meliputi mendokumentasikan, menerapkan dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan yang pada akhirnya akan diverifikasi oleh Pemerintah atau organisasi yang diakui (Recognized Organization / RO) dalam rangka penerbitan sertifikat setelah dipenuhinya semua persyaratan ISM Code.

Perusahaan (Company) yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Dokumen Kesesuaian atau Document of Compliance (DOC) dan setiap kapal yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Sertifikat Manajemen Keselamatan atau Safety Management Certificate (SMC). Baik DOC maupun SMC masa berlakunya 5 tahun. Perusahaan dan kapalnya yang tidak dapat memenuhi persyaratan ISM Code akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, baik diperairan internasional maupun domestik.

BKI sebagai Organisasi yang diakui (RO) oleh Pemerintah Indonesia telah ditunjuk atas nama Pemerintah untuk melaksanakan approval, verifikasi dan menerbitkan sertifikat DOC & SMC Interim atau short term. Sedangkan sertifikat permanen akan diterbitkan oleh Pemerintah cq Ditjen Perhubungan Laut. Data perusahaan dan kapal yang telah disertifikasi akan didaftarkan dan dipublikasikan dalam Buku Register ISM Code oleh BKI. Prosedur untuk mendapatkan sertifikat DOC - ISM Code sebagai berikut:

- a. Menyerahkan form aplikasi dengan dilampirkan manual Sistem Manajemen Keselamatan kepada BKI Kantor Pusat cq Divisi Statutoria atau Kantor Cabang BKI terdekat.
- b. BKI akan melakukan approval atas manual Sistem Manajemen Keselamatan. Apabila ada kekurangan, maka manual akan dikembalikan untuk diperbaiki.
- c. Apabila manual Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi syarat, maka dilakukan Verifikasi Awal (Initial Verification) ke kantor perusahaan pemohon untuk diperiksa kesesuaian antara manual dengan penerapannya. Untuk ini, BKI akan mengirimkan auditor yang kompeten untuk memeriksa penerapan sistem di perusahaan.
- d. Jika memenuhi syarat, maka BKI akan menerbitkan Laporan Audit dan Sertifikat DOC sementara yang berlaku 5 bulan.

Untuk penerbitan DOC permanen dari Pemerintah, BKI akan mengurus penerbitannya setelah semua ketidak-sesuaian yang ditemukan saat verifikasi sudah diperbaiki dan dilaporkan ke BKI.

3. METODE PENELITIAN

Metode adalah proses, prinsip-prinsip dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedangkan penelitian adalah pemeriksaan secara hati-hati, tekun dan tuntas terhadap suatu gejala untuk menambah pengetahuan manusia, maka metode penelitian dapat diartikan sebagai prinsip-prinsip dan tata cara untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam melaksanakan penelitian-penelitian. Menurut Pearson (1946), penelitian adalah pencarian sesuatu hal yang dilakukan dengan cara sistematis untuk memecahkan masalah.

Menurut John (1949) penelitian adalah pencarian fakta yang dilakukan dengan metode obyektif yang menghasilkan dalil atau hukum. Cooper dan Emory (1996) mendefinisikan tentang metode penelitian bisnis (Business Research Method) adalah penyelidikan yang dilakukan dengan cara sistematis untuk mencari informasi yang dapat digunakan sebagai bahan pengambilan keputusan dalam bidang bisnis. Dengan demikian penelitian yang dilaksanakan tidak lain untuk memperoleh data yang telah teruji kebenarannya ilmiah tersebut ada dua buah pola berfikir menurut sejarahnya yaitu berfikir secara rasional dan berfikir secara empiris atau melalui pengalaman. Untuk penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif rasional dan empiris, melalui pendekatan observasional dan bertumpu pada kekuatan bukti-bukti yang sudah ada yaitu berupa dokumen-dokumen yang ada, pemeriksaan laporan-laporan terdahulu, pemeriksaan aktual kondisi lapangan dan memastikan kecocokan serta kesesuaiannya. Untuk mempermudah proses pengumpulan data dalam penelitian ini, penulis melakukan beberapa cara, adalah sebagai berikut:

3.1 Pengumpulan Data Primer

Data yang dikumpulkan mengenai peralatan keselamatan pelayaran dan sertifikasinya dengan melakukan:

- a. Observasi dan pengecekan langsung dokumen dan sertifikat-sertifikat keselamatan pelayaran keatas Accommodation Work Barge Elang Indah 507 dengan menggunakan form inspeksi untuk peralatan keselamatan yang sudah ada.
- b. Diskusi dengan Barge Master, Crew Barge dan Radio Operator yang sedang bertugas.
- c. Kuisisioner

3.2 Pengumpulan Data Sekunder

Studi kepustakaan merupakan suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca bahan-bahan hukum yang relevansinya dengan topik pembahasan atau masalah yang sedang diteliti, terdiri dari:

- a. Bahan-bahan hukum primer
Bahan-bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan yang menyangkut tentang perkapalan dan pelayaran, serta prosedur operasional baku PT. Meindo Elang Indah.
- b. Data sekunder didapatkan langsung dari Accommodation Work Barge Elang Biru 507 yaitu berupa catatan dan pelaporan serta arsip-arsip dari HSE Departemen, Marine Departemen, Administrasi dan Radio Operator diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 serta data-data lain yang terkait dengan penelitian dan karya tulis ilmiah ini.

Lokasi yang menjadi tempat penelitian ini adalah sebuah Accommodation Work Barge Elang Biru 507 yang dipergunakan untuk kegiatan pekerjaan konstruksi di atas air atau offshore, yang berada di Handil 0 PT. Meindo Elang Indah, Kecamatan Muara Jawa Kutai Kertanegara Kalimantan Timur.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini yang menjadi objek adalah seluruh data dan dokumen yang berhubungan dengan sertifikasi peralatan perkapalan dan sertifikat peralatan keselamatan perkapalan yang ada diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507, baik yang bersifat sertifikasi menetap atau permanent, sertifikasi yang dilakukan periode tahunan dan periode bulanan yang dikeluarkan atau diterbitkan oleh instansi atau dinas yang terkait. Dimana dokumen-dokumen tersebut merupakan persyaratan mutlak yang harus ada diatas kapal dan dalam kondisi yang valid sebelum melakukan perjalanan "sail out" atau berlayar "sailing".

Gambaran secara umum mengenai Accommodation Work Barge Elang Biru 507. Nama Kapal: Elang Biru 507, Jenis Kapal: Accommodation Work Barge/Floating Crane Barge, Tahun Pembuatan: 2006, Nomer Register: No. 7598, Tanda Selar: GT.3060 No. 5854/Iik, Tanda Pendaftaran: 2010 Pst No. 6113/L, Nomor MMSI:525 023 199 (Maritime Mobile Service Identities), Dibangun Oleh: PT. Nanindah Mutiara Shipyard, Bendera : Indonesia, Register Pelabuhan: Jakarta Klasifikasi /Class: BKI(Biro Klasifikasi Indonesia), Pemilik:PT. Meindo Elang Indah, Call Sign: JZIZ, Ukuran: 73.15 m x 24.38 m x 4.88 m, Berat Kotor: 3060 Ton, Berat Bersih: 918 Ton, Jumlah ABK: 19 Personil (Awak Indonesia). Fasilitas Pendukung :

1. 3 Unit Power Generator 350 KVA Type DENYO
2. 1 Unit Pedestal Crane LIEBHERR –MCCtec GmbH 100 tons
3. 2 Unit Fire Pump
4. 4 Unit Winch Engine
5. 8 Unit Anchor @ 5 Tons
6. 1 Unit Incinerator THERMO Type DATCH
7. 1 Unit Water Maker Kapasitas 12000 liter/jam
8. Service Tanks (Fresh water, Fuel Tanks dan Ballast)
9. Peralatan Keselamatan Pelayaran (Life raft, Life Jacket, Ring Buoy, Smoke Detector, Fire Alarm, Lampu Emergency, Smoke Signal dan parachute signal).
10. Peralatan Navigasi dan Komunikasi (SSB Radio ICOM, Radio VHF Marine, Radio HT Motorola, GPS Furuno GP32, Anemometer, PA Ampifier dan Lampu Navigasi).
11. Peralatan Akomodasi (akomodasi 3 level, ruang makan, chiller, freezer container, ruang rekreasi, klinik, ruang olahraga, ruang merokok, kantor, tempat cuci pakaian dan kapasitas total 146 orang).

Berdasarkan deskriptif frekuensi dapat didefinisikan tanggapan responden terhadap item-item pertanyaan variable terhadap sistem manajemen sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran sebagai berikut:

1. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No. 1 yaitu bagaimana menurut anda kondisi peralatan keselamatan pelayaran yang ada diatas

Accommodation Work Barge Elang Biru 507? 5 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 17 % dan 24 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 80% dan 1 responden menjawab “Tidak baik” dengan presentasi 3%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya peralatan keselamatan pelayaran yang ada diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 dalam kondisi baik dan siap dipergunakan.

2. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No. 2 yaitu Bagaimana menurut anda kecukupan atau jumlah peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge EB. 507? 5 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 17% dan 25 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 83% dan tidak yang menjawab tidak baik. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya jumlah peralatan keselamatan pelayaran telah mencukupi kebutuhan.
3. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.3 yaitu bagaimana menurut anda sistem pemeliharaan peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507? 6 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 20% dan 20 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 67% dan 4 responden menjawab “Tidak Baik” dengan presentase 13%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya sistem pemeliharaan peralatan keselamatan pelayaran telah berjalan dengan baik.
4. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.4 yaitu bagaimana menurut anda program inspeksi atau pengecekan peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507? 6 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 20% dan 22 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 73% dan 2 responden menjawab “Tidak Baik” dengan presentase 7%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya program inspeksi dan pengecekan peralatan keselamatan pelayaran telah berjalan dengan baik.
5. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.5 yaitu bagaimana menurut anda penyampaian informasi yang diberikan tentang keselamatan pelayaran saat safety induksi diatas Accommodation Work Barge EB. 507? 12 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 40% dan 18 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 60% dan tidak ada responden yang menjawab “Tidak Baik”. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya informasi tentang keselamatan pelayaran saat safety induksi diterima dengan baik.
6. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.6 yaitu bagaimana menurut anda sistem manajemen peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507saat ini? 5 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 17% dan 23 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 77% dan 2 responden menjawab tidak baik dengan presentase 7%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya sistem manajemen keselamatan pelayaran saat ini berjalan dengan baik.
7. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.7 yaitu bagaimana menurut anda waktu pergantian peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 jika ada kerusakan? 4 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 13% dan 23 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 77% dan 3 responden menjawab tidak baik dengan presentase 10%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya manajemen waktu untuk pergantian peralatan keselamatan pelayaran saat ini berjalan dengan baik.
8. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.8 yaitu bagaimana menurut anda respon yang diberikan manajemen jika terjadi kerusakan peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge EB. 507? 7 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 23% dan 20 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 67% dan 3 responden menjawab tidak baik dengan presentase 10%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya respon manajemen terhadap kerusakan peralatan keselamatan pelayaran saat ini baik.
9. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.9 yaitu bagaimana menurut anda respon yang diberikan manajemen terhadap peralatan keselamatan pelayaran yang akan kadaluarsa (expired) diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507? 8 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 27% dan 20 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 67% dan 2 responden menjawab tidak baik dengan presentase 7%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya respon manajemen terhadap peralatan keselamatan pelayaran yang akan kadaluarsa atau invalid saat ini baik.
10. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.10 yaitu Bagaimana menurut anda sistem pelatihan keadaan gawat darurat diatas Accommodation Work Barge EB. 507? 9 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentasi 30% dan 21 responden menjawab “Baik” dengan presentasi 70% dan tidak ada responden menjawab tidak baik. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya sistem pelatihan keadaan gawat darurat sudah berjalan dengan baik.
11. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.11 yaitu bagaimana pemahaman anda mengenai penggunaan atau pemakaian peralatan keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507? 8 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentase 27% dan 21 responden menjawab “Baik” dengan presentase 70% dan 1 responden menjawab “Tidak Baik” dengan presentase 3%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya pemahaman karyawan terhadap penggunaan peralatan keselamatan pelayaran sudah baik.
12. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.12 yaitu bagaimana pemahaman anda mengenai sistem keselamatan pelayaran yang disampaikan saat induksi diatas Accommodation Work Barge EB. 507? 9 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentase

30% dan 21 responden menjawab “Baik” dengan presentase 70% dan tidak responden menjawab “Tidak Baik”. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya karyawan telah memahami sistem keselamatan pelayaran dengan baik

13. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.13 yaitu bagaimana menurut anda kesesuaian prosedur keselamatan pelayaran diatas Accommodation Work Barge EB.507? 9 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentase 30% dan 21 responden menjawab “Baik” dengan presentase 70% dan tidak responden menjawab “Tidak Baik”. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya prosedur keselamatan pelayaran yang ada telah sesuai.
14. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.14 yaitu bagaimana menurut anda tanggung jawab karyawan yang ada di atas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 terhadap peralatan keselamatan pelayaran? 8 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentase 27% dan 21 responden menjawab “Baik” dengan presentase 70% dan 1 responden menjawab “Tidak Baik” dengan presentase 3%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya karyawan telah memiliki rasa tanggung jawab yang baik terhadap peralatan keselamatan pelayaran yang ada.
15. Tanggapan responden terhadap pertanyaan No.15 yaitu bagaimana menurut anda respon karyawan terhadap penggunaan peralatan keselamatan pelayaran yang ada diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 ketika ada latihan kondisi gawat darurat? 10 responden menjawab “Sangat Baik” dengan presentase 33% dan 19 responden menjawab “Baik” dengan presentase 63% dan 1 responden menjawab “Tidak Baik” dengan presentase 3%. Kondisi ini termasuk kedalam kategori baik, artinya karyawan telah memiliki respon yang baik terhadap penggunaan keselamatan pelayaran pada saat kondisi gawat darurat

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang dilakukan terhadap sistem manajemen sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran di Accommodation Work Barge Elang Biru 507 seperti yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka pada bab ini dapat ditarik beberapa kesimpulan, adalah, hasil penelitian terhadap 31 (tiga puluh satu) sertifikat yang berhubungan dengan sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran yang ada di Accommodation Work Barge Elang Biru 507 yang diperiksa oleh peneliti yaitu 4 (empat) sertifikat perkapalan yang bersifat menetap atau permanen, 6 (enam) sertifikasi peralatan perkapalan yang bersifat tahunan, 10 (sepuluh) sertifikasi peralatan perkapalan yang bersifat bulanan dan 11 (sebelas) sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran yang dimiliki yang bersifat tahunan, ditemukan 28 (dua puluh delapan) sertifikat dalam kondisi “valid” atau dengan persentase 90% dan 3 (tiga) sertifikat ditemukan dalam kondisi invalid atau dengan persentase 10%. Penyebab masih ditemukannya kondisi sertifikat invalid (kadaluarsa)

adalah karena sertifikat masih dalam proses perpanjangan dan juga menunggu 3rd party atau badan sertifikasi untuk melakukan pengecekan dan pengtesan ulang.

Hasil kesimpulan jawaban 30 orang responden terhadap 15 pertanyaan yang diberikan yang berhubungan dengan “Sistem Manajemen Peralatan Keselamatan Pelayaran” yang ada diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 yaitu 23 responden menjawab “Baik” dengan persentase sebesar 77%, 5 responden menjawab “Sangat Baik” dengan persentase 17% dan 2 responden menjawab “Tidak Baik” atau sebesar 7 %. Hasil kesimpulan jawaban 30 orang responden terhadap 15 pertanyaan yang diberikan yang berhubungan dengan “Respon Dari Manajemen Terhadap Peralatan Keselamatan Pelayaran Yang Sertifikatnya Kadaluarsa Atau Invalid” yang ada diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507” yaitu 20 responden menjawab “Baik” dengan persentase sebesar 67%, 8 responden menjawab “Sangat Baik” dengan persentase 27% dan 2 responden menjawab “Tidak Baik” atau sebesar 7%.

5.2 Saran

Berdasarkan analisis data, pembahasan, penelitian dan pengamatan serta kesimpulan yang telah diuraikan, maka selanjutnya penulis mengajukan beberapa saran yang semoga dapat bermanfaat yaitu Sistem manajemen sertifikasi dan pemeriksaan terhadap peralatan keselamatan pelayaran yang ada di atas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 sudah berjalan dengan baik. Untuk menghindari adanya dokumen atau sertifikat yang kadaluarsa atau invalid diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507, agar departemen yang bertanggung jawab lebih pro-aktif melakukan pengecekan secara berkala dan selalu memperhatikan status dari validitas dokumen ataupun sertifikat yang berhubungan dengan pelayaran.

Segera menindaklanjutinya laporan yang masuk apabila ada informasi sertifikat yang ada akan kadaluarsa atau invalid, sehingga tidak menjadi temuan pada saat dilakukan external inspeksi atau audit dari pihak penyewa atau client yang akan mempergunakan Accommodation Work Barge Elang Biru 507. Respon manajemen PT. Meindo Elang Indah terhadap sertifikasi pelayaran dan sertifikasi peralatan keselamatan pelayaran sudah baik, agar lebih ditingkat lagi apabila ada informasi kerusakan atau ada informasi sertifikat peralatan yang berhubungan dengan keselamatan perkapalan akan kadaluarsa atau invalid.

Demikian kesimpulan dan saran yang bisa penulis sampaikan untuk kemajuan dan peningkatan sistem manajemen sertifikasi peralatan keselamatan yang ada diatas Accommodation Work Barge Elang Biru 507 khususnya dan untuk PT. Meindo Elang Indah pada umumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif Rahman, Ari Wibawa, 2014. Kajian Teknis Dan Ekonomis Kapal Ikan Tradisional 10 GT Diperairan Kendal.
- Dr. Chandra Motik Yusuf, SH., MSc.PhD.2011. Materi Kuliah Hukum Maritim, Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

- Dr. Tohirin, M.Pd.2012. Metode Penelitian Kualitatif Dalam Pendidikan dan Bimbingan Konseling (Edisi 1-Cetakan 2). Jakarta: Rajawali Pers.
- I Ketut Mudana, 2014. Peningkatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyebrangan Lintas Palembang-Muntok.
- Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1972 Tentang ratifikasi collision regulation Prevention of collision at sea atau pencegahan tabrakan di laut.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian, (Cetakan 1). Bandung: Penerbit Citra Umbara.
- Randy YC.Aguw, 2013. Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Rinto B, Zahroh Shaluhiah, Bina Kurniawan, 2012. Kepatuhan Nakhoda Melakukan Pemeriksaan Boat Berdasarkan Check-list Harian Untuk Keselamatan Pelayaran di Perusahaan Pelayaran.
- Sulfadly, Alham Djabbar, Andi Haris Muhammad, 2012. Ketersediaan Peralatan Keselamatan Transportasi Kapal Layar Motor Dipelabuhan Paotere.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. (Cetakan 1). Bandung: Penerbit Citra Umbara.