

KURANG OPTIMALNYA ABK DALAM LATIHAN KESELAMATAN DI MPSV. FOS THOR



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

R. EKO KUSUMA

NIS 21. 09. 101. 013

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : R. EKO KUSUMA
Nomor Induk Siswa : 21.09.101.013
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**“KURANG OPTIMALNYA ABK DALAM LATIHAN KESELAMATAN DI
MPSV. FOS THOR ”**

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

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

Makassar, 15 Desember 2021

R. EKO KUSUMA

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **KURANG OPTIMALNYA ABK DALAM
LATIHAN KESELAMATAN DI KAPAL MPSV.
FOS THOR**

Nama Pasis : R. EKO KUSUMA
NIS : 21.09.101.013
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarikan.

Makassar, 13 Desember 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001



Capt. Bruce Rumangkang, M.Si
Nip.

Mengetahui
Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjurangan



Iswansyah, S.Sos., M.Mar.E
NIP. 19731279 199808 1 001

**KURANG OPTIMALNYA ABK DALAM LATIHAN
KESELAMATAN DI MPSV. FOS THOR**

Disusun dan Diajukan oleh:

R. EKO KUSUMA

NIS. 20.09.101.013

Ahli Nautika Tingkat I


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 15 Desember 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001


Capt. Bruce Rungangkang, M.Si
Nip.

Mengetahui:

a.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I


Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala berkat dan karunia yang telah 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. Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi tata bahasa, struktur kalimat, maupun metode penulisan.

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

1. **Capt. Sukirno, M.Tr.,M.Mar** selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. **Bapak Iswansyah, S.Sos., M.Mar.E** selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. **Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.** selaku pembimbing I penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. **Capt. Bruce Rumangkang, M.Si** 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 (I) di PIP Makassar.
6. **Muhammad Azis, M.Mar.E** selaku Perwira Batalyon Pasis yang telah membina dan bekerja sama dalam satu Resimen

7. Rekan-rekan Staf Resimen Perwira Siswa Periode September 2021
8. Rekan-rekan Pasis Angkatan XXVII Tahun 2021
9. Kedua Orang tua ayahanda dan Ibunda serta beserta adik tersayang yang telah memberikan doa dan dorongan serta bantuan moril dan materi, 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. Harapan penulis semoga karya tulis ilmiah terapan ini dapat dijadikan bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, Desember 2021

Penulis

R. EKO KUSUMA

ABSTRAK

R. Eko Kusuma, 2021 Kurang Optimalnya ABK Dalam Latihan Keselamatan Di MPSV. FOS Thor di Bimbing Oleh Hadi Setiawan dan Bruce Rumangkang.

Faktor keselamatan diatas kapal merupakan hal yang sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional kerja di kapal. Untuk itu latihan diatas kapal menjadi salah satu metode yang digunakan agar ABK lebih familiar, terampil dan memahami resiko pekerjaan sehingga dalam melaksanakan pekerjaan dapat terhindar dari kecelakaan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mencari penyebab ABK kurang memahami prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan di FOS THOR.

Data diambil dari pengalaman penulis selama bekerja di FOS THOR menggunakan metode deskriptif. Hasil. Pelaksanaan latihan diatas kapal bertujuan agar ABK lebih familiar pada pekerjaan yang akan dilaksanakan akan tetapi di dalam pelaksanaannya terkadang membuat ABK mengalami kecelakaan, hal tersebut dapat terjadi ketika pelaksanaan latihan tidak dilakukan dengan baik sesuai dengan prosedur. Seperti yang pernah terjadi di FOS THOR , pada tanggal 23 Juni 2019, pada sekitar pukul 10.00 hingga pukul 10.40, posisi kapal saat itu berada di AMPA Field Brunei Darussalam. Saat pelaksanaan latihan, pemadaman kebakaran salah satu ABK yang bertugas tidak tahu menggunakan *fireman outfit*. Sehingga saat berusaha memadamkan Api ABK tersebut mengalami luka bakar pada bagian tangan sampai dengan lengan. Diketahui ABK yang bertugas baru *join* di kapal dan kurang familiarisasi saat serah terima itu dan kurang pahamiya ABK dan ABK lupa dengan langkah penggunaannya.

Kesimpulan kurang optimalnya ABK dalam latihan keselamatan di kapal, disebabkan ABK tidak menerapkan prosedur keselamatan sesuai dengan prosedur sehingga ABK mengalami luka bakar saat berupaya memadamkan API. Saran hendaknya pihak kapal melalui Master dan Chief Officer dapat melakukan evaluasi terhadap ABK baru, melakukan training secara berkala di kapal dan melaksanakan latihan sesuai dengan jadwal Drill agar pemahaman dan pengetahuan mengenai alat keselamatan dapat ditingkatkan.

Kata Kunci: Kurang Optimal, Latihan keselamatan, Kecelakaan

ABSTRACT

R. Eko Kusuma, 2021 Lack of Optimal Crew in Safety Training on Board at MPSV. FOS Thor Guided by Hadi Setiawan and Bruce Rumangkang.

The safety factor on board is very important in supporting the smooth operation of work on the ship. For this reason, onboard training is one of the methods used so that crew members are more familiar, skilled and understand the risks of work so that in carrying out work they can avoid accidents. The purpose of this study was to find out why the crew did not understand the procedures and how to operate safety equipment at FOS THOR.

The data is taken from the author's experience while working at FOS THOR using a descriptive method. Results, The implementation of the exercise on board the ship aims to make the crew more familiar with the work to be carried out, but in practice sometimes it causes the crew to have an accident, this can happen when the exercise is not carried out properly according to the procedure. As happened at FOS THOR, on June 23, 2019, at around 10:00 to 10:40, the ship's position at that time was at AMPA Field Brunei Darussalam. During the exercise, one of the crew members on duty did not know how to use a fireman outfit. So that when trying to extinguish the fire, the crew members suffered burns from their hands to their arms. It is known that the crew on duty had just joined the ship and were not familiar with the handover and the crew and crew members did not understand how to use it.

The conclusion is that crew members are not optimal in safety training on board, because crew members do not apply safety procedures in accordance with procedures so that crew members experience burns when trying to extinguish the fire. Suggestions should be that the ship through the Master and Chief Officer can evaluate the new crew, conduct regular training on the ship and carry out exercises according to the Drill schedule so that understanding and knowledge of safety equipment can be improved.

Keywords: Less Optimal, safety training, Accident

DAFTAR ISI

SAMPUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penulisan	3
D. Manfaat Penulisan	3
E. Hipotesis	4
BAB II KAJIAN PUSTAKA	5
A. Faktor Manusia	7
B. Faktor Kapal	
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	15
B. Situasi dan Kondisi	15
C. Temuan	16
D. Analisis Penyebab Masalah	20
E. Analisis Pemecahan Masalah	22
F. Urutan Kejadian	34
BAB IV SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	36
B. Saran	36
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Faktor keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional kerja di kapal. Dengan tidak terjadinya suatu kecelakaan, maka pelaksanaan kerja di kapal menjadi tidak terganggu atau tidak terkendala dan kapal dapat melanjutkan jadwal pelayaran selanjutnya. Di kapal, keselamatan mengacu pada keselamatan ABK, muatan dan kapal itu sendiri sebagai moda pengangkutan. Keselamatan sendiri sudah diatur dan distandarisasi mulai dari sebelum kapal tersebut berlayar melalui penilaian kelayakan kapal atau kelaiklautan kapal dengan diterbitkannya beberapa sertifikat kapal sebagai bukti kapal laik laut. Selain itu, faktor keselamatan juga sudah dipersyaratkan dalam sertifikat kompetensi pelaut yang sesuai dengan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) Amandemen Manila 2010. Perusahaan pelayaran sebagai pemilik kapal juga sudah mengikuti aturan maupun persyaratan keselamatan seperti pelaksanaan familiarisasi maupun jadwal pelaksanaan latihan di atas kapal (*onboard training*) bagi ABK baru maupun ABK yang sudah lama bekerja di kapal.

Dalam pelaksanaan latihan keselamatan di MPSV. FOS THOR , pemimpin pelaksanaan latihan keselamatan umumnya berada di tangan Mualim I, sedangkan Nakhoda umumnya bertugas dalam menilai dan mengevaluasi pelaksanaan latihan di kapal. Setelah pelaksanaan latihan,

biasanya Mualim I akan melaporkan hasil pelaksanaan latihan dalam bentuk laporan kepada Nakhoda dan Nakhoda akan mengevaluasi pelaksanaannya.

Di kapal manapun ABK bekerja, umumnya selalu terdapat pelaksanaan latihan keselamatan di kapal. Namun perlu diketahui pengetahuan, pemahaman dan keterampilan ABK dalam latihan keselamatan tidak terlepas dari bagaimana cara mengatur dan melaksanakan latihan keselamatan di kapal. Seperti diketahui, beberapa jenis kapal memiliki jadwal operasional yang tinggi atau jam kerja ABK yang padat sehingga mengganggu pelaksanaan latihan keselamatan di kapal. Pelaksanaan latihan keselamatan dapat menjadi singkat atau bahkan harus dibatalkan. Selain itu, kurangnya tanggung jawab dan motivasi ABK juga menjadi penyebab kurangnya pemahaman dan keterampilan ABK dalam menggunakan atau mengoperasikan alat keselamatan yang ada. Selain itu, keberadaan alat keselamatan di kapal baik dari jumlah maupun kelayakan alat keselamatan yang ada juga berpengaruh terhadap keselamatan. Untuk dapat meningkatkan pemahaman dan keterampilan ABK dalam latihan keselamatan, Nakhoda dan Chief Officer harus dapat berkoordinasi dalam melakukan penilaian serta pengevaluasian dalam pelaksanaan latihan keselamatan baik dari segi sumber daya manusia, prosedur serta peralatan serta perlengkapan keselamatan. Kurangnya pengawasan, koordinasi serta pengevaluasian terhadap pelaksanaan latihan keselamatan dapat menyebabkan kurangnya pemahaman serta keterampilan ABK dalam menggunakan atau mengoperasikan alat keselamatan yang ada.

Seperti yang pernah terjadi di MPSV. FOS THOR , pada tanggal 23 Juni 2019, pada sekitar pukul 10.00 hingga pukul 10.40, posisi kapal saat itu berada di AMPA Field Brunei Darussalam. Saat itu dilakukan latihan pemadaman kebakaran di *paint store*. Saat pelaksanaan latihan, pemadaman kebakaran salah satu ABK yang bertugas saat itu tidak tahu menggunakan *fireman outfit*. Sehingga saat berusaha memadamkan Api ABK tersebut mengalami luka bakar pada bagian tangan sampai dengan lengan. Diketahui ABK yang bertugas baru *join* di kapal dan kurang familiarisasi saat serah terima itu dan kurang pemahamnya ABK dan ABK lupa dengan langkah penggunaannya.

Berdasarkan uraian permasalahan maupun kendala yang pernah terjadi di MPSV. FOS THOR tersebut, maka saya tertarik untuk mengangkat dan membahas judul karya ilmiah terapan “**Kurang Optimalnya ABK Dalam Latihan Keselamatan di MPSV. Fos Thor**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka penulis mengambil rumusan masalah yaitu bagaimana pelaksanaan latihan keselamatan di MPSV. FOS Thor ?

C. Batasan Masalah

Untuk memudahkan pembahasan selanjutnya karena luasnya ruang lingkup permasalahan, penulis membatasi permasalahan pada terjadinya insiden saat pelaksanaan latihan keselamatan (*fire Drill*) di MPSV. FOS Thor?

D. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penulisan karya ilmiah terapan ini adalah untuk mencari penyebab ABK kurang memahami prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan di MPSV. FOS THOR .

E. Manfaat Penulisan

1. Manfaat Teoritis

Sebagai tambahan referensi, acuan dan bacaan ilmiah untuk memperkaya pengetahuan khususnya dalam mendapatkan penyebab-penyebab kurang optimalnya ABK dalam latihan keselamatan di kapal.

2. Praktis

Sebagai panduan dan pedoman praktis bagi Nakhoda, Chief Officer maupun ABK kapal guna menjalankan tugas dan tanggungjawabnya guna mendukung kelancaran operasional kapal khususnya dalam hal pelaksanaan latihan keselamatan.

F. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka Hipotesis yang di ambil, yaitu di duga masih kurangnya Familiarisasi ABK dalam melaksanakan latihan keselamatan di kapal MPSV FOS THOR.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

1. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) Amandemen Manila 2010

STCW merupakan suatu kebijakan dari hasil konvensi internasional dimana mengharuskan para pelaut untuk melengkapi dirinya dengan keahlian dan sertifikasi tertentu sesuai dengan penempatan tugasnya. Konvensi STCW ini telah di amandemen di Manila pada tahun 2010. Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan tanggung jawab terhadap keamanan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/6 paragraf 1-4 pada *STCW Code*.

- a. Pelatihan Keterampilan Keselamatan Dasar-*Basic Safety Training* (STCW Reg.VI/1-4).
- b. Pelatihan Keterampilan Sekoci Penyelamat dan Perahu Penolong selain Perahu Penolong Cepat-*Survival Craft & Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI/2).
- c. Pelatihan Keterampilan Perahu Penolong Cepat-*Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI/2).
- d. Pelatihan Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut-*Advanced Fire Fighting Training* (STCW Reg. VI/3).
- e. Pelatihan Keterampilan Pertolongan Pertama dan Penanganan Medis-*Medical First Aid and Medical Care Training* (STCW Reg. VI/4).

- f. Pelatihan Keterampilan Pengendalian Massa-*Crowd Management Training* (STCW Reg. V/2).
- g. Pelatihan Keterampilan Penanganan Situasi Krisis *i-Management and Human Behaviour Training* (STCW Reg. V/2).
- h. Pelatihan Keterampilan Perwira Keamanan Kapal-*Ship Security Officers Training* (STCW Table A-VI/5, B-VI/5).
- i. Pelatihan Keterampilan Pengoperasian *Electronic Chart and Display System* (ECDIS) (STCW Tabel A-II/1 dan Tabel A-III/1).
- j. Pelatihan Keterampilan *Bridge Resource Management* (BRM) dan *Engine Resource Management* (ERM) (STCW Tabel A-II/1 dan Tabel A-III/1).
- k. Pelatihan Keterampilan untuk Rating yang melaksanakan Tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin-*Drill for ratings duly certified to be part of a navigational or Engine Room Watch* (STCW Reg. II/4, III/4).
- l. Pelatihan Keterampilan untuk Rating yang melaksanakan tugas sebagai *Able Seafarer-Drill for ratings duly certified as able seafarer deck, able seafarer engine* (STCW Reg. II/5 , III/5).

2. Keterampilan

Keterampilan adalah kegiatan untuk menjalankan standar-standar organisasional yang tidak melanggar hukum yang ada dan yang berlaku (Ingan, 2014: 56). Sedangkan menurut Dunette (dalam), keterampilan berarti mengembangkan pengetahuan yang didapatkan melalui *training* dan pengalaman dengan melaksanakan beberapa tugas keterampilan tidak hanya dimiliki setiap orang dapat lebih membantu menghasilkan suatu yang bernilai dengan lebih cepat (Famela, dkk, 2015: 2).

Dari pendapat para ahli diatas kita dapat menarik kesimpulan bahwa keterampilan setiap orang harus diasah melalui program *training* atau bimbingan lain. *Training* dan sebagainya pun didukung oleh kemampuan dasar yang sudah dimiliki seseorang dalam dirinya. Jika kemampuan dasar digabung dengan bimbingan secara intensif tentu akan dapat menghasilkan sesuatu yang bermanfaat dan bernilai bagi diri sendiri dan orang lain.

3. *Standard Operational Procedure* (SOP)

SOP (*Standard Operational Procedure*) adalah suatu instruksi atau pedoman tertulis yang digunakan oleh suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi (Hero Group, 2016: 22). SOP adalah Dokumen tertulis yang memuat prosedur kerja secara rinci, tahap demi tahap dan sistematis. *SOP* memuat serangkaian instruksi secara tertulis tentang kegiatan rutin atau berulang-ulang yang dilakukan oleh sebuah organisasi. Untuk itu *SOP* juga dilengkapi dengan referensi, lampiran, formulir, diagram dan alur kerja (*flow chart*).

Penyusunan SOP harus jelas, singkat, sistematis, menggunakan bahasa sehari-hari, mudah dimengerti, tidak bermakna ganda, mempunyai urutan dan teknis, urutan prosesnya logis, rujukan penanggung jawab ditujukan kepada jabatan, dan penggunaan diagram alur untuk menjelaskan secara umum (Ramadhan, dkk. 2015: 1-2).

B. Faktor Kapal

1. Keselamatan

Keselamatan adalah merujuk pada perlindungan terhadap kesejahteraan fisik seseorang terhadap cedera yang terkait dengan pekerjaan (Mathis dan Jackson (2002, p. 245) dalam Syuratman, 2001).

2. Latihan Keselamatan (*Safety drill*)

Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Safety drill* merupakan upaya untuk meningkatkan kesiapan dan kesigapan awak kapal untuk menghadapi keadaan darurat (2016: 41). Adapun latihan keselamatan di kapal meliputi:

- a. Latihan kebakaran (*fire drill*).
- b. Latihan meninggalkan kapal (*abandon ship*).
- c. Latihan orang jatuh ke laut (*man overboard*).
- d. Latihan penggunaan sekoci (*boat drill*), dan lain sebagainya.

Latihan keselamatan ini diadakan guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan terhadap pekerjaannya dan lingkungan dimana tingkat pertama dari latihan keterampilan adalah petunjuk-petunjuk tentang ketentuan keselamatan umum.

3. Alat Keselamatan

Perlengkapan keselamatan (*safety equipment*) adalah semua peralatan keselamatan yang hanya digunakan pada keadaan darurat menyangkut keselamatan manusia dan/atau kapal. Jumlah, jenis dan kelengkapan perlengkapan keselamatan telah diatur oleh dalam peraturan keselamatan yang mengacu pada ketentuan *International Maritime Organization* (IMO) melalui SOLAS 1974. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal baik yang sedang berlayar, berlabuh, menangkap ikan, bersandar dan *docking*. Peralatan ini wajib ada di atas kapal dengan jumlah yang cukup sesuai ketentuan yang berlaku dan disahkan oleh yang berwenang.

Perlengkapan keselamatan adalah semua peralatan yang digunakan bagi para awak kapal (*life jacket, immersion suit*) untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*) jika kapal dinyatakan bahaya oleh Nakhoda termasuk sekoci penolong, *life raft*, dan rakit penolong). Perlengkapan keselamatan ini wajib ada di kapal dan ditempatkan di tempat-tempat yang mudah dijangkau dan diluncurkan dari kapal (Nugroho, dkk, 2013: 4).

4. Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management Code*)

ISM Code adalah suatu kode (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran. “*According to IMO, the main objective of the ISM Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for their pollution prevention* (IMO, 2016: 8).” Dari kutipan tersebut dapat disimpulkan bahwa tujuan dari ISM Code adalah untuk memberikan standar internasional untuk manajemen keamanan dan operasi kapal dan untuk pencegahan polusi.

Elemen-elemen ISM Code adalah:

a. Umum

Pengenalan secara umum terhadap definisi, sasaran, dan penerapan ISM Code.

b. Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan

Perusahaan harus mendokumentasikan kebijakan tentang keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan memastikan bahwa setiap personil di perusahaannya mengetahui tentang hal tersebut dan menjalankannya.

c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan

Perusahaan harus mempunyai personil di kantor maupun di kapal dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefinisikan dengan jelas.

d. *Designated Person Ashore (DPA)*

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal.

e. Tanggung jawab dan wewenang Nahkoda

Nahkoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal, membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut, dan memberikan instruksi/ panduan bagi ABK jika diperlukan.

f. Sumber daya dan tenaga kerja

Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil mengetahui tanggung jawab, dan wewenangnya.

g. Pengembangan rencana pengoperasian kapal

Perusahaan harus membuat rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan harus menjalankan apa yang telah direncanakan tersebut.

h. Kesiapan menghadapi keadaan darurat

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat yang dapat terjadi sewaktu-waktu. Perusahaan harus mengembangkan rencana untuk merespon keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil.

i. Pelaporan dan analisa ketidaksesuaian, kecelakaan, dan kejadian berbahaya

Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi kita semua untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut. Ketika menemukan hal yang salah, maka dilaporkan dan dianalisis.

j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya

Seluruh perlengkapan kapal harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik.

k. Dokumentasi

Sistem kerja manajemen keselamatan selalu didokumentasikan secara tertulis dan dikontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal.

l. Verifikasi, tinjauan, dan evaluasi perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan.

m. Sertifikasi dan verifikasi

Flag administration atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* adalah yang berhak mengeluarkan sertifikat dan

menunjuk Auditor, yaitu Dirjen Perhubungan Laut untuk melakukan pemeriksaan kelayakan dan kesesuaian kapal dengan standar klasifikasi yang digunakan (contoh:BKI). Jika hasil audit tersebut diterima, maka *flag administration* akan mengeluarkan DOC (*Document of Compliance*) untuk kantor dan SMC (*Safety Management Certificate*) untuk setiap kapal yang dioperasikan. Masing-masing sertifikat berlaku untuk 5 tahun dan Pengesahan ulang/ *endorsement* dilakukan tiap tahun untuk DOC dan antara tahun ke 2 dan ke 3 untuk SMC. DOC dan SMC tersebut ditempatkan di kantor, kapal mendapatkan copy dan SMC asli berada di atas kapal, kantor mendapat copynya.

Di dalam *International Safety Management (ISM) Code* tahun 2010 Resolusi A.741 (18) bagian A implementasi halaman 14 pada elemen 6 yang membahas “Sumber Daya dan Personil” pada elemen 6.2 tertera, perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional. Berdasarkan hal tersebut, maka perusahaan apabila dalam menempatkan ABK di kapal, ABK tersebut harus memiliki sertifikat yang sesuai dengan aturan yang berlaku. ABK harus memiliki kualitas kerja yang baik yaitu dapat melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan.

5. *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*

Pengertian SOLAS 1974 Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim. Pada tahap

permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain Konstruksi Kapal
- b. Permesinan Dan Instalasi Listrik
- c. Pencegah Kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat Komunikasi dan Keselamatan Navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan $\frac{2}{3}$ dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan $\frac{1}{3}$ dari jumlah Negara anggota atau 50% dari pemilik *tonnage* yang ada di dunia.

- a. SOLAS merupakan persyaratan yang harus dipenuhi untuk seluruh kapal yang memiliki GRT 250 ton ke atas, untuk kapal-kapal yang

GRT nya dibawah 250 ton maka persyaratan harus mengikuti peraturan Pemerintah bendera kapal.

- b. SOLAS menulis beberapa peraturan yang terbagi dalam beberapa *Chapter*, pada saat ini sudah terdiri dari 12 *Chapter* dan yang berkaitan dengan Peralatan Keselamatan adalah pada *Chapter II – Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction* serta *Chapter III* mengenai *Lifesaving. Life saving Appliance* adalah sebuah standar keselamatan yang harus dipenuhi sebuah kapal, untuk menjamin keselamatan kapal bila terjadi bencana.
- c. Peralatan keselamatan peraturannya dikelompokkan untuk penggunaan dikapal jenis Kapal Penumpang dan Kapal Barang.
- d. Melihat bahwa nama dan jenis peralatan keselamatan belum secara keseluruhan dikenal dengan nama baku Indonesia, maka banyak nama-nama yang masih menggunakan sebutan dalam bahasa Inggris. Jenis peralatan keselamatan di kapal sangat dipengaruhi dari jenis kapal, *gross tonnage*, bendera kapal, ukuran dimensi kapal dan jumlah orang yang berada di kapal.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian

Adapun lokasi kejadian yang dimaksudkan dalam KIT ini terjadi di MPSV. FOS THOR merupakan kapal *MPSV (Multi Purpose Supply Vessel)* yang mendukung dalam proses mengangkut penumpang dan barang yang dilakukan di lepas pantai atau jauh dari daratan, MPSV. FOS THOR merupakan kapal milik FOS MANAGEMENT SERVICES PTE LTD ,. Di pilihnya MPSV. FOS THOR sebagai objek pada karya ilmiah ini karena merupakan tempat dimana saya bekerja sebagai Master. .

B. Situasi dan Kondisi

MPSV. FOS THOR terdiri dari 14 orang ABK (termasuk Master). Di kapal umumnya pelaksanaan latihan keselamatan (*safety drill plan*) dilaksanakan tiap 1 (bulan) sekali sementara kegiatan pemeriksaan dan pengujian alat keselamatan sebagian dilakukan tiap minggu (*weekly*) tiap hari sabtu, sebagian bersamaan dengan pelaksanaan latihan keselamatan (bulanan), per tiga bulan serta per enam bulan. Faktanya, jadwal (*schedule*) pelaksanaan latihan keselamatan (*safety drill*) sudah ada namun realisasi latihan keselamatan (*Realization of Safety Drill*) tidak jarang belum sesuai dengan rencana latihan keselamatan (*safety drill plan*) baik dari segi tanggal maupun waktu pelaksanaan. Disisi lain, masih terdapat ABK yang belum memahami alat prosedur atau cara pengoperasian alat keselamatan, belum mengetahui lokasi alat keselamatan di kapal dan lain sebagainya.

MPSV. FOS THOR merupakan kapal jenis MPSV (*Multi Purpose Supply Vessel*) milik FOS MANAGEMENT SERVICES PTE LTD, yang mendukung dalam proses mengangkut penumpang dan barang yang dilakukan di lepas pantai atau jauh dari daratan (Gambar MPSV. FOS THOR dapat dilihat pada Lampiran 1). Untuk menunjang dan guna kelengkapan penelitian ini penulis sampaikan data MPSV. FOS THOR sebagai berikut

Tabel 2.1 *Ship Particular* MPSV. FOS THOR

<i>Ship name</i>	: MPSV. FOS THOR
<i>Flag/ Port of Registry</i>	: Panama
<i>Owner</i>	: FOS MANAGEMENT SERVICES PTE LTD
<i>Built</i>	: 2014
<i>D.W.T</i>	: 825 T
<i>G.R.T</i>	: 427 T
<i>L.O.A</i>	: 60 M

Sumber: MPSV. FOS THOR

C. Temuan

Dari fakta yang terjadi, kurang optimalnya ABK dalam latihan keselamatan di kapal disebabkan oleh :

1. Faktor Manusia

a. Terdapat ABK yang kurang memahami prosedur atau cara pengoperasian alat keselamatan

Di kapal, dalam pelaksanaan latihan keselamatan (*safety drill plan*) terkadang terdapat ABK yang kurang memahami prosedur atau cara pengoperasian alat keselamatan. Hal ini dapat disebabkan karena ABK tersebut baru *join* di kapal. Selain itu juga terdapat kemungkinan

juga jika ABK tersebut saat bekerja di kapal sebelumnya jarang melakukan latihan atau tidak mengikuti latihan keselamatan dengan benar. Namun satu hal yang juga menyebabkan kurangnya pemahaman ABK dalam menggunakan alat keselamatan adalah karena ABK tersebut tidak mengikuti latihan keselamatan dengan benar.

Kurang optimalnya ABK dalam pelaksanaan latihan keselamatan dapat juga disebabkan karena terdapat ABK yang baru *join* di kapal. Saat di kapal, mereka hanya melalui familiarisasi saja yang umumnya hanya bersifat pengenalan saja namun tidak memperagakan. Selain itu, mereka umumnya belum mengenal dengan baik lokasi atau area di kapal terutama lokasi dimana terdapat alat keselamatan. Karena baru *join*, umumnya merekapun belum menerima latihan keselamatan yang sebenarnya di kapal dan kurang menerima familiarisasi di darat.

b. Kurangnya Tanggungjawab ABK dalam mengikuti latihan keselamatan

Seringkali hal yang membuat kurang optimalnya ABK dalam latihan keselamatan di kapal adalah karena kurangnya tanggung jawab dari ABK. Salah satu penyebab kurangnya tanggung jawab ABK adalah karena selama ini di kapal tempat ABK bekerja tidak pernah terjadi suatu kejadian yang menyebabkan kecelakaan kerja atau sesuatu yang mengancam nyawa. Selain itu, hal ini juga dapat disebabkan karena kurangnya motivasi kerja di kapal. Kurangnya motivasi kerja maupun motivasi dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal dapat dikarenakan karena padatnya operasional di kapal,

selain itu banyaknya jenis latihan yang ada juga menyebabkan kejenuhan ABK dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal.

c. **ABK Kurang bertanggung jawab pada pekerjaan**

Di kapal, dalam pelaksanaan latihan keselamatan, terkadang terdapat ABK yang tidak memiliki tanggung jawab untuk mengikuti latihan keselamatan. Hal ini dapat dilihat dari ABK yang cenderung harus didatangi atau dipanggil saat pelaksanaan latihan. Selain itu, hal ini juga dapat dilihat dari ketidakseriusan ABK dalam mengikuti latihan keselamatan. Kesalahan dalam menggunakan atau memperagakan alat keselamatan merupakan contoh dari kurangnya pemahaman ABK terhadap alat keselamatan karena kurangnya keseriusan dan tanggung jawab dalam mengikuti latihan. Selama ini, umumnya jika terjadi kesalahan dalam pelaksanaan latihan keselamatan baik dalam prosedur maupun pengoperasian alat keselamatan, umumnya ABK bersangkutan hanya akan diberitahu atau diberi peringatan saja.

2. Faktor Kapal (Kerusakan alat keselamatan saat digunakan)

Seperti sudah disebutkan bahwa di kapal umumnya dilakukan pengecekan alat keselamatan, baik yang dilaksanakan per minggu (*weekly*) tiap hari sabtu, tiap bulan (*monthly*) bersamaan dengan pelaksanaan latihan keselamatan, per tiga bulan serta per enam bulan.

Umumnya, dalam proses pengecekan alat keselamatan di kapal didasarkan pada pengecekan meliputi pengamatan visual (ketersediaan dan kelayakan), tanggal pengetesan/pengujian terakhir, pengecekan dengan pengetesan untuk memastikan kondisi/berfungsi. Namun yang yang perlu

diketahui adalah bahwa terdapat beberapa jenis alat keselamatan yang membutuhkan pengetesan, perbaikan, penggantian maupun hal lain agar alat keselamatan yang ada di kapal dapat berfungsi dan dapat digunakan dengan baik, dengan kata lain, alat keselamatan yang ada di kapal terdiri dari beberapa kategori dan tiap kategorinya memiliki beberapa alat keselamatan yang terdiri dari beberapa jenis dan memiliki karakteristiknya masing-masing (berbeda).

Selain itu, perlu diketahui bahwa untuk mengetahui kondisi atau kelayakan dari suatu alat keselamatan diperlukan pengetahuan dan pemahaman mengenai alat keselamatan yang sedang diamati. Beberapa alat keselamatan hanya bisa dilakukan pengecekan secara visual (sekali pakai), beberapa lainnya perlu pengetesan, dan yang lain berdasarkan batas masa pakai (*expiry date*). Karena banyaknya pertimbangan tersebut dan kurangnya pemahaman ABK mengenai alat keselamatan tertentu, hal ini dapat menyebabkan kurangnya ketelitian ABK dalam melakukan pengecekan.

D. Urutan Kejadian

Adapun kronologis kejadian sesuai dengan pembahasan yaitu posisi kapal saat itu berada di AMPA Field Brunei Darussalam Sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan pelaksanaan drill atau training on board tentang penanganan kebakaran di paint store. Direncanakan dilakukan pada tanggal 23 Juni 2019, sebelum pelaksanaan latihan chief mate memberikan informasi bahwa sekitar pukul 10.00 hingga pukul 10.40 akan diadakan drill atau

latihan pemadaman kebakaran sekaligus menginstruksikan untuk bersikap sedia pada posisi masing-masing dengan peralatan yang dibutuhkan.

Ketika dilakukan latihan ditandai dengan dibunyikannya emergency alarm disertai PA System, semua ABK berkumpul pada tempat yang telah ditetapkan selanjutnya melakukan pemadaman kebakaran di yang terletak di *paint store*. Saat pelaksanaan latihan, pemadaman kebakaran salah satu ABK yang bertugas saat itu tidak menggunakan *fireman outfit*. Sehingga saat berusaha memadamkan Api ABK tersebut mengalami luka bakar pada bagian tangan sampai dengan lengan. Diketahui ABK yang bertugas baru *join* di kapal dan kurang familiarisasi saat serah terima itu serta kurang pemahamannya ABK dan ABK lupa dengan langkah penggunaannya. Setelah melakukan pertolongan pertama pada ABK yang mengalami kecelakaan penulis selaku master melihat motivasi kerja dan tanggung jawab ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan masih kurang, sehingga menginstruksikan agar setiap personil kapal memperhatikan aspek ini karena menyangkut keselamatan diri.

Berdasarkan permasalahan yang diatas diketahui yang menjadi sumber permasalahan terkait dengan kurang optimalnya ABK dalam latihan keselamatan di kapal adalah sebagai berikut disebabkan oleh:

1. Kurang optimalnya proses familiarisasi saat proses serah terima dengan ABK lama

Saat ABK di kapal akan cuti, ABK pengganti akan naik ke kapal dan menerima familiarisasi dari ABK yang akan cuti sebelum serah terima jabatan. Proses familiarisasi ini umumnya berlangsung selama 2

(dua) jam. Proses familiarisasi ABK di kapal meliputi pengenalan peralatan kerja dan prosedur kerja. Umumnya, mendekati sebelum serah terima atau sebelum penyelesaian familiarisasi, Chief Officer akan bertanya kepada ABK mengenai apakah ABK sudah familiar dengan peralatan keselamatan maupun prosedur pengoperasian alat keselamatan di kapal.

2. Terdapat ABK yang baru *join* di kapal

Di kapal terdapat ABK yang baru *join* di kapal. Walaupun sudah dilengkapi dengan sertifikat keterampilan dan kompetensi, ABK yang baru *join* di kapal umumnya belum terampil dan belum berpengalaman dalam bekerja maupun dalam memahami prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan. Hal ini akan lebih berisiko jika ABK yang baru *join* di kapal ternyata hanya melengkapi dirinya dengan sertifikat kerja saja, tidak dilengkapi dengan sertifikat keterampilan dasar seperti *Basic Safety Training* (BST), *Advance Fire Fighting* (AFF) dan lain sebagainya. Mereka umumnya juga belum mengetahui lokasi alat-alat keselamatan serta belum memahami prosedur pengecekan, perawatan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan yang ada di kapal.

3. Kurangnya motivasi ABK dalam mengikuti latihan keselamatan

Salah satu penyebab kurangnya tanggung jawab ABK dalam mengikuti latihan keselamatan adalah kurangnya motivasi. Di kapal, karena selama ini tidak pernah terjadi kecelakaan maupun kejadian besar yang mengancam nyawa membuat ABK kurang termotivasi dalam mengikuti latihan keselamatan. Mereka menganggap latihan keselamatan tidak begitu penting dibandingkan kerja utama di kapal. Selain itu, tidak

adanya penilaian khusus dalam pelaksanaan latihan keselamatan serta tidak adanya sanksi tegas juga menyebabkan kemalasan dalam mengikuti latihan.

4. Adanya kejenuhan ABK dalam mengikuti latihan keselamatan

Di kapal, pelaksanaan latihan keselamatan (*drill*) rutin dilaksanakan. Namun, karena aktivitas, kesibukan dan kepadatan kerja di kapal, terkadang pelaksanaan latihan keselamatan (*drill*) dapat mengganggu waktu istirahat ABK. Sering dilaksanakannya latihan keselamatan di kapal serta penggunaan metode latihan yang cenderung monoton tidak jarang membuat ABK jenuh dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal. Tidak jarang, Mualim I harus meminta Kadet atau Juru mudi untuk memanggil ABK untuk berkumpul dan mengikuti latihan keselamatan.

E. Upaya yang dilakukan diatas kapal

1. Pengoptimalan proses familiarisasi saat proses serah terima dengan ABK lama dengan cara melakukan evaluasi terhadap ABK baru

Sebelum kegiatan familiarisasi di kapal selesai, hendaknya pihak kapal melalui Chief Officer dapat melakukan evaluasi terhadap ABK baru. Selama ini Chief Officer hanya secara formalitas bertanya kepada ABK baru mengenai proses familiarisasi yang sudah berlangsung, seperti “apa kamu sudah memahami prosedur dan pengoperasian alat keselamatan?”, namun tidak melakukan evaluasi maupun koreksi terhadap pelaksanaan familiarisasi.

Menjelang serah terima, atau di tengah-tengah pelaksanaan familiarisasi, hendaknya Chief Officer dapat melakukan evaluasi kepada

ABK baru. Adapun evaluasi dapat dilakukan dengan metode peninjauan lapangan. Metode peninjauan lapangan dilakukan oleh Nakhoda atau Chief Officer dengan cara mengamati pelaksanaan kegiatan familiarisasi yang sedang berjalan. Evaluasi dapat dilakukan dengan menggunakan metode wawancara dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan seputar prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan. Evaluasi juga dapat dilakukan dengan uji kompetensi dengan metode test dengan cara memberikan ujian tertulis maupun dengan mempraktekkan penggunaan alat keselamatan yang ada.

Untuk melakukan penilaian dapat digunakan *checklist* evaluasi untuk mengetahui dengan pasti kendala yang dihadapi. Selain *checklist*, dapat juga digunakan *rating scale* (skala peringkat), sebagai ukuran dapat digunakan skala mulai dari sangat baik, baik, cukup, sedang dan kurang. Selain *checklist* dan *rating scale* (skala peringkat),

Evaluasi atau penilaian ABK bertujuan untuk:

- a. Mengetahui kompetensi ABK dalam hal pengetahuan mengenai prosedur dan pengoperasian alat keselamatan.
- b. Selain itu evaluasi atau penilaian juga berguna untuk meningkatkan motivasi.
- c. Untuk mengetahui efektivitas kegiatan familiarisasi.
- d. Memperkuat hubungan antara ABK dan pengawas.
- e. Alat untuk memperoleh umpan balik untuk memperbaiki prosedur yang ada.
- f. Riset seleksi sebagai kriteria keberhasilan/efektivitas, sumber informasi perencanaan SDM.
- g. Alat untuk membantu dan mendorong ABK dalam mengambil inisiatif dalam memperbaiki kinerja
- h. Mengidentifikasi dan menghilangkan hambatan.

Selain itu, dalam melakukan evaluasi hendaknya tidak *mencakup* hal berikut:

- a. Adanya diskriminasi atau membeda-bedakan.
- b. Bias karena terlalu lunak dan terlalu keras.
- c. Prasangka pribadi.

Dari hasil evaluasi dapat diketahui apakah pelatihan serta bimbingan dari ABK lama sudah berjalan dengan baik, efektif dan sesuai dengan harapan. Jika belum, Chief Officer dapat berkomunikasi dengan berkoordinasi dengan ABK lama untuk mengetahui kendala yang ada dalam kegiatan familiarisasi. Apakah kendala ada di ABK lama yang tidak sungguh-sungguh mendampingi dan memberikan pengarahan pada ABK baru, atau memang ABK baru yang kurang dapat mengikuti dan menyerap pengetahuan yang ada karena kurangnya daya tanggap.

2. Berkoordinasi dengan perusahaan dalam mengefektifkan familiarisasi di darat

Sebelum ABK baru *join* ke kapal, hendaknya pihak perusahaan dapat berkoordinasi dengan agen perekrutan ABK untuk dapat lebih meningkatkan kualifikasi penerimaan ABK baru. Selain kepemilikan sertifikat kerja, hendaknya diwajibkan untuk melengkapi dirinya dengan sertifikat keselamatan seperti:

- a. Pelatihan Keterampilan Keselamatan Dasar-*Basic Safety Training* (STCW Reg.VI/1-4).
- b. Pelatihan Keterampilan Sekoci Penyelamat dan Perahu Penolong selain Perahu Penolong Cepat-*Survival Craft & Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI/2).

- c. Pelatihan Keterampilan Perahu Penolong Cepat-*Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI/2).
- d. Pelatihan Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut-*Advanced Fire Fighting Training* (STCW Reg. VI/3).
- e. Pelatihan Keterampilan Pertolongan Pertama dan Penanganan Medis-*Medical First Aid and Medical Care Training* (STCW Reg. VI/4).

Selain itu sebelum ABK naik ke kapal hendaknya pihak perusahaan juga melakukan dan mengefektifkan familiarisasi di darat. Hendaknya dipersiapkan *trainee* khusus yang kompeten dalam melaksanakan pelatihan keselamatan. Familiarisasi hendaknya tidak hanya bersifat memperkenalkan maupun memperagakan saja, namun juga harus mempraktekkan bagaimana mengoperasikan alat keselamatan yang ada. Ada baiknya juga disisipkan tentang pengecekan, perawatan dan pemeliharaan alat keselamatan. Gunakan alat bantu seperti *checklist* agar proses familiarisasi ABK sesuai dengan urutan atau tahapan serta agar tahapan yang ada tidak terlewati.

Setelah dilaksanakan familiarisasi, sebelum ABK naik ke kapal hendaknya pihak perusahaan juga melakukan evaluasi untuk menilai pengetahuan dan keterampilan ABK tentang prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan. Evaluasi dapat dilakukan dengan teknik wawancara, ujian tertulis maupun praktek. Dari hasil evaluasi akan diketahui kekurangan ABK dalam pelaksanaan familiarisasi serta dapat ditentukan langkah selanjutnya seperti melakukan pendalaman materi pada bagian atau poin-poin familiarisasi yang dinilai kurang.

3. Melakukan pendampingan terhadap ABK yang baru *join* di kapal

Saat berada di kapal, sebelum serah terima jabatan, ABK yang baru *join* akan mendapatkan familiarisasi dan pendampingan kerja dari ABK lama. Umumnya, dalam 1 (satu) hari, proses pendampingan dapat dilakukan selama 2 (dua) jam. Nantinya, mendekati serah terima atau sebelum penyelesaian familiarisasi, Chief Officer akan bertanya kepada ABK mengenai apakah ABK sudah familiar dengan peralatan keselamatan maupun prosedur pengoperasian alat keselamatan di kapal.

Pendampingan terhadap ABK yang baru *join* di kapal hendaknya meliputi pengenalan peralatan, lokasi, prosedur pengecekan, perawatan dan pemeliharaan serta pengoperasian alat keselamatan. ABK lama yang bertugas untuk mendampingi, dapat menggunakan *checklist* untuk membantu proses pendampingan agar tidak ada prosedur atau tahapan yang terlewat.

Hendaknya, ditengah-tengah atau diakhir pendampingan, Chief Officer dapat melakukan wawancara atau tanya jawab kepada ABK baru mengenai pemahamannya dalam latihan keselamatan yang diterima di kapal dan melakukan penilaian. Dalam proses wawancara atau tanya jawab dapat digunakan alat bantu seperti *checklist* yang berisi poin-poin atau pertanyaan-pertanyaan terkait dengan latihan keselamatan. Jika dalam penilaian diketahui diketahui ABK tersebut masih kurang familiar dalam prosedur dan pengoperasian alat keselamatan, dapat ditambahkan porsi bimbingan dalam bentuk penambahan waktu pendampingan dalam familiarisasi.

Sebagai pimpinan kapal, Nakhoda dapat mengajukan revisi SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) ke pihak DPA, agar pelaksanaan pendampingan ABK yang baru *join* dapat diperpanjang waktunya. Sebagai contoh, dari pelaksanaan pendampingan yang hanya dilakukan selama 2 (dua) jam, menjadi 4 (empat) jam atau menyesuaikan waktu dan kondisi.

Setelah serah terima jabatan, Nakhoda atau Chief Officer juga dapat menugaskan perwira lain di kapal untuk dapat melakukan pendampingan kerja dan pendampingan dalam latihan keselamatan. Perwira di kapal dalam hal ini sebagai penanggungjawab berkewajiban untuk :

- a. Memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.
- b. Memberikan pemahaman tentang kegunaan dari alat-alat keselamatan.
- c. Serta tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Hendaknya dilakukan monitoring perkembangan pengetahuan dan pemahaman ABK baru tersebut saat pelaksanaan latihan keselamatan di kapal. ABK baru juga dapat diajukan oleh pihak manajemen kapal dan dijadwalkan untuk mengikuti diklat maupun untuk mengambil sertifikasi lagi sesuai dengan STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) seperti di lembaga resmi seperti Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

4. Pemberian motivasi ABK dalam mengikuti latihan keselamatan

Motivasi ABK perlu dirangsang dan didorong agar lebih bergairah dan antusias dalam bekerja karena hal ini berhubungan dengan

produktivitas kerja. Untuk menanamkan dan menumbuhkan tanggung jawab ABK dalam mengikuti latihan keselamatan, pihak kapal harus merencanakan dan merancang suatu latihan keselamatan yang melibatkan suatu kejadian di kapal. Dalam latihan, dapat dilakukan suatu skenario kejadian dan skenario dimana alat keselamatan yang ada rusak atau tidak berfungsi dengan atau tanpa memberitahu kepada ABK bahwa alat keselamatan yang ada tidak dapat digunakan.

Dapat dicontohkan sebagai berikut, dalam suatu latihan keselamatan di kapal, diskenariokan terjadi kebakaran di ruang dapur, gudang (*store*), atau kamar mesin, terhadap kejadian tersebut ABK diminta untuk memadamkan api dengan menggunakan *portable fire extinguisher* dengan jenis yang sesuai dengan kebakaran. Saat akan dilakukan pemadaman api, *portable fire extinguisher* yang digunakan tidak berfungsi, namun disediakan *fire extinguisher* yang masih berfungsi untuk memadamkan api. Pengawas saat itu menskenariokan ABK saat itu dinilai gagal dalam pengoperasian alat keselamatan khususnya dalam pengoperasian *fire extinguisher* dan memberikan sanksi berupa teguran, peringatan hingga surat peringatan.

Dalam penetapan sanksi hendaknya Nakhoda atau Chief Officer dapat menerapkan suatu skenario dimana ABK yang 2 (dua) kali mendapat teguran nantinya dapat menerima surat peringatan langsung dari Nakhoda, yang nantinya akan dikirimkan ke perusahaan untuk menindaklanjuti ABK tersebut. Namun, skenario ini dapat benar-benar dilaksanakan maupun hanya sekedar menakut-nakuti ABK agar benar-benar termotivasi dalam mengikuti latihan keselamatan yang ada. Saat benar-benar dilaksanakan, ABK dapat menerima surat peringatan yang

nantinya saat ABK selesai cuti, ABK tersebut nantinya harus menemui pihak darat atau kantor untuk laporan pertanggungjawaban. Dalam pemberian sanksi atau surat peringatan, hendaknya hal tersebut juga diinformasikan ke ABK lain atau diketahui oleh ABK lain. Hal ini dilakukan sebagai bagian dari pembelajaran agar ABK lain termotivasi dalam mengikuti latihan keselamatan dan tidak terpengaruh untuk mengikuti jejak dari ABK yang terkena sanksi.

Hendaknya sanksi juga dapat diberikan kepada mereka yang terlambat atau kurang memiliki tanggung jawab diri mengikuti latihan keselamatan di kapal seperti datang terlambat atau cenderung harus dipanggil, tidak mengikuti latihan dengan sungguh-sungguh atau bermalas-malasan maupun saat gagal menggunakan atau mengoperasikan alat keselamatan yang ada di kapal.

Peningkatan tanggung jawab ABK dalam mengikuti latihan keselamatan dapat juga dilakukan dengan cara mendisiplinkan ABK dengan pemberian sanksi. Pihak kapal perlu mengambil tindakan terhadap tindakan indisipliner atau tindakan tidak disiplin ABK, perlu juga dilakukan pengevaluasian tindakan, agar tindakan yang diambil tidak salah dan lebih lagi tidak berdampak negatif terhadap ABK itu sendiri maupun ABK lain. Dalam pelaksanaan latihan keselamatan di kapal, saat terjadi kesalahan, perlu diteliti apakah kesalahan dalam prosedur dan pengoperasian alat keselamatan berasal dari alat atau perlengkapan seperti jumlah perlengkapan keselamatan yang sudah tidak mencukupi atau sudah tidak layak pakai, atau berasal dari ABK itu sendiri seperti malas, tidak mengerti cara menggunakannya atau hal lain.

Keterlambatan mengikuti latihan keselamatan dikarenakan tugas jaga atau karena ABK tersebut malas, dan lain sebagainya.

Hendaknya dalam melakukan penilaian kedisiplinan, Nakhoda yang telah menerima laporan dari Chief Officer dapat melakukan penilaian dan mengelompokkan penilaian berdasarkan kategori tertentu. Seperti diketahui, kurangnya kedisiplinan dapat disebabkan oleh beberapa hal. Oleh karena itu, agar penilaian ABK lebih subjektif, hendaknya dibuat suatu kategori penilaian sebagai berikut:

- a. Kurang disiplin karena masih baru di kapal dan belum familiar dengan kerja di kapal.
- b. Kurang disiplin karena kurangnya kesadaran.
- c. Kedisiplinan kerjanya menurun.

Dengan melakukan pengkategorian tersebut, pihak kapal dan perusahaan dapat memberikan penilaian maupun tindakan kepada ABK yang bersangkutan dengan lebih baik tanpa harus mendapatkan protes atau komplain dari ABK yang bersangkutan. Hendaknya dalam melakukan penilaian, di awal, sebelum mulai bekerja di atas kapal, pihak perusahaan memberikan sosialisasi kepada ABK dan melalui Nakhoda atau Chief Officer dapat melakukan tambahan briefing tentang intern kerja di kapal dengan memberi informasi mengenai jalannya penilaian kerja dan hasil penilaian kerja yang akan dilaporkan ke perusahaan. Dengan pemberian informasi dan penekanan tersebut kepada ABK, diharapkan ABK dapat lebih mengerti dan menyadari serta mengevaluasi diri sendiri dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal.

5. Meminimalisir kejenuhan ABK dalam mengikuti latihan keselamatan, diselesaikan dengan cara melakukan pemutaran video tentang *safety drill*

Pihak kapal hendaknya harus mengerti kondisi fisik ABK terutama saat setelah pelaksanaan kerja yang tinggi atau berat seperti saat kapal berada di *homebase*, saat bongkar maupun muat yang tidak hanya memakan waktu namun juga menguras fisik ABK. Hendaknya, saat terjadi hal tersebut, jadwal atau pelaksanaan latihan keselamatan yang ada dapat ditunda atau dimajukan ke hari lain. Jika tidak memungkinkan, pihak kapal dapat mengadakan semacam pemutaran video tentang *safety drill*. Pemutaran video tentang *safety drill* juga merupakan bagian dari pemberian latihan dalam bentuk pemberian materi. Pemutaran video tentang *safety drill* dapat dijadwalkan oleh pihak kapal untuk menggantikan porsi latihan keselamatan dimana dalam 2 (dua) hari, 1 (satu) hari dilakukan pemutaran video *safety drill*. Atau, pelaksanaan latihan keselamatan dalam 1 (satu) hari dapat dibagi menjadi 2 (dua) sesi, sesi latihan dan sesi pemutaran video, tergantung dari banyaknya waktu yang tersedia untuk pelaksanaan latihan. Video *safety drill* hendaknya berisi hal berikut:

- a. Kejadian-kejadian yang berhubungan dengan kecelakaan atau keselamatan kerja.

Catatan: pemutaran contoh video mengenai kecelakaan di kapal yang tidak dapat ditangani hingga menyebabkan korban jiwa kerugian yang besar dapat dimasukkan untuk menanamkan dan membangun tanggung jawab diri ABK mengenai pentingnya latihan keselamatan.
- b. Materi tentang prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan.
- c. Materi tentang pemeriksaan, pemeliharaan dan perawatan alat keselamatan.

- d. Materi penanganan kecelakaan maupun kejadian yang mengancam keselamatan kerja di kapal.
- e. Akibat dari kesalahan atau kegagalan dalam menangani kecelakaan maupun kejadian yang mengancam keselamatan kerja di kapal.

Setelah, dilakukan pemutaran video *safety drill*, dapat juga disisipkan ujian tertulis untuk mengetahui pemahaman ABK terhadap latihan keselamatan. Selain itu dapat juga diberikan sesi tanya jawab terkait video yang sedang diputar. Hal ini dilakukan agar terdapat komunikasi dua arah antara ABK dan *trainee*. Komunikasi yang baik adalah komunikasi yang timbal balik, dimana ABK tidak hanya mendengarkan namun juga dapat menyampaikan keluhan, pendapat maupun saran sebagai bagian dari keaktifan ABK dalam mengikuti sesi pemutaran video.

Pihak kapal pun harus lebih sering mengadakan *safety meeting* yang wajib dilakukan minimal 1 (satu) bulan sekali untuk menjaga atau meminimalkan risiko terjadinya kesalahan dalam pelaksanaan kerja dan juga untuk meminimalkan terjadinya risiko kecelakaan kerja. kegiatan *safety meeting* ini pun wajib untuk dilakukan (*urgent*) terutama setelah terjadi insiden atau kejadian yang hampir menyebabkan kecelakaan.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari permasalahan, penyebab masalah dan pemecahan masalah yang telah penulis uraikan pada Bab sebelumnya yang berkaitan dengan kurang optimalnya ABK dalam latihan keselamatan di kapal, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa pelaksanaan latihan keselamatan belum sesuai dengan prosedur karena ABK kurang memahami pentingnya penerapan prosedur keselamatan, sehingga ABK tersebut mengalami luka bakar saat berupaya memadamkan API. Hal tersebut disebabkan karena ABK yang kurang memahami prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan.

B. Saran

Terkait dengan masalah terdapat ABK yang kurang memahami prosedur dan cara pengoperasian alat keselamatan yang disebabkan karena kurang optimalnya proses familiarisasi dan training saat proses serah terima dengan ABK lama.

1. sebaiknya pihak kapal melalui Master dan Chief Officer dapat melakukan evaluasi terhadap ABK baru, selesai melakukan training secara berkala di kapal dan melaksanakan latihan sesuai dengan jadwal Drill agar pemahaman dan pengetahuan mengenai alat keselamatan.
2. Sebaiknya dalam perekrutan crew dilakukan sesuai dengan prosedur agar menghasilkan ABK yang terampil dan memahami tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- IMO. 2010. *Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, International Maritime Organization (IMO), London, www.imo.org/en
- IMO. 2016. *International Safety Management Code (ISM Code)*. London, www.imo.org/en
- IMO. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974. London: International Maritime Organization
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2012. Komite Nasional Keselamatan Transportasi Jakarta: Komite Nasional Keselamatan Transportasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Nugroho, dkk. 2013. *Perlengkapan Keselamatan di Kapal*. Semarang: Universitas Diponegoro
- Ramadhan, dkk. 2015. *Pengaruh Penerapan SOP (Standard Operating Procedure) dan Sistem Penghargaan (Reward System) Terhadap Produktivitas Kerja Pada Karyawan Bagian Distribusi PT Unirama Duta Niaga Surabaya*. Jember: Universitas Jember (UNEJ).
- Sopiah, Etta dan Mamang Sangadji. 2010. *Metodologi Penelitian Pendekatan Praktis dalam Penelitian*. Yogyakarta: Penerbit Andi
- Suparmi. 2014. *Konsep Dasar Statistika*. Jakarta: Universitas Terbuka
- Syuratman. 2001. *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Bidang Kelistrikan*. Palembang: Politeknik Negeri Sriwijaya
- Ukur, Ingan br Sitepu. 2014. *Manajemen dan Keterampilan Kinerja Pegawai pada asuransi jiwa xxx*. Fakultas Ekonomi Universitas Quality. Medan.