

Sosialisasi Bahaya, Evakuasi, dan Cara Penggunaan Peralatan Keselamatan di Atas Kapal Penyeberangan Trayek Makassar-Barrang Lompo

Paotonan C.^{1*}, Rahman S., Paroka D., Baeda A.Y. dan Umar H.
Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
chairulpaotonan@g.unhas.ac.id*

Abstrak

KM. Arista mengalami kecelakaan pada tanggal 13 Juni 2018 dan mengakibatkan 13 orang meninggal. Kecelakaan tersebut disebabkan oleh kelebihan muatan. Banyaknya korban jiwa diakibatkan kurangnya pemahaman penumpang terkait prosedur keselamatan di atas kapal saat terjadi kecelakaan. Untuk meminimalkan korban apabila kecelakaan terjadi maka dibutuhkan sosialisasi terkait bahaya, cara evakuasi, dan cara penggunaan peralatan keselamatan di atas kapal. Sosialisasi tentang bahaya, cara evakuasi, dan cara penggunaan peralatan keselamatan di atas kapal penyeberangan rute Makassar-Pulau Barrang Lompo dilaksanakan pada 28 September - 30 September 2021. Sebelum dilakukan sosialisasi, terlebih dahulu dilakukan survei untuk mengetahui tingkat pemahaman penumpang terhadap bahaya, cara evakuasi, dan cara penggunaan peralatan di atas kapal melalui pengisian kuesioner. Selanjutnya dilakukan sosialisasi dengan cara peragaan dan penjelasan terkait bahaya, cara evakuasi, dan cara penggunaan peralatan di atas kapal. Untuk mengetahui tingkat pemahaman penumpang maka dilakukan pengisian kuesioner setelah dilakukan sosialisasi. Berdasarkan hasil sosialisasi yang dilaksanakan, diketahui bahwa sebelum dilakukan sosialisasi terdapat 17,97% responden yang memahami terkait bahaya, cara evakuasi, dan cara penggunaan peralatan di atas kapal. Sedangkan setelah dilaksanakan sosialisasi, diperoleh 82,95% responden yang telah memahami bahaya, cara evakuasi, dan cara penggunaan peralatan di atas kapal atau mengalami peningkatan sebesar 64,98%.

Kata Kunci: Sosialisasi; Bahaya; Evakuasi; Alat keselamatan; Kapal penyeberangan.

Abstract

KM. Arista had an accident on June 13, 2018, and resulted in 13 deaths. The accident was caused by an overload. The number of fatalities is due to a lack of understanding of passengers regarding safety procedures on board when an accident occurs. To minimize casualties if an accident occurs, it is necessary to disseminate information regarding the dangers, evacuation methods, and how to use safety equipment on board. socialization about the dangers, evacuation methods, and how to use safety equipment for passengers on the Makassar-Barrang Lompo route was carried out on September 28-30 September 2021. Prior to the socialization, a survey was conducted to determine the level of understanding of passengers on hazards, evacuation methods, and how to use the equipment onboard through filling out questionnaires. Furthermore, socialization is carried out by means of demonstrations and explanations related to hazards, evacuation methods, and how to use the equipment on board. To find out the level of understanding of passengers, a questionnaire was filled out after the socialization. Based on the results of the socialization carried out, it was found that before the socialization was carried out there were 17.97% of respondents understood the dangers, evacuation methods, and how to use the equipment on board. Meanwhile, after the socialization was carried out, it was found that 82.95% of respondents had understood the dangers, how to evacuate, and how to use equipment onboard, or an increase of 64.98%.

Keywords: Socialization; Banger; Evacuation; Safety equipment; Ferry boats.

1. Pendahuluan

Kelurahan Barrang Lompo secara administratif merupakan salah satu kelurahan yang ada di Kota Makassar Sulawesi Selatan dengan jumlah penduduk pada tahun 2021 adalah 4.428 jiwa. Luas pulau Barrang Lompo adalah 20.38 ha. Jadi Pulau Barrang Lompo termasuk dalam kategori pulau kecil.

Satu-satunya moda transportasi untuk dapat mengakses pulau ini adalah jalur transportasi laut dengan menggunakan kapal penyeberangan. Permasalahannya adalah pada musim barat, tinggi gelombang di perairan Makassar termasuk perairan Barrang Lompo relatif tinggi. Pada musim lebaran jumlah penumpang trayek kapal penyeberangan Makassar-Barrang Lompo relatif banyak. Pada kondisi gelombang besar dan jumlah penumpang banyak, potensi terjadinya kecelakaan kapal sangat besar. Pada tanggal 13 Juni 2018 yang lalu, Kapal KM. Arista yang berlayar dari Pelabuhan Paotere Makassar menuju Pulau Barrang Lompo mengalami kecelakaan. Kecelakaan kapal tersebut menyebabkan adanya penumpang yang meninggal sebanyak 13 orang, luka-luka sebanyak 24 orang serta dua orang dikabarkan hilang dari total penumpang sebanyak 70 orang (KNKTI, 2018). Penyebab utama kecelakaan adalah kelebihan muatan dan juga ketidaktahuan penumpang terhadap bahaya akibat gangguan stabilitas kapal, jika distribusi muatan di atas kapal tidak merata sehingga titik gravitasi kapal mengalami perubahan. Hal lain yang menyebabkan adanya korban yang relatif banyak adalah pemahaman penumpang terhadap bahaya kecelakaan kapal dan cara evakuasi. Disamping itu jumlah alat keselamatan di atas kapal minim serta penumpang tidak mengetahui cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal. Untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan kapal terjadi serta untuk meminimalisir jumlah korban jika kecelakaan kapal serupa terjadi, maka perlu dilakukan sosialisasi terkait bahaya, cara evakuasi dan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal. Dengan alasan ini, maka pada tanggal 28-30 September 2021 dilakukan sosialisasi tentang bahaya, cara evakuasi dan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal penyeberangan trayek Makassar-Barrang Lompo melalui pendanaan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

2. Landasan Teori

2.1 Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan. Definisi keselamatan dan keamanan pelayaran secara umum dapat dirujuk dari UU No. 17/2008, tentang Pelayaran (UU RI, 2008). Tingkat keselamatan ditunjukkan dalam parameter output, sedangkan tingkat jaminan keselamatan ditunjukkan dalam parameter input dan proses. Parameter output keselamatan oleh statistik data kecelakaan per frekuensi kegiatan transportasi, yang dapat berupa jumlah kecelakaan, korban jiwa, korban luka-luka, dan kerugian finansial terukur. Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang bersifat tidak pasti, karena tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, dimana tempatnya, serta besar atau kecilnya kerugian yang ditimbulkan. Sehingga orang sering beranggapan bahwa kecelakaan itu berhubungan dengan nasib seseorang. Padahal kecelakaan itu sebenarnya selalu didahului oleh gejala-gejala yang menandakan akan adanya suatu kecelakaan tersebut. Dengan kata lain kecelakaan itu bisa dicari apa penyebabnya (Heinrich, 1980).

2.2 Peraturan Keselamatan dan Kesehatan Kerja di atas Kapal

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan kerja di kapal antara lain UU No. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja (UU RI, 1970), Peraturan Menteri No. 4 tahun 1980 tentang syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan (UU RI, 1980), SOLAS 1974 beserta amandemennya tentang persyaratan keselamatan kapal, (*International Maritime Organization*, 1978) dan Amandemen IMO 1995 tentang standar pelatihan bagi para pelaut (IMO, 1978), *International Safety Management Code* 2010 tentang code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran (ISM Code, 2010), *Occupational Health* tahun 1995 tentang usaha kesehatan kerja (WHO, 1995). Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal, walaupun UU ini disebut UU keselamatan kerja, namun materi yang diaturnya mencakup juga kesehatan kerja. Undang-Undang ini mempunyai sasaran dan tujuan. Secara umum memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dapat meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional; memberi perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja, agar selalu selamat dan sehat; dan memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien. Adapun sasaran dan tujuan secara khusus yaitu mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya serta mengamankan mesin, pesawat, instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produksi. Maka dari itu sebaiknya, dengan terselenggaranya K3 yang baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas serta memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial terutama di kalangan masyarakat ketenagakerjaan. Dari uraian ini K3 merupakan masalah bersama dari semua pihak yang terlibat dalam proses produksi barang dan jasa, yaitu: pemerintah, pengusaha/pengurus tenaga kerja dan masyarakat umum.

2.3 Alat Keselamatan Kapal

Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat meliputi; keselamatan kapal; pengawakan kapal; manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal; pemuatan; dan status hukum kapal. Secara khusus Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur perlindungan terhadap bahaya kebakaran sebagaimana diatur pada pasal 68 yang Rancang Bangun Kapal harus dikonstruksikan dalam zona-zona vertikal utama dan horisontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran dan dilengkapi dengan alat deteksi kebakaran (Peraturan Pemerintah, 2002). Alat keselamatan lain yang wajib untuk kelaiklautan kapal adalah alat yang digunakan penumpang ketika terjadi kecelakaan selama pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan jiwa penumpang sehingga harus memenuhi spesifikasi sebagaimana diatur pada pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum jenis-jenis alat keselamatan adalah alat penolong perorangan (pelampung), sekoci penolong, rakit penolong kembang, rakit penolong tegar, sekoci penyelamat, alat apung, alat peluncur dan fender.

2.4 Sistem Penanganan Keadaan Darurat Kapal Penumpang

Simulasi kejadian darurat merupakan salah satu upaya preventif dalam menerapkan K3. Sebelum kapal berangkat berlayar, setiap Nahkoda kapal wajib melakukan pengurusan izin ke Kantor

Syahbandar dan melihat perkiraan cuaca yang dikeluarkan oleh BMKG (Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika). Sebelum berlayar, nakhoda kapal wajib menentukan rute jalur yang aman. Rute diplot melalui GPS dengan memperhatikan peta alur pelayaran yang aman, menghindari karang dan area berbahaya. Keselamatan ABK diberlakukan dengan kewajiban pemakaian alat-alat keselamatan di atas kapal. Instruksi tata cara pemakaian *life jacket*, penggunaan *life boat* dan *fire extinguisher* ditempelkan di beberapa dinding kapal yang mudah dijangkau dan dilihat oleh penumpang.

3. Metode Pelaksanaan

Objek kegiatan ini adalah penumpang dan ABK kapal trayek Makassar-Barrang Lompo. Terdapat enam kapal penyeberangan rakyat yang beroperasi pada trayek Makassar – Barrang Lompo secara regular yaitu KM. Jabal Rahma Bilqis, KM. Rinjani Jaya, KM. Rahmat Kurnia Ilahi, KM. Novitasari, KM Surya Indah HK, KM. Fadil. Semua ABK kapal tersebut menjadi target sosialisasi dan juga dibagikan alat keselamatan di atas kapal berupa pelampung. Kapal yang beroperasi saat sosialisasi adalah KM. Rinjani Jaya dan KM. Rahmat Kurnia Ilahi sehingga sosialisasi terhadap penumpang dilakukan di atas kedua kapal tersebut. Selain penumpang di atas kapal dan ABK yang menjadi target sosialisasi adalah masyarakat yang ada di Pulau Barrang Lompo. Alasan utama melakukan sosialisasi terhadap masyarakat pulau Barrang Lompo dikarenakan masyarakat tersebut berpotensi melakukan perjalanan menggunakan kapal penyeberangan pada trayek tersebut.

Target utama dari sosialisasi ini adalah untuk mengetahui pengetahuan dan pemahaman penumpang, ABK dan masyarakat Pulau Barrang Lompo terhadap bahaya, cara evakuasi dan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal pada saat sebelum dan setelah dilakukan kegiatan sosialisasi. Adapun urutan pelaksanaan sosialisasi adalah sebagai berikut:

1. Melakukan pendataan mengenai jumlah alat keselamatan yang ada pada kapal penyeberangan yang ada di Pulau Barrang Lompo;
2. Melakukan survey dalam bentuk kuesioner mengenai pengetahuan dan pemahaman penumpang terhadap bahaya, cara evaluasi dan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal jika terjadi kecelakaan kapal sebelum sosialisasi;
3. Melakukan sosialisasi tentang bahaya, cara evakuasi dan peragaan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal berupa *life jacket*, *life buoy* dan alat pemadam kebakaran;
4. Melakukan survey dalam bentuk kuesioner mengenai pengetahuan dan pemahaman penumpang terhadap bahaya, cara evaluasi dan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal jika terjadi kecelakaan kapal setelah dilakukan sosialisasi; dan
5. Pemberian *life jacket* kepada pemilik kapal.

Metode pengukuran yang digunakan untuk mengetahui tingkat pemahaman penumpang terhadap bahaya, cara evakuasi dan cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal adalah dengan melakukan pembobotan jawaban dari responden. Adapun metode pengukuran yang digunakan disampaikan dalam bentuk kuesioner dengan pembobotan seperti Tabel 1.

Tabel 1. Daftar Pertanyaan Kuesioner Evaluasi Aspek Keselamatan di atas Kapal

PERTANYAAN	TINGKAT PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN RESPONDEN				
	1	2	3	4	5
1) Apakah anda mengetahui bahwa duduk di geladak atas saat kapal berlayar adalah berbahaya bagi keselamatan kapal?					
2) Sejauh mana anda mengetahui, jalan keluar yang akan dituju jika dalam kondisi darurat harus keluar dari perahu?					
3) Sejauh mana anda mengetahui, tempat pengambilan jaket penolong?					
4) Sejauh mana anda mengetahui, tempat pengambilan pelampung penolong?					
5) Sejauh mana anda mengetahui, cara menggunakan jaket penolong?					
6) Sejauh mana anda mengetahui, cara menggunakan pelampung penolong?					
7) Sejauh mana anda mengetahui, dimana anda dapat menemukan obat-obatan?					

Masing-masing pertanyaan kuesioner pada Tabel 1 di atas memiliki nilai 1 sampai 5. Nilai 1 jika responden **Sangat Tidak Tahu** tentang pertanyaan yang diberikan. Nilai 2 jika responden **Tidak Tahu** tentang pertanyaan yang diberikan. Nilai 3 jika responden **Ragu** tentang pertanyaan yang diberikan. Nilai 4 jika responden **Tahu** tentang pertanyaan yang diberikan dan Nilai 5 jika responden **Sangat Tahu** tentang pertanyaan yang diberikan. Setelah kuesioner diisi baik pada saat sebelum maupun setelah sosialisasi, selanjutnya dilakukan analisis terhadap respon dari responden.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Kelengkapan Sistem Keselamatan di atas Kapal

Pelaksanaan survei dilakukan pada kapal penumpang rute Makassar - Pulau Barrang Lompo sehingga diperoleh data mengenai kapasitas dan jumlah alat keselamatan penumpang seperti yang disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Kapasitas dan Jumlah Alat Keselamatan

No	Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Jumlah Alat Keselamatan			
			Lifejacket	Lifebuoy	APAR	Kotak P3K
1	KM. Jabal Rahma Bilqis	75	65	5	1	1
2	KM. Rinjani Jaya	80	50	4	-	1

No	Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Jumlah Alat Keselamatan			
			Lifejacket	Lifebuoy	APAR	Kotak P3K
3	KM. Rahmat Kurnia Ilahi	87	70	4	1	1
4	KM. Novitasari	70	50	4	1	1
5	KM. Surya Indah HK	40	25	2	-	1
6	KM. Fadil	40	26	1	-	1

Berdasarkan data di atas diketahui bahwa jumlah alat keselamatan di atas kapal belum mencapai kapasitas jumlah penumpang, adapun kondisi alat keselamatan di atas kapal ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. (a) Life Jacket dan life Buoy dan (b) APAR

4.2 Pengisian Kuesioner

Khusus pada penumpang, pengisian kuesioner dilakukan pada penumpang di atas kapal dan pada penduduk di Pulau Barrang Lompo. Proses pengisian kuesioner diperlihatkan pada Gambar 2 dan Gambar 3.



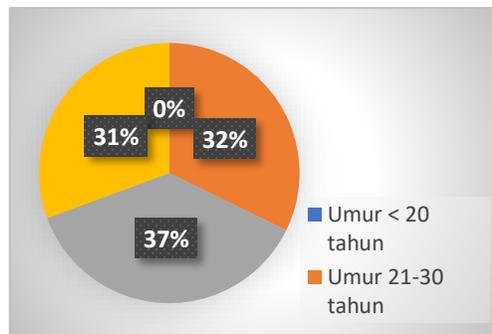
Gambar 2. Pengisian Kuesioner di Kapal



Gambar 3. Pengisian Kuesioner di Pulau Barrang Lompo

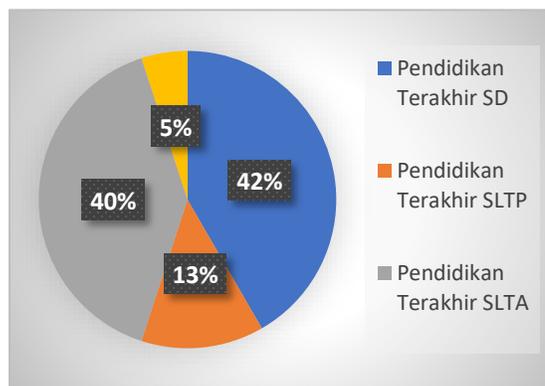
4.3 Karakteristik Responden

Kuesioner terkumpul bersumber dari 62 orang responden yang dipilih secara acak di Pulau Barrang Lompo. Karakteristik umur responden sebagian besar berusia 31- 45 tahun. Adapun persentase usia responden diperlihatkan pada Gambar 4.



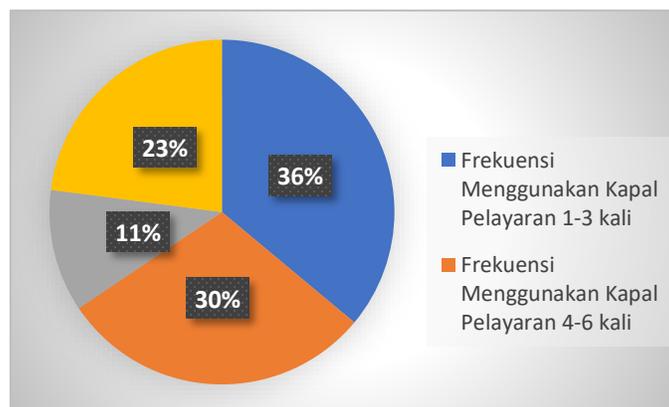
Gambar 4. Diagram Responden Berdasarkan Usia

Secara umum pendidikan responden tersebar di tingkat SD sampai Strata 2 yang ditunjukkan pada Gambar 5. Persentase pendidikan terakhir SLTA sebesar 40%, SD 42%, SLTP 13% dan sarjana 5%.



Gambar 5. Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan

Frekuensi perjalanan responden menggunakan angkutan penyeberangan bervariasi sebagian besar responden menggunakan jasa penyeberangan kurang dari 3 kali dalam 1 bulan yaitu sebesar 36%, 4-6 kali sebulan sebanyak 30%, >9 kali sebulan sebanyak 23% dan 7-9 kali sebulan sebanyak 11%. Gambaran persentasi responden dalam melakukan perjalanan menggunakan kapal dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Diagram Responden Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Kapal

4.4. Pemahaman Penumpang terhadap Prosedur Keselamatan

Berdasarkan hasil survei diperoleh informasi mengenai pengetahuan pengguna jasa kapal penyeberangan terhadap aspek keselamatan. Adapun pertanyaan yang diajukan dalam survey adalah sebagai berikut:

- 1) Pengetahuan mengenai bahaya keselamatan apabila duduk di atas geladak saat kapal berlayar.
- 2) Pengetahuan mengenai jalan keluar yang dituju jika kapal dalam kondisi darurat.
- 3) Pengetahuan mengenai tempat pengambilan jaket penolong.
- 4) Pengetahuan mengenai tempat pengambilan pelampung penolong.
- 5) Pengetahuan mengenai cara penggunaan jaket penolong.
- 6) Pengetahuan mengenai cara penggunaan pelampung penolong.
- 7) Pengetahuan mengenai letak perlengkapan P3K di atas kapal.

Adapun hasil respon dari responder terhadap pemahaman penumpang terhadap prosedur keselamatan di atas kapal disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Persentase Tingkat Pemahaman Responden terhadap Prosedur Keselamatan di Atas Kapal Sebelum Sosialisasi

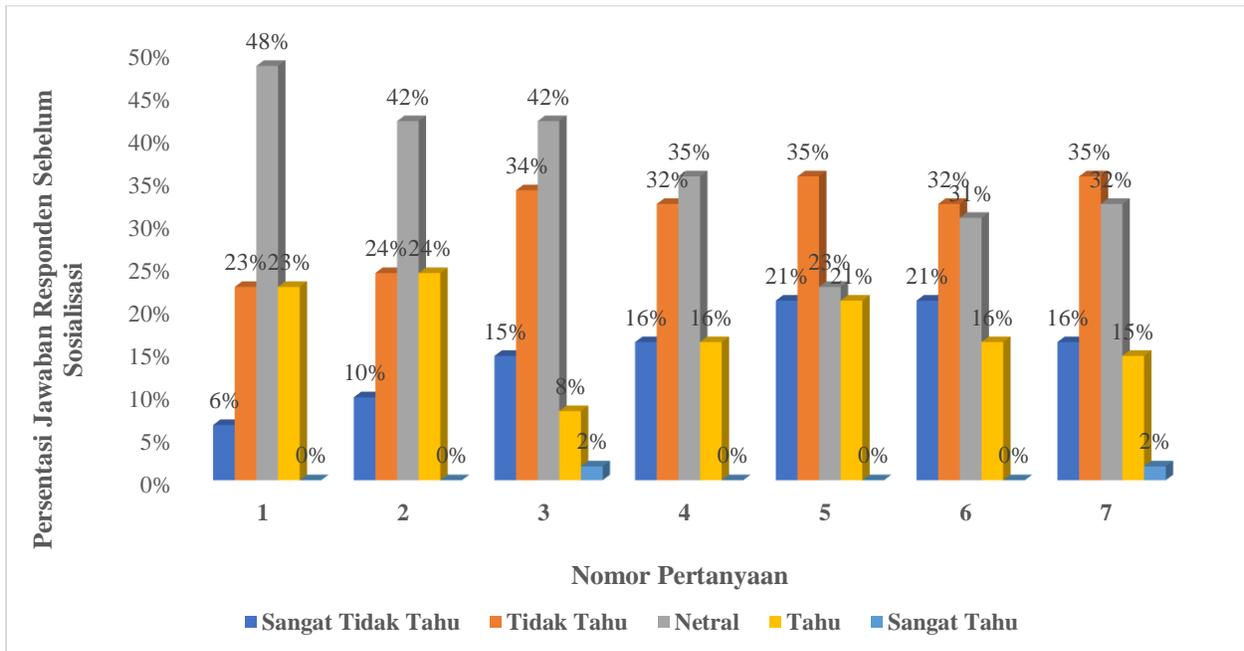
No	Pertanyaan	Persentasi Tingkat Pengetahuan Responden				
		1	2	3	4	5
1	Pengetahuan mengenai bahaya keselamatan apabila duduk di atas geladak saat kapal berlayar.	6%	23%	48%	23%	0%
2	Pengetahuan mengenai jalan keluar yang dituju jika kapal dalam kondisi darurat.	10%	24%	42%	24%	0%

No	Pertanyaan	Persentasi Tingkat Pengetahuan Responden				
		1	2	3	4	5
3	Pengetahuan mengenai tempat pengambilan jaket penolong.	15%	34%	42%	8%	2%
4	Pengetahuan mengenai tempat pengambilan pelampung penolong.	16%	32%	35%	16%	0%
5	Pengetahuan mengenai cara penggunaan jaket penolong.	21%	35%	23%	21%	0%
6	Pengetahuan mengenai cara penggunaan pelampung penolong.	21%	32%	31%	16%	0%
7	Pengetahuan mengenai letak perlengkapan P3K di atas kapal.	16%	35%	32%	15%	2%

Keterangan:

- 1: Sangat tidak tahu
- 2: Tidak tahu
- 3: Netral
- 4: Tahu
- 5: Sangat Tahu

Untuk lebih jelasnya, persentase jawaban responden sebelum sosialisasi dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Persentase Jawaban Responden Sebelum Sosialisasi

Berdasarkan hasil survey, sebagian besar pengetahuan pengguna jasa terhadap aspek keselamatan di atas masih kurang. Oleh sebab itu, dilakukan sosialisasi cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal. Dalam sosialisasi disampaikan hal-hal yang penting mengenai keselamatan penumpang antara lain sebagai berikut:

1. Selama pelayaran, semua penumpang berada di geladak penumpang dan kendaraan dimatikan.
2. Petunjuk cara penggunaan alat keselamatan: *life jacket* dan *life buoy*.
3. Petunjuk cara penggunaan alat pemadam kebakaran.
4. Petunjuk tindakan-tindakan yang boleh/tidak boleh dilakukan selama berada di atas kapal, diantaranya: merokok di tempat yang telah disediakan, tidak duduk atau berdiri di tempat yang berbahaya.

4.5 Sosialisasi Keselamatan Penumpang

Sosialisasi keselamatan penumpang dilakukan dengan memperagakan cara penggunaan alat keselamatan penyeberangan serta cara evakuasi apabila terjadi kecelakaan kapal seperti yang diperlihatkan pada Gambar 8.

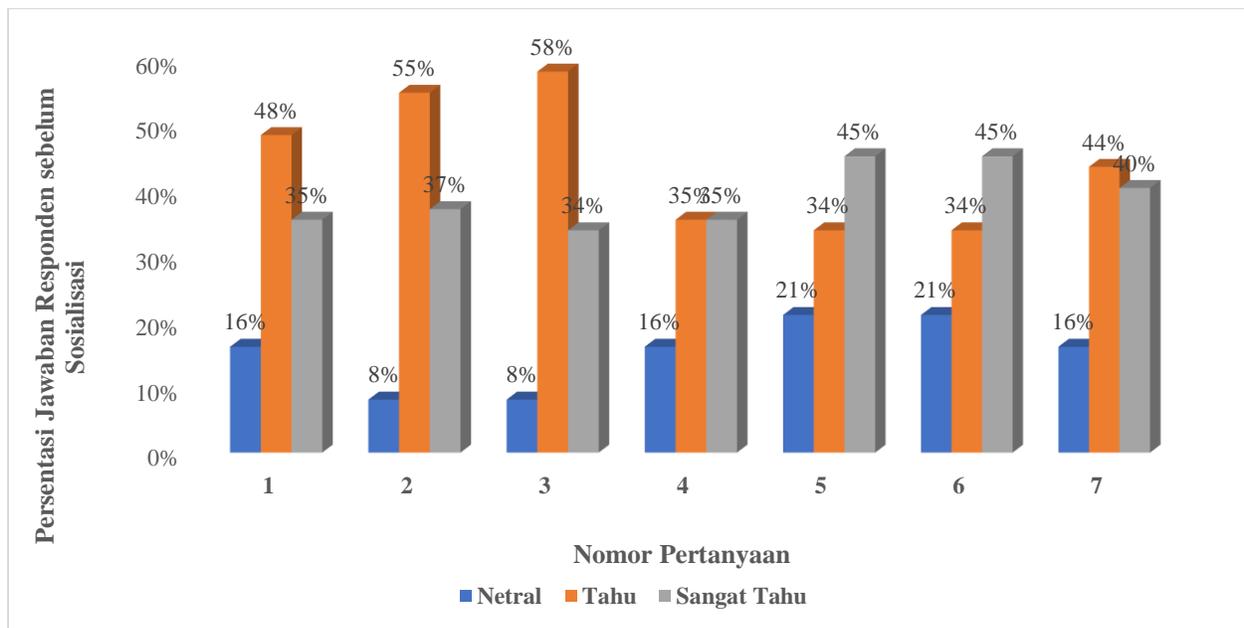


Gambar 8. Sosialisasi Alat Keselamatan Penumpang

Setelah dilakukan sosialisasi cara penggunaan alat keselamatan di atas kapal, maka diperoleh hasil respon dari responder terhadap pemahaman penumpang terhadap prosedur keselamatan di atas kapal dalam bentuk tabulasi dan grafik disajikan pada Tabel 3 dan Gambar 7.

Tabel 3. Persentase tingkat pemahaman responden terhadap prosedur keselamatan di atas kapal setelah sosialisasi

No	Pertanyaan	Persentasi Tingkat Pengetahuan Responden				
		1	2	3	4	5
1	Pengetahuan mengenai bahaya keselamatan apabila duduk di atas geladak saat kapal berlayar.	0%	0%	16%	48%	35%
2	Pengetahuan mengenai jalan keluar yang dituju jika kapal dalam kondisi darurat.	0%	0%	8%	55%	37%
3	Pengetahuan mengenai tempat pengambilan jaket penolong.	0%	0%	8%	58%	34%
4	Pengetahuan mengenai tempat pengambilan pelampung penolong.	0%	0%	16%	35%	35%
5	Pengetahuan mengenai cara penggunaan jaket penolong.	0%	0%	21%	34%	45%
6	Pengetahuan mengenai cara penggunaan pelampung penolong.	0%	0%	21%	34%	45%
7	Pengetahuan mengenai letak perlengkapan P3K di atas kapal.	0%	0%	16%	44%	40%



Gambar 7. Persentase Jawaban Responden Setelah Sosialisasi

Setelah dilakukan sosialisasi, terjadi peningkatan persentase pemahaman masyarakat pada semua pertanyaan yang telah diajukan. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat dan penumpang telah mengetahui tata cara penggunaan *life jacket* dan *life buoy* pada saat keadaan darurat setelah dilakukan sosialisasi. Responden juga lebih memahami letak *life jacket* yang dapat diambil tidak

hanya di atas geladak penumpang tetapi ada juga yang terletak di tempat penyimpanan barang dan di sisi geladak. Hasil pengisian kuesioner setelah sosialisasi dapat dilihat pada gambar berikut.

Kapal penyeberangan yang melayani penyeberangan Makassar-Pulau Barrang Lompo beroperasi setiap harinya. Berdasarkan pemantauan di atas kapal, secara umum dapat disimpulkan bahwa kelengkapan peralatan keselamatan yang ada saat ini sudah tersedia dengan baik. Namun masih perlu dilakukan kegiatan rutin pemberitahuan dari nahkoda tentang alat keselamatan di kapal. Dari sejumlah responden yang dikumpulkan, ada beberapa yang menyarankan untuk dilakukan peningkatan fasilitas keselamatan di atas kapal. Selain itu juga peningkatan fasilitas kebersihan. Mengenai aspek kebersihan, perlu dilakukan perhatian oleh pihak ASDP karena kebersihan terutama pada saat jumlah penumpang ramai menjadi kurang terjaga.

4.6 Pemberian Alat Keselamatan Kapal

Pemberian alat keselamatan kapal dilakukan pada setiap kapal penyeberangan penumpang yang berada pada pulau Barrang Lompo.



Gambar 8. Pemberian Alat

Keselamatan

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil sosialisasi dan analisis data kuesioner yang diperoleh dari hasil kegiatan ini, maka berikut ini disimpulkan beberapa hal:

- 1) Sebelum dilakukan sosialisasi, diperoleh 17,97% penumpang dan masyarakat yang memahami bahaya, cara evakuasi, serta cara penggunaan peralatan di atas kapal;
- 2) Setelah dilakukan sosialisasi, diperoleh 82,95% penumpang dan masyarakat yang memahami bahaya, cara evakuasi, serta cara penggunaan peralatan di atas kapal atau mengalami peningkatan pemahaman sebesar 64,98%;
- 3) Ketersediaan alat keselamatan di atas kapal penyeberangan Makassar-Barrang Lompo masih minim dari segi kuantitas dan kualitas maka diperlukan intervensi kebijakan oleh pemangku kepentingan.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Fakultas Teknik UNHAS yang telah menyediakan bantuan Skema Pengabdian Fakultas Teknik UNHAS skema LBE Tahun 2021.

Daftar Pustaka

- Heinrich, HW., Petersen, DC., Roos, NR., Hazlett, S., (1980). *Industrial Accident Prevention: A Safety Management Approach*. NY: McGraw-Hill
- Indonesia, 2002. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.
- Indonesia. 2008. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta.
- Indonesia, 1970. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Jakarta.
- International Maritime Organization. (1978). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*.
- International Maritime Organization. (1995). *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*.
- International Maritime Organization, *International Safety Management Code (ISM Code) and guidelines on implementation of the ISM Code, 2010 Edition*, London.
- Kementerian Tenaga Kerja, 1980. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.04/MEN/1980 tentang Syarat-syarat Pemasangan dan Pemeliharaan Alat Pemadam Api Ringan.
- KNKTI, 2018. *Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran, Komite Nasional Keselamatan Transportasi Indonesia*.
- SOLAS 1974. *International Convention For The Safety Of Life at Sea*
- WHO.1995. *Deteksi Dini Penyakit Akibat Kerja*. EGC Penerbit Buku Kedokteran. Jakarta