

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan dunia yang menuntut kemajuan IPTEK disegala kebutuhannya, IPTEK berkembang dengan pesat hampir di seluruh negara. Dari negara maju sampai negara berkembang seperti Indonesia yang sedang memperkenalkan IPTEK disegala bidang dan pekerjaannya. Dimulai dari bidang industri yang bergerak dibidang produksi, manufaktur, perakitan sampai industri penyedia jasa. Namun didalam setiap penerapan IPTEK selalu terkait terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Sesuai dengan Undang-Undang No.1 tahun 1970 Bab II pasal 2 tentang ruang lingkup keselamatan kerja, bahwa aspek keselamatan kerja perlu diimplementasikan dalam segala tempat kerja baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia.

Hal ini dilakukan karena setiap penerapan IPTEK tidak terlepas dari segala risiko dan konsekuensi yang berdampak terhadap keselamatan dan kesehatan para pekerja disetiap pekerjaannya sehingga dapat menimbulkan kerugian atau bencana.

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki banyak wilayah perairan dan lautan. Banyak aktifitas dilakukan dengan mengandalkan perhubungan melalui laut. Salah satunya adalah aktifitas

dalam memindahkan barang atau orang dari satu pulau ke pulau lainnya dan harus melewati laut. Oleh karena itu dibutuhkan industri penyedia jasa seperti pelayaran kapal laut, namun industri penyedia jasa seperti pelayaran kapal laut pun tidak terlepas dari konsekuensi dan risiko yang besar disetiap pekerjaannya.

International Maritime Organization (IMO) mengeluarkan beberapa peraturan yang bertujuan untuk menjamin keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi seperti MARPOL, *International Safety Management Code* (ISM Code), *Safety of Life at Sea* (SOLAS), *Internasional Industry Codes of Practices and Guidelines*, dll. ISM Code yang dibukukan dalam konvensi SOLAS *chapter IX* (6) telah menjadi keharusan sejak 1 Juli 1998 akan mengharuskan 128 negara dan hampir 97% kapal niaga di dunia untuk mengikuti aturan-aturan yang ada didalamnya, termasuk didalamnya adalah kapal penumpang, kapal penumpang cepat, kapal tanker dan pengangkut gas, kapal curah dan kapal-kapal lainnya. ISM Code juga dimaksudkan sebagai standar internasional dalam pengoperasian dan manajemen kapal dengan memberikan aturan-aturan keselamatan dalam pengoperasian kapal serta lingkungan/kondisi kerja yang aman, pengamanan terhadap semua potensi risiko yang teridentifikasi, pengembangan secara berkelanjutan terhadap kemampuan manajemen keselamatan personil di kapal dan di darat. (Ketutbuda, 2006)

Kebakaran merupakan salah satu risiko yang dapat terjadi kapan saja dan dimana saja didalam kegiatan pelayaran kapal laut, kebakaran kapal pun dapat diklasifikasikan sebagai kecelakaan kapal laut. Kerugian yang

ditimbulkan dari risiko ini pun meliputi kerugian finansial yang cukup besar bahkan memakan korban jiwa yang tidak sedikit.

Sebagaimana disampaikan oleh Dirjen Perhubungan Laut H. Harijogi, dalam rangka keselamatan pelayaran nasional 2007 bahwa pada tahun 2007 hingga Juni kasus kecelakaan laut telah mencapai 119 kali, diantaranya kapal tenggelam 58 kali, kebakaran 12 kali, tubrukan kapal 10 kali, kerusakan mesin 1 kali, kapal kandas 14 kali dan kejadian lainnya 9 kali. Selama enam bulan terakhir korban jiwa di laut telah mencapai 124 orang dengan kerugian muatan 3.949 ton. (www.kapanlagi.com, 19 Agustus 2007)

Hal ini menggambarkan bahwa dari seluruh jumlah kasus kecelakaan laut, risiko terjadinya kebakaran di kapal laut cukup besar karena jumlah kasus kebakaran menduduki peringkat kedua setelah jumlah kasus tenggelamnya kapal. Oleh karena itu dibutuhkan partisipasi dari sebuah sistem manajemen yang ada di kapal dan dibantu oleh sistem proteksi kebakaran yang ada serta penghuni di kapal tersebut untuk dapat menanggulangi kebakaran di kapal.

Sesuai dengan Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. Kep 186/Men/1999 tentang Unit penanggulangan kebakaran di tempat kerja, pasal 2 ayat 1 dan 2 yang mewajibkan kepada pengurus atau pengusaha untuk mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran dan wajib memiliki unit penanggulangan kebakaran dengan tugas dan tanggung jawab masing-masing.

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PT. PELNI) yang merupakan perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan jasa kapal laut yang berlokasi

di Jakarta Utara dan sudah beroperasi sejak tahun 1952. Perusahaan ini pun tidak terlepas dari risiko dan telah mengalami kasus kebakaran yaitu terbakarnya KM. Lawit pada tahun 2007 yang mengakibatkan terbakarnya badan kapal, namun tidak ada korban jiwa. Tentu saja hal ini dapat dicegah, namun kurangnya sarana pemadam kebakaran dan sumber daya manusia yang memadamkan kobaran api di KM. Lawit tersebutlah yang memperparah kejadian ini. Hal tersebut tentu saja menimbulkan kerugian finansial dikarenakan hangusnya kapal dan kerugian pemasukan bagi perusahaan, walaupun tidak ada korban jiwa tetap saja kejadian ini dapat berdampak terhadap pandangan masyarakat kepada PT. PELNI dalam menggunakan jasa pelayanan pelayaran kapal laut.

Oleh karena itu, diperlukan suatu sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal. Sistem tersebut mencakup sarana proteksi kebakaran, sarana penyelamat jiwa dan manajemen penanggulangan kebakaran di atas kapal. Keberadaan sistem proteksi kebakaran di atas kapal sangat kritis, karena sistem tersebut adalah sistem penanggulangan kebakaran awal di kapal.

Namun sistem proteksi kebakaran di kapal harus diperkuat dengan manajemen penanggulangan kebakaran yang meliputi organisasi, prosedur dan latihan penanggulangan kebakaran di kapal. Karena itulah dibutuhkan perhatian yang lebih terhadap suatu sistem manajemen penanggulangan kebakaran di kapal sehingga pencegahan kebakaran dapat dilakukan untuk meminimisasi risiko terjadinya kebakaran di kapal. Perhatian tersebut dapat berupa perawatan dan inspeksi berkala yang terjadwal dan rutin terhadap semua sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal, sedangkan pelatihan

seperti *fire drill* di kapal dapat dilakukan dalam rangka pelatihan terhadap sumber daya manusia yang berada di kapal tersebut.

Tugas dan tanggungjawab tim penanggulangan kebakaran di kapal pun harus selalu ditinjau demi terlaksananya koordinasi selama penanggulangan kebakaran, maka peran nahkoda dalam hal ini sangatlah penting karena sebagai komando tertinggi di kapal dapat mempengaruhi kelangsungan sistem manajemen penanggulangan kebakaran berjalan dengan baik. Suatu sistem penanggulangan kebakaran tidak terhenti sebatas kegiatan penanggulangan kebakaran di atas kapal. Evakuasi penumpang kapal merupakan hal kedua yang harus dilakukan karena merupakan tugas dan tanggung jawab tim penanggulangan kebakaran untuk melindungi keselamatan penumpang kapal.

Adapun hal-hal yang harus diperhatikan dalam suatu sistem penanggulangan kebakaran meliputi sarana proteksi kebakaran aktif, sarana proteksi kebakaran pasif yang termasuk didalamnya sarana penyelamat jiwa dan manajemen penanggulangan kebakaran di atas kapal. Kesiapan sarana proteksi kebakaran aktif dan pasif pun harus selalu dipastikan setiap saat ketika sebelum atau sesudah kapal berlayar maupun ketika kapal bersandar dengan melakukan inspeksi dan perawatan berkala.

Karena itulah penulis ingin mengevaluasi sistem penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI dengan memasukkan variabel pada sarana proteksi aktif, berupa: detektor dan alarm, hidran dan *fire pump*, *sprinkler* dan APAR; sarana proteksi pasif, berupa: *escape* (pintu, tangga, petunjuk arah dan jalan keluar darurat) *emergency*

lights (penerangan darurat), *muster station* (tempat berkumpul), *fire door* (pintu tahan api), *lifebuoy* (pelampung), *lifejacket* (jaket pelampung) dan *survival craft* (*lifeboat*, *rescue boat* dan *liferaft*); sedangkan manajemen penanggulangan kebakaran, berupa: organisasi penanggulangan kebakaran, prosedur penanggulangan kebakaran dan latihan penanggulangan kebakaran.

1.2. Rumusan Masalah

Terkait dengan tingginya tingkat risiko kebakaran yang dapat terjadi di kapal laut dan menyebabkan kerugian finansial yang cukup besar bahkan sampai menelan korban jiwa yang jumlahnya tidak sedikit, maka diperlukan sebuah sistem proteksi kebakaran untuk menanggulangi kebakaran awal dan manajemen penanggulangan kebakaran di atas kapal untuk menghindari dampak kebakaran yang ditimbulkan lebih besar lagi. Terkait apakah sistem penanggulangan kebakaran di kapal berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, termasuk didalamnya apakah sarana proteksi aktif, sarana proteksi pasif dan manajemen penanggulangan dalam kondisi baik dan dapatkah berfungsi apabila terjadi kebakaran serta kesesuaian dari sistem penanggulangan kebakaran dengan sumber bahaya yang ada di kapal tersebut. Oleh karena itulah penulis ingin mengetahui lebih detail tentang evaluasi sistem penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI tahun 2008.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Adapun pertanyaan penelitian yang didapatkan dari rumusan masalah diatas:

1. Bagaimanakah identifikasi sumber-sumber potensi bahaya yang dapat mengakibatkan terjadinya kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI?
2. Bagaimanakah sarana proteksi kebakaran aktif di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI?
3. Bagaimanakah sarana proteksi kebakaran pasif di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI?
4. Bagaimanakah manajemen penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui evaluasi sistem penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui sumber-sumber potensi bahaya yang dapat mengakibatkan terjadinya kebakaran kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI.
2. Mengetahui sarana proteksi kebakaran aktif di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI.

3. Mengetahui sarana proteksi kebakaran pasif di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI.
4. Mengetahui manajemen penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI.

1.5. Manfaat Penelitian

Memberikan masukan terhadap institusi terkait terhadap sistem proteksi kebakaran yang baik dan sesuai dengan sumber bahaya yang ada dan standar yang diberlakukan untuk menjamin keselamatan angkutan laut khususnya kapal penumpang.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. PELNI selama bulan April sampai Mei 2008 dengan melibatkan sistem penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI dengan rute Jakarta-Surabaya pada tanggal 23 sampai 24 Mei 2008. Penelitian ini dilakukan di beberapa dek kapal untuk mengevaluasi sistem penanggulangan kebakaran meliputi identifikasi sumber ignisi, sarana proteksi kebakaran aktif, sarana proteksi kebakaran pasif dan manajemen penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KM. Lambelu, PT. PELNI. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi langsung, wawancara dan penggunaan *checklist*.