

Kesiapan Kapal Cargo Dibawah 500 GT Terhadap Implementasi Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard/ NCVS*) Berkaitan Dengan Manajemen Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Maritim di Pelabuhan Kendari
Readiness Cargo Ship Below 500 GT Implementation Of The Convention Non Standard Shipping (Non Convention Vessel Standard/ Ncvs) Associated With Management Safety And Protection Maritime Environment

Tri Kusumaning Utami

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat, 10110
e-mail. tri.kusumaning@yahoo.com

Naskah diterima 08 April 2015, diedit 16 April 2015, disetujui 28 Mei 2015

ABSTRAK

Pelaksanaan NCVS sangat mendesak dilaksanakan, mengingat selama ini banyak terjadi kecelakaan kapal di laut dan lebih banyak menimpa kapal-kapal Non Konvensi. Maksud dari studi ini adalah untuk mengetahui sejauh mana kesiapan kapal-kapal cargo di bawah 500 GT mengenai manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim terhadap implementasi standar kapal non konvensi (NCVS). Sedangkan tujuannya adalah dengan kesiapan NCVS kedepan, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan kapal –kapal non konvensi, termasuk kapal-kapal cargo. Berdasarkan hasil analisis dari kondisi eksisting standar kapal-kapal non konvensi dapat disimpulkan :Pada aspek pengawasan kapal petugas selalu melakukan pengawasan akses ke kapal, keberangkatan dan kedatangan kapal di pelabuhan, serta pengawasan embarkasi/debarkasi, ketersediaan peralatan komunikasi dan keamanan di dalam kapal. Namun pihak pelabuhan dalam mengantisipasi kesiapan kapal-kapalnya masih kurang memperhatikan pendidikan dan pelatihan yang dipunyai yang merupakan syarat bagi perwira. Pada aspek perlindungan lingkungan maritime pihak pelabuhan sudah memastikan setiap kapal sudah dilengkapi tangki penampung minyak kotor dan sudah terpasang peralatan pencegahan pencemaran dan memastikan sudah tersedia sistem pengemasan, penandaan (pelabelan), pendokumentasian, dan penempatan muatan sesuai dengan tata cara dan prosedur untuk kapal. Disarankan pihak pelabuhan dalam mengantisipasi kesiapan kapal-kapalnya harus lebih memperhatikan pendidikan dan pelatihan terhadap petugas-petugasnya, perlu ditingkatkan koordinasi antara pihak pelabuhan dengan pihak perusahaan kapal dalam melakukan prosedur/tata cara perawatan kapal yang telah dibuat perusahaan, terutama pemeliharaan harian, perencanaan dan pelaksanaan docking tahunan dan masih perlu ditingkatkan pengawasan kapal, terutama mengenai ketersediaan peralatan keamanan di dalam kapal.

Kata kunci : Kapal Cargo, Manajemen Keselamatan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

ABSTRACT

Implementation of the NCVS is urgent implemented, considering that many accidents at sea vessel, and more befall the ships Non Conventions. The intent of this study was to determine the extent of readiness of cargo ships under 500 GT on the management of maritime safety and environmental protection standards for the implementation of non-convention vessels (NCVS). While the goal is to NCVS readiness fore, is expected to reduce the number of accidents nonconventions of ships, including cargo ships. Based on the analysis of the existing condition standard non convention vessels can be concluded : In the aspect of surveillance ship officers always supervise each case to the ship, departure and arrival of boats in the harbor, as well as supervision of embarkation/disembarkation, the availability of communications and security devices inside the vessel. But the port in anticipation of the readiness of its ships still less attention to education and training that belong to which is a requirement for officers. In the aspect of safety management port of the vessel have confirmed details of the tasks for designate officers, and helm smanon duty certainly able to lead and understand the safety management system (SMS). In the aspect of environmental protection maritime ports ideal ready sure every boat is equipped with dirty oil storage tank and is mounted pollution prevention equipment and ensure it is available the system packaging, labeling (labeling), documentation, and the placement of cargo in accordance with the procedures and the procedures for ships. Parties advised the port in anticipation of the readiness of its ships should pay more attention to education and training of the officers-officers, Needs to be improved coordination between the port with the ship company in performing the procedure/treatment procedures for ships that have made the company, especially the daily maintenance, planning and execution of the annual docking and still needs to be improved surveillance of the ship, about the availability of safety equipment on board.

Keywords: Cargo Ship, Safety Management, Environmental Protection Maritime.

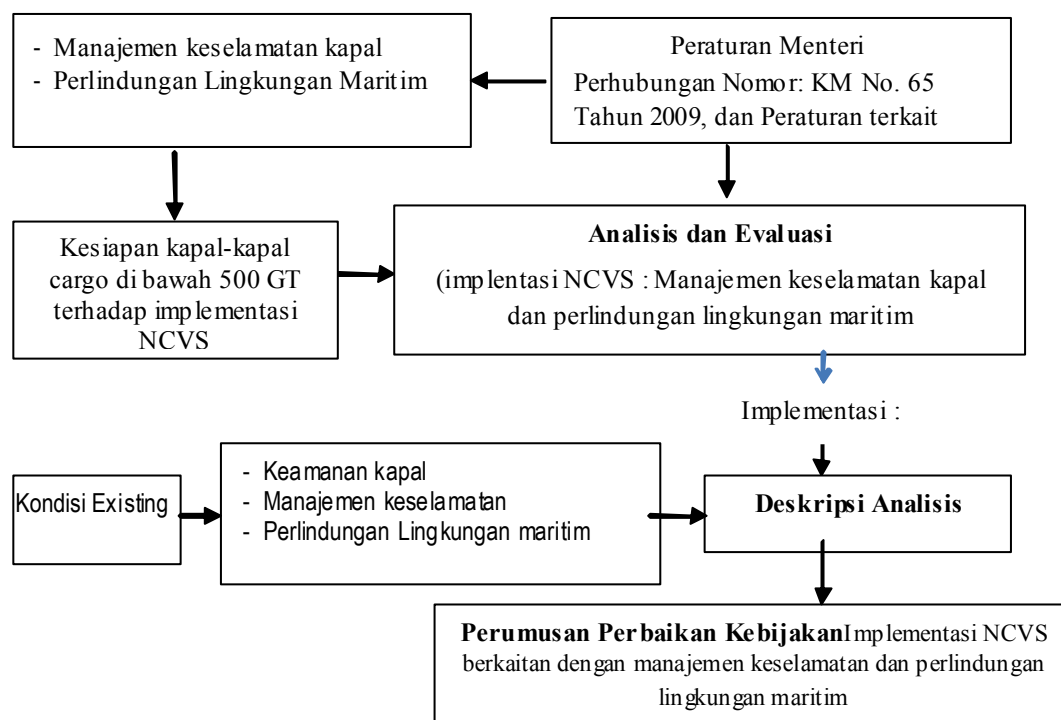
PENDAHULUAN

Peraturan standar kapal non konvensional berbendera Indonesia tertuang dalam Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM No. 65 Tahun 2009. Peraturan tersebut berisikan standar kualitas hal-hal yang terkait dengan kapal dan pengawakannya dan sudah ditandatangani juga oleh Dirjen Perhubungan Laut dalam SK UM 008/20/9/DJPL/2012 dan akan diberlakukan pada 1 Januari 2013. Pada penerbitan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.65/2009 mengenai Standar Kapal Non-konvensi pada bulan September tahun 2009, merupakan suatu langkah yang maju jika pemerintah sebagai upaya mencapai standar keselamatan pelayaran yang lebih baik. Hal ini mengingat pada beberapa negara yang ada dikawasan ini juga telah memiliki suatu peraturan sejenis yang sudah ada sejak beberapa tahun yang lalu, negara tersebut adalah negara Singapura yang sudah sembilan belas tahun sudah lebih dulu dengan adanya *Merchant Shipping Act(Non-Convention Ships)* Safety Regulations, yang diterbitkan pada tahun 1990.

Seperti diketahui pada tahun 2013 pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mulai memberlakukan peraturan standar dan teknis pelaksanaan kapal-kapal non-konvensi berbendera Indonesia (NCVS). Pemberlakuan peraturan itu di samping mengikuti ketentuan IMO (*International Maritime Organization*) di sisi lain soal peningkatan

keselamatan kapal non-konvensional berbendera Indonesia merupakan amanah Undang-undang Nomor. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang itu mengamanatkan pemerintah untuk melakukan pengaturan dibidang pelayaran yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Sederhananya, NCVS itu mengatur kapal-kapal dengan bobot sampai dengan 500 gross ton (GT) yang berlayar di domestik. Sedangkan kapal-kapal diatas 500 GT diwajibkan mengikuti peraturan Safety of Life at Sea (Solas) atau keselamatan jiwa di laut.

Pelaksanaan NCVS sangat mendesak dilaksanakan, mengingat selama ini banyak terjadi kecelakaan kapal di laut dan lebih banyak menimpa kapal-kapal Non Konvensi. Di sejumlah perairan nusantara banyak mengalami cuaca kurang bersahabat, angin kencang hingga menimbulkan gelombang tinggi. Kalau tidak diwaspadai maka akan terulang kembali kasus kecelakaan kapal kelas non konvensional. Dengan kesiapan NCVS kedepan, diharapkan bisa mengurangi angka kecelakaan kapal –kapal non konvensional, termasuk kapal-kapal cargo. Dengan ditetapkannya standar dan petunjuk teknis pelaksanaan kapal-kapal non-konvensi (NCVS) berbendera Indonesia, maka perlu ditinjau sejauhmana kesiapan kapal-kapal cargo non konvensional di bawah 500 GT terhadap implementasi NCVS dan Implementasi NCVS berkaitan dengan manajemen



Gambar 1. Alur Pikir Penelitian

keselamatan dan perlindungan lingkungan maritime.

METODE

Pendekatan teori / metodologi yang digunakan dalam menyusun kesiapan kapal-kapal cargo dibawah 500 GT terhadap implementasi standar kapal non konvensi (NCVS) dengan menggunakan pendekatan deskriptif yaitu proses analisis dan evaluasinya dilakukan secara komprehensif. Pendekatan deskriptif digunakan untuk mengetahui sejauhmana peranan regulator dan operator dalam mengimplementasikan NCVS. Analisis kepentingan dan kinerja digunakan untuk membandingkan sampai sejauhmana implementasi NCVS berkaitan dengan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim.

Kebutuhan data meliputi: Peraturan terkait manajemen keselamatan; Peraturan terkait perlindungan lingkungan maritim; Data-data mengenai kondisi saat ini penerapan NCVS terutama terkait manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim terhadap kapal cargo di bawah 500 GT.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota Kendari memiliki topografi tanah yang bervariasi untuk tiap kecamatan. Secara keseluruhan Kota Kendari memiliki keadaan tanah yang berombak sebesar 37,95 persen dan dataran landai sebesar 40,16 persen dari luas wilayah. Sisanya dalam keadaan tanah berombak berbukit dan bergunung. Ketinggian dari permukaan laut pada tiap-tiap kecamatan di Kota Kendari bervariasi. Secara keseluruhan sebesar 92,15 persen dari luas wilayah Kota Kendari terletak pada ketinggian 0-240 dari permukaan laut. Hal ini disebabkan tekstur alam Kota Kendari yang berb atasan dengan pantai dan dengan kontur tanah yang berombak dan berbukit. Tipe pasang surut di lokasi Pelabuhan Kendari adalah harian ganda (semi di jurnal tides) artinya terjadi dua kali pasang dan dua kali surut dalam waktu 24 jam dengan duduk tengah sebesar 140 cm di atas LWS dan tunggang air maksimum sebesar 220 cm. Luas Kolam Pelabuhan Kendari eksisting saat ini ada sekitar 3,75 Ha.

Saat ini kedalaman Teluk Kendari sekitar pelabuhan masih bisa digunakan kapal untuk berlabuh namun diprediksi bahwa untuk beberapa tahun kedepan jika tidak dilakukan upaya perbaikan terkait kedalaman kolam dan alur pelayaran pelabuhan Kendari tidak dapat digunakan lagi karena kedalamannya berkurang. Banyak sungai-sungai yang bermuara ke teluk Kendari dan memiliki tingkat sedimentasi yang cukup tinggi saat ini. Keadaan

angin di kota Kendari pada tahun 2010 kecepatan angina rata-rata berkisar antara 2,0 – 3,6 knots.

Kecepatan angin maksimum pada lokasi pelabuhan adalah sekitar 7 knot. Tinggi gelombang maksimum terjadi di kolam pelabuhan Kendari saat ini adalah sebesar 1,01, sedangkan kecepatan arus terbesar yang terjadi di sekitar kolam pelabuhan adalah 2 knot. Pada kedalaman mulai dari permukaan / seabed hingga kedalaman -15 meter berupa pasir halus dengan N value sebesar 5 – 10. Pada kedalaman -15 sd -22 meter berupa pasir terurai dengan nilai N value sebesar 15 -30, dan pada kedalaman – 22 ke bawah berupa pasir kasar dengan nilai N value > 50. Pelabuhan Kendari eksisting terdiri atas 2 (dua) pangkalan yaitu :

1. Dermaga Pangkalan Nusantara dan
2. Pangkalan Perahu

Tabel 1. Fasilitas Pelabuhan Kendari

No	Uraian	Kapasitas
1	Luas Area Perairan	7.201 Ha
2	Panjang Alur Pelayaran	2,16 Mil Laut
3	Lebar Alur Pelayaran	150 meter
4	Kedalaman Alur Pelayaran	-10 s/d - 20 meter
5	Luas Kolam Pelabuhan	3,75 Ha
6	Kedalaman Kolam Pelabuhan	-6 LWS
7	Kedalaman Kolam Di Dermaga	-6 LWS
8	Luas Area Daratan	22,125 Ha
9	Panjang Dermaga/Tambatan	270+ (4x21) M ²
10	Luas Dermaga (Nusantara dan Pangk. Perahu)	270x15 + 4x(21x6) M ²
11	Lapangan Penumpukan CY 1	5.380 M ²
12	Lapangan Penumpukan CY 2	2.600 m ₂
13	Lapangan Penumpukan CY 3	4.450 m ₂

Sumber : KSOP Kendari

Dalam operasionalnya, Pelabuhan Kendari didukung oleh fasilitas-fasilitas pelabuhan sebagai berikut :

Identifikasi Pelabuhan Kendari

Hingga saat ini, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Kendari belum memiliki fasilitas peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat yang beroperasi di Pelabuhan Kendari adalah merupakan milik dari masing-masing operator pelayanan petikemas yang beroperasi di Pelabuhan Kendari. Jumlah penumpang dan barang di Kota Kendari, terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Laju pertumbuhan bongkar muat barang

Tabel 2. Rencana Rute Pelayaran Perintis yang Melalui Sulawesi Tenggara

Kota/ Kabupaten		Pangkalan/ Trayek	Jarak (Mil)	Uku-Ran Kapal	KPA
Asal	Tujuan				
Kendari	Baubau	Pagimana/ R-19	205	750 DWT/GT. 480	Adpel Pagimana Kampel Sanana
	Sulawesi Tengah (Menui)	Kolonodale/ R-20	46		
	Muna (Maliga-no)	Sanana/ R-38	57	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Wakatobi (Wanci- P. Wangi-wangi)	Kendari/ R-21	105		
	Konawe (Langara)	Kendari/ R-22	25		
Konawe (Langara)	P. Taliabu-Maluku Utara (Bobong)	Sanana/ R-38	200	500 DWT /GT. 325	Kampel Sanana
	Kendari	Kendari/ R-22	25		
Kolaka	Minaminanga (Ereke-Buton Utara)	Kendari/ R-22	28	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Bombana (Sikeli)	Kendari/ R-21	100		
	Makassar/ Biringkasi	Kendari/ R-22	226		
Bombana (Sikeli)	Bombana (Boepinang)	Kendari/ R-21	65	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Baubau/Banabungi	Kendari/ R-21	62		
	Kolaka	Kendari/ R-21	100		
Bombana (Boepi- nang)	Talaga (Buton)	Kendari/ R-22	30	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Boepinang (Bombana)		35		
Baubau	Kolaka		65	750 DWT/GT. 480	Adpel Pagimana Kampel Sanana
	Makassar/ Biringkasi	Pagimana/ R-19 Kolonodale/R-20 Sanana/ R-38	265		
Baubau	Makassar	Ternate/ R-36	240	500 DWT /GT. 325	Adpel Ternate
	Kendari	Pagimana/ R-19 Sanana/ R-38	205		
Baubau/ Banabu-ni	Usuku (P. Tomia)	Kendari/ R-21	112	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Sikeli (Bombana)		62		
Baubau	Raha	Kendari/ R-22	43	500 DWT /GT. 325	Adpel Ternate
	Talaga (Buton)		32		
Muna (Raha)	Banggai	Kendari/ R-21	185	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Baubau/Banabungi		43		
Muna (Maliga- no)	Maligano (Muna)	Kendari/ R-21	8	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Kendari		57		
Buton (Lasali- mu)	Bobong (P. Taliabu-Maluku Utara)	Kendari/ R-21	231	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Wanci (P. Wangiwangi)		24		
Buton (Batu Atas)	Usuku (P. Tomia)	Kendari/ R-22	60	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Papalia (P. Binongko)		95		
Buton (Talaga)	Baubau/Banabungi	Kendari/ R-21	42	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Sikeli (Bombana)		32		
Wakatobi (Wanci - P. Wangiwangi)	Bobong (P. Taliabu-Maluku Utara)	Kendari/ R-21	30	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Buranga (P. Kaledupa)		201		
Wakatobi (Buranga-P. Kaledupa)	Lasalimu (Buton)	Kendari/ R-21	27	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Wanci (P. Wangiwangi)		24		
Wakatobi (Papalia -P. Binongko)	Usuku (P. Tomia)	Kendari/ R-22	27	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Baubau/Banabungi		31		
Sulawesi Tengah (Menui)	Buranga (P. Kaledupa)	Kendari/ R-22	112	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Lasalimu (Buton)		31		
Makassar/ Biringkasi	Papalia (P. Binongko)	Kendari/ R-22	60	500 DWT /GT. 325	Adpel Ternate
	Batu Atas (Buton)		17		
Makassar/ Biringkasi	Usuku (P. Tomia)	Kendari/ R-21	95	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Kolaka		17		
Maluku Utara (Bobong - P. Taliabu)	Wanci (P. Wangiwangi)	Kendari/ R-21	226	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Kendari		201		
Makassar/ Biringkasi	Baubau	Kendari/ R-21	200	500 DWT /GT. 325	Kampel Sanana
	Makassar		268		
Makassar/ Biringkasi	Baubau	Kendari/ R-21	240	500 DWT /GT. 325	Adpel Ternate
	Makassar		268		
Maluku Utara (Bobong - P. Taliabu)	Baubau	Kendari/ R-21	240	500 DWT /GT. 325	Adpel Ternate
	Makassar		268		
Makassar/ Biringkasi	Kolaka	Kendari/ R-21	226	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Makassar		268		
Maluku Utara (Bobong - P. Taliabu)	Wanci (P. Wangiwangi)	Kendari/ R-21	201	500 DWT /GT. 325	Adpel Kendari
	Kendari		200		

Sumber: Litbang Perhubungan, 2011

cukup tinggi, yaitu diatas 50%. Pertumbuhan jumlah penumpang, terus meningkat setiap tahunnya dengan angka yang relatif stabil. Pelabuhan Kendari melayani angkutan laut (penumpang) antar pulau internal (Raha, Baubau, Wawonii, Dongkaka, Ereke dan Wanci) serta nasional (Makassar, Surabaya, Sulawesi Tengah dan Ambon). Pelayaran rute Kendari-Makassar-Surabaya dilayani hanya oleh satu jenis kapal PELNI (Tilong Kabila) yang dapat berlabuh di pelabuhan Kendari karena pendangkalan akibat sedimentasi.

Proyeksi jumlah penumpang dan barang di Kabupaten Konawe (Pulau Wawonii), pada jumlah muat barang mengalami peningkatan yang signifikan. Saat ini, Terminal Penyeberangan Ferry di Langara (Pulau Wawonii), sedang dalam proses pembangunan dan sedang ditingkatkan pelayanannya. Selain itu, berdasarkan data Litbang Perhubungan, Pelabuhan Langara termasuk dalam rute angkutan laut perintis (Trayek 22) yang melayani wilayah-wilayah antar pulau di dalam Sulawesi Tenggara hingga ke Makassar.

Jumlah Arus penumpang Pelabuhan Kendari terus menunjukkan peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2007 ada sekitar 230.055 penumpang yang naik dan turun di pelabuhan Kendari dan terus meningkat hingga mencapai lebih dari 2 kalinya yakni sekitar 570.960 penumpang naik (embarkasi) dan turun (debarkasi) sd akhir bulan

dan lainnya. Kondisi kolam perairan teluk Kendari terjadi pendangkalan yang cukup serius dikarenakan tingkat sedimentasi yang dibawa oleh banyak sungai yang bermuara di teluk Kendari ini.

Di pelabuhan Kendari terdapat beberapa perusahaan pelayaran yang beroperasi yang sebagian besar merupakan pemilik kapal cargo, dan untuk kapal penumpang yang dimiliki oleh PT. Peln yaitu sebagai berikut :

1. PT. Aksar Saputra Lines
2. PT. Meratus Line
3. PT. Anugerah Berkat Samudera
4. PT. Bahari Kurnia Lines
5. PT. Juli Rahayu
6. PT. Daka Lintas Samudera
7. PT. Buana Bintang Samudera
8. PT. Tanjung Bahari Perkasa
9. PT. Cilacap Fishing Industri
10. PT. Pertamina
11. PT. ASDP Kendari
12. PT. Bumi Bahari Nusantara
13. PT. Tri Elang Jaya Maritim
14. PT. Samudera Raya Indo Lines
15. PT. Pelayaran Dharma Indah
16. PT. PELNI
17. PT. Samas Agung Tunggal Perkasa
18. PT. Sultra Tuna Samudera

Kondisi Eksisting Standar Kapal Non Konvensi di Pelabuhan Kendari

Tabel 3. Arus Penumpang Pelabuhan Kendari Tahun 2008 s/d 2012

NO	URAIAN	SA TU AN	TAHUN					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	LUAR NEGERI							
	a. Embarkasi	Orang	0	0	0	0	0	0
	b. Debarkasi	Orang	0	0	0	0	0	0
	Jumlah 1 :	Orang	0	0	0	0	0	0
2.	DALAM NEGERI							
	a. Embarkasi	Orang	111,081	208,654	251,488	245,748	279,600	295,834
	b. Debarkasi	Orang	126,974	182,066	223,824	218,716	258,492	275,126
	Jumlah 2 :	Orang	238,055	390,720	475,312	464,464	538,092	570,960
	Jumlah 1 + 2 :	Orang	238,055	390,720	475,312	464,464	538,092	570,960

Sumber : PT Pelindo IV Cabang Kendari

Desember 2012. Pertumbuhan rata-rata pertahun adalah 16% penumpang embarkasi, dan 15% penumpang turun kapal (debarkasi).

Pelabuhan di Kendari yang beroperasi saat ini berlokasi di bagian dalam teluk Kendari, yakni dermaga pangkalan Nusantara, dan pangkalan perahu. Aktifitas utama berlokasi di pangkalan Nusantara berfungsi sebagai dermaga multipurpose dan melayani kargo-kargo petikemas, barang umum,

Pelabuhan Kendari memiliki potensi yang strategis dimana diwilayah tersebut terdapat 18 perusahaan pelayaran, 2 perusahaan pelayaran perintis, 2 perusahaan pelayaran khusus, 7 perusahaan bongkar muat, 8 perusahaan EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) dan 3 perusahaan galangan kapal. Disamping itu terdapat juga 6 pelabuhan untuk kepentingan sendiri yaitu salah satunya milik PT. Pertamina. Menurut laporan tahun

2012 Pelabuhan Kendari, Sulawesi Timur telah disinggahi kapal Pelayaran Nasional dan kapal Pelayaran rakyat sebanyak 6.271 call. Kegiatan ekspor sebanyak 50.058,5 ton, dan kapal yang memuat barang berbahaya (BBM) sebanyak 138 kapal. Kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Kendari, di antaranya terdapat kapal penyeberangan (Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan), kapal cepat yang melayani berbagai rute di Sultra, kapal penumpang Pelni, serta sejumlah kapal niaga. Selain itu, di perairan Pelabuhan Teluk Kendari juga banyak terdapat perahu ketinting, sejenis kapal kecil dengan mesin tempel yang juga digunakan oleh masyarakat sekitar sebagai sarana transportasi untuk mengangkut barang maupun penumpang pada rute-rute pendek. Hal ini menunjukkan kegiatan operasional pelabuhan Kendari cukup ramai. Namun pada sisi lain KSOP Kendari perlu memperhatikan pegawainya yang memiliki ketrampilan dan keahlian dibidang penanganan muatan barang bahaya, ISPS Code, serta tenaga PSCO.

KSOP Kelas II Kendari dalam pelaksanaan tugasnya didukung oleh 65 pegawai yang terdiri dari, subbagian tata usaha 12 orang, seksi status hukum dan sertifikasi kapal 15 orang, seksi lalu lintas angkutan laut dan usaha kepelabuhan 25 orang, dan seksi keselamatan berlayar penjagaan dan patroli 13 orang. Khusus dalam bidang keselamatan berlayar, penjagaan, dan patroli, KSOP Kelas II Kendari menugaskan kegiatan pegawai pada embarkasi dan debarkasi, pengamanan di kolam bandar, alur pelayaran, bongkar muat dan pengawasan kapal penyeberangan. Sarana yang digunakan dalam bandar dengan menggunakan kapal patroli KNP 50013.

1. Manajemen Standar Nasional Keamanan Kapal
Standar nasional manajemen keselamatan adalah kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan di perairan Indonesia dengan mengacu kepada persyaratan ISM Code. Tujuan sistem manajemen keselamatan adalah untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan cedera manusia atau hilangnya jiwa, dan menghindari kerusakan pada lingkungan, khususnya pada lingkungan laut dan harta benda yang antara lain meliputi:
 - a. Memberikan kebiasaan operasional yang sesuai dengan ketentuan keselamatan dan lingkungan hidup;
 - b. Menetapkan pengamanan terhadap semua bahaya yang diidentifikasi; dan
 - c. Secara terus menerus meningkatkan keahlian

manajemen keselamatan pada personil di darat dan di kapal, termasuk kesiagaan terhadap keadaan darurat, baik terkait dengan keselamatan maupun perlindungan lingkungan maritim. Setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan yang berisi persyaratan fungsional berupa kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan, petunjuk dan prosedur untuk menjamin keselamatan pengoperasian kapal dan perlindungan lingkungan sesuai peraturan internasional dan negara bendera, menetapkan tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antara personil darat dan kapal, prosedur pelaporan kecelakaan dan ketidaksesuaian dengan ketentuan Kode ini; Prosedur internal audit dan kajian manajemen.

2. Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Maritim

Guna memastikan keselamatan pengoperasian tiap kapal dan guna memberikan hubungan antara perusahaan dan mereka yang berada di kapal, setiap perusahaan selayaknya harus menunjuk seseorang atau orang-orang di darat yang memiliki hubungan langsung dengan tingkat manajemen yang paling tinggi. Terkait dengan keselamatan dan kenyamanan penumpang, KSOP Kendari juga akan menerjunkan tim untuk melakukan pemeriksaan langsung kondisi kapal di pelabuhan. Pihaknya akan bertindak tegas dengan memberikan sanksi keras kepada operator pelayaran yang kedapatan armadanya tidak memenuhi standar keselamatan pelayaran. Pihak KSOP akan memeriksa kondisi dan semua fasilitas keselamatan yang ada di kapal. Jika memang kondisinya tidak laik laut yang bisa membahayakan penumpang, kapal tidak diizinkan berlayar. Kalau sampai hal ini terjadi, tentu operator sendiri yang akan rugi. Itulah maknanya, jauh-jauh hari mereka sudah diingatkan agar menyiapkan armadanya dengan melakukan docking lebih awal agar tetap dalam kondisi prima.

- a. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda
Nakhoda bertanggung jawab mengeluarkan perintah dengan jelas dan ringkas dan melaksanakan pengkajian ulang kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran di Kapal. Menerapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan di Kapal. Memotivasi awak kapal dalam pelaksanaan kebijakan dan prosedur. Melaporkan kerusakan dan hal lain dengan implikasi pada operasi yang aman atau

resiko polusi dan yang memerlukan bantuan perusahaan. Menilai dan mengkoordinasikan persyaratan pelatihan di kapal dengan perusahaan. Mengendalikan semua dokumen yang berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan di kapal. Melaporkan ketidaksesuaian/non conformities, kecelakaan yang meliputi personil atau kapal dan keadaan yang berbahaya ke perusahaan.

b. Sumber Daya dan Personil

Memenuhi syarat untuk memimpin, mengenal benar Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan, dan diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas nakhoda dapat dilaksanakan dengan aman. Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut yang memenuhi syarat, disijil dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional. Perusahaan harus menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMK perusahaan memiliki pemahaman yang memadai mengenai peraturan, Kode dan pedoman terkait beserta amandemennya. Perusahaan harus menetapkan dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung SMK dan menjamin bahwa pelatihan demikian diberikan kepada seluruh personil yang bersangkutan. Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya. Perusahaan memastikan bahwa setiap nakhoda yang ditunjuk berada dalam keadaan sehat, cakap/mampu, berkualitas sesuai dengan standar atau peraturan yang terkait termasuk persyaratan perusahaan dan benar-benar menguasai sistem manajemen keselamatan. Perusahaan memastikan bahwa sumber daya yang cukup tersedia baik untuk yang di darat atau yang di laut untuk mendukung nakhoda dalam operasi kapal yang aman dan efisien. Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh para perwira yang berkualitas, cakap/mampu dan berpengalaman sesuai dengan peraturan terkait, dan bahwa mereka benar-benar sehat sesuai dengan persyaratan nasional atau peraturan perusahaan.

c. Pelatihan

Perusahaan secara terus menerus mengidentifikasikan persyaratan pelatihan yang mungkin diperlukan untuk personil didarat dan dilaut guna mendukung sistem manajemen keselamatan dan melaksanakan pelatihan secara regular. Pelatihan dilaksanakan sesuai dengan

prosedur dan setiap hasil pelatihan dilakukan evaluasi efektifitas penerapannya oleh nakhoda dan DPA. Pelatihan dibuat untuk memberikan rasa percaya diri terhadap setiap personil sehingga setiap personil di darat dan awak kapal sudah terbiasa dan mengerti tentang apa yang harus dilakukan dalam mengatasi situasi darurat. Proses dimana semua personil melakukan pelatihan yang telah diterapkan dan diprogramkan didokumentasikan dalam form/ checklist yang telah disediakan. Catatan/ pendataan akan selalu dipelihara meliputi :

1) Pengembangan Pola Pengoperasian Kapal

a) Prosedur Bagian Dek

(1) Prosedur Keselamatan Navigasi

- Navigasi dalam cuaca buruk
- Navigasi di perairan sempit dan perairan ramai
- Navigasi pada waktu pandangan terbatas

(2) Prosedur - prosedur pada saat kapal persiapan untuk berlayar/meninggalkan pelabuhan.

(3) Prosedur Tambat

(4) Prosedur Labuh Jangkar

(5) Prosedur menarik, menunda atau menggandeng kapal

(6) Prosedur penggunaan pandu

(7) Prosedur - prosedur pada saat kapal dilaut (berlayar)

(8) Prosedur-prosedur terdapat pada prosedur umum dan operasional lainnya

(9) Prosedur Pemuatan

- Persiapan pemuatan.
- Pedoman pengikatan dan pemadatan.
- Kewaspadaan Selama Pemuatan
- Kerusakan muatan karena membusuk
- Bongkar muat dan transfer muatan
- Pemuatan barang berbahaya atau bahan pencemar
- Muatan curah
- Muatan cair
- Muatan umum (general cargo]
- Pembongkaran muatan
- Kontaminasi muatan
- Kerusakan pada perlengkapan dan bangunan kapal

(10) Prosedur perlindungan lingkungan

(11) Prosedur masuk ruangan tertutup

(12) Perlengkapan lego jangkar

(13) Anjungan jarak pandang terbatas

(14) Daftar koreksi peta

(15) Pengetesan perlengkapan anjungan

(16) Rencana pelayaran

(17) Penanganan sampah, minyak kotor dan kotoran

- (18) Prosedur pekerjaan panas
- (19) Prosedur jaga
- (20) Prosedur komunikasi di dalam kapal, dengan kapal lain dan dengan pelabuhan
- (21) Pengoperasian sekoci dan alat pemadam
- (22) Prosedur pengisian bahan bakar
- (23) Prosedur pembersihan ruang muat
- b) Prosedur Bagian Mesin
 - (1) Pengisian bahan bakar/Muatan
 - (2) Mesin utama
 - (3) Generator
 - (4) Mesin kemudi
 - (5) Pompa
 - (6) Katup air laut
 - (7) Tangki penampungan, tangki minyak lumpur/sludge and tangki bilga
 - (8) Tangki penampungan kotoran gas exhaust economizer (Ege)
 - (9) Air ketel dan penanganan air dingin
 - (10) Penggantian shell bearing
 - (11) Penyimpanan bearing turbo charger dan pompa
 - (12) Suku cadang utama dan peralatan khusus
 - (13) Permesinan hidrolis
 - (14) Berolah gerak dengan minyak berat (heavy oil)
 - (15) Kegagalan permesinan
 - (16) Alarm dan alat pelindung
 - (17) Perlengkapan Darurat
 - (18) Pembuangan Air Bilga
 - (19) Berolah gerak/mengengkol mesin induk sebelumhidupkan
 - (20) Prosedur mengengkol mesin induk secara perlahan dengan udara
 - (21) Stasiun olah gerak
- c) Prosedur Keadaan Darurat

Dalam keadaan darurat, perusahaan harus menyiapkan prosedur kesiapan keadaan darurat diantaranya adalah hubungan komunikasi; pembentukan tim tanggap darurat; membuat table top drill; kegiatan SAR; persiapan menghadapi bahaya darurat; latihan terpadu perusahaan/awak kapal; penggunaan sarana emergency communication; pemberitahuan ke Perusahaan. Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk mengidentifikasi, menguraikan dan tanggap atas kemungkinan keadaan darurat di atas kapal. Adapun rencana keadaan darurat di kapal meliputi alokasi tugas dan tanggung jawab dari masing-masing awak kapal untuk

mengidentifikasi rencana kerja; langkah-langkah yang akan dilakukan untuk mengontrol setiap kegiatan darurat yang telah diperkirakan; metode komunikasi; pihak ketiga sebagai badan pendukung dan metode untuk menghubunginya serta daftar yang perlu dihubungi secara umum untuk dimintai bantuan. SMK harus mengatur tindakan yang menjamin bahwa organisasi perusahaan dapat tanggap setiap saat atas bahaya, kecelakaan dan keadaan darurat yang berkaitan dengan kapalnya. Situasi keadaan darurat, meliputi kejadian sebagai berikut:

- (1) Gangguan mesin yang kritis misalnya: mesin utama, roda gigi dan pembangkit tenaga listrik
- (2) Tubrukan
- (3) Grounding (kandas)
- (4) Kebakaran
- (5) Meninggalkan kapal
- (6) Cuaca buruk
- (7) Awak kapal yang cidera atau sakit berat
- (8) Pembajakan/Perompakan
- (9) Polusi minyak
- (10) Kebocoran/tergenang air (flooding)
- (11) Pemberian pertolongan pada kejadian darurat di luar kapal
- (12) Penyelamatan orang jatuh ke laut
- (13) Pencarian orang hilang di laut
- d) Laporan dan Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya SMK harus berisi prosedur yang memastikan bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan dan keadaan berbahaya dilaporkan kepada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran. Seluruh laporan dan ketidaksesuaian, kecelakaan-kecelakaan atau insiden dianalisa oleh DPA dan kepala bagian terkait. Hasil dari analisa tersebut digunakan untuk dilakukan tindakan perbaikan secara umum ke kapal-kapal yang lain dan untuk melakukan penambahan atau revisi pada sistem manajemen keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan/insiden yang sama.
- e) Pengkajian Ulang (review)

Nakhoda bertanggung jawab untuk melakukan pengkajian ulang tentang sistem manajemen keselamatan pada kapal dan memberitahukan kepada DPA atas ketidaksesuaian ataupun kekurangan yang mana dapat mempengaruhi keselamatan atau kemampuan dalam mencegah pencemaran dilaut. Tanggung jawab untuk

menentukan tanggapan/respon yang dapat ditunjukkan dalam prosedur. Fungsi-fungsi lain yang mungkin berhubungan atau dipengaruhi oleh ketidaksesuaian tersebut harus segera diberitahukan tentang ketidaksesuaian tersebut. DPA berdasarkan laporan dari nakhoda maupun staf didarat melakukan koordinasi dengan para kepala bagian terkait serta melaporkan ke Direktur Utama. Catatan-catatan atas situasi tersebut dan langkah-langkah perbaikan diantaranya adalah penjelasan rinci mengenai kekurangan, waktu dan tanggal kejadian, tindakan perbaikan dan hasilnya, sebab-sebab dari kekurangan/defisiensi dan penyempurnaan terhadap sistem manajemen, serta tindakan perbaikan yang disarankan.

f) Perawatan Kapal dan Perlengkapan

Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa kapal dirawat sesuai dengan ketentuan peraturan terkait dan dengan persyaratan tambahan yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan. Prosedur perawatan kapal meliputi perencanaan dan pemantauan perawatan kapal; pemanfaatan data; perencanaan sistem perawatan kapal; perawatan harian; perawatan pencegahan; inspeksi kapal; perawatan tahunan; perawatan lima tahunan; perawatan darurat; kegiatan docking. Dalam memenuhi persyaratan ini perusahaan harus menjamin bahwa pemeriksaan dilakukan pada tenggang waktu yang tepat. Setiap ketidaksesuaian dilaporkan beserta kemungkinan penyebabnya, jika diketahui; dilakukan tindakan perbaikan yang tepat; dan diselenggarakan catatan mengenai kegiatan ini. Perusahaan harus menetapkan prosedur dalam SMK untuk mengenali perlengkapan dan sistem teknis yang kegagalan kerjanya secara tiba-tiba dapat mengakibatkan situasi berbahaya. SMK harus mengatur tindakan tertentu yang ditujukan untuk meningkatkan kehandalan perlengkapan atau sistem demikian. Tindakan ini harus berupa pengujian secara berkala penataan dan perlengkapan atau sistem teknis siaga yang tidak digunakan secara terus menerus.

g) Dokumentasi

Perusahaan harus menetapkan dan menyelenggarakan prosedur untuk mengendalikan seluruh dokumen dan data yang berkaitan dengan SMK. Dokumen yang digunakan untuk menjelaskan dan menerapkan SMK mungkin disebut sebagai Pedoman Manajemen Keselamatan. Dokumentasi harus diselenggarakan dalam bentuk yang menurut

perusahaan paling efektif. Tiap kapal harus membawa dokumen yang sesuai untuk kapal itu. Catatan-catatan tentang semua kegiatan sistem manajemen keselamatan disimpan dan menjadi tanggung jawab nakhoda untuk mengendalikannya;

(1) Di Darat

DPA bertanggung jawab mengawasi atas terbitnya dokumen yang terkendali untuk kapal dan bagian-bagian lain di darat. Dokumen yang usang agar secepatnya dipindahkan. DPA meninjau ulang seluruh amandemen sebelum sistem manajemen keselamatan diterbitkan.

(2) Di Kapal

Nakhoda bertanggung jawab atas pengendalian seluruh dokumen yang ada di kapal dan berkoordinasi dengan DPA. Perusahaan harus menjamin bahwa dokumen yang berlaku tersedia di semua lokasi terkait. Perubahan pada dokumen dikaji dan disahkan oleh personil yang berwenang dan dokumen yang tidak berlaku lagi segera dimusnahkan. Perusahaan melakukan pengawasan surat perijinan dan sertifikat serta mengetahui masa berlakunya setiap sertifikat yang menyangkut kapal yaitu Sertifikat-sertifikat kapal harus tetap berlaku dan up to date. Sertifikat/dokumen asli disimpan di kapal dan salinannya disimpan oleh perusahaan. Kepala operasi memelihara dan mengawasi dokumen-dokumen dan sertifikat termasuk masa berlakunya, yaitu:

- a) Sertifikat Pendaftaran kapal
- b) Sertifikat Klasifikasi kapal
- c) Sertifikat statutoria
- d) Konvensi, sertifikat IOPP, dll.
- e) Sertifikat Radio
- f) Surat-surat ijin terkait
- g) Gambar-gambar kapal dan gambar-gambar yang disahkan
- h) Laporan survey dari syahbandar dan Badan Klasifikasi
- i) Catatan pemeliharaan untuk lambung, mesin dan perlengkapan kapal
- j) Laporan kerusakan lambung dan mesin kapal
- h) Verifikasi, Kajian dan Evaluasi Perusahaan

Perusahaan harus melaksanakan audit internal keselamatan guna memastikan apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK. Audit dan kemungkinan tindakan perbaikan harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang terdokumentasi. Personil yang melaksanakan audit harus bebas dari

bidang yang sedang diaudit kecuali jika hal ini tidak dapat dihindari dikarenakan besar dan sifat perusahaan. Hasil audit dan kajian harus memperoleh perhatian dari personil yang bertanggung jawab atas bidang terkait. Perusahaan secara berkala harus mengevaluasi efisiensi dan bila diperlukan mengkaji SMK sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan. Personil manajemen yang terkait dengan bidang terkait harus melakukan tindakan perbaikan secara cepat atas kekurangan yang dijumpai.

i) Sertifikasi dan Verifikasi Periodik

Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang telah diterbitkan dengan *Document of Compliance* (DOC) atau dengan *Interim Document of Compliance* yang ada relevansinya terhadap kapal tersebut. DOC harus diterbitkan oleh pemerintah, oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain terhadap setiap perusahaan yang memenuhi persyaratan standar manajemen keselamatan untuk periode yang ditetapkan oleh pemerintah yang harus tidak melebihi 5 tahun. Dokumen tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa perusahaan mampu memenuhi persyaratan standar manajemen keselamatan ini. DOC hanya berlaku untuk tipe kapal yang dengan tegas tercantum dalam dokumen. Pencantuman harus berdasarkan pada tipe-tipe kapal pada waktu verifikasi pertama. Tipe kapal kapal lainnya hanya ditambahkan setelah dilakukan verifikasi atas kemampuan perusahaan untuk memenuhi persyaratan standar manajemen keselamatan dapat diterapkan untuk tipe-tipe kapal tersebut. Masa berlaku DOC harus menjadi tujuan untuk verifikasi tahunan oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain selama tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun.

DOC harus ditarik oleh pemerintah atau atas permintaan oleh negara anggota yang menerbitkan dokumen apabila verifikasi tahunan yang diwajibkan tidak diminta atau ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini. Seluruh gabungan SMC dan/atau Interim SMC juga harus ditarik jika DOC di tarik. Suatu copy DOC harus ditempatkan di kapal agar supaya apabila nakhoda diminta dapat menunjukkannya untuk verifikasi oleh pemerintah atau oleh organisasi

yang diberi wewenang oleh pemerintah. Dokumen tidak diwajibkan otentik atau turunan yang sah. SMC harus diterbitkan untuk suatu kapal untuk jangka waktu tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah atau organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah dengan perjanjian negara lain. SMC harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal berdasarkan sistem manajemen keselamatan yang telah disahkan. Sertifikat tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa kapal memenuhi persyaratan standar manajemen keselamatan ini.

Masa berlaku SMC harus menjadi tujuan paling sedikit satu kali verifikasi antara oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain, jika hanya satu kali verifikasi antara harus dilaksanakan dan jangka waktu masa berlaku SMC adalah lima tahun, untuk itu harus dilakukan antara tanggal ulang tahun kedua dan ketiga dari SMC. Sebagai tambahan terhadap SMC harus ditarik oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, apabila verifikasi antara tidak diminta atau terdapat bukti ketidak sesuaian terhadap standar manajemen keselamatan ini. Apabila verifikasi pembaharuan telah selesai tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada, DOC atau SMC baru harus berlaku dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan untuk jangka waktu tidak lebih 5 tahun dari tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada. Apabila verifikasi pembaharuan telah selesai lebih dari tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada, DOC atau SMC baru, harus berlaku dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan untuk jangka waktu tidak lebih 5 tahun dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan. Berdasarkan kondisi eksisting Standar Kapal Non Konvensi di Pelabuhan Kendari, maka untuk mengetahui sejauh mana kesiapan kapal-kapal cargo di bawah 500 GT mengenai manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim terhadap implementasi standar kapal non konvensi (NCVS) , dapat dilihat dari beberapa Aspek.

1. Aspek Pengawasan Kapal

Petugas selalu melakukan pengawasan akses ke kapal , setiap kapal yang mau berangkat maupun kapal yang baru tiba di pelabuhan,

dilakukan pengawasan embarkasi terhadap penumpang dan bawannya. Petugas juga selalu memastikan tersedianya peralatan komunikasi keamanan di dalam kapal dan setiap kapal yang akan berlayar dilakukan penilaian keamanan kapal (shipsecurity assesmen) oleh petugas. Petugas dalam melakukan pengawasan kapal melaporkan ke otoritas yang berwenang. Namun terdapat beberapa kelemahan terhadap pihak pelabuhan dalam mengantisipasi kesiapan kapal-kapalnya, yaitu masih kurang memperhatikan pendidikan dan pelatihan yang dipunyai yang merupakan syarat mutlak bagi perwira keamanan kapal maupun keamanan perusahaan, yang seharusnya dalam pelaksanaannya sebuah kapal harus bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang diatur oleh Pemerintah. Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini harus dilaksanakan:

- a. Memastikan pelaksanaan seluruh tugas- tugas keamanan kapal;
- b. Pengawasan tempat lewat ke kapal;
- c. Pengawasan embarkasi orang dan efeknya;
- d. Memantau daerah terbatas di kapal untuk memastikan bahwa hanya yang berwenang yang boleh keluar masuk daerah tersebut;
- e. Memantau geladak dan sekeliling kapal;
- f. Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan;
- g. Memastikan bahwa tersedia peralatan komunikasi keamanan dan siap digunakan.

Pada keamanan tingkat 2, penambahan tindakan perlindungan, sesuai yang ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap rincian kegiatan pada tingkat keamanan 1. Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap kegiatan pada tingkat keamanan 1. Pada tingkat ini pengendalian seluruh kegiatan diambil alih oleh Perwira keamanan pelabuhan (*Port Security Officer* = PSO). Pada saat penetapan keamanan tingkat 2 atau 3 yang ditentukan oleh pihak yang berwenang, kapal harus menerima perintah pada perubahan tingkat keamanan. Sebelum memasuki suatu pelabuhan atau ketika ada di suatu pelabuhan didalam teritorial suatu pemerintah negara yang telah menentukan keamanan tingkat 2 atau 3, kapal harus menerima perintah ini, dan harus menegaskannya kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

2. Manajemen Keselamatan Pelayaran

Dalam pelaksanaan manajemen keselamatan pelayaran pihak pelabuhan sudah memastikan perincian tugas bagi petugas yang ditunjuk (*Designated Person Ashore/DPA*) dijabarkan secara jelas. Nakhoda yang bertugas kemampuan yang dimilikinya untuk memimpin dan memahami sistem manajemen keselamatan (SMS), dan juga kemampuan dan kesehatan yang dimiliki oleh ABK menjadi suatu persyaratan. Pihak pelabuhan sudah berkoordinasi dengan pihak perusahaan kapal dalam melakukan prosedur/tata cara perawatan kapal yang telah dibuat perusahaan untuk pemeliharaan harian, perencanaan dan pelaksanaan docking tahunan maupun docking 4 tahunan. Pihak perusahaan juga menginformasikan tentang sistem manajemen keselamatan kepada nakhoda/ABK. Prosedur/ tata cara kerja yang telah dibuat perusahaan untuk mengenali, menggambarkan dan bereaksi terhadap situasi darurat yang berpotensi terjadi di kapal, sudah dipahami oleh semua awak kapal, sehingga apabila terjadi keadaan darurat dapat mengatasi dengan baik. Pihak pelabuhan secara berkala mengadakan program pelatihan untuk tindakan darurat di atas kapal dan selalu melakukan peninjauan terhadap sistem manajemen keselamatan yang dilakukan untuk menilai kesesuaian dengan prosedur yang telah ditetapkan perusahaan. Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) mempersyaratkan agar perusahaan mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur manajemen keselamatan untuk memastikan bahwa kondisi, kegiatan dan tugas-tugas, baik didarat maupun di laut, yang berpengaruh terhadap keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan direncanakan, diatur, dilaksanakan dan diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan dan persyaratan perusahaan. Perusahaan harus menjamin bahwa rencana keamanan kapal berisi suatu pernyataan jelas yang menekankan kekuasaan nakhoda. Perusahaan harus menetapkan didalam rencana keamanan kapal bahwa nakhoda mempunyai otoritas mendominasi (*overriding*) dan tanggung jawab membuat keputusan demi keselamatan dan keamanan kapal dan jika diperlukan dapat meminta bantuan Operator kapal atau Pemerintah. Keamanan pelayaran merupakan faktor utama dalam sistem manajemen untuk pelayaran. Bahaya pelayaran merupakan faktor yang tidak dapat tidak terjadi sama sekali, namun dapat dikurangi dan ditekan secara terus menerus dengan berbagai upaya, yaitu :

- a. Melaksanakan prosedur kerja dengan konsisten.
- b. Melakukan komunikasi yang tepat dan benar.
- c. Menggunakan alat-alat pelindung diri yang tepat.
- d. Menyusun perencanaan kerja dan pemantauan hasil kerja.
- e. Melatih personil secara rutin.

Dalam pelaksanaan sistem manajemen keselamatan pelayaran, perusahaan pelayaran perlu menunjuk personil yang bertanggungjawab memantau pelaksanaan sistem tersebut bagi seluruh personil di semua tingkatan dalam suatu organisasi (perusahaan). Sasaran yang harus dibuat perlu mencakup tersedianya prosedur operasional kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan, tersedianya panduan darurat untuk segala resiko bahaya, adanya peningkatan berkelanjutan secara terus menerus pada seluruh personil, baik di darat (perusahaan / organisasi) maupun di laut (personil kapal) dalam penanganan pencegahan bahaya, kondisi darurat dan pencegahan pencemaran lingkungan. Peristiwa kecelakaan laut yang terjadi pada umumnya karena semua pihak (otoritas pelabuhan, operator kapal, penumpang, dan petugas) lalai mematuhi aturan. Kapal sering mengangkut penumpang melebihi kapasitas. Petugas meloloskan kendaraan atau penumpang yang membawa barang mudah terbakar atau meledak. Petugas juga terlalu percaya pada surat pernyataan pengemudi kendaraan tentang barang yang diangkut, tanpa melakukan pengecekan fisik di lapangan. Untuk mengantisipasi supaya tidak terjadi kecelakaan pihak otoritas pelabuhan maupun operator kapal harus tegas dalam menegakkan sistem manajemen keselamatan kapal. Jika memang kondisinya tidak laik laut yang bisa membahayakan penumpang, kapal tidak diizinkan berlayar. Kalau sampai hal ini terjadi, tentu operator sendiri yang akan rugi. Itulah maknanya, jauh-jauh hari mereka sudah diingatkan agar menyiapkan armadanya dengan melakukan docking lebih awal agar tetap dalam kondisi prima.

3. Perlindungan Lingkungan Maritim

Untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup akibat pengoperasian kapal maupun kegiatan kepelabuhanan dan sebagai wujud dari penyelenggaraan transportasi yang berwawasan lingkungan, maka dipandang perlu untuk mengatur mengenai perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian dari kegiatan pelayaran yang merupakan satu kesatuan system yang

terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keselamatan dan keamanan di perairan. Dalam hal ini pihak pelabuhan sudah memastikan setiap kapal sudah dilengkapi tangki penampung minyak kotor dan sudah terpasang peralatan pencegahan pencemaran. Apabila terdapat kapal pengangkut bahan berbahaya dalam bentuk kemasan petugas sudah memastikan tersedia sistem pengemasan, penandaan (pelabelan), pendokumentasian, dan penempatan muatan sesuai dengan tata cara dan prosedur untuk kapal. Kapal sudah dilengkapi sertifikat peralatan dan bahan pencegahan dan penanggulangan pencemaran.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dari kondisi eksisting standar kapal-kapal non konvensional dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Pada aspek pengawasan kapal : petugas selalu melakukan pengawasan akses ke kapal , setiap kapal yang mau berangkat maupun kapal yang baru tiba di pelabuhan, serta dilakukan pengawasan embarkasi terhadap penumpang dan bawaannya. Petugas juga selalu memastikan tersedianya peralatan komunikasi keamanan di dalam kapal dan setiap kapal yang akan berlayar dilakukan penilaian keamanan kapal (*shipsecurity assesmen*) oleh petugas. Petugas dalam melakukan pengawasan kapal melaporkan ke otoritas yang berwenang. Pihak pelabuhan dalam mengantisipasi kesiapan kapal-kapalnya masih kurang memperhatikan pendidikan dan pelatihan yang dipunyai yang merupakan syarat bagi perwira keamanan perusahaan.
2. Pada aspek manajemen keselamatan kapal : dalam pelaksanaan manajemen keselamatan pelayaran pihak pelabuhan sudah memastikan rincian tugas bagi petugas yang ditunjuk (*Designated Person Ashore/DPA*) dan dijabarkan secara jelas. Nahkoda yang bertugas kemampuan yang dimilikinya untuk memimpin dan memahami sistem manajemen keselamatan (SMS) menjadi suatu persyaratan , dan juga kemampuan dan kesehatan yang dimiliki oleh ABK juga menjadi suatu persyaratan. Pihak pelabuhan sudah berkoordinasi dengan pihak perusahaan kapal dalam melakukan prosedur/ tata cara perawatan kapal yang telah dibuat perusahaan untuk pemeliharaan harian, perencanaan dan pelaksanaan docking tahunan maupun docking 4 tahunan. Pihak perusahaan juga menginformasikan tentang sistem

manajemen keselamatan kepada nahkoda/ABK.

3. Pada aspek perlindungan lingkungan maritim : dalam hal ini pihak pelabuhan sudah memastikan setiap kapal sudah dilengkapi tangki penampung minyak kotor dan sudah terpasang peralatan pencegahan pencemaran. Apabila terdapat kapal pengangkut bahan berbahaya dalam bentuk kemasan petugas memastikan sudah tersedia sistem pengemasan, penandaan (pelabelan), pendokumentasian, dan penempatan muatan sesuai dengan tata cara dan prosedur untuk kapal. Kapal sudah dilengkapi sertifikat peralatan dan bahan pencegahan dan penanggulangan pencemaran.

Berdasarkan hasil analisis dari kondisi eksisting standar kapal-kapal non konvensional dapat disarankan hal-hal sebagai berikut :

1. Pihak pelabuhan dalam mengantisipasi kesiapan kapal-kapalnya harus lebih memperhatikan pendidikan dan pelatihan terhadap petugas-petugasnya, karena hal ini merupakan persyaratan bagi perwira keamanan perusahaan.
2. Perlu ditingkatkan koordinasi antara pihak pelabuhan dengan pihak perusahaan kapal dalam melakukan prosedur/tata cara perawatan kapal yang telah dibuat perusahaan , terutama pemeliharaan harian, perencanaan dan pelaksanaan docking tahunan.
3. Masih perlu ditingkatkan pengawasan kapal, terutama mengenai ketersediaan peralatan keamanan di dalam kapal.
4. KSOP Kendari perlu memperhatikan pegawainya yang memiliki ketrampilan dan keahlian dibidang penanganan muatan barang bahaya, ISPS Code, serta tenaga PSCO.

UCAPAN TERMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada seluruh tim peneliti dan pihak KSOP Kendari dalam memberikan dukungan data, sehingga penelitian ini bisa terselesaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Algifari, Statistik Induktif Untuk Ekonomi dan Bisnis, Unit Penerbit dan Percetakan Akademi Manajemen Perusahaan YKPN, 1987, Yogyakarta;
- [2] Dajan, Anto, Pengantar Metode Statistik, Jilid I, LP3ES, 1983, Jakarta;
- [3] Gaspersz, Vincent, Dr., Ir., MSc., Teknik Analisis Dalam Penelitian Percobaan, Jilid 1 dan 2, Tarsito 1992, Bandung;
- [4] JGP Sianipar & HM Entang, Teknik Analisis Manajemen, Bahan Ajar Diklatpim III, LAN, 2001, Jakarta;
- [5] Santoso, Singgih, SPSS dan Exel untuk Mengukur Sikap dan Kepuasan Konsumen, PT Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia, Jakarta;
- [6] Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849), Jakarta;
- [7] Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227), Jakarta;
- [8] Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;
- [9] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 7 Tahun 2013 Tentang Kewajiban Klasifikasi Bagi Kapal Berbendera Indonesia Pada Badan Klasifikasi, Jakarta;
- [10] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensional (Non Convention Vessel Standard) Berbendera Indonesia, Jakarta;
- [11] Studi Master Plan Pelabuhan Bungkutoko Kendari, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan , Kementerian Perhubungan, Tahun 2013, Jakarta.

