

**PENYEBAB ABK TIDAK MELAKSANAKAN PROSEDUR
KESELAMATAN KERJA SAAT CARGO OPERATION
DIKAPAL AHTS OCEAN MATHILAKATHU VEETTIL**



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

RUDIMAN
NIS: 25.11.101.020
AHLI NAUTIKA TINGKAT I

PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASAR

2026

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : RUDIMAN
Nomor Induk Siswa : 25.11.101.020
Program Pelatihan : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT dengan judul:

**PENYEBAB ABK TIDAK MELAKSANAKAN PROSEDUR
KESELAMATAN SAAT CARGO OPERATION DIKAPAL AHTS OCEAN
MATHILAKATHU VEETIL**

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, 18 FEBRUARI 2026



RUDIMAN

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : PENYEBAB ABK TIDAK MELAKSANAKAN PROSEDUR
KESELAMATAN SAAT CARGO OPERATION DIKAPAL
AHTS OCEAN MATHILAKATHU VEETIL

Nama Pasis : RUDIMAN

Nomor Induk Siswa : 25.11.101.020

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 18 FEBRUARI 2026

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. FAMSAL SARANSI, M.T., M.Mar.
NIP. 49750329 1999031002


HAERANI ASRI, S.Si.T., M.T
NIP. 198308202010122001

Mengetahui:
Manager Diklat
Peningkatan dan Penjenjangan


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

**PENYEBAB ABK TIDAK MELAKSANAKAN PROSEDUR
KESELAMATAN SAAT CARGO OPERATION DI KAPAL AHTS
OCEAN MATHILAKATHU VEETIL**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**RUDIMAN
NIS. 25.11.101.020
Ahli Nautika Tingkat I**


Telah dipresentasikan di depan Panitia Ujian KIT
Pada Tanggal 18 FEBRUARI 2026

Menyetujui,

Pembimbing I

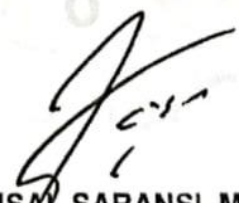
Pembimbing II


Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.
NIP. 19750329 1999031002


HAERANI ASRI, S.Si.T., M.T
NIP. 198308202010122001

Mengetahui:

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I


Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.
NIP. 19750329 1999031002

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 pada 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. Haerani Asri, S.Si.T., M.T.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 XLVIII 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 makalah ini.

Makassar, 18 Feb 2026



RUDIMAN

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Faktor Manusia.....	6
B. Organisasi di Atas Kapal.....	7
C. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayara.....	10
BAB III METODE PENGAMBILAN DATA.....	15
A. Observasi/Pengamatan.....	15
B. Intrview/Wawancara.....	16
C. Studi Pustaka	17
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	19
A. Lokasi Kejadian	19
B. Situasi dan Kondisi	19
C. Temuan.....	24
D. Urutan Kejadian.....	29
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	29
A. Simpulan	35
B. Saran,.....	36
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN.....	39
RIWAYAT HIDUP.....	42

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Profesi perwira jaga di atas kapal niaga merupakan tulang punggung dari sistem keselamatan pelayaran. Sebagai perpanjangan tangan nahkoda, perwira jaga memegang mandat penuh untuk mengambil keputusan operasional dan menegakkan disiplin selama jam jaga berlangsung. Dalam teori manajemen keselamatan maritim, efektivitas seorang perwira jaga tidak hanya diukur dari kemampuannya mengoperasikan peralatan navigasi atau menangani bongkar muat, tetapi juga dari keberaniannya memastikan setiap individu di bawah pengawasannya patuh terhadap prosedur. Namun, praktik di dunia pelayaran menunjukkan bahwa otoritas formal ini kerap tidak berjalan seimbang. Banyak perwira jaga yang mengalami dilema antara menjalankan aturan secara kaku atau mempertahankan hubungan harmonis dengan awak kapal lainnya.

Dari sudut pandang peraturan, sebenarnya tidak ada kesempatan bagi perwira jaga untuk menoleransi atau memberi kelonggaran terhadap pelanggaran prosedur keselamatan. Melalui ketentuan *International Safety Management Code (ISM Code)* yang ditetapkan oleh International Maritime Organization, perusahaan pelayaran wajib memastikan bahwa seluruh awak kapal menjalankan tugas sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat dan didokumentasikan. Dalam hal ini, perwira jaga berperan langsung sebagai pelaksana aturan keselamatan di atas kapal. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978* beserta amandemennya juga menegaskan bahwa perwira jaga memiliki kewajiban absolut untuk mempertahankan keselamatan jiwa, properti, dan lingkungan laut. Kewajiban ini tidak dapat didelegasikan maupun ditunda pelaksanaannya.

Pada tingkat nasional, Pasal 22 Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 memberikan fondasi hukum yang kuat mengenai

kewenangan nahkoda dan perwira dalam menindak awak kapal yang melakukan pelanggaran demi keamanan dan keselamatan pelayaran. Ketentuan ini bersifat memaksa dan tidak memuat klausul yang membolehkan pertimbangan subjektif seperti hubungan personal atau dinamika kelompok. Dalam konteks operasi di pelabuhan asing, kapal juga tunduk pada regulasi lokal yang seringkali memiliki standar tinggi. *Saudi Aramco Safety Management System* misalnya, mewajibkan penggunaan *personal protective equipment* (PPE) dengan spesifikasi khusus yang tidak dapat digantikan dengan perlengkapan standar biasa, termasuk workvest dengan reflektifitas tinggi dan warna tertentu yang wajib dikenakan di seluruh area dermaga maupun dek kapal selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

Kapal *OCEAN MATHILAKATHU VEETIL* tempat penulis bertugas sebagai perwira adalah kapal curah kering berbendera asing dengan bobot mati sekitar 795 ton. Kapal ini dioperasikan oleh perusahaan pelayaran *OCEAN OIL FIELD DRILLING ABU DHABI* dan sedang dalam masa penyewaan oleh NMDC, sebuah perusahaan minyak dan gas yang berbasis di Timur Tengah. Armada kapal yang melayani kontrak jangka panjang dengan perusahaan minyak besar seperti Saudi Aramco dituntut untuk memenuhi standar keselamatan level tertinggi. Setiap pelanggaran sekecil apapun tidak hanya akan dicatat sebagai temuan, tetapi juga dapat berakibat pada penghentian operasi, denda kontraktual, hingga pemutusan hubungan sewa. Tekanan kepatuhan ini sebenarnya telah dikomunikasikan secara berulang melalui *safety briefing* dan *toolbox meeting* yang diadakan setiap kali kapal akan memasuki wilayah perairan Arab Saudi.

Pada tanggal 12 Januari 2025, saat *OCEAN MV* sedang sandar di Jubail Commercial Port, Arab Saudi, kapal tengah melaksanakan kegiatan bongkar muat yang melibatkan penurunan muatan berupa *garbage skip* dan *pipe tools* dari atas kapal ke dermaga. Kegiatan ini berlangsung pada sore hari dengan pencahayaan yang masih terang dan kondisi cuaca cerah. Kru deck yang bertugas telah menerima

pengarahan keselamatan dan semua perlengkapan operasi dinyatakan dalam kondisi laik fungsi. Penulis yang saat itu menjalankan tugas sebagai perwira jaga berada di posisi yang memungkinkan untuk memantau seluruh area kerja. Dari posisi tersebut, penulis melihat secara jelas bahwa salah seorang ABK bernama Annandu bergerak di sekitar area bongkar muat tanpa mengenakan workvest standar Aramco.

Perbedaan kejadian ini dari pelanggaran biasa adalah respons yang tidak kunjung muncul dari pihak kapal. Penulis yang menyadari ketidaklengkapan perlengkapan Annandu pada saat itu tidak segera mengeluarkan teguran atau instruksi tegas. Tidak ada panggilan melalui handy talkie, tidak ada aba-aba lisan, dan tidak ada gerakan tubuh yang mengisyaratkan perintah untuk segera keluar dari area kerja atau melengkapi perlengkapannya terlebih dahulu. Aktivitas bongkar muat tetap berjalan sementara Annandu dengan leluasa berada di sekitar pergerakan *crane* dan muatan yang diangkat. Keheningan dari pihak pengawas kapal ini menciptakan ilusi bahwa apa yang dilakukan Annandu adalah sesuatu yang dapat ditoleransi, padahal fakta di lapangan menunjukkan sebaliknya.

Situasi tersebut tidak berlangsung lama karena segera diintervensi dari luar kapal. Pihak Port di *Jubail commercial Port* yang melakukan pemantauan dari darat melalui radio operation menyampaikan teguran keras secara langsung. Suara petugas darat yang mempertanyakan mengapa ada personel tanpa workvest di area kerja dan mengapa perwira jaga tidak segera bertindak terdengar jelas di seluruh kanal komunikasi radio. Teguran ini bersifat formal dan langsung terekam dalam komunikasi resmi pelabuhan..Berdasarkan pengalaman di atas, penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dan menuangkannya dalam bentuk Karya Ilmiah Terapan (KIT) dengan judul **“PENYEBAB ABK TIDAK MELAKSANAKAN PROSEDUR KESELAMATAN SAAT CARGO OPERATION DIKAPAL AHTS OCEAN MATHILAKATHU VEETIL**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan kondisi yang terjadi pada kapal OCEAN MATHILAKATHU VEETTIL di Jubail Commercial Port, Saudi Arabia, permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa Faktor penyebab ABK tidak melaksanakan Prosedur keselamatan saat cargo operation?
2. Bagaimana implementasi prosedur keselamatan cargo Operation pada OCEAN MATHILAKATHU VEETTIL?

C. Batasan Masalah

Berdasarkan masalah yang terjadi pada kapal OCEAN MATHILAKATHU VEETTIL, penelitian ini dibatasi pada permasalahan keselamatan ABK yang terjadi saat cargo operation bongkar muat *garbage skip* dan *pipe tools* di atas kapal OCEAN MATHILAKATHU VEETTIL pada 12 Januari 2025 ketika kapal berada di Jubail Commercial Port, Arab Saudi. Pembahasan hanya difokuskan pada Penyebab ABK Tidak melaksanakan prosedur keselamatan PPE standar Aramco, khususnya workvest yang tidak dikenakan oleh ABK atas nama Annandu di area kerja bongkar muat, tanpa membahas aspek teknis peralatan kargo, kondisi lingkungan pelabuhan, dampak operasional, maupun solusi dari kejadian tersebut.

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan

1. Untuk mengetahui Faktor penyebab ABK tidak melaksanakan Prosedur keselamatan saat cargo operation
2. Untuk mengetahui bagaimana implementasi prosedur keselamatan cargo Operation pada OCEAN MV

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen keselamatan pelayaran, khususnya mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku perwira jaga dalam mengambil keputusan disiplin di atas kapal. Hasil penelitian dapat menjadi referensi bagi akademisi dan peneliti maritim dalam mengkaji hubungan antara otoritas formal, tekanan sosial, dan implementasi prosedur keselamatan di lingkungan kerja yang hierarkis dan tertutup seperti kapal niaga.

2. Manfaat Praktisnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi perusahaan pelayaran dalam meningkatkan efektivitas pelatihan dan pembinaan perwira jaga, khususnya dalam membangun keberanian mengambil tindakan tegas di lapangan. Bagi nahkoda dan perwira, hasil penelitian dapat menjadi refleksi untuk lebih konsisten menjalankan prosedur keselamatan tanpa kompromi, sehingga kapal mampu mempertahankan reputasi dan kepatuhan terhadap standar internasional maupun regulasi lokal di pelabuhan asing.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

Pengetahuan dan keterampilan merupakan fondasi utama yang menentukan kualitas kinerja seorang pelaut dalam melaksanakan tugas jaga serta mematuhi prosedur keselamatan di atas kapal. Dalam konteks permasalahan ketidaktegasan perwira jaga, faktor pengetahuan tidak hanya mencakup pemahaman terhadap teknis operasional, tetapi lebih jauh lagi menyangkut pemahaman mendalam mengenai mandat legal dan konsekuensi dari setiap tindakan disiplin yang diambil atau justru diabaikan. *International Convention Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended*, secara eksplisit mengatur bahwa setiap perwira jaga wajib memiliki kompetensi untuk melaksanakan tanggung jawab penuh terkait keselamatan jiwa, properti, dan lingkungan laut. Penelitian yang dilakukan oleh Daryanto, Sumarwan, Yusuf, dan Mamahit (2013: 45) menegaskan bahwa variabel pengetahuan yang dirasakan (*perceived knowledge*) memiliki pengaruh signifikan terhadap niat (*intention*) dan pada akhirnya terhadap kepatuhan (*compliance*) kru kapal dalam melaksanakan *International Safety Management (ISM) Code*. Pengetahuan yang tidak memadai mengenai wewenang normatif yang melekat pada posisi perwira jaga menyebabkan individu yang bersangkutan gagal memaknai setiap pelanggaran prosedur sebagai sebuah ancaman sistemik, bukan sekadar kelalaian teknis biasa .

Regulasi STCW melalui *Table A-II/1* tentang spesifikasi kompetensi minimum untuk perwira dek telah menetapkan secara terperinci bahwa seorang perwira jaga harus mampu menerapkan prosedur keselamatan dan pengendalian operasi kapal, termasuk kemampuan untuk menegakkan disiplin awak kapal. Ketika pelatihan yang diterima oleh perwira jaga hanya berfokus pada aspek prosedural

dan keterampilan teknis semata, sementara aspek pengambilan keputusan etis dan keberanian moral dalam situasi konflik tidak pernah dilatih secara memadai, maka hasilnya adalah lulusan yang secara administratif tersertifikasi namun secara psikologis tidak siap menggunakan otoritasnya. Wibowo dan Riskarini (2024: 12) dalam studinya tentang optimalisasi pengetahuan kru kapal menemukan bahwa reaksi kompetensi dalam menangani situasi darurat maupun situasi pelanggaran prosedur masih sangat kurang, yang disebabkan oleh faktor minimnya pengalaman praktis dan pelatihan yang tidak menyentuh aspek perilaku nyata di lapangan. Dalam kasus ABK tidak melaksanakan prosedur keselamatan dan kegagalan mengambil tindakan terhadap ABK yang tidak menggunakan workvest menunjukkan bahwa pengetahuan tentang standar Aramco dan regulasi keselamatan pelabuhan telah dimiliki secara kognitif, tetapi pengetahuan tersebut tidak terintegrasi dengan keterampilan pengambilan keputusan di bawah tekanan sosial.

Berikut adalah keterampilan yang dibutuhkan dan harus dimiliki oleh kru, khususnya perwira jaga, dalam menegakkan disiplin dan prosedur keselamatan di atas kapal:

- a. Keterampilan Kepemimpinan dan Pengambilan Keputusan
 - 1) Mampu mengambil keputusan cepat dan tegas berdasarkan prosedur dan otoritas yang dimiliki.
 - 2) Memiliki keberanian moral untuk menindak pelanggaran meskipun menghadapi tekanan sosial dari kru lain.
 - 3) Menerapkan *assertive leadership* dalam situasi operasional maupun darurat.
 - 4) Memahami dan menjalankan mandat *ISM Code Section 5* mengenai tanggung jawab dan wewenang nahkoda serta perwira.
- b. Keterampilan Komunikasi Asertif dan Efektif

- 1) Mampu menyampaikan instruksi dengan jelas, lugas, dan tidak ambigu.
 - 2) Menguasai teknik *two-way communication* untuk memastikan pesan diterima dan dipahami dengan benar.
 - 3) Mampu memberikan teguran secara profesional tanpa merendahkan martabat bawahan.
 - 4) Menggunakan *standard marine communication phrases* sesuai STCW dan IMO Resolution A.918(22).
- c. Keterampilan Manajemen Risiko dan Keselamatan Kerja
- 1) Mampu mengidentifikasi bahaya (*hazard identification*) di area kerja sebelum dan selama operasi berlangsung.
 - 2) Melaksanakan *Job Safety Analysis (JSA)* dan *Toolbox meeting* secara konsisten dan partisipatif.
 - 3) Memahami menerapkan hierarki pengendalian risiko (*hierarchy of controls*) sesuai standar ILO dan IMO.
 - 4) Mampu melakukan *risk assessment* secara dinamis terhadap perubahan situasi di lapangan.
- d. Keterampilan Pemahaman dan Penerapan Regulasi
- 1) Menguasai ketentuan *STCW 1978 as amended* mengenai tanggung jawab perwira jaga.
 - 2) Memahami *ISM* dan *Maritime Labour Convention 2006* terkait hak, kewajiban, dan disiplin kru.
 - 3) Mampu menerapkan regulasi lokal pelabuhan seperti *Saudi Aramco Safety Management System* atau standar terminal lainnya.
 - 4) Mengetahui konsekuensi hukum dari pelanggaran prosedur berdasarkan Undang-Undang Pelayaran dan ketentuan flag state.
- e. Keterampilan Manajemen Stres dan Pengendalian Emosi
- 1) Mampu mengelola tekanan psikologis selama jam jaga panjang dan situasi operasi padat.

- 2) Menjaga stabilitas emosi saat menghadapi pelanggaran berulang atau sikap defensif dari kru.
 - 3) Menerapkan *emotional regulation* dan *self-awareness* dalam interaksi harian.
 - 4) Memahami pentingnya *mental fitness* sebagai bagian dari kelayakan bertugas sesuai panduan ILO/IMO.
- f. Keterampilan Observasi dan Pemantauan Situasional
- 1) Mampu melakukan *situational awareness* secara terus-menerus terhadap pergerakan kru, peralatan, dan lingkungan kerja.
 - 2) Mengidentifikasi potensi pelanggaran prosedur sebelum berkembang menjadi insiden.
 - 3) Menggunakan alat bantu komunikasi dan pengawasan seperti *CCTV*, *handy talkie*, dan laporan visual secara optimal.
 - 4) Mampu membedakan antara pelanggaran ringan yang memerlukan teguran lisan dan pelanggaran serius yang memerlukan tindakan administratif.
- g. Keterampilan Evaluasi dan Umpan Balik Kinerja
- 1) Mampu memberikan *constructive feedback* kepada kru setelah operasi selesai.
 - 2) Mendokumentasikan pelanggaran dan tindakan korektif secara objektif dalam *logbook* atau laporan kapal.
 - 3) Melaksanakan *safety debriefing* untuk mengevaluasi efektivitas prosedur dan kepatuhan kru.
 - 4) Berpartisipasi *internal audit* dan *management review* sesuai ISM Code.
- h. Keterampilan Pelatihan dan Pembinaan Kru
- 1) Mampu memberikan *on-the-job training* kepada ABK mengenai prosedur keselamatan dan penggunaan PPE.
 - 2) Menyampaikan *safety induction* dan *familiarization* kepada kru baru secara sistematis.
 - 3) Menjadi mentor dalam pengembangan kompetensi kru junior.

B. Faktor Organisasi di Atas Kapal

Beban kerja dan jam kerja merupakan faktor organisasional yang sangat fundamental dalam menentukan efektivitas pengawasan keselamatan di atas kapal. Dalam konteks ketidaktegasan perwira jaga, faktor ini tidak sekadar berbicara tentang jumlah jam kerja, melainkan menyangkut kualitas pemulihan fisik dan mental yang tidak tercukupi akibat sistem penjadwalan jaga yang tidak manusiawi. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978, as amended melalui Chapter VIII secara eksplisit mengatur tentang kewajiban administrasi pelabuhan, perusahaan pelayaran, nahkoda, dan perwira jaga untuk memfasilitasi semua personil yang melaksanakan tugas jaga agar memiliki waktu istirahat minimum. Australian Maritime Safety Authority (2025: 2) dalam *Marine Notice 2025/03* menegaskan bahwa regulasi STCW mensyaratkan jam istirahat minimum 10 jam dalam periode 24 jam dengan ketentuan dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, di mana satu periode istirahat harus berdurasi minimal 6 jam berturut-turut. Ketentuan ini bersifat imperatif dan dirancang untuk mencegah akumulasi kelelahan yang terbukti secara ilmiah menurunkan kapasitas pengambilan keputusan dan kewaspadaan situasional.

Penelitian tentang dampak sistem jaga terhadap kinerja perwira telah menghasilkan temuan yang mengkhawatirkan. TK Foundation (2017) dalam Project MARTHA Final Report yang dikutip oleh AMSA (2025: 3) mengungkapkan bahwa sistem jaga 6 jam on dan 6 jam off merupakan kontributor signifikan terhadap kelelahan kronis di atas kapal. Dibandingkan dengan sistem penjadwalan lainnya, sistem 6 on 6 off terbukti menghasilkan durasi tidur harian yang lebih pendek, kualitas tidur yang terfragmentasi, peningkatan kecenderungan mengalami micro-sleeps, dan rasa kantuk berlebihan terutama pada dini hari. Dalam kasus ketidaktegasan perwira jaga, kondisi kelelahan kronis menyebabkan penurunan sumber daya kognitif yang diperlukan untuk mengambil keputusan tegas. Ketegasan membutuhkan energi

psikologis yang besar karena selalu mengandung risiko konfrontasi interpersonal. Perwira yang secara fisik dan mental lelah akan cenderung mengambil jalur path of least resistance, yaitu membiarkan pelanggaran berlalu tanpa teguran karena konfrontasi dianggap terlalu menguras energi. *IMO Guidelines on Fatigue (MSC.1/Circ. 1598)* yang dirujuk oleh AMSA (2025: 4) secara eksplisit mengidentifikasi bahwa kelelahan mengakibatkan penurunan kemampuan untuk mengenali situasi berbahaya, penurunan kewaspadaan, dan kecenderungan untuk mengabaikan prosedur

1. Nahkoda (Master)

Bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal dan pelaksanaan ISM Code. Nahkoda harus memastikan kebijakan keselamatan dijalankan dan memiliki wewenang mutlak mengambil keputusan disiplin (ICS, 2024: Chapter 2.5).

2. Perwira Jaga (Chief Officer/Officer of the Watch)

Bertanggung jawab langsung mengawasi operasi kargo dan menegakkan disiplin di lapangan. Wajib memastikan seluruh ABK menggunakan PPE sesuai prosedur dan memberikan teguran terhadap pelanggaran (V Global, 2025)

3. ABK Deck (Deck Rating)

Wajib mematuhi instruksi keselamatan dari perwira jaga, menggunakan PPE yang dipersyaratkan, dan melaksanakan tugas sesuai prosedur telah dikomunikasikan (ILO, 2006: Regulation 1.3).

4. Perusahaan Darat (Designated Person Ashore)

Berkewajiban menyediakan sumber daya dan dukungan yang memadai bagi kapal serta memastikan sistem manajemen keselamatan berjalan efektif, termasuk kebijakan pengawasan dan pembinaan perwira (ICS, 2024: Chapter 4.2).

C. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran

Komitmen manajemen terhadap keselamatan merupakan fondasi utama yang menentukan apakah kebijakan keselamatan yang tertulis dalam dokumen *Safety Management System* (SMS) benar-benar diimplementasikan di atas kapal atau hanya menjadi formalitas administratif. Dalam konteks ketidaktegasan perwira jaga, komitmen manajemen tidak cukup diukur dari keberadaan manual prosedur atau sertifikat kepatuhan ISM, melainkan harus tercermin dalam alokasi sumber daya nyata, sistem penghargaan dan sanksi, serta keteladanan manajemen dalam memprioritaskan keselamatan di atas tekanan komersial. *International Safety Management* (ISM) Code pada Section 1.2.2 secara eksplisit menyatakan bahwa tujuan perusahaan pelayaran adalah menetapkan praktik keselamatan dalam operasi kapal dan menyediakan lingkungan kerja yang aman. Bhattacharya (2012: 26) dalam penelitiannya tentang budaya keselamatan di kapal niaga menemukan bahwa persepsi pelaut terhadap komitmen manajemen merupakan prediktor terkuat terhadap efektivitas implementasi ISM Code, di mana pelaut yang merasakan dukungan nyata dari manajemen darat menunjukkan tingkat kepatuhan prosedural yang lebih tinggi dibandingkan mereka yang hanya melihat komitmen simbolik.

Raharjo, Utami, Afrianty, dan Ruhana (2025: 6) dalam studi *systematic literature review* mereka tentang *safety performance* di industri pelayaran mengidentifikasi bahwa komitmen manajemen terhadap keselamatan merupakan determinan utama yang mempengaruhi *safety performance* perusahaan pelayaran. Studi mereka yang menganalisis publikasi dari basis data Scopus periode 1919 hingga 2023 menemukan bahwa faktor-faktor seperti *safety culture*, teknologi, faktor manusia, dan regulasi sangat dipengaruhi oleh kuat atau lemahnya komitmen manajemen puncak (Raharjo dkk., 2025: 6). Ketika manajemen perusahaan pelayaran hanya mengejar kepatuhan administratif terhadap ISM Code tanpa disertai komitmen

substantif, maka yang terjadi adalah fenomena decoupling antara dokumen dan praktik. Perwira jaga di kapal dengan sangat cepat menangkap sinyal-sinyal inkonsistensi ini. Mereka memahami bahwa meskipun manual keselamatan mewajibkan penegakan disiplin secara ketat, namun manajemen tidak pernah memberikan umpan balik positif ketika laporan teguran disampaikan, tidak menyediakan sumber daya yang memadai untuk pelatihan kepemimpinan, dan tidak pernah menjatuhkan sanksi kepada perwira yang membiarkan pelanggaran berulang.

Regulasi tentang komitmen manajemen terhadap keselamatan sebenarnya telah diatur secara sangat eksplisit dalam ISM Code Section 3 tentang tanggung jawab perusahaan. Bagian ini mewajibkan perusahaan untuk mendefinisikan dan mendokumentasikan tanggung jawab, wewenang, dan hubungan antar personel yang mengelola, melaksanakan, dan memverifikasi pekerjaan yang berhubungan dengan keselamatan. Lebih jauh lagi, ISM Code Section 3.2 secara spesifik mewajibkan perusahaan untuk memastikan bahwa nahkoda memiliki kewenangan yang jelas dan didukung penuh oleh manajemen darat untuk mengambil keputusan terkait keselamatan. Dukungan penuh (full support) ini adalah indikator kunci komitmen manajemen yang tidak dapat dipalsukan. *Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management (ISM) Code, 6th Edition 2024* dalam Chapter 2.5.1 secara eksplisit menyatakan bahwa manajemen senior bertanggung jawab untuk menetapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan, memastikan implementasi SMS, dan secara periodik mengevaluasi efektivitasnya (ICS, 2024: Chapter 2.5.1). Oltedal dan McArthur (2011: 339) dalam studi mereka tentang praktik keselamatan di kapal niaga menemukan bahwa dukungan manajemen yang tidak konsisten menyebabkan perwira enggan mengambil tindakan tegas karena mereka tidak yakin bahwa keputusan mereka akan didukung jika terjadi konflik atau konsekuensi komersial.

Penelitian Raharjo dkk. (2025: 12) mengidentifikasi bahwa

keterbatasan sumber daya merupakan salah satu tantangan utama dalam implementasi safety performance di industri pelayaran, dan keterbatasan ini seringkali mencerminkan rendahnya komitmen manajemen yang diterjemahkan dalam keputusan alokasi anggaran (Raharjo dkk., 2025: 12). Kesenjangan perspektif antara manajer perusahaan dan pelaut mengenai faktor-faktor yang membentuk organisasi yang sehat juga menjadi temuan penting dalam literatur. Studi yang dikutip oleh Raharjo dkk. (2025: 8) mengungkapkan bahwa sementara manajer perusahaan cenderung menekankan pentingnya manajemen keuangan, inovasi strategis, dan tata kelola perusahaan, para pelaut justru menempatkan kondisi kerja langsung dan rasa saling menghormati sebagai prioritas utama (Raharjo dkk., 2025: 8).