EVALUASI PROSES *TRANSFER* PENUMPANG MV. AXELLE SAAT CUACA BURUK DI *SOUTH WEST FATEH FIELD*

Disusun sebagai salah satu syarat penyelesaian
Program Pendidikan Dan Pelatihan Pelaut (DP)
Tingkat I

ISNANDAR

NIS: 25.03.101.011

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ISNANDAR

Nomor Induk Siswa : 25.03.101.011

Program Pelatihan : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT dengan judul:

EVALUASI PROSES *TRANSFER* PENUMPANG MV. AXELLE SAAT CUACA BURUK DI *SOUTH WEST FATEH FIELD*

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Makassar

Makassar, 03 September 2025

ISNANDAR

PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul	:	**EVALUASI PROSES *TRANSFER* PENUMPANG MV. AXELLE SAAT CUACA BURUK DI *SOUTH WEST FATEH FIELD***
Nama Pasis	:	ISNANDAR
Nomor Induk Siswa	:	25.03.101.011
Program Diklat	:	Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 03 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I	Pembimbing II
Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.	**Capt. SULASTRIANI R, S.Si.T.,M.T..,M.Mar**
NIP. 197503291999031002	**NIP. 198510102023212079**

Mengetahui:
Manager Diklat
Peningkatan dan Penjenjangan

Ir. SUYUTI, M.Si., M.Mar.E
NIP. 196805082002121002

EVALUASI PROSES *TRANSFER* PENUMPANG MV. AXELLE SAAT CUACA BURUK DI *SOUTH WEST FATEH FIELD*

Disusun dan Diajukan Oleh:

ISNANDAR
NIS. 25.03.101.011
Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipresentasikan di depan Panitia Ujian KIT
Pada Tanggal 08 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I	Pembimbing II
Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.	**Capt. SULASTRIANI R, S.Si.T.,M.T..,M.Mar**
NIP. 197503291999031002	**NIP. 198510102023212079**

Mengetahui:

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.
NIP. 197503291999031002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini. Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa Jurusan Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) dalam menyelesaikan studinya pada program ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Tak lupa pula penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E. selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar selaku pembimbing I penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. Capt. Sulastriani R, S.Si.T.,M.T..,M.Mar. selaku pembimbing II penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
5. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti Program Diklat Ahli Nautika Tingkat I di PIP Makassar.
6. Rekan-rekan Pasis Angkatan XLVI Tahun 2025
7. Kedua orang tuaku tercinta, Bapak, Ibu, Istri Anak serta saudara saudaraku yang telah memberikan doa, dorongan, serta bantuan moril dan materil sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini.

Dalam penulisan KIT ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan-kekurangan dipandang dari segala sisi.

Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian, dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan KIT ini.

Makassar, 08 September 2025

ISNANDAR

ABSTRAK

ISNANDAR, 2025, EVALUASI PROSES *TRANSFER* PENUMPANG MV. AXELLE SAAT CUACA BURUK DI *SOUTH WEST FATEH FIELD* DI BIMBING OLEH FAISAL SARANSI DAN . SULASTRIANI R

Transfer penumpang di laut lepas merupakan kegiatan berisiko tinggi, terutama saat cuaca buruk. Insiden hampir jatuhnya penumpang di MV. Axelle pada April 2025 menunjukkan adanya masalah dalam kepatuhan prosedur serta pengawasan awak kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kompetensi Anak Buah Kapal (ABK) terhadap keberhasilan *Transfer* penumpang dalam kondisi cuaca ekstrem.

Metode yang digunakan adalah studi kasus dengan pengumpulan data melalui observasi, wawancara awak kapal, serta telaah dokumen seperti logbook, laporan insiden, dan prosedur operasi standar. Data kemudian dianalisis dengan membandingkan pelaksanaan di lapangan dengan standar internasional yang berlaku, seperti STCW 1978 dan ISM Code.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kompetensi ABK, terutama dalam aspek komunikasi dan pengawasan, sangat menentukan keberhasilan *Transfer* penumpang. Penyimpangan prosedur terjadi karena kurang disiplin penumpang, namun lemahnya ketegasan ABK juga berkontribusi terhadap risiko. Diperlukan peningkatan pelatihan, SOP khusus cuaca buruk, dan fasilitas keselamatan tambahan agar insiden serupa tidak terulang.

Kata kunci: Kompetensi ABK, *Transfer* Penumpang, Cuaca Buruk

ABSTRACT

ISNANDAR, 2025, *THE INFLUENCE OF CREW COMPETENCY ON THE SUCCESS OF PASSENGER TRANSFER DURING BAD WEATHER ON THE MV. AXELLE, GUIDED* BY FAISAL SARANSI AND SULASTRIANI R

Passenger Transfer on the high seas is a high-risk activity, especially during bad weather. The near-miss incident on the MV. Axelle in April 2025 demonstrated problems with procedural compliance and crew supervision. This study aims to determine the influence of crew competence on the success of passenger Transfers in extreme weather conditions.

The method used was a case study, with data collected through observation, crew interviews, and document review such as logbooks, incident reports, and standard operating procedures. The data was then analyzed by comparing field implementation with applicable international standards, such as STCW 1978 and the ISM Code.

The research results show that crew competence, particularly in communication and supervision, is crucial to the success of passenger Transfers. While procedural deviations occur due to a lack of passenger discipline, weak crew assertiveness also contributes to the risk. Improved training, specific SOPs for bad weather, and additional safety features are needed to prevent similar incidents from recurring.

Keywords: Crew Competence, Passenger Transfer, Bad Weather

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
PERNYATAAN KEASLIAN ii
PERSETUJUAN SEMINAR iii
HALAMAN PENGESAHAN iv
KATA PENGANTAR v
DAFTAR ISI vi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar belakang 1
B. Rumusan Masalah 3
C. Batasan Masalah..... 3
D. Tujuan Penelitian 4
E. Manfaat Penelitian 4

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia 5
B. Organisasi diatas Kapal 8
C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja 10
D. Faktor Kapal 11
E. Faktor Manajemen 16
F. Faktor dari Luar Kapal 19

BAB III METODE PENELITIAN

A. Observasi/Pengamatan 21
B. Intrview/Wawancara 21
C. Studi Pustaka 22

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian 23
B. Situasi dan Kondisi 23
C. Temuan 27
D. Urutan Kejadian..... 31

BAB V PENUTUP

A. Simpulan 35

B. Saran 35

DAFTAR PUSTAKA 36

LAMPIRAN 37

RIWAYAT HIDUP 42

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Industri maritim global, khususnya sektor transportasi lepas pantai, merupakan pilar penting dalam mendukung aktivitas ekonomi, termasuk di sektor energi. Operasi *Transfer* penumpang dari dan ke kapal pendukung *(support vessel*) di lokasi anjungan lepas pantai adalah aktivitas rutin yang mengandung tingkat risiko tinggi. Keselamatan dalam setiap prosedur menjadi parameter mutlak yang tidak dapat dinegosiasikan. Risiko ini semakin meningkat secara eksponensial ketika operasi harus dilakukan di tengah tantangan alam yang tidak bersahabat. Pada titik inilah, ketergantungan pada Sumber Daya Manusia (SDM), dalam hal ini Anak Buah Kapal (ABK), menjadi faktor penentu yang paling krusial. Kompetensi, kewaspadaan, dan kepatuhan prosedur setiap individu yang terlibat merupakan pertahanan utama dalam mencegah terjadinya insiden yang tidak diinginkan.

Keamanan pelayaran diatur melalui sebuah kerangka regulasi internasional yang komprehensif, terutama yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Konvensi Internasional tentang Standar Dasar Pelatihan, Sertifikasi, dan Penjagaan untuk Awak Kapal (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers/STCW*) 1978 yang telah diamandemen, menetapkan standar minimum kompetensi yang harus dipenuhi oleh semua pelaut. Selain itu, organisasi *seperti Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) menerbitkan panduan seperti *"Guide to Helicopter/Ship Operations*" yang juga mencakup prinsip-prinsip *Transfer* personel antar kapal. Secara nasional, otoritas keselamatan maritim setiap negara juga mengeluarkan aturan turunannya. Inti dari semua regulasi ini adalah menjamin bahwa setiap ABK tidak hanya terlatih secara teknis tetapi juga memiliki kesadaran penuh akan keselamatan dan mampu mengambil keputusan yang tepat di bawah tekanan.

Pada bulan Mei 2025, di area *South West Fateh* Field yang dikelola oleh Dubai Petroleum, sebuah kejadian yang melibatkan Kapal MV. Axelle. Kapal tersebut sedang menjalankan operasi *Transfer* penumpang di lokasi anjungan lepas pantai. Cuaca pada saat itu dilaporkan dalam kondisi buruk, dengan gelombang laut yang cukup tinggi dan angin kencang, yang secara alami menciptakan lingkungan operasi yang berbahaya dan dinamis. Kondisi ini memerlukan kewaspadaan ekstra dan kepatuhan ketat terhadap semua prosedur keselamatan yang telah ditetapkan untuk memitigasi risiko yang ada.

Dalam proses *Transfer* tersebut, seorang penumpang yang akan pindah ke *boatlanding* dinilai tidak melakukan prosedur *swing* (ayunan) dengan sempurna. Prosedur ini dirancang untuk memanfaatkan momentum ayunan yang terkontrol agar penumpang dapat berpindah dengan aman pada saat kapal berada pada puncak gelombang yang sama, sehingga meminimalkan risiko jatuh ke laut. Alih-alih menunggu dan melakukan ayunan yang benar, penumpang tersebut hanya memegang *passenger line* (tali penumpang) dan memutuskan untuk langsung melompat ke arah kapal.

Tindakan melompat ini merupakan penyimpangan yang sangat berbahaya dari prosedur operasi standar. Lompatan mengandalkan kekuatan fisik dan timing individu, yang sangat rentan terhadap kesalahan, apalagi di tengah kondisi kapal yang terus bergerak naik turun dan bergoyang tidak menentu akibat ombak. Gerakan melompat justru menghilangkan kendali atas posisi tubuh

Akibat dari tindakan ini seorang penumpang mengalami suatu kejadian yaitu hamper jatuh ke laut . Karena *timing* lompatan yang tidak tepat dan tidak adanya ayunan yang terkontrol, penumpang tersebut gagal mendarat dengan baik di *boatlanding*. Hanya karena adanya pengawasan ketat dari ABK dan penumpang lain yang siaga, insiden besar yang dapat mengakibatkan korban jiwa dapat dihindari. Namun, insiden ini membuka celah kelemahan yang sangat serius dalam rantai keselamatan operasi.

Insiden ini secara langsung menyoroti peran sentral kompetensi ABK yang bertugas mengawasi proses *Transfer*. Seorang ABK yang kompeten dan terlatih tidak hanya bertugas sebagai operator mekanis prosedur, tetapi juga harus bertindak sebagai pengawas (supervisor) yang aktif dan asertif. Mereka harus memastikan setiap penumpang memahami instruksi dengan baik dan mematuhinya sepenuhnya sebelum izin untuk *Transfer* diberikan. Kewenangan untuk menghentikan proses jika melihat adanya penyimpangan atau potensi bahaya juga merupakan bagian dari tanggung jawabnya. Berdasarkan pengalaman di atas, penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dan menuangkannya dalam bentuk Karya Ilmiah Terapan (KIT) dengan judul **"**EVALUASI PROSES *TRANSFER* PENUMPANG MV. AXELLE SAAT CUACA BURUK DI *SOUTH WEST FATEH FIELD* "

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan peristiwa yang terjadi pada proses *Transfer* penumpang di MV. Axelle, maka rumusan masalah penelitian ini adalah:

Apa saja faktor penyebab terjadinya penyimpangan prosedur *Transfer* penumpang pada saat kondisi cuaca buruk di MV. Axelle?

C. Batasan Masalah

Batasasan masalah dalam penelitian ini adalah menganalisis pengaruh kompetensi teknis dan non-teknis ABK MV. Axelle terhadap prosedur pengawasan selama *Transfer* penumpang, dengan studi kasus pada insiden penyimpangan prosedur swing oleh seorang penumpang di lokasi *South West Fateh Field*-Dubai Petroleum pada bulan Mei 2025.

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya penyimpangan prosedur *Transfer* penumpang pada saat kondisi cuaca buruk di MV. Axelle

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

   Penelitian ini adalah untuk memperkaya khazanah ilmu pelayaran, khususnya dalam bidang manajemen keselamatan maritim dan teori kompetensi sumber daya manusia di kapal, dengan memberikan pemahaman mendalam mengenai korelasi langsung antara tingkat kompetensi ABK dengan efektivitas penerapan prosedur keselamatan dalam operasi penumpang di kondisi lingkungan yang penuh tekanan

2. Manfaat Praktisnya

   Penelitian ini bermanfaat sebagai bahan evaluasi bagi perusahaan pelayaran untuk meningkatkan kualitas program pelatihan dan sertifikasi ABK, serta menyusun protokol pengawasan yang lebih ketat dan jelas guna mencegah terulangnya insiden serupa di masa depan, sehingga dapat menjamin keselamatan personel dan kelancaran operasional.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

1. Pengetahuan dan Keterampilan Kru

Regulasi internasional secara menetapkan standar kompetensi minimum yang harus dimiliki oleh awak kapal. Konvensi STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer*s) Seksi A-II/5 dan A-VI/1-4 mengamanatkan bahwa semua pelaut yang bertugas terkait keselamatan harus menerima pelatihan dan sertifikasi dalam bidang-bidang seperti keselamatan pribadi, tanggung jawab sosial, dan keselamatan survival craft (IMO, 2019:78). Pelatihan ini harus mencakup simulasi praktik yang memadai untuk membangun memori otot dan respons yang tepat dalam situasi tekanan tinggi. Tanpa pelatihan yang komprehensif dan berbasis kompetensi, ABK tidak akan memiliki landasan pengetahuan yang cukup untuk mengambil keputusan yang tepat dalam situasi kritis selama operasi berlangsung.

Secara lebih spesifik, untuk operasi di lepas pantai (offshore), panduan dari *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) menjadi acuan utama. Panduan "*Guide to Marine Transfer Operations*" (2023) menekankan bahwa personel yang terlibat dalam *Transfer* personel harus memiliki sertifikasi khusus yang membuktikan mereka telah dilatih dan dinilai kompeten. Keterampilan inti yang harus dikuasai mencakup kemampuan melakukan penilaian risiko dinamik (dynamic risk assessment), memahami limit operasional dari peralatan dan kapal, serta teknik komunikasi yang efektif dalam kondisi kebisingan tinggi dan cuaca buruk (OCIMF, 2023:112). Kegagalan dalam memenuhi standar yang ditetapkan OCIMF ini menunjukkan celah serius dalam sistem pelatihan yang diberikan kepada ABK.

Keterampilan yang harus dimiliki ABK untuk mencegah insiden serupa:

a. Kemampuan Melakukan *Risk Assessment* Proaktif
   1) Mengidentifikasi potensi bahaya dari kondisi cuaca, laut, dan kapal.
   2) Menilai risiko spesifik setiap operasi *Transfer* penumpang.
   3) Mengantisipasi kemungkinan kegagalan prosedur atau kesalahan manusia.

b. Keterampilan Komunikasi Efektif dan Pemberian Instruksi yang Jelas
   1) Memberikan brief keselamatan yang komprehensif dan mudah dipahami penumpang.
   2) Memberikan instruksi yang tegas, singkat, dan jelas di tengah kebisingan dan tekanan.
   3) Menggunakan bahasa verbal dan *non-verbal* yang tidak ambigu.
   4) Memastikan pemahaman penumpang sebelum operasi dimulai.

c. Keterampilan Pengawasan yang Asertif dan Proaktif
   1) Memantau secara aktif setiap gerakan dan posisi penumpang.
   2) Berwenang dan berani mengintervensi atau menghentikan operasi jika melihat pelanggaran prosedur.
   3) Memastikan kepatuhan penuh terhadap Prosedur Operasional Standar (SOP).

d. Penguasaan Teknis Prosedur *Transfer* yang Aman
   1) Memahami dan mendemonstrasikan teknik "swing" yang benar kepada penumpang.
   2) Menguasai timing *Transfer* yang tepat dengan memanfaatkan gerakan kapal.
   3) Terampil dalam memposisikan diri untuk membantu penumpang jika terjadi guncangan tak terduga.

e. Pengetahuan dan Keterampilan dalam Penggunaan Peralatan Keselamatan
   1) Memeriksa kelayakan dan keawetan semua peralatan (*harness, life jacket, passenger Transfer net*, dll.) sebelum digunakan.
   2) Terampil membantu penumpang dalam mengenakan dan menggunakan peralatan keselamatan dengan benar.
   3) Mengetahui batas kemampuan (limitation) setiap peralatan.

f. Keterampilan Pengambilan Keputusan di Bawah Tekanan (*Decision-Making Under Pressure*)
   1) Mampu mengevaluasi situasi yang berubah dengan cepat dan mengambil keputusan yang tepat untuk keselamatan.
   2) Memiliki mental untuk tetap tenang dan terkendali dalam situasi kritis dan penuh tekanan.

g. Kemampuan Kerja Sama Tim (*Teamwork*) dan Koordinasi
   1) Berkoordinasi dengan baik dengan ABK lain yang terlibat dalam operasi.
   2) Membangun kesadaran situasional (*situational awareness*) yang sama dengan seluruh tim.
   3) Komunikasi yang solid dengan nakhoda dan mesin untuk memastikan kondisi kapal mendukung operasi.

2. Kelelahan

Kelelahan mengurangi kewaspadaan, memperlambat waktu reaksi, mengganggu kemampuan pengambilan keputusan, dan merusak kemampuan komunikasi (Smith & Ellis, 2020:15). Seorang ABK yang mengalami kelelahan akan kesulitan untuk berkonsentrasi penuh dalam mengawasi setiap gerakan penumpang, menilai kondisi lingkungan dengan akurat, dan bereaksi dengan cepat serta tepat untuk mencegah tindakan yang tidak aman. Dalam konteks operasi *Transfer* yang membutuhkan fokus tinggi, kelelahan dapat membuat ABK menjadi pasif dan tidak waspada, sehingga tidak

mampu memberikan instruksi atau peringatan yang tegas pada detik-detik kritis.

Regulasi internasional telah lama mengakui kelelahan sebagai ancaman serius terhadap keselamatan pelayaran. Konvensi STCW Manila *Amendment*s secara khusus mengatur tentang jam kerja dan jam istirahat minimum untuk awak kapal. Regulasi tersebut menetapkan bahwa jam kerja maksimum tidak boleh melebihi 14 jam dalam periode 24 jam atau 72 jam dalam 7 hari, dan jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari 10 jam dalam periode 24 jam, yang dapat dibagi maksimal dalam dua periode, salah satunya harus minimal 6 jam berturut-turut (IMO, 2019:104). Aturan ini dirancang untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki waktu pemulihan yang cukup untuk menghindari akumulasi kelelahan yang dapat mengganggu tugas-tugas kritis mereka.

Lebih dari sekadar jam kerja, *International Safety Management* (ISM) Code mewajibkan perusahaan untuk mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko kelelahan dalam Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) mereka. Perusahaan harus memiliki prosedur yang memastikan bahwa jadwal berlayar dan kerja di kapal dirancang untuk mencegah kelelahan kronis. Ini termasuk mempertimbangkan beban kerja, kondisi cuaca, dan tekanan psikologis dalam penugasan awak kapal (*International Maritime Organization*, 2021:12). Perusahaan tidak bisa hanya mematuhi angka jam istirahat secara kaku, tetapi harus menerapkan pendekatan yang lebih holistik untuk memastikan awaknya fit secara mental dan fisik untuk menjalankan tugas.

B. Faktor di atas Kapal

Regulasi internasional melalui Konvensi STCW Seksi A-VIII/2 dengan jelas menetapkan bahwa setiap kapal harus didukung dengan awak kapal yang memadai jumlahnya dan memiliki tingkat kompetensi yang sesuai untuk menjamin keselamatan operasi kapal, keselamatan

nyawa di laut, dan perlindungan lingkungan laut (IMO, 2019: 145). Kapal yang beroperasi di lingkungan lepas pantai dengan aktivitas berisiko tinggi seperti *Transfer* penumpang, secara khusus diwajibkan untuk memiliki komposisi kru yang memenuhi standar minimum yang ditetapkan oleh otoritas flag state dan pedoman industri seperti yang dirumuskan oleh OCIMF. Kegagalan dalam memenuhi komposisi ini akan langsung berdampak pada menipisnya sumber daya manusia yang tersedia untuk melaksanakan semua prosedur keselamatan dengan efektif, termasuk pengawasan yang ketat selama operasi *Transfer*.

Tugas dan Tanggung Jawab Kru di Atas Kapal saat *Transfer* Penumpang

1. Nakhoda memiliki tanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan awak kapal. Dalam operasi *Transfer* penumpang, Nakhoda berwenang memberikan izin dimulainya proses, menunda, atau menghentikan operasi jika kondisi dinilai tidak aman. Ia juga memastikan seluruh kru memahami perannya, serta semua regulasi internasional dan prosedur keselamatan dilaksanakan secara disiplin.
2. Perwira *Deck* bertugas mengoordinasikan operasi di geladak berdasarkan instruksi Nakhoda. Mereka memastikan area *Transfer* aman, peralatan keselamatan terpasang dan berfungsi dengan baik, serta protokol komunikasi dijalankan. Selama proses berlangsung, Perwira *Deck* mengawasi langsung kerja ABK dan interaksi penumpang untuk mencegah kesalahan prosedur.
3. ABK *Deck* adalah pelaksana utama di lapangan. Mereka menyiapkan, memeriksa, dan mengoperasikan peralatan *Transfer* seperti passenger net atau tali pengaman. ABK juga membantu penumpang saat proses naik dan turun, memberikan instruksi jelas, serta menegakkan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, misalnya melarang penumpang melompat tanpa ayunan yang benar.

4. (*Safety Officer*) Petugas Keselamatan berperan sebagai pengawas utama penerapan standar keselamatan. Sebelum operasi, ia melakukan briefing singkat mengenai prosedur keselamatan kepada kru dan penumpang. Selama *Transfer*, ia mengidentifikasi potensi bahaya dan memiliki kewenangan menghentikan operasi bila terdapat penyimpangan SOP atau kondisi berisiko tinggi.
5. Perwira Mesin (*Engine Officer*) bertanggung jawab memastikan semua sistem teknis kapal—termasuk mesin utama, generator, dan sistem kemudi—berfungsi optimal. Kestabilan kapal selama *Transfer* penumpang sangat dipengaruhi oleh kinerja mesin, sehingga perwira mesin wajib sigap menjaga keandalan operasional serta berkoordinasi dengan Nakhoda jika diperlukan manuver mendadak.
6. Anak Buah Kapal (ABK) Mesin mendukung Perwira Mesin dalam pemantauan serta pengoperasian peralatan di ruang mesin. Mereka memastikan daya dan sistem pendukung tetap stabil, sehingga operasi *Transfer* di geladak dapat berlangsung tanpa gangguan teknis. Respons cepat mereka terhadap perintah dari anjungan menjadi faktor penting dalam menjaga keselamatan.
7. Operator Radio bertugas memastikan kelancaran komunikasi antara kapal, anjungan, dan kapal pendukung. Ia menyampaikan informasi cuaca terkini, kondisi operasional, serta instruksi dari dan ke pihak luar. Dalam keadaan darurat, operator radio juga menjadi garda depan dalam mengirimkan sinyal distress dan koordinasi SAR *(Search and Rescue*).

C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja.

Ketersediaan dan Kesesuaian Alat Kerja

Regulasi internasional melalui Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*) Bab III Regulation 17 secara eksplisit mewajibkan setiap kapal untuk dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai, sesuai dengan jenis dan ukuran kapal, serta dirawat secara berkala sesuai

dengan ketentuan yang berlaku (IMO, 2020: 78). Khusus untuk operasi *Transfer* personel, pedoman dari Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) memberikan spesifikasi yang lebih detail. Panduan "*Guide to Marine Transfer Operations*" (2023) menekankan bahwa peralatan seperti jaring penumpang (passenger *Transfer* net), tali pengaman (life lines), alat bantu pengangkut (*Transfer* basket), dan alat komunikasi portabel yang tahan cuaca harus tersedia, mudah diakses, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan (OCIMF, 2023: 92). Ketidaktersediaan atau ketidaksesuaian salah satu alat ini dapat secara langsung meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

peralatan yang harus tersedia dalam operasi *Transfer* personel, yaitu:

1. Jaring penumpang (*Passenger Transfer Net*) – digunakan untuk memindahkan sejumlah personel dengan aman dari kapal ke kapal atau kapal ke instalasi lepas pantai.
2. Tali pengaman (*Life Lines*) – berfungsi sebagai pengaman tambahan agar personel tidak terjatuh selama proses *Transfer*.
3. Tali penumpang (*passenger line*) – berfungsi sebagai alat bantu yang di pakai penumpang saat proses *Transfer* dari kapal ke boat landing atau dari boat landing ke kapal.
4. Keranjang *Transfer* (*Transfer Basket*) – alat bantu pengangkut yang dirancang untuk memindahkan individu atau kelompok kecil dengan stabilitas yang lebih baik.
5. Alat komunikasi portabel tahan cuaca – memastikan adanya komunikasi yang efektif dan berkelanjutan antara operator, kru kapal, dan personel yang sedang di*Transfer*.

D. Faktor Kapal

Perawatan yang tidak memadai terhadap perlengkapan keselamatan dan fasilitas kapal yang terkait dengan operasi *Transfer* sama berbahayanya dengan tidak memiliki peralatan sama sekali. Regulasi melalui ISM Code Pasal 10.2 mewajibkan perusahaan untuk menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa peralatan keselamatan

kapal dipelihara dengan baik dan berfungsi sebagaimana mestinya *(International Maritime Organization*, 2021: 19). Perawatan ini harus dilakukan secara berkala, terdokumentasi, dan mengikuti petunjuk dari pabrik pembuat peralatan. Kegagalan dalam melaksanakan program perawatan yang rutin dan komprehensif dapat mengakibatkan kegagalan peralatan pada saat yang paling kritis, yaitu selama keadaan darurat atau operasi berisiko tinggi.

Program perawatan harus mencakup beberapa aspek kunci.

1. Inspeksi Berkala (*Periodic Surveys)* yang dilakukan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan oleh lembaga klasifikasi dan regulasi internasional.
2. Perawatan Rutin (*Routine Maintenance*) seperti pencucian jaring dari garam, penggantian bagian yang aus pada harness, dan pengujian fungsi alat komunikasi.
3. Pencatatan yang Akurat (*Accurate Record-Keeping*) dari setiap aktivitas perawatan yang dilakukan. Pedoman OCIMF (2023: 101) menekankan bahwa catatan perawatan harus detail dan dapat dilacak untuk setiap peralatan keselamatan.

SOP *Transfer* Penumpang di Kapal

1. Persiapan Sebelum Operasi
    a. Melaksanakan toolbox meeting antara kru kapal dan pihak yang terlibat untuk membahas kondisi cuaca, prosedur *Transfer*, serta pembagian tugas.
    b. Memastikan izin operasi sudah diperoleh dari Nakhoda dan pihak anjungan/kapal pendukung.
    c. Memeriksa kondisi kapal: stabilitas, mesin dalam keadaan siaga, dan sistem kemudi berfungsi baik.
    d. Menyiapkan peralatan keselamatan: passenger basket/net, tali pengaman, *life jacket, lifebuoy, emergency light, radio* komunikasi cadangan.

e. Melakukan briefing keselamatan kepada penumpang, termasuk cara menggunakan peralatan keselamatan dan instruksi *Transfer*.

2. Pemeriksaan Area *Transfer*
   a. Menentukan dan mengamankan area *Transfer* di geladak.
   b. Membersihkan area dari benda-benda yang berpotensi menghalangi atau menyebabkan kecelakaan.
   c. Menyiapkan ABK pengawas di titik *Transfer* dengan APD lengkap (helm, sarung tangan, sepatu safety, life jacket).
   d. Memastikan sistem penerangan memadai bila operasi dilakukan malam hari.
3. Proses *Transfer* Penumpang
   a. Penumpang dipandu oleh ABK *Deck* menuju titik *Transfer* sesuai urutan yang ditentukan.
   b. Setiap penumpang wajib mengenakan life jacket dan helm sebelum naik ke passenger basket/net atau tali pengaman.
   c. Perwira *Deck*/*Safety Officer* memastikan prosedur “swing” dilakukan dengan benar pada momen gelombang yang tepat.
   d. Penumpang dilarang melompat atau bergerak tanpa instruksi dari ABK pengawas.
   e. Komunikasi antara geladak – ruang mesin – jembatan – kapal pendukung/anjungan harus terbuka dan terus-menerus.
4. Pengawasan Selama *Transfer*
   a. *Safety Officer* memantau seluruh proses dari awal hingga akhir untuk mendeteksi potensi bahaya.
   b. Jika terjadi ketidakpatuhan prosedur, operasi dihentikan segera oleh Nakhoda atau Safety Officer.
   c. Operator Radio melaporkan perkembangan secara berkala ke pihak yang terlibat.
   d. ABK tetap siaga dengan lifebuoy dan tali penyelamat di area *Transfer*.

5. Penutupan Operasi
    a. Setelah *Transfer* selesai, dilakukan pencatatan resmi di log book kapal mengenai jumlah penumpang, kondisi cuaca, waktu *Transfer*, dan catatan khusus.
    b. Melakukan debriefing singkat untuk mengevaluasi jalannya operasi dan mencatat temuan untuk perbaikan SOP.
    c. Semua peralatan dikembalikan, diperiksa, dan disimpan kembali sesuai prosedur.
    d. Jika ada insiden atau near miss, segera dibuat laporan insiden sesuai ISM Code dan dilaporkan ke perusahaan/operator.

Standar Peralatan *Transfer* Penumpang di Kapal

1. *Passenge*r Basket / *Transfer* Net
    a. Harus sesuai standar OCIMF – Personnel *Transfer Basket Guidelines.*
    b. Terbuat dari material kuat (tali baja atau *synthetic rope* berstandar industri).
    c. Dilengkapi dengan suspension frame untuk menjaga keseimbangan saat diangkat/diturunkan.
    d. Kapasitas maksimum jelas ditandai (biasanya 4–8 orang sekali *Transfer*).
    e. Harus diuji beban (load test) secara berkala sesuai klasifikasi.
2. *Life Jacket* (Jakets Penolong)
    a. Wajib digunakan oleh semua penumpang dan ABK yang terlibat.
    b. Sesuai standar SOLAS 1974 Chapter III.
    c. Dilengkapi dengan lampu, peluit, dan reflektor retro untuk operasi malam.
3. *Helmet* (*Safety Helmet/Hard Hat*)
    a. Standar industri EN 397 atau setara IMO guidelines.
    b. Wajib dipakai oleh semua penumpang selama proses *Transfer* untuk melindungi dari benturan.

4. *Safety Harness / Safety Line*
    a. Digunakan untuk mengikat penumpang ke basket atau tali pengaman.
    b. Harus sesuai standar IMO MSC/Circ.1093 tentang penggunaan fall protection.
    c. Bahan harus anti-korosi, tahan UV, dan diuji tarik secara berkala.
5. *Lifebuoy* dengan *Line (Life Buoy with Line & Light*)
    a. Minimal satu unit lifebuoy dengan tali siaga di titik *Transfer*.
    b. Sesuai standar SOLAS Chapter III Regulation 7.1.
    c. Dilengkapi dengan lampu otomatis dan smoke signal untuk operasi darurat.
6. Radio Komunikasi (*Handheld VHF/UHF*)
    a. Digunakan oleh ABK, Perwira *Deck*, Safety Officer, dan Operator Radio.
    b. Sesuai standar GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*).
    c. Wajib dalam kondisi full charge dengan unit cadangan tersedia.
7. *Emergency Lighting* (Lampu Darurat)
    a. Wajib ada di area *Transfer* jika operasi dilakukan malam atau visibilitas rendah.
    b. Sesuai standar SOLAS Chapter II-1 Regulation 42 mengenai emergency lighting.
    c. Dilengkapi dengan power backup (baterai minimal 3 jam).
8. Personal Protective Equipment (PPE) Kru
    a. Helm keselamatan, sarung tangan, sepatu *safety*, dan baju kerja sesuai standar ILO dan SOLAS.
    b. ABK yang bertugas di titik *Transfer* wajib menggunakan *life jacket* dan *safety harness.*

E. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran

Komitmen manajemen terhadap keselamatan merupakan fondasi dari seluruh sistem keselamatan maritim. Tanpa komitmen yang nyata dan terlihat dari tingkat manajemen puncak, semua kebijakan dan prosedur keselamatan akan menjadi tidak efektif. Regulasi internasional melalui *International Safety Management* (ISM) Code secara eksplisit menuntut komitmen ini dengan menyatakan bahwa "perusahaan harus menetapkan kebijakan keselamatan dan pencegahan pencemaran yang mendorong continuous improvement" dan bahwa "komitmen tingkat tertinggi dari manajemen sangat penting" *(International Maritime Organization*, 2021: 5). Komitmen ini harus ditunjukkan melalui alokasi sumber daya yang memadai, penetapan tujuan keselamatan yang jelas, dan kepemimpinan yang aktif dalam membangun budaya keselamatan di seluruh level organisasi.

Komitmen manajemen diwujudkan melalui implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) yang efektif. Menurut ISM Code Pasal 1.2, perusahaan wajib mengembangkan, menerapkan, dan memelihara SMS yang mencakup kebijakan keselamatan, instruksi dan prosedur yang memastikan keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan, serta garis tanggung jawab dan wewenang yang jelas untuk personel terkait (International Maritime Organization, 2021: 7). SMS harus menjadi dokumen hidup yang terus dievaluasi dan diperbaiki, bukan sekadar dokumen formalitas untuk memenuhi persyaratan sertifikasi.

Tanggung jawab manajemen puncak termasuk memastikan bahwa SMS diimplementasikan secara konsisten di seluruh armada kapal. Mereka harus secara teratur meninjau keefektifan SMS melalui internal audit dan management review, serta mengambil tindakan korektif ketika ditemukan ketidaksesuaian. Manajemen juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa nakhoda dan awak kapal mendapat dukungan penuh ketika mengambil keputusan berdasarkan pertimbangan keselamatan, bahkan jika keputusan tersebut

berdampak pada jadwal operasional atau keuangan perusahaan (Anderson, 2022: 34).

Di tingkat operasional, komitmen manajemen harus diterjemahkan menjadi alokasi sumber daya yang memadai untuk keselamatan. Ini termasuk anggaran untuk pelatihan berkala, pemeliharaan peralatan keselamatan, perekrutan awak kapal yang cukup, dan implementasi teknologi keselamatan terbaru. Kurangnya alokasi sumber daya yang memadai merupakan indikator jelas bahwa komitmen keselamatan manajemen hanya di atas kertas saja (OCIMF, 2023: 23).

Otoritas pengawas seperti flag state administration dan organisasi yang diakui (*Recognized Organizations*) memantau komitmen manajemen melalui audit eksternal terhadap SMS perusahaan. Mereka mengevaluasi apakah perusahaan benar-benar menerapkan apa yang tertulis dalam SMS mereka, dan apakah manajemen secara aktif terlibat dalam continuous improvement sistem keselamatan mereka. Temuan ketidaksesuaian antara kebijakan dan implementasi dapat mengakibatkan pencabutan sertifikasi Document of Compliance (DOC) perusahaan (EMS Agency, 2022: 29).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kurangnya komitmen manajemen tentang safety, yang melanggar prinsip fundamental ISM Code, merupakan faktor manajemen perusahaan yang kritis. Ketiadaan kepemimpinan dan dukungan yang nyata dari manajemen puncak dalam membangun budaya keselamatan yang kuat berkontribusi signifikan terhadap terjadinya insiden.

SOP Transfer Penumpang Saat Cuaca Buruk (Manajemen Perusahaan Pelayaran)

1. Perencanaan & Kebijakan
   a. Menetapkan batas operasional cuaca (*maximum wave height*, *wind speed, visibility*) yang terdokumentasi dalam Safety Management System (SMS) *weather forecast* sesuai ISM Code.

b. Memastikan prosedur *transfer* penumpang dalam kondisi cuaca buruk tertulis jelas di Company Operation Manual dan didistribusikan ke semua kapal.
c. Menyediakan panduan tambahan dari OCIMF dan IMCA sebagai referensi standar internasional.

2. Pelatihan & Kompetensi
   a. Menyelenggarakan pelatihan periodik bagi Nakhoda, Perwira, dan ABK mengenai prosedur transfer saat cuaca buruk.
   b. Melakukan simulasi darurat (*emergency drill*) yang menekankan skenario jatuh ke laut saat cuaca ekstrem.
   c. Memastikan seluruh kru memiliki sertifikat sesuai STCW 1978 (Amandemen Manila 2010) dan familiar dengan SOP perusahaan.
3. Monitoring & Dukungan Operasional
   a. Menyediakan pusat kendali darat (*shore office*) yang siaga untuk mendukung kapal dalam pengambilan keputusan.
   b. Kapal wajib melaporkan laporan kondisi cuaca sebelum transfer dan mendapat persetujuan dari manajemen darat.
   c. Memberikan otorisasi jelas bahwa Nakhoda berhak menunda atau membatalkan operasi tanpa tekanan komersial jika kondisi dianggap berbahaya.
4. Peralatan & Pemeliharaan
   a. Menjamin ketersediaan peralatan keselamatan standar SOLAS di kapal (*passenger basket, lifebuoy, life jacket, safety harness, emergency lighting*).
   b. Menetapkan jadwal inspeksi dan load test peralatan *transfer personel* secara rutin oleh pihak berklasifikasi (*class surveyor*).
   c. Mewajibkan dokumentasi hasil inspeksi dilaporkan ke perusahaan dan diverifikasi secara berkala.
5. Pelaporan & Evaluasi
   a. Semua insiden atau *near miss* saat transfer penumpang di

cuaca buruk harus dilaporkan secara formal sesuai ISM Code.

b. Manajemen wajib melakukan *root cause analysis* (RCA) untuk setiap insiden guna mencegah pengulangan.
c. Hasil evaluasi digunakan untuk penyempurnaan SOP dan peningkatan pelatihan kru.

F. Faktor dari Luar Kapal

Keadaan cuaca dan kondisi laut merupakan faktor eksternal yang paling signifikan mempengaruhi keselamatan operasi *Transfer* penumpang. Meskipun merupakan faktor alam yang tidak dapat dikendalikan, regulasi maritim internasional menetapkan kewajiban yang jelas mengenai penanganan risiko yang timbul dari kondisi cuaca buruk. Konvensi SOLAS Bab V Regulation 34 menempatkan tanggung jawab mutlak pada nakhoda untuk mengambil keputusan berlayar berdasarkan pertimbangan keselamatan, termasuk penilaian profesional terhadap kondisi cuaca dan laut (*International Maritime Organization*, 2021: 112). Nakhoda memiliki kewenangan penuh untuk menunda atau membatalkan setiap operasi yang dinilainya membahayakan keselamatan kapal dan orang-orang di dalamnya.

Pedoman operasional dari *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) memberikan arahan yang lebih spesifik mengenai batasan operasi dalam kondisi cuaca tertentu. Panduan "*Guide to Marine Transfer Operations*" (2023) menetapkan parameter detail mengenai batas maksimum kecepatan angin, tinggi gelombang, dan kondisi arus yang diizinkan untuk melakukan operasi *Transfer personel* (OCIMF, 2023: 58). Pedoman ini menyatakan secara eksplisit bahwa operasi harus dihentikan jika kondisi cuaca melampaui batas aman yang ditetapkan, terlepas dari pertimbangan operasional atau komersial lainnya.

Perusahaan pelayaran memiliki kewajiban untuk mendukung kewenangan nakhoda melalui kebijakan yang jelas dalam Sistem Manajemen Keselamatan (SMS). ISM Code Pasal 7 mengharuskan

perusahaan untuk menetapkan prosedur untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko yang timbul dari kondisi cuaca buruk, termasuk kriteria spesifik untuk pembatalan operasi (International Maritime Organization, 2021: 14). Perusahaan dilarang memberikan sanksi atau tekanan kepada nakhoda yang mengambil keputusan berdasarkan pertimbangan keselamatan.

Di tingkat operasional, petugas cuaca dan petugas keselamatan bertanggung jawab untuk memantau perkembangan kondisi cuaca secara terus-menerus. Mereka harus menggunakan semua peralatan yang tersedia seperti weather forecast receiver, radar, dan pengamatan visual untuk memberikan laporan yang akurat kepada nakhoda. Monitoring harus dilakukan sebelum dan selama operasi berlangsung untuk mengantisipasi perubahan kondisi cuaca yang mendadak (Anderson, 2022: 67).

Otoritas meteorologi nasional dan internasional memainkan peran penting dalam menyediakan informasi cuaca yang akurat dan tepat waktu. Regulasi melalui Konvensi SOLAS Bab V Regulation 5 mewajibkan pemerintah negara anggota untuk menyediakan layanan meteorologi dan peringatan cuaca untuk keperluan pelayaran (International Maritime Organization, 2021: 89). Ketersediaan informasi yang reliable ini sangat penting untuk pengambilan keputusan yang tepat di kapal.