

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KEMAMPUAN AWAK
KAPAL UNTUK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

Oleh :

ASRA METTA MUSRA
NIS. 02100 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2017

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : **ASRA METTA MUSRA**
NIS : 02100 / N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut I – Angkatan XLVII
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATAN KEMAMPUAN AWAK KAPAL
UNTUK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5

Jakarta, 27 September 2017

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan

Capt. Sajim Budi Setiawan ,M.M.

Penata tk. I (III/d)
NIP. 1969 0616 199903 1 001

Panderaja Sijabat S Kom M.Mr.

Penata tk.I (III/d)
NIP. 1973 0115 19

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika

Suhartini,M.MTr.

Penata (III/c)
NIP. 1980 0307 200502 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : **ASRA METTA MUSRA**
NIS : 02200 / N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut I – Angkatan XLVII
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATAN KEMAMPUAN AWAK KAPAL
UNTUK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Mengetahui :
Kepala Jurusan Nautika

Suhartini, M.MTr.
Penata (III/c)
NIP. 1980 0307 200502 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah S.W.T. yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

“UPAYA MENINGKATKAN KEMAMPUAN AWAK KAPAL UNTUK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS CONQUEST 5”

Penyelesaian makalah ini melibatkan banyak pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan baik secara langsung ataupun secara tidak langsung, baik secara moril maupun secara materiil. Untuk itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang sangat dalam atas bantuan dan dukungan yang telah disumbangkan terutama kepada yang terhormat :

1. **Capt. Sahattua P. Simatupang, MM., MH.**, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. **Drs. Bambang Sumali, M.Sc.**, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. **Suhartini M.Mtr.** selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. **Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M.**, selaku Pembimbing Materi.
5. **Drs. Bambang Sumali, M.Sc.**, selaku Pembimbing Penulisan.
6. Seluruh Dosen dan Staff pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
7. Perwira Siswa (Pasis) ANT-1 XLVII yang senantiasa memberikan masukan dan saran selama penulis menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
8. Kepada semua pihak yang ikut membantu dalam penulisan makalah.

Selanjutnya, penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Agustus 2017

Penulis,

Asra metta Musra

NIS : 02100 / N

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



MAKALAH

UPAYA MENINGKATKAN KEMAMPUAN AWAK KAPAL
UNTUK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5

Oleh :

ASRA METTA MUSRA
NIS. 02100 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1
JAKARTA
2017

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**MENINGKATKAN KINERJA AWAK KAPAL DAN
PENUMPANG DALAM PELATIHAN DARURAT SERTA
PEMELIHARAAN DAN PENGGUNAAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5**

Oleh:

ASRA METTA MUSRA

NIS. 02100/ N

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I

JAKARTA

2017

JAKARTA
2017
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ASRA METTA MUSRA
NIS : 02100 / N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut I – Angkatan XLVII
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DAN
PENUMPANG DALAM LATIHAN DARURAT SERTA
PEMELIHARAAN DAN PENGGUNANN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5

Jakarta, 28 September 2017

Pembimbing Materi

Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M.

Penata tk. I (III/d)

NIP. 1969 0616 199903 1 001

Pembimbing Penulisan

Panderaja Sijabat S Kom M.Mr.

Penata tk.I (III/d)

NIP. 1973 0115 19

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika

Suhartini, M.MTr.

Penata (III/c)

NIP. 1980 0307 200502 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : **ASRA METTA MUSRA**
NIS : 02100 / N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut I – Angkatan XLVII
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DAN
PENUMPANG DALAM LATIHAN DARURAT SERTA
PEMELIHARAAN DAN PENGGUNANN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS
CONQUEST 5

Penguji I

Capt. Supendi M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 1976 0707 199808 1 001

(Penguji II

Capt. Naomi S.SiT M.M
Penata Tk. I (III/b)

NIP. 1977 1122 200912 1 004

Penguji III

Drs. Bambang Suman MSc
Pembina Tk I (IV/b)

NIP. 1960 1105 198503 1 001

Mengetahui :

Kepala Jurusan Nautika

Capt. Suhartini, M.M.Tr

Penata (III/c)

NIP. 1980 0307 200502 2 002

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sebagaimana kita ketahui bahwa sebagai sarana angkutan laut, kapal memegang peranan yang sangat vital dalam sistem transportasi, utamanya di negara-negara maritim seperti Indonesia yang dua pertiga bagian wilayahnya terdiri dari lautan, tempat dimana jasa kapal sangat diperlukan, baik dalam perdagangan Nasional maupun Internasional. Berbagai jenis dan macam kapal yang disesuaikan dengan fungsi dan peruntukannya hadir di dunia transportasi maritim. Salah satu faktor yang sangat menunjang keselamatan pelayaran adalah perawatan alat-alat keselamatan dan juga memahami teknik dan penggunaan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan di atas kapal yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun juga gagal dalam menanggulangi suatu kecelakaan di atas kapal dikarenakan kurangnya keseriusan dan disiplin awak kapal pada waktu latihan darurat di atas kapal dan pada waktu latihan di tempat pusat pelatihan yang diadakan, akibatnya kurangnya kemampuan, pengetahuan dan perjaya diri awak kapal dalam mengeoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal. Tidak dilakukannya plan maintenance system yang benar, dimana laporan yang tertulis hanya di kertas saja, sedang pemeriksaan yang sebenarnya tidak di lakukan. Jadwal perawatan yang baik merupakan godaan terhadap setiap perwira yang bertanggung jawab untuk menunda perawatan maupun pengecekan terhadap alat-alat keselamatan yang ada, sehingga saat akan dipergunakan alat-alat tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Perawatan alat-alat keselamatan yang terencana dan teratur harus di upayakan sebagaimana mestinya agar tidak membahayakan bagi keselamatan awak dan kapalnya. Kondisi alat-alat keselamatan secara umum perlu di perhatikan dari segi umur, alat

tersebut yang terkadang menyebabkan tidak berfungsi dengan baik. Terlebih lagi ditinjau dengan pemeliharaan yang tidak memadai, maka dapat dipastikan alat tersebut tidak layak pakai. Di tambah begitu padatnya kegiatan di atas kapal, sehingga dengan demikian latihan keselamatan di atas kapal kadang hanya sebagai formalitas saja. Atas dasar inilah maka penulis tertarik untuk mengambil judul :

"Meningkatkan Kinerja Awak Kapal dan Penumpang Dalam Latihan Darurat serta
Pemeliharaan dan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan di Atas Kapal MV. Teras
Conquest 5"

Topik ini menjadi latar belakang makalah sebagai upaya untuk memberikan pemahaman kepada awak kapal dan penumpang agar dapat memahami penting keselamatan di atas kapal dan dapat mengatasi atau mencegah masalah-masalah selama berlangsungnya pelatihan-pelatihan dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Kalau perlu latihan tersebut lebih dioptimalkan jika sewaktu-waktu ada musibah atau keadaan darurat di atas kapal, maka awak kapal sudah terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan, karena musibah tidak diketahui kapan datangnya maka perlu adanya kesiap-siagaan dari anak buah kapalnya atau alat-alat keselamatannya.

Dengan demikian maka diharapkan para awak kapal maupun pimpinan di atas kapal mempunyai rasa perhatian yang cukup besar dalam pelaksanaan latihan-latihan keselamatan serta dijalankan dengan benar sesuai jadwal yang telah ditentukan dari perusahaan , kemudian juga diharapkan bahwa melaksanakan latihan-latihan keselamatan di atas kapal secara tetap dan teratur maka dapat meningkatkan kemampuan anak buah kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan. Dalam system perawatan yang direncanakan (PMS) harus sesuai dengan jadwalnya dan betul betul di kerjakan , diperiksa , supaya alat alat keselamatan itu dapat bekerja dengan semestinya dan mengetahui kapan masa berlakunya. Perlu diingat bahwa musibah diatas kapal tidak diketahui kapan datangnya, maka disini dituntut kesiap siagaan dari semua pihak yang ada di atas kapal.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH.

1. Identifikasi Masalah.

Dan latar belakang di atas dapatlah diidentifikasi masalah seputar keselamatan kapal dalam transportasi laut yang mengarah kepada kemampuan mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal, haruslah ditunjang dengan latihan-latihan yang tetap dan teratur serta dilaksanakan dengan sungguh - sungguh dan penuh kedisiplinan dari semua pihak yang ikut terlibat didalamnya, mulai dari perusahaan , instansi yang terkait (port facility authority) , Nahkoda sampai dengan bawahan yang rendah, dan ditunjang dengan alat-alat keselamatan yang memadai yang ada di atas kapal. Secara garis besar bahwa kecelakaan itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yang terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka dengan baik, berdasarkan hal tersebut di atas timbul beberapa masalah yaitu :

- a. Kurangnya maksimal kedisiplinan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal .
- b. Kurangnya kemampuan anak buah kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat dan rute pelayaran kapal yang pendek.
- d. System perawatan yang di rencanakan (PMS) tidak di kerjakan dengan baik dan benar oleh perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan yang ada.
- e. Masih kurangnya keseriusan dan disiplin anak buah kapal pada waktu latihan darurat di atas kapal.
- f. Keterampilan dan pengetahuan awak kapal yang terbatas serta sulitnya mendapatkan awak kapal yang berpengalaman.
- g. Perlunya dukungan dari perusahaan , pencharter untuk melengkapi alat alat keselamatan di atas kapal.

Namun pelaksanaan sering timbul hal-hal yang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan dan menyebabkan pengoperasian kapal menjadi terlambat. Oleh karena itu awak kapal pun harus meningkatkan keseriusan , disiplin, baik disiplin dalam bekerja maupun disiplin pada saat latihan-latihan keselamatan dan juga harus disiplin dengan waktu. Dengan padatnya aktivitas di atas kapal dengan waktu yang terbatas karena jadwal kapal yang telah ditetapkan oleh pencharter, maka dibutuhkan awak kapal yang kondisinya selalu prima. Awak kapal juga dituntut untuk selalu siap melaksanakan tugasnya di atas kapal setiap saat dibutuhkan oleh karena itu semua awak kapal harus dapat mendisiplinkan diri dalam waktu dengan cara menggunakan waktu kerja untuk bekerja dan waktu istirahat untuk istirahat.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya lingkup bahasan yang akan dibahas dalam makalah ini, maka perlu kiranya penulis akan memberikan penjelasan beberapa alat alat keselamatan yang perlu standby dan di pergunakan dengan semestinya sebelum melakukan suatu pekerjaan cleaning tank (enclosed space) dan alat harus ada seperti : Portable Gas Detector, Treepod, Strecher , BA dan lain lainnya. Ada perusahaan yang memiliki kapal tanker tapi tidak menyediakan fix gas detector ataupun portable gas detector. Kejadian kapal tanker atau pontoon yang meledak karena tidak menggunakan procedure yang sebenarnya yaitu : JSA , Permit to work , Risk Assesment dan Tool Box Meeting . Dengan masalah yang dihadapi yaitu :

- a. Kurangnya maksimal kedisiplinan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal
- b. Kurangnya kemampuan anak buah kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat dan rute pelayaran kapal yang pendek

3. Rumusan Masalah.

Dari identifikasi dan batasan masalah sebelumnya, maka ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa anak buah kapal kurang disiplin pada waktu latihan darurat ?
- b. Mengapa kurangnya kemampuan anak buah kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal .
- c. Mengapa perawatan alat-alat keselamatan tidak berjalan dengan baik?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian.

Dalam penulisan makalah ini penulis bertujuan untuk mencari suatu solusi tentang masalah yang terjadi di atas kapal dalam kaitannya terhadap keselamatan jiwa, kapal dan muatan. Sesuai dengan masalah-masalah yang dihadapi dalam penulisan makalah ini penulis menemukan penyebab kurangnya keterampilan awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan yang dapat menimbulkan kerugian bagi awak kapalnya sendiri dan perusahaan pelayaran pemilik kapal tersebut. Tujuan dalam melakukan suatu penyusunan makalah ini adalah diantaranya:

- a. Untuk mengidentifikasi permasalahan dan menentukan permasalahan utama penyebab kurangnya disiplin anak buah kapal pada waktu latihan darurat.
- b. Untuk menganalisa penyebab timbulnya masalah dan mencari solusi dalam penanganan dan pengawasan latihan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kapal.
- c. Untuk menganalisa penyebab timbulnya masalah dan mencari solusi perawatan alat-alat keselamatan yang baik dan sesuai prosedur.

2. Manfaat penelitian.

Sedangkan manfaat penelitian adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna bagi beberapa aspek, diantaranya :

- a. Dari aspek praktek (guna laksana)

Agar dapat mengurangi atau menghilangkan adanya hambatan-hambatan yang timbul dimasa yang akan datang dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

b. Dari aspek teoritis (keilmuan)

Menjadi sumbangan pemikiran untuk meningkatkan pengetahuan tentang alat-alat keselamatan bagi perwira di atas kapal jika menghadapi permasalahan yang sama dan akan terbiasa melatih diri menuangkan gagasan atau ide-ide profesional di bidang kepelautan dalam bentuk karya tulis Makalah profesi di bidang pekerjaannya, menambah perbendaharaan buku-buku di perpustakaan atau perusahaan sehingga dapat dijadikan sebagai referensi bagi pembaca dan agar dapat menjadi jalan keluarnya dengan baik dan menambah pengetahuan bagi orang-orang yang akan bekerja di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

1. Studi Pustaka.

Metode dengan penggunaan studi perpustakaan adalah pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini, baik itu buku-buku perpustakaan dan buku-buku pelajaran untuk melengkapi penulisan makalah ini, dan juga ditambah pengetahuan penulis selama mengikuti pendidikan di STIP Jakarta, baik lisan maupun tulisan.

2. Objek Praktis.

Pengamatan lapangan yang penulis lakukan adalah secara langsung pada objek pengamatan, sehingga dapat diperoleh data yang lebih baik atau akurat kebenarannya. Untuk pengamatan lapangan penulis menggunakan 2 (dua) cara, yaitu:

a. Cara Observasi

Pengumpulan data yang penulis lakukan secara langsung dengan melibatkan diri kedalam kegiatan-kegiatan yang ada hubungannya dengan makalah ini.

b. Cara Studi Lapangan.

Yaitu dimana penulis mengadakan tanya jawab dengan para perwira, Anak Buah Kapal (ABK) serta semua pihak yang dilibatkan dikapal-kapal dimana penulis bekerja, terutama dikapal MV. Teras Conquest 5.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.

1. Waktu Penelitian.

Sedangkan waktu penelitian dilakukan pada waktu penulis bekerja di atas kapal MV. Teras Conquest 5 dari Agustus 2016 sampai 28 April 2017

2. Tempat Penelitian.

Penelitian dilakukan pada saat penulis bekerja di atas kapal MV. Teras Conquest 5 dan di atas kapal yang lainnya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN.

Agar tujuan penulis dapat dicapai sesuai dengan tujuan yang diharapkan maka penulis mencoba untuk menyajikan uraian dengan sistematis yang diharapkan dengan mudah dimengerti atau dipahami. Makalah ini dikelompokkan menjadi empat bab, yang mana antara bab yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan dan tak terpisahkan. Untuk memudahkan menelusuri makalah ini, maka penulis menguraikan atau memberikan sistematika penulisan sebagai berikut :

1. BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai :

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan Latar belakang, Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, Metode Penelitian, dan Waktu dan Tempat Penelitian.

2. **BAB II** :LANDASAN TEORI

Didalam bab ini diuraikan tentang :

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

3. **BAB III** :ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Didalam bab ini diuraikan tentang :

Dalam bab ini penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan.Selain itu penulis juga mengemukakan alternative pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

4. **BAB IV** : KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

Didalam bab ini diuraikan tentang :

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA.

Bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah yang berhubungan dan mendukung pembahasan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber pada referensi buku-buku pustaka terkait.

1. Menurut UU No.17 tahun 2008 tentang tugas dan tanggung jawab nahkoda.

Nahkoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tujuan. Berikut ini tugas dari seorang nahkoda kapal .

Nahkoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang nahkoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam sebuah pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

Nahkoda kapal ialah seorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan sebagai nahkoda, serta memenuhi syarat sebagai nahkoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada di tangan nahkoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi di atas kapal menjadi tanggung jawab nahkoda, kecuali perbuatan kriminal. Misalkan seorang Mualim sedang bertugas di anjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu nahkoda tidak berada di anjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab nahkoda.

Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas dan singkat tanggung jawab nahkoda kapal sebagai berikut:

- a. Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna.
- b. Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur dan aturan.
- c. Membuat kapalnya layak laut.
- d. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran.
- e. Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapal.
- f. Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, Amandemen 2008, BAB III Peraturan 19, Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan:

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- b. Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik berkumpul.
 - 1) Setiap anggota kru kapal harus paham dengan tugas-tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
 - 2) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada diatas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam apel penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan jaket pelampung dan tindakan yang di ambil dalam keadaan darurat.
 - 3) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang di atur dalam pasal 8.2 dan 8.4 dan harus dilakukan melalui sarana pengumuman. Dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, Pengarahan itu dapat disertakan dalam apel yang di atur oleh ayat 2.2 bila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster atau program video ditampilkan pada layar kapal mungkin digunakan untuk mendukung

pengarahan tersebut, tetapi tidak bisa digunakan sebagai pengganti pengumuman.

c. Latihan Pemadaman Kebakaran.

- 1) Latihan harus dilakukan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat yang sebenarnya
- 2) Setiap anggota kru harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu kali latihan meninggalkan kapal dan satu kali latihan kebakaran setiap bulan.
- 3) Latihan kebakaran harus direncanakan sedemikian rupa sehingga karena pertimbangan diberikan untuk praktik regular dalam berbagai keadaan darurat yang mungkin terjadi, tergantung pada tipe kapal . Setiap latihan kebakaran harus menyertakan :

Pelaporan ke stasiun dan persiapan tugas-tugas yang dijelaskan dalam daftar kumpul yang diatur dalam peraturan.

- a) Penyalaan pompa pemadam dengan menggunakannya paling tidak dua jet air yang disyaratkan untuk menunjukkan bahwa sistem itu berjalan semestinya
- b) Pengecekan pakaian pemadam kebakaran dan peralatan penyelamatan personil lain.
- c) Pengecekan peralatan komunikasi relevan
- d) Pengecekan operasi pintu-pintu kedap, pintu api, pengatur api, dan jalan masuk dan keluar utama dari sistem ventilasi di area latihan.
- e) Pengecekan pengaturan yang diperlukan untuk segera meninggalkan kapal.

d. Pelatihan dan instruksi di atas kapal.

- 1) Pelatihan dikapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa dikapal termasuk peralatan buat keselamatan dan penggunaan perlengkapan pemadam kebakaran dikapal harus diberikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota awak kapal. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan

secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus di berikan selarnbat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Intruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal peralatan keselamatan dan penyelamatan dilaut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran, tetapi semua peralatan keselarnatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalarn suatu jangka waktu 2 bulan.

- 2) Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:
 - a) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong .
 - b) Masalah Hypotermia.
 - c) Intruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
 - d) Dan pemeliharaan peralatan pemadam kebakaran.
- 3) Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan rakit penolong (liferaft) diluncurkan dengan pengoperasian derek akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu.

3. ISM Code.

Di dalam Safety of life at sea (SOLAS) Convention 1974 cosolidated 2008 chapter IX tentang Manejemen Keselamatan Pengoperasian Kapal sebagai dasar terbitnya ISM Code juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa penwira dan personil yang mermiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat- alat keselamatan di atas. Peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran yang harus di penuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal berdasarkan ISM Code edisi 2002 bagian A - pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan

awak kapal yang berkualitas ataupun, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Berdasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A - Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung Safety Management System (SMS) kapal dan pastikan latihan- latihan tersebut diberikan kepada semua awak kapal. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.
- b. Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- c. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Oleh karena itu ISM Code dan sistem manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam sistem dan dilaksanakan.

4. STCW (Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seaferers)

Sebagaimana telah di uraikan pada ISM Code edisi 2002 bagian A- pasal 6.2 tentang kepastian awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan sehat siap bekerja di kapal. Di dalam Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seaferers (STCW) 1995 Amandemen 2008 Bab VI section A - VI 3 tentang standar kompetensi. Pelatihan wajib minimum dalam pemadaman kebakaran tingkat lanjut, Standar kompetensi :

- a. Pelaut-pelaut yang di tunjuk untuk mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran harus telah menyelesaikan latihan tingkat lanjut dalam hal teknik untuk memadamkan kebakaran.

- b. Tingkat pengetahuan dan pemahaman hal hal yang di cantumkan di dalam kolom 2 tabel A-VV3 harus cukup memadai agar dapat mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran secara efektif di kapal.
- c. Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikan di dalam bagian B kode STCW.
- d. Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standar kompetensi yang di haruskan selama 5 tahun, sesuai dengan metode tmtuk menunjukkan kompetensi.
- e. Basic Safety Training (Diklat Dasar Keselamatan) telah di tingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan Human Relationship di atas kapal.
- f. Semua pelaut di persyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VV3.

Teori tentang pengembangan Sumber Daya Manusia.

Menurut Sastradipoera, pengembangan mencakup baik pendidikan yang meningkatkan pengetahuan umum dan pemahaman lingkungan keseluruhan maupun pelatihan yang menambah keterampilan dalam melaksanakan tugas yang spesifik. Pendidikan pengajaran dan praktek sistematis yang menekankan pada konsep-konsep teoritis dan abstrak. Sedangkan pelatihan (training) adalah salah satu proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan di luar sistem pendidikan yang berlaku dalam waktu yang relatif singkat.

Teori tentang keselamatan.

Menurut Dr. Suma'mur PK. Msc. Disebutkan bahwa dari informasi dari data-data kecelakaan yang terjadi 80% - 85% di akibatkan oleh kecerobohan atau kelalaian manusia, dampak yang terjadi dapat mengakibatkan kecelakaan yang sangat fatal atau korban jiwa, hal ini dapat merugikan diri sendiri juga keselamatan orang lain serta

menghambat pengoperasian kapal. Usaha-usaha yang dilakukan untuk keselamatan kerja di tujukan juga khusus kepada aspek manusianya dan kepada teknik serta mekaniknya. Untuk mengatasi hal tersebut adalah kapal pencharter harus melengkapi alat-alat keselamatan kerja yang di butuhkan.

Dalam pelaksanaan pengoperasiaan kapal perlu diperhatikan faktor-faktor keselamatan, karena hal ini menjadi dasar keselamatan jiwa manusia, harta benda dan perlindungan lingkungan hidup. Tercapainya suatu harapan yang terpampang dari visi maupun misi suatu perusahaan pelayaran yang tertuang di dalam sistem manajemen keselamatan kapal, maka bukan saja faktor-faktor dari alat atau sarana-sarana yang ada diatas kapal tetapi oleh faktor manusia mempunyai peranan yang sangat penting dalam mengoperasikan alat-alat tersebut.

Dalam bab ini penulis juga menerangkan tentang kemampuan.

1. Pengertian Kemampuan.

Menurut Amini (2004, hal.48) mendefinisikan kemampuan adalah suatu keadaan dimana seseorang siap dalam menghadapi segala situasi dengan bekerja dan resiko yang harus diterima.

Dan menurut Robins (2003, hal.50) mendefinisikan kemampuan (ability) adalah suatu kapasitas seorang individu untuk mengerjakan berbagai tugas dalam suatu pekerjaan.

Menurut Kretner dan Kinicki (2003, hal.185) mendefinisikan kemampuan yaitu karakteristik stabil yang berkaitan dengan kemampuan maksimum fisik dan mental seseorang.

Menurut Ivancevich ,Konopaske, Matteson (2006, hal.217) mendefinisikan kemampuan adalah bakat seseorang untuk melakukan tugas fisik ataupun mental. Menurut Sule dan Saefullah (2005, hal.231) mendefinisikan kemampuan yaitu kapabilitas dan tenaga kerja atau sumber daya manusia untuk melakuakan pekerjaan.

Potensi ini yang dimiliki seseorang dalam menyelesaikan tugasnya secara cepat dan tepat sesuai dengan metode atau standar kerja yang diwujudkan dalam pelaksanaan tugasnya.

2. Teori-teori kemampuan.

Menurut Robins (2003, hal.50) yang menyatakan bahwa kemampuan-kemampuan keseluruhan dari seorang individu pada hakekatnya tersusun dari dua perangkat faktor kemampuan intelektual dan kemampuan fisik. Kemampuan intelektual merupakan kemampuan yang diperlukan untuk mengerjakan kegiatan mental. Kemampuan fisik merupakan kemampuan yang diperlukan untuk melakukan tugas-tugas yang menuntut stamina, kecekatan, kekuatan dan keterampilan serta Uji Intelligence Quotient (IQ), misalnya dirancang untuk memastikan kemampuan-kemampuan intelektual umum seseorang.

Menurut Kreitner dan Kinicki (2003, hal.187) tentang kemampuan yang terdiri dari : Pertama digolongkan sebagai suatu kemampuan mental yang dibutuhkan untuk semua tugas kognitif . Yang kedua tugas-tugas yang unik dilakukan.

Menurut Robins (2003,hal.70) menyebutkan kemampuan langsung mempengaruhi tingkat kinerja dan kepuasan karyawan melalui kecocokan antara jabatan kemampuan.

Mathis dan Jackson (2001, hal.83) menyatakan bahwa kinerja seseorang tergantung pada tiga faktor kemampuan untuk mengerjakan pekerjaannya, tingkat usaha dan dukungan yang diberikan orang tersebut.

Robins (2003, hal.53) dikatakan bila kesesuaian pekerjaan kemampuan tidak sinkron karena karyawan itu mempunyai kemampuan yang jauh melampaui persyaratan dari pekerjaan itu, ramalan kami akan sangat berlainan.

Kemungkinan besar kinerja pekerjaan akan memadai tetapi akan ada ketidak efisienan organisasional dan mungkin kemerosotan dalam kepuasan karyawan. Kemampuan yang berada jauh di atas yang disyaratkan dapat mengurangi kepuasan

kerja karyawan itu bila karyawan itu sangat behasrat menggunakan kemampuannya oleh keterbatasan pekerjaan itu.

Disamping itu kemampuan fisik juga mempunyai dimensi-dimensi, dalam hal ini menurut.

Robins (2003, hal.53) kemampuan fisik terdiri dari :

- a) Faktoc-faktor kemampuan melalui kekutan dianamis, kekuatan tubuh, kekuatan atistematis dan kekuatan lainnya
- b) Faktor-fuktor keluwesan meliputi keluwesan extent dan keluwesan dinamis.
- c) Faktor-fuktor lain meliputi koordinasi tubuh, keseimbangan dan stamina.

Kemampuan intelektual dan fisik yang diperlukan untuk kinerja yang memadai pada suatu pekerjaan bergantung pada persyaratan kemampuan yang diminta dari pekerjaan itu.

Menurut teori dikatakan Motivasi. Kemampuan dan Kinerja adalah:

- a) Faktor kemampuan.secara psikologis kemampuan (ability) terdiri dari:
Kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan reality (knowledge + skill). Artinya pimpinan dan karyawan yang memiliki IQ diatas rata-rata dengan pendidikan yang memadai untuk jabatan dan terampil dalam pekerjaan maka akan lebih mudah kerja maksimum.
- b) Faktor Motivasi diartikan suatu sikap (attitude) pimpinan dan karyawan terhadap situasi kerja (situation) dilingkungan organisasinya. Mereka bersikap positif (pro) terhadap situasi kerjanya akan menunjukkan motivasi kerja tinggi dan sebaliknya jika bersikap negative (kontra) terhadap situasi kerjanya akan menunjukkan motivasi kerja yang rendah. Situasi kerja yang dimaksud meliputi hubungan kerja, fasilitas kerja, iklim kerja, kebijakan pimpinan, pola kepemimpinan kerja dan kondisi kerja

3. Indikator pengukuran kemampuan.

Dimensi kemampuan intelektual yang dikemukakan oleh Robins (2003, hal.51) yang dapat dijadikan indikator pengukuran kemampuan intelektual dalam pekerjaan yaitu :

- a. Kecerdasan numeris, kemampuan untuk berhitung dengan cepat dan tepat.
- b. Pemahaman verbal, kemampuan memahami apa yang dibaca atau didengar serta berhubungan satu sama lain.
- c. Kecepatan persepsi , kemampuan mengenali kemiripan dan beda visual dengan cepat dan tepat.
- d. Penalaran induktif, kemampuan mengenai suatu urutan logis dalam suatu masalah dan kemudian memecahkan masalah itu.
- e. Penalaran deduktif, kemampuan menggunakan logika dan menilai implikasi dari suatu argument.
- f. Visualisai ruang, kemampuan membayangkan bagaimana suatu objek akan tampak seandainya posisinya dalam ruangan dirubah.
- g. Ingatan, kemampuan menahan dapat mengenang kembali pengalaman masa lalu.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan para pembaca mengikuti penyajian sesuai dengan judul kertas kerja ini, maka penulis memberikan kerangka penulisan dalam pelaksanaan peningkatan pengoperasian alat-alat keselamatan di atas kapal bahwa perwira dan anak buah kapal dituntut untuk mengetahui dan mengerti akan tugasnya masing-masing. Dengan tidak mengetahui dan memahami akan tugas-tugasnya, terutama pada saat latihan-latihan keselamatan (kebakaran, kandas, tenggelam, dll) maka pengoperasian alat-alat keselamatan tidak akan berjalan dengan kegunaannya. Banyaknya kejadian kecelakaan yang fatal, salah satunya dikarenakan kurangnya keterampilan awak kapal didalam mengoperasikan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Maka disini timbulah permasalahan yang mengakibatkan kecelakaan dilaut.

Untuk mencegah kecelakaan kerja di atas kapal dan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal secara benar dan bertanggung jawab sudah sering dilaksanakan, namun didalam penerapannya secara langsung di lapangan masih

banyak kendala-kendala dan hambatan-hambatan dalam penerapan fungsi dan kegunaanya yang diakibatkan kurangnya pengetahuan, disiplin dan tanggung jawab dari awak kapalnya sehingga dapat menimbulkan kerugian jiwa maupun materi yang cukup besar bagi kapal dan perusahaan. Masalah-masalah seperti ini timbul juga diakibatkan dan kurang adanya pengawasan yang baik dari pimpinan ke anak buahnya.

Dari keadaan tersebut terciptalah suatu permasalahan yang sering dihadapi di atas kapal MV Teras Conquest 5 , yaitu :

- a) Kurangnya kemampuan anak buah kapal dan penumpang dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b) Kurangnya kemampuan awak kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c) Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat dan rute pelayaran kapal yang pendek.

KERANGKA PEMIKIRAN

<p style="text-align: center;">MENINGKATKAN KINERJA AWAK KAPAL DAN PENUMPANG DALAM LATIHAN DARURAT SERTA PEMELIHARAAN DAN PENGGUNAAN ALAT LAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MV TERAS CONQUEST 5</p>
--

IDENTIFIKASI MASALAH

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Kurangnya maksimal kedisiplinan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan diatas kapal.2. Kurangnya kemampuan awak kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.3. Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat dan rute pelayaran kapal yang pendek.4. System perawatan yang di rencanakan (PMS) tidak di kerjakan dengan baik dan benar oleh perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan yang ada.5. Masih kurangnya keseriusan dan disiplin anak buah kapal pada waktu latihan darurat di atas kapal.6. Keterampilan dan pengetahuan awak kapal yang terbatas serta sulitnya mendapatkan awak kapal yang berpengalaman.7. Perlunya dukungan dari perusahaan , pencharter untuk melengkapi alat alat keselamatan di atas kapal. |
|---|



BATASAN MASALAH

1. Kurangnya maksimal kedisiplinan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal.
2. Kurangnya kemampuan awak kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal .
3. Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat dan rute pelayaran kapal yang pendek.



RUMUSAN MASALAH

1. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal
2. ABK belum terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal
3. ABK belum optimal membagi waktunya untuk pemeliharaan alat-alat keselamatan.di atas kapal.



ANALISIS DATA

1. Masih kurangnya tanggung jawab , keseriusan dan disiplin anak buah kapal pada waktu latihan darurat di atas kapal.
2. Kurangnya kesadaran dan keseriusan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja
3. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja , tanggung jawab dalam pemeliharaan alat keselamatan.



PEMECAHAN MASALAH

1. Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
2. Memberikan teori dan praktek (familiarisasi) setiap latihan darurat pada setiap anak buah kapal dan penumpang , ikut berpartisipasi dalam pengoperasian alat-alat keselamatan.
3. Perlunya pengawasan dari senior officer dan master dalam pemeliharaan alat-alat keselamatan. Meningkatkan motivasi dan tanggung jawab masing-masing ABK .



OUTPUT

Dengan meningkatkan pengawasan, motivasi dan tanggung jawab ABK, memberikan familiarisasi dan latihan tentang penggunaan alat keselamatan kerja, sehingga resiko terjadinya kecelakaan kerja ABK di atas MV. Teras Conquest 5 dapat diminimalkan.

BAB III

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

A. DESKRIPSI DATA.

Keterampilan pengoperasian alat-alat keselamatan haruslah sesuai dengan kemampuan yang dimiliki oleh para awak kapal, dan dibarengi juga oleh perawatan serta kondisi dari alat-alat keselamatan yang tersedia di atas kapal. Kemudian yang paling penting juga adalah kerja sama yang baik serta perhatian yang besar dari pimpinan tertinggi di atas kapal kepada bawahannya begitupun sebaliknya, dan juga kepada pihak manajemen perusahaan haruslah menaruh perhatian terhadap kebutuhan-kebutuhan dari pihak kapal terutama yang berkenaan dengan keselamatan kapal, demi tercapainya keamanan dan keselamatan kapal yang pada akhirnya pengoperasian kapal dapat berjalan dengan lancar.

Fakta-fakta berikut akan memberikan gambaran tentang kejadian yang terjadi di atas kapal MV. Teras Conquest 5 yang erat hubungannya dengan judul makalah ini:

1. Kurangnya keseriusan dan disiplin awak kapal dalam latihan darurat di atas kapal.

Pada waktu latihan pertama saya baru join di atas kapal MV Teras Conquest 5, yang berada dipelabuhan Sharjah Dubai / UAE, seluruh awak kapal berkumpul di "Muster Station". Simulasi kebakaran adalah kamar mesin (Engine Room). Semua hadir di muster station dengan memutar T-Cardnya masing Masing kecuali satu orang Oiler dinas jaga malam masih di kamar. Team pencarian orang sudah di kerjakan, akhirnya satu oiler terlambat dengan memberikan alasan bahwa latihan sebelumnya untuk yang jaga malam tidak perlu lagi latihan kalau ada latihan darurat, sementara oiler tersebut

juga merupakan main team untuk kebakaran di kamar mesin . Setelah latihan kami mengadakan safety meeting dan mengkaji ulang latihan latihan sebelumnya, termasuk mengklarifikasi untuk semua awak kapal harus hadir di muster station pada waktu latihan darurat . Supaya nantinya terjadi kejadian yang sebenarnya semua awak kapal dan penumpang sudah membiasakan menghadapinya.

Kejadian yang lain saya alami pada waktu kapal di survey oleh pencharter , Pencharter ingin mengetahui cara menghadapi kebakakaran di kamar salah satu awak (Juru mudi).

Selanjutnya satu regu main team dan backup team merpersiapkan baju kebakaran dengan alat alat breathing apparatus . Tetapi pada kenyataannya ada ventilasi yang belum tertutup yang berhubungan dengan lokasi kebakaran. Pencharter senang sekali apa yang telah awak kapal perlihatkan pada latihan kebakaran . hanya beberapa kesalahan kecil karena tidak control atau kurang pemeriksaan ulang apa apa tugas yang sudah di kerjakan .

Nahkoda serta seluruh Perwira senior (Senior Officer) mengadakan pertemuan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk merevisi kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi tersebut. Setelah itu Mualim 1 (Chief Officer) selaku Safety Officer yang bertanggung jawab secara umum mengenai keselamatan mengadakan latihan kembali dan memberikan pengarahan kepada awak kapal mengenai tindakan-tindakan yang benar dan yang seharusnya dilakukan.

2. Kurangnya kemampuan anak buah kapal mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Peristiwa ini terjadi pada saat kapal berada di Pelabuhan Sharjah, Dubai / UAE. Pada saat itu pada waktu itu kapal belum di charter waktu setempat, stasiun berkumpul (Muster station) menuju pos-pos yang telah ditunjuk. Dan setelah itu setiap regu melakukan perhitungan jumlah anggota dan melaporkan kepada nahkoda sebagai pemberi komando pimpinan tertinggi di kapal jika terjadi bahaya. Penulis menemukan bahwa awak kapal ada yang belum berkumpul di Muster station dari waktu yang ditentukan sejak alarm dibunyikan dan datang dengan peralatan yang tidak lengkap atau kurang, yaitu jaket keselamatan tidak di ikat dengan baik dan kuat sesuai ketentuan

yang ada Saat ditanyakan mengenai tugas-tugasnya ketika menghadapi keadaan darurat, baik anak buah kapal deck maupun anak buah kapal mesin, masih ada yang belum paham akan tugas dan tanggung jawabnya, bahkan tidak membawa alat-alat keselamatan seperti yang ditugaskan dalam muster list.

Kemudian kami melakukan simulasi bagaimana meluncurkan rakit penyelamat (Launching Life Boat). Mualim 1 sebagai Safety Officer dan komando rakit penyelamat memerintahkan anak buahnya untuk meluncurkan rakit penyelamat. Ditemukan masih ada awak kapal yang panik, dimana Bosun juga kurang dapat mengarahkan teamnya, sehingga waktu yang diperlukan untuk meluncurkan sekoci penyelamat ke air dan menaikannya kembali memerlukan waktu cukup lama dan tidak sesuai dengan yang di harapkan. Sesuai dengan Solas regulation 14, 14.1. Hal ini menjadi sorotan bagi kami kepada nahkoda.

Seperti pada peristiwa pertama, semua kesalahan yang terjadi dapat diatasi dengan mengadakan latihan kembali. Dan pada latihan berikutnya kami bersama-sama awak kapal melakukan simulasi kembali untuk dapat mendapatkan pengakuan akan kemampuan para awak kapal.

3. Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal dan rute pelayaran kapal yang pendek.

Sehubungan dengan keadaan kapal yang dikatikan dengan kebiasaan dari awak kapal yang bekerja belum mengikuti aturan atau acuan manajemen keselamatan yang ditetapkan oleh perusahaan, maka sudah dapat dipastikan bahwa pelaksanaan pekerjaan atau tugas menjadi tidak teratur sehingga membutuhkan pengawasan yang cukup baik. Dengan keadaan kapal yang tidak terlalu jauh berbeda, awak kapal merasa bahwa tata cara bekerja tersebut berlaku di atas kapal-kapal sebelumnya.

Keadaan demikian tersebut tidak hanya menurunkan kinerja anak buah kapal tetapi juga mendorong atau menyebanak buah kapalan kerancuan dari penerapan aturan-aturan yang seharusnya diikuti atau dilaksanakan sehingga dalam pelaksanaannya hanyalah mengikuti apa yang sudah menjadi kebiasaan sebelumnya tanpa memperhatikan apakah yang demikian itu benar atau tidak sesuai peraturan, hal ini dapat terlihat antara lain, yaitu :

Melakukan pekerjaan tidak tepat waktu sehingga anak buah kapal lain terpengaruh, sebagai contoh kasus dapat penulis berikan disini dalam waktu kerja dan istirahat yang tidak teratur (Pengaturan jam kerja di kapal penulis adalah sebagai berikut :

Jam 07.00 /sd 09.00 jam kerja, jam 09.00 s/d 09.30 istirahat, jam 09.30 s/d jam 11.30 jam kerja, jam 11.30 s/d 13.00 jam istirahat atau makan siang, jam 13.00 s/d 15.00 jam kerja, jam 15.00 s/d 15.30 jam istirahat dan jam 15.30 s/d 17.00 jam kerja terakhir) dimana anak buah kapal melaksanakan pekerjaan dengan jam kerja yang tidak teratur dengan memulai pekerjaan atau melakukan istirahat diluar aturan waktu kerja yang diterapkan oleh perusahaan yaitu kadang jam kerja dimulai jam 08.00 jam istirahat pada saat jam 08.45 atau waktu kerja yang diakhiri jam 16.00.

Penyelesaian pekerjaan yang saling mengharapkan antar yang satu dengan yang lain di kapal, sehingga perawatan kapal dan alat-alat kerja menjadi tidak terawat dengan baik. Disini sebagai contoh kasus penulis berikan yaitu apabila sandar dan lepas sandar, dimana terkadang A/B satu suka menunggu A/B yang lainnya untuk merapihkan dan menyusun tali tros yang berantakan dan tidak teratur di atas dek.

Juga dalam tugas sehari-hari para anak buah kapal kurang memperhatikan tugas yang telah diberikan sehingga hasil yang didapat tidak memuaskan dan jauh dari yang diharapkan yang mungkin dapat membuat kecelakaan kerja di kapal. Prosedur yang telah ditetapkan untuk perawatan peralatan keselamatan kerja dan juga alat-alat yang digunakan untuk bekerja terkadang tidak dilakukan pengecekan-pengecekan yang rutin dan berkala melalui sistem prosedur yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan yang belum secara sepenuhnya. Alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan yang seharusnya dapat dirawat dengan baik dan optimal menjadi kurang terawat sebagaimana mestinya. Demikian pula halnya koordinasi dengan pihak lain atau departemen yang lain tampak berjalan sendiri-sendiri. Hal-hal tersebut di atas sasaran kerja yang diharapkan dan rencana-rencana pekerjaan yang sudah ditentukan akan tertunda.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan ISM Code Pasal 6.2, peraturan dan persyaratan standar yang diberikan oleh perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja diatas kapal menyatakan:

Perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus di awaki dengan awak kapal yang berkualitas mampu bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua awak kapal mampu dan siap bekerja di atas kapal adalah mereka memiliki sertifikat- sertifikat profesi seperti Basic Safety Training (BS1), Survival Craft and Rescue Boat (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF) dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat yang berdasarkan ISM Code.

Pasal 6.5 menyatakan: Perusahaan pelayaran harus menetapkan dan memelihara alat alat keselamatan dan mengikuti prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang Sistem Manajemen Keselamatan dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan untuk semua personil yang berkepentingan.

Perusahaan pelayaran Teras Offshore yang mengoperasikan kapal- kapal milik sendiri dengan memberikan peraturan persyaratan sertifikat keahlian umum bagi pelaut-pelaut yang akan bekerja di perusahaan ini supaya siap bekerja diatas kapal dengan kemampuan kerja, kualitas dan cakap. Selain itu perusahaan ini juga mengikuti apa yang menjadi peraturan dasar seperti yang tertulis di dalam ISM Code dan SOLAS 1974 yaitu supaya melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat minimal satu kali setiap bulannya dan harus dilaporkan hasil latihan tersebut ke bagian pengontrol kesehatan, keselamatan, lingkungan dan kualitas perusahaan. Latihan-latihan keadaan darurat di kapal yang harus dilaksanakan setiap bulan yaitu latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran. Selain latihan-latihan yang harus dilaksanakan setiap bulan ada juga latihan-latihan yang harus dilaksanakan dalam interval tertentu, seperti contoh latihan memasuki ruang tertutup, latihan kemudi

darurat dan latihan menghadapi pembajak yang harus dilaksanakan dalam interval waktu tiga bulan.

Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data diatas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan didalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin awak kapal terutama perwira dan masinis yang masih kurang untuk menjadi contoh teladan bagi anak buah kapal. Dan kejadian-kejadian yang ada, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan buah kapalan oleh keterbatasan atau tidak tersedianya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan buah kapalan oleh faktor kesalahan manusianya.

Dari fakta-fakta yang ada maka didapati, kurang mampunya awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kapal dapat menyebabkan buah kapalan kerugian material dan non material, sehingga setiap awak kapal perlu diberikan keterampilan serta pengetahuan sehubungan dengan penanganan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Dan kejadian-kejadian tersebut, terlihat bahwa tidak suksesnya latihan-latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan buah kapalan oleh keterbatasan atau tidak terjadinya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan buah kapalan factor kesalahan manusia (Human Error).

Dimana terdapat awak kapal MV Teras Conquest 5 yang kurang terampil mengoperasikan alat-alat keselamatan serta kurang disiplin dalam menangani alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka hasil penelitiannya timbul permasalahannya sebagai berikut :

Bagaimana meningkatkan kemampuan awak kapal MV. Teras Conquest 5 dalam pengoperasian alat-alat keselamatan jiwa dilaut. Dari hasil penelitian diatas tersebut, permasalahan yang mempengaruhi sehubungan dengan latihan-latihan keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan oleh awak kapal di atas kapal MV. Teras Conquest 5 yang dapat penulis olah adalah sebagai berikut :

- 1. Kurangnya maksimal kedisiplinan anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.**

Tidak dapat disangkal lagi bahwa kemampuan awak kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya sangat ditentukan oleh seberapa jauh mereka menguasai pengetahuan atau ilmu dan seberapa banyak pengalaman yang mereka miliki, yang berkaitan dengan tugas-tugas yang mereka miliki. Selanjutnya penguasaan ilmu pengetahuan ditentukan oleh seberapa jauh mereka mendapatkan pendidikan dan tingkat ketrampilan, dan ditentukan oleh seberapa banyak mereka mendapatkan latihan-latihan. Dari data yang didasari oleh penelitian saat penulis bekerja diatas kapal, penulis melihat masih ada awak kapal yang berada di MV. Teras Conquest 5 yang kurang serius dan terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Terlihat pada saat dilaksanakan latihan keadaan darurat diatas kapal, masih ada awak kapal kurang bereaksi dengan cepat pada saat mendengar alarm bahaya dan dalam menghadapi latihan keadaan bahaya tersebut. Awak kapal harus selalu diberikan arahan atau petunjuk terlebih dahulu akan tugasnya masing-masing. Masih kurangnya pemahaman awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat pemadam diatas kapal adalah menjadi salah satu penyebab. Dengan latihan menggunakan alat-alat pemadam maka diharapkan awak kapal dapat mampu memahami pentingnya alat-alat keselamatan dan cara mengoperasikannya. Sebab dengan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari awak kapal sesuai dengan keinginannya. Faktor keselamatan jiwa di laut khususnya dalam kebakaran tergantung pada faktor alat-alat dan anak buah kapal yang harus saling mendukung dan terampil, walaupun alat keselamatan lengkap dan terawat (dalam arti siap pakai) tetapi tanpa didukung oleh ketrampilan anak buah kapal, latihan yang memadai akan tidak ada gunanya sebab segala sesuatunya pekerjaan yang disertai dengan latihan, maka tidak akan ragu lagi terhadap pekerjaan itu, karena sudah terbiasa. Hal ini terbukti di MV Teras Conquest 5, pada daftar sijil kebakaran ini dipasang di tempat di mana anak buah kapal sering berkumpul. Misalnya di ruang makan atau di ruang rekreasi atau di kamar dengan maksud agar anak buah kapal dapat membaca dan mengerti tugas masing-masing. Pada waktu peran kebakaran maupun peran sekoci tapi pada kenyataannya waktu diadakan latihan sekoci dan kebakaran, masih banyak anak buah kapal yang belum mengerti tugasnya sesuai dengan yang tercantum dalam daftar sijil dan kebakaran,

sebagai contoh pada waktu diadakan latihan sekoci ternyata sebagian besar belum tahu apa sebenarnya tugasnya dan di mana posisinya, itu menandakan jarangya diadakan latihan. Kemudian pada latihan kebakaran ada anak buah kapal yang belum tahu bagaimana menggunakan atau mengoperasikan alat-alat pemadam jenis busa yang mana pada jenis itu cara pemakaiannya harus dengan posisi botol dibalik yang bagian kepala botol berada di bawah sehingga cairan yang ada didalam botol dapat bercampur dan menyembrot ke luar.

Tetapi kenyataannya semua anak buah kapal tidak dapat melakukannya dengan baik. Kurangnya kemampuan anak buah kapal ini disebabkan buah kapalan kurangnya latihan di atas kapal karena faktor kesibukan yang mana dalam hal lebih mengutamakan kerja harian dari pada latihan keselamatan.

Kurangnya kemampuan anak buah kapal ini merupakan tanggung jawab Nakhoda, sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal dalam arti nakhoda harus berusaha bagaimana agar anak buah kapal dapat terampil dalam penggunaan alat-alat keselamatan, tapi kenyataannya Nakhoda tidak pernah memperhatikan bagaimana anak buah kapal itu menggunakan alat-alat keselamatan dan tidak memberikan pengarahan tentang bagaimana cara penggunaan alat-alat keselamatan dan betapa pentingnya alat-alat tersebut.

Berbicara masalah keselamatan bekerja dilaut tidak dapat dipisahkan dari keterampilan pelaut itu sendiri. Apabila terjadi kebakaran diatas kapal, pelaut itu sendirilah yang akan bertanggung jawab. Pada umumnya manusia berfikir bahwa kecelakaan didarat lebih dominan menurut pemikiran mereka, luasnya lautan dan tidak padatnya transportasi laut jika dibanding dengan transportasi darat. Kecil kemungkinan untuk kecelakaan dilaut. Tapi pada kenyataannya kecelakaan dilaut tetap saja terjadi.

Setelah diadakan penelitian ternyata faktor ketrampilan awak kapal sangat memegang peranan yang penting bagi keselamatan kerja dilaut. Hal ini terbukti pada setiap terjadinya kecelakaan dikapal selalu membawa korban jiwa, yang mana hal ini merupakan suatu gambaran bahwa anak buah kapal kurang mampu dalam mengoperasikan alat-alat yang ada dikapal khususnya alat-alat keselamatan.

Kalaupun ada diantara mereka yang mengerti dalam penggunaan alat-alat keselamatan itu karena diperoleh dari pengalaman selama bertugas di atas kapal dengan tanpa adanya pengarahan-pengarahan dari pimpinan atau perwira-perwira di atas kapal. Akibatnya pengetahuan ini sebatas cara pengoperasian atau penggunaan saja. Mengenai perawatan dan cara kerja sebagian besar mereka belum tahu.

Yang dimaksud terampil dalam hal ini adalah mengerti cara-cara pemakaiannya juga mengerti cara bagaimana merawat alat-alat tersebut, sehingga alat-alat tersebut selalu dalam keadaan siap pakai pada saat diperlukan.

Sejak diperlakukannya STCW Januari 1992 oleh pemerintah Indonesia, maka mulailah perusahaan pelayaran memikirkan bagaimana cara mengupayakan anak buah kapal khususnya untuk kapal penumpang mempunyai ketrampilan yang sesuai dengan STCW yang dikeluarkan.

Bagi pelaut yang belum sempat mengenyam program latihan karena pada waktu bekerja di kapal tanpa dibekali teori yang didapat dari pendidikan maupun pengarahan-pengarahan yang serius maka dalam hal ini diharuskan mengikuti program latihan.

Tujuan program latihan tidak hanya mengoperasikan yang benar mengenai alat-alat keselamatan akan tetapi juga meliputi bagaimana cara pemeliharaan yang baik sesuai dengan peraturan yang benar sehingga alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai.

Selain itu juga, faktor yang timbul dari lingkungan kapal yang mana Nakhoda adalah memegang peranan yang paling penting, dimana Nakhoda sebagai pemegang kendali dikapal baik secara operasional maupun secara management. H.G. Hicks dan C.R Gullett mengemukakan dalam bukunya "Pemimpin harus bersikap adil, pemimpin harus memberi sugesti, pemimpin harus mampu mendukung tercapainya tujuan, pemimpin sebagai katalisator, pemimpin harus menciptakan rasa aman, pemimpin sebagai sumber inspirasi pemimpin hendaknya menghargai bawahan/anak buah. (H.G. Hicks dan OR Gullett Organisation Theory and Behavior Bina Aksara : Jakarta 1984 bab 4 hal64) Tetapi biasanya karena kesibukan kerja ataupun sifat dari Nakhoda itu sendiri yang tidak

memberikan perhatian apa yang terjadi di kapal dan apa yang dilakukan anak buahnya. Biasanya mereka lebih mementingkan untuk bersenang-senang bila telah tiba dipelabuhan, mereka lupa akan posisi dan arti dari sebagai seorang pimpinan, sehingga masalah dari bawahan dan kekurangan bawahan tidak diperhatikan dalam segi apapun termasuk pula didalamnya tentang kemampuan anak buah dalam mengoperasikan alat-alat yang ada di kapal khususnya alat-alat penyelamatan.

Faktor-faktor yang menyebabkan buah kapalan kurangnya maksimal kedisiplinan anak buah kapal antara lain:

- a. Seorang Nakhoda yang bersifat tidak peduli terhadap anak buahnya dalam arti tidak mau memberikan reaksi yang dapat menimbulkan semangat dan daya kerja bawahan, sehingga akibatnya bawahan kehilangan motivasi dalam kerja.
- b. Nakhoda yang tidak pernah turun tangan, hal ini akan membuat anak buah bersifat ragu-ragu karena bawahan tidak yakin akan kemampuan pimpinannya, yang mana pada hakekatnya pimpinan adalah merupakan contoh teladan anak buahnya.
- c. Sifat bawahan adalah membutuhkan dorongan semangat dari pimpinan. Tanpa adanya dorongan atau semangat dari seorang pimpinan segala pekerjaan tidak akan berjalan dengan baik. Pimpinan yang kurang tanggap mengenai situasi disekitarnya akan membuat anak buah kehilangan pegangan.

Dari ketiga uraian di atas jelas menggambarkan ketidak pedulian seorang Nakhoda terhadap anak buah kapalnya. Dengan kurang pedulinya itulah maka menandakan bahwasanya Nakhoda kurang berusaha meningkatkan keterampilan kerja para anak buahnya yang seharusnya seorang Nakhoda dapat cepat tanggap terhadap situasi sehingga segala operasional organisasi di kapal dapat berjalan dengan sampai ketujuan dengan selamat.

2. Kurangnya kemampuan anak buah kapal mengopersikan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Agar pelaksanaan status kegiatan berjalan secara efisien (berdaya guna) dan efektif (berhasil guna), maka harus ditunjang manajemen yang baik, rasional, obyektif dan mengacu pada tujuan yang ingin dicapai.

Dalam hal ini point dalam ISM Code sangatlah penting, yaitu POAC (Planning, Organizing, Actuating dan Controlling). Mengingat beragamnya masalah yang ada serta terhambatnya upaya penyelamatan, maka sudah selayaknya kalau sistem pengawasan di atas kapal harus dibenahi secara tepat dan tepat terutama mengenai sistem keselamatan jiwa dilaut. Pengawasan yang baik harus dilakukan secara menyeluruh, baik dari segi pekerjaan dan peralatan, prosedur kerja maupun dari segi personil. Dan segi peralatan, maka hal-hal yang harus dibenahi antara lain, peralatan apa yang dibutuhkan, bagaimana menggunakannya, kapan digunakan dan siapa yang menggunakannya

Sedang dari segi prosedur kerja hal-hal yang harus dibenahi antara lain latihan-latihan yang dilaksanakan, pekerjaan apa yang akan dikerjakan, bagaimana mengerjakannya, waktu pelaksanaannya dan kualifikasi personil yang bagaimana yang akan mengerjakannya.

Dari segi personil, hal-hal yang harus dibenahi adalah kualifikasi atau persyaratan dari personil yang dibutuhkan, hubungan timbal balik antara personil baik anak buah kapal sebagai pelaksana operasional, unsur pimpinan (Mualim/Perwira), maupun Nahkoda sebagai unsur pimpinan tertinggi di atas kapal.

Mualim 1 sebagai Safety Officer mengikuti jadwal-jadwal latihan di atas kapal yang telah disiapkan oleh perusahaan.

Dimana dalam jadwal latihan ini telah mencakup semua keadaan-keadaan bahaya dan penyelamatan dilaut, termasuk peragaan/demonstrasi penggunaan alat-alat keselamatan sesuai manual -manual dan chek list dari perusahaan.

Setiap bulannya, misalnya latihan peluncuran rakit penyelamat dilakukan hari Jumat dan latihan kebakaran, penyelamatan pada hari Sabtu, ataupun juga latihan peluncuran rakit penyelamatan dan kebakaran dilakukan pada hari yang sama, yaitu hari Sabtu. Pada hari Minggu diadakan latihan/ demonstrasi dari penggunaan alat- alat keselamatan yang dilanjutkan dengan Safety Meeting dan Safety Video. Pada saat Safety Meeting ini dibahas masalah peluncuran rakit penyelamat,

kebakaran dan semua hal yang menyangkut keselamatan. Dengan kata lain merupakan evaluasi mingguan dan diakhir bulan diadakan Safety Committee Meeting, untuk mengevaluasi satu bulan latihan diatas kapal. Selain itu ketertarikan dari pihak perusahaan dan pemilik kapal juga sangat menentukan dalam upaya sistem pengawasan di atas kapal.

Akhirnya, yang harus ditekankan dari sistem pengawasan di atas kapal adalah bahwa semua unsur terkait harus diupayakan sedemikian rupa sehingga dapat melakukan sesuai dengan fungsinya , kedudukan dan posisinya dengan sebaik-baiknya. Dan karena itu semua personil di atas kapal harus mengetahui posisi dan tugasnya. Dengan demikian pelaksanaan pekerjaan akan berjalan dengan lancar jika didukung oleh personil yang mengerti akan tugas-tugasnya. Tugas atau pekerjaan diatas kapal memang banyak, namun kegiatan mengenai penyelamatan jiwa bukanlah hal yang sepele, karena itu usaha-usaha yang menyangkut penyelamatan harus menjadi bagian penting dari manajemen diatas kapal.

3. Penerapan rencana perawatan yang belum optimal karena benturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat dan rute pelayaran kapal yang sangat pendek.

Penunjukan perwira yang bertanggung jawab, dalam hal ini Mualim 2 (2nd Officer) yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan melakukan pengecekan secara rutin dan berkala sesuai prosedur dan manual dari perusahaan dan melaporkan hasil-hasil perawatan sesuai manual dari perusahaan, pengadaan suku cadang dan lain-lainnya.

Mualim 2 (2nd Officer) harus mempunyai daftar inventori untuk setiap rakit penyelamat dimana isi dari rakit penyelamat dapat diperiksa. Serta secara langsung bertugas sehari-hari terhadap kesiap siagaan yang mendadak dari rakit penyelamat dan semua alat-alat apung. Karena itu hal yang terpenting adalah selalu memastikan alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai kapan saja bila ada yang tidak sesuai atau tidak layak pakai, segera melengkapinya. Semakin lengkap alat-alat keselamatan yang

ada di atas kapal dan layak pakai, maka semakin aman bagi awak kapal untuk bekerja di atas kapal. Selain itu awak kapal harus secara langsung terlibat serta bertanggung jawab atas pelaksanaan kegiatan perawatan yaitu perwira dek yang dipimpin oleh mualim I serta para juru mudi yang dipimpin oleh bosun. Keberhasilan mereka dalam bekerja akan sangat tergantung sejauh mana bekal kemampuan dan keterampilan mereka.

C. PEMECAHAN MASALAH.

1. Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan uraian analisis data di atas, maka penulis akan memberikan beberapa alternatif pemecahan masalah. Antara lain sebagai berikut :

- a. Meningkatkan kemampuan awak kapal dalam mengoperasikan alat alat keselamatan di atas kapal. Alternatif pemecahan masalah dalam meningkatkan keterampilan dan kemampuan anak buah kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan agar mendapatkan hasil yang lebih dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- 1) Pelatihan para awak kapal melalui lembaga diklat kepelautan dan latihan diatas kapal (On-Board Training).

Untuk meningkatkan kemampuan para personil kapal, salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan melibatkan melalui pendidikan dan latihan dilembaga diklat kelautan yang dilakukan diluar jam/waktu berlayar. Hal ini tentunya dilakukan melalui lembaga-lembaga tertentu. Lembaga- lembaga pendidikan yang dimaksud adalah seperti Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) ataupun badan pendidikan latihan kepelautan lainnya. Dan juga dengan cara on board training yaitu memberikan pelatihan bagi anak buah kapal secara langsung di atas kapal untuk meningkatkan keterampilan dan kemampuan anak buah kapal dan kemampuan dalam dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan..

Peningkatan kemampuan dan pengetahuan anak buah kapal dengan mengikuti pelatihan langsung di kapal cara ini akan sangat efektif karena anak buah

kapal yang mengikuti pelatihan terlibat langsung dalam pengoperasian alat-alat keselamatan.

2) Familiarization

Yaitu tindakan atau proses pengenalan supaya menjadi akrab dan segera mengerti, seperti sosialisasi dengan daerah setempat. Dalam hal ini pengenalan tentang teknik-teknik atau cara mengoperasikan alat-alat keselamatan.

b. Pengawasan latihan-latihan keselamatan yang lebih terkoordinasi.

Pengawasan merupakan unsur yang langsung berhubungan dengan para pekerja dan mengetahui secara langsung aktivitas pekerja tersebut ditempat kerja, sehingga dapat mengetahui dengan baik apapun yang dapat menimbulkan keadaan tidak aman atau membahayakan dalam operasi pekerjaan itu serta dapat dengan cepat mencegah terhadap bahaya seandainya timbul hal-hal yang membahayakan dan mengancam keselamatan bersama.

Agar latihan-latihan keselamatan dapat lebih terkoordinasi maka harus diadakan suatu pengawasan yaitu :

1) Meningkatkan disiplin awak kapal dalam latihan keselamatan.

Disiplin adalah ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan/ pimpinan/ komandan dan dengan menggunakan pemikirannya. Disiplin yang terbaik adalah disiplin yang timbul karena keinsyafan, pengertian yang baik mengenai tujuan dan karena loyal kepada anggota bawahannya, baik perorangan maupun kesatuan, terhadap sesuatu tugas yang telah diselesaikan dengan baik, dapat memperkuat ikatan disiplin dan memperkokoh kerjasama team secara lebih lancar dan kompak.

2) Mengawasi latihan-latihan keselamatan.

Setiap perwira harus selalu mengawasi dan memberi arahan kepada para awak kapal baik itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di kapal. Maksud secara lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus mampu menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan.

c. Mengoptimalkan perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Di dalam mengoptimalkan perawatan penulis menganalisa kedalam beberapa kategori perawatan, yaitu :

1) Perawatan terencana.

Perawatan adalah kegiatan untuk merawat peralatan yang mengalami kerusakan supaya dapat difungsikan kembali dan berjalan kembali sesuai dengan yang direncanakan.

2) Perawatan Sewaktu-waktu.

Perawatan sewaktu-waktu adalah perawatan yang dilakukan sesuai dengan prosedur ISM Code atau yang diatur dalam peraturan yang sesuai dengan PMS, dimana alat-alat keselamatan yang ada dapat digunakan dengan baik.

2. Evaluasi Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan alternative pemecahan masalah yang diatas dapat dievaluasi sebagai berikut:

a. Meningkatkan kemampuan awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Tidak dapat lagi disangkal bahwa kemampuan anak buah kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya sangat ditentukan oleh seberapa jauh mereka menguasai pengetahuan

ilmu dan banyak pengalaman yang mereka miliki dengan tugas-tugas yang mereka emban.

Selanjutnya penguasaan ilmu pengetahuan ditentukan oleh seberapa jauh mereka mendapatkan pendidikan dan tingkat keterampilan dan ditentukan oleh banyak mereka mendapatkan latihan-latihan.

Kebanyakan awak kapal kurang memiliki keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan walaupun alat-alat tersebut telah disiapkan, tetapi bila terjadi kecelakaan belum dapat segera diatasi. Hal ini disebabkan anak buah kapal itu sendiri yang kurang terampil dan kurangnya latihan penguasaan pada alat-alat keselamatan, sedangkan Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatunya yang ada dan yang terjadi di atas kapal termasuk didalamnya untuk mengadakan atau tidaknya latihan-latihan penyelamatan seperti latihan kebakaran dan sekoci.

Kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh awak kapal jelas sangat mempengaruhi keberhasilan dalam melaksanakan tugas-tugasnya di atas kapal, baik tugas rutin maupun tugas yang bersifat temporary (sewaktu-waktu) seperti pengoperasian alat-alat penolong.

Oleh karena itu, faktor pengetahuan dan keterampilan bagi personal kapal harus mendapatkan perhatian yang besar dari pihak-pihak yang bertanggung jawab akan hal-hal tersebut. Pembekalan dan peningkatan pengetahuan serta keterampilan awak kapal pada umumnya dilakukan melalui pendidikan dan pelatihan dilembaga diklat kepelautan dan di atas kapal (On-Board Training). Agar mendapatkan hasil yang lebih, maka dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut :

- 1) Pelatihan para awak kapal melalui lembaga diklat kepelautan dan latihan di atas kapal (On-Board Training).

Pemberian pendidikan dan pelatihan kepada awak kapal adalah merupakan tanggung jawab dan setiap perusahaan pelayaran. Pendidikan sifatnya lebih teoritis dari pada praktek, latihan lebih bersifat penerapan segera dan pada seseorang, akan mempermudah seseorang tersebut dalam melaksanakan tugas-tugas. adanya pendidikan dan pelatihan. menjamin tersedianya tenaga- tenaga kerja dalam perusahaan pelayaran yang mempunyai keahlian.

Pendidikan keterampilan khusus pelaut yang harus diikuti awak kapal seperti BST, SCRB, AFF dan lain-lainnya yang dilaksanakan oleh lembaga pendidikan resmi. Pendidikan ini menitik beratkan pada penguasaan teori tentang keselamatan di atas kapal dan seluk-beluknya. Disamping itu para siswa dilibatkan dalam praktek-praktek lapangan guna memperdalam pengetahuan mereka tentang keselamatan di atas kapal.

Pelatihan di atas kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kapal termasuk perlengkapan pesawat penyelamatan (Survival Craft Equipment), dan dalam penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal harus segera diberikan sesegera mungkin tetapi tidak boleh lebih dari dua minggu setelah embarkasi awak kapal.

2) Familiarization

Awak Kapal yang baru beketja di atas kapal, sebaiknya diberikan pengenalan-pengenalan setiap bagi anak yang baru mengetahui seluk beluk kapal, sehingga dapat bekerja dengan baik sesuai dengan yang diharapkan.

Menurut STCW 2010 tanggung jawab suatu Perusahaan Pelayaran dalam mempekerjakan seorang anak buah kapal yaitu bertugas memberikan familiarisasi yaitu perusahaan pelayaran harus menjamin pelaut di atas sudah familiar dengan tugas-tugas peraturan dan prosedur yang relevan dengan tugas rutin serta informasi yang jelas mengenai keselamatan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Sehingga dengan sudah dimilikinya pengetahuan tersebut maka seorang anak buah kapal dapat efisien dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai jabatannya.

b. Pengawasan latihan-latihan keselamatan yang lebih terkoordinasi.

Dalam usaha meningkatkan kepedulian anak buah kapal akan fungsi alat-alat keselamatan di atas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan diatas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal. Oleh karena itu setiap perwira harus selalu mengawasi dan memberi

arahan kepada para awak kapal baik itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di kapal. Maksud secara lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus mampu menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Faktor pengawasan oleh seorang perwira dalam mengawasi anak buah kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan. Agar latihan-latihan keselamatan dapat lebih terkoordinasi maka harus diadakan suatu pengawasan yaitu :

1) Meningkatkan disiplin awak kapal dalam latihan keselamatan.

Kedisiplinan awak kapal sangat berpengaruh di atas kapal, dengan ditingkatkannya kedisiplinan maka nantinya diharapkan seluruh aktivitas kerja akan menjadi lebih baik. Hal-hal tersebut merupakan contoh-contoh ketidakdisiplinan awak kapal sehingga sangat mengganggu aktivitas di atas kapal itu. Jadi untuk meningkatkan kedisiplinan harus diadakan peraturan-peraturan yang tegas dan memang jika bersalah harus diberikan sanksi-sanksi yang sesuai dengan kesalahannya dan juga para perwira jaga harus memberikan contoh yang baik sehingga para bawahan akan mencontoh para perwiranya.

Musuh yang terbesar dari pada disiplin didalam kesatuan ataupun organisasi adalah ragu-ragu ataupun rasa takut, yang biasanya timbul karena hal-hal yang belum diketahui. Oleh karena itu penerangan-penerangan yang bersifat pengisian jiwa dan penerangan yang mengenai segala hal. Disamping itu, dengan memberikan kegiatan-kegiatan yang continue, akan timbul pula rasa percaya dirinya, sehingga rasa ragu-ragu atau rasa takut itu sedikit-tidaknyanya akan menjadi berkurang.

2) Mengawasi latihan-latihan keselamatan.

Dalam usaha meningkatkan kepedulian anak buah kapal akan fungsi alat-alat keselamatan di atas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan di atas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.

Latihan keselamatan adalah penting mengingat banyak kecelakaan terjadi pada pekerja baru yang belum terbiasa dengan bekerja secara selamat. Latihan selanjut adalah melakukan pekerjaan yang semestinya termasuk keselamatannya. Disini pelatih atau pemimpin harus menerangkan dan memberikan segenap demonstrasi dan akhirnya dilakukan sendiri oleh pekerja baru. Dan para pekerja harus terlatih dalam pemeliharaan dan perbaikan alat-alat diatas kapal termasuk aspek-aspek keselamatannya.

Latihan-latihan penyelamatan tersebut akan lebih efektif apabila awak kapal tersebut:

- a) Memahami atau mengerti akan tugasnya masing-masing.
- b) Mengetahui alat-alat keselamatan dan pemadam yang ada di atas kapal.
- c) Melaksanakan latihan dengan serius.
- d) Mengerti akan faedah diadakannya pelatihan.

Kesiap siagaan dalam menghadapi keadaan darurat, dengan cara selalu mengingatkan mengenai tugas-tugasnya dalam sijil darurat, pos tugas, isyarat pemanggilan, tempat dan cara pemakaian baju renang (rompi renang), cara menaiki sekoci dan kapal maupun dari air/laut serta cara mempersiapkan dan mengolah gerak sekoci.

c. Mengoptimalkan perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Perawatan pada semua alat-alat keselamatan perlu dilaksanakan secara rutin dan benar sesuai dengan Planning Maintenance system (PMS) maksimal setiap seminggu atau sebulan sekali dan dilakukan pengecekan terhadap alat-alat tersebut setiap saat sesuai check list yang ada, sehingga bisa diketahui tentang kondisi alat-alat tersebut.

Pekerjaan yang berkaitan dengan perawatan dan pemeliharaan dari alat-alat keselamatan dapat dikontrol dan diketahui secara langsung dengan melihat kondisi dari alat-alat keselamatan tersebut secara langsung.

Para awak kapal yang bertugas melakukan perawatan dan pemeliharaan terhadap alat-alat keselamatan kerja dengan sungguh-sungguh karena ada atasan yang mengawasi pekerjaannya. Perwira senior dapat memberikan masukan apabila di

dalam proses perawatan dan pemeliharaan dari alat-alat keselamatan terdapat masalah yang biasa menghambat proses perawatan dan pemeliharaan dari alat-alat keselamatan tersebut di atas kapal.

Didalam mengoptimalkan perawatan penulis menganalisa kedalam beberapa kategori perawatan, yaitu :

1) Perawatan terencana

Pada kenyataan di atas kapal, alat-alat keselamatan sangat penting untuk menanggulangi tingkat kecelakaan walaupun kapal-kapal sekarang sudah dilengkapi dengan alat-alat keselamatan yang layak juga perlu perawatan keberadaannya karena tidak selamanya dalam keadaan baik dan juga tidak selamanya dalam keadaan siap pakai.

Tidak berfungsinya alat-alat keselamatan dikarenakan kurangnya perawatan. Dengan demikian maka perlu penyempurnaan proses penerimaan pengaturan waktu oleh Nakhoda. Dengan segala cara seperti apa yang telah dipaparkan di atas dan segalanya bisa benar-benar dilaksanakan di atas kapal maka kecelakaan di atas kapal dapat berkurang. Setidaknya bila terjadi kecelakaan kerugian jiwa dapat teratasi. Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal perlu diperhatikan unsur keselamatan kapal karena hal ini menyangkut jiwa manusia maupun harta benda serta perlindungan lingkungan hidup dilaut. Untuk mencapai suatu tujuan yang diharapkan dimana pengoperasian kapal berjalan lancar dengan upaya-upaya memperhatikan keselamatan kapal sesuai yang diharapkan, terutama dari segi pengoperasian alat-alat keselamatan di atas kapal.

Sesuai dengan ketentuan Safety Of Life at Sea (SOLAS}, maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa dilaut. Bukan hanya memiliki saja, tetapi setiap personil yang ada harus terampil melayani peralatan-peralatan tersebut termasuk pemeliharanya.

Sistem perawatan yang terencana adalah suatu pedoman utama pelaksanaan perawatan, baik yang dilakukan oleh anak buah kapal maupun Perusahaan dalam hal ini adalah Divisi Teknik untuk perawatan kapal. repair, maintenance dan docking merupakan komponen-komponen pelaksanaan perawatan dan perbaikan rutin kapal.

Beberapa keuntungan perawatan terencana yang dilaksanakan dengan benar dan baik, antara lain :

- a) Kondisi material dapat dipantau setiap saat oleh pengawas atau personal di darat, hanya dengan melihat pelaporan administrasi perawatan.
- b) Dengan tersedianya suku cadang yang cukup, maka pada saat ada perawatan dan perbaikan tidak kehilangan waktu operasi.

2) Perawatan sewaktu-waktu.

Perawatan kapal dapat diartikan sebagai suatu usaha atau kegiatan yang dilakukan terhadap kapal untuk mencegah terjadinya kerusakan dan mengembangkan kondisi yang lebih baik. Perawatan sewaktu-waktu adalah perawatan yang dilakukan tidak sesuai dengan prosedur ISM Code atau diluar apa yang diatur dalam peraturan yang sesuai dengan plan maintenance system (PMS), dimana kadang-kadang alat-alat keselamatan yang ada sewaktu digunakan dalam keadaan yang tak terduga dan tak diinginkan.

Seperti misalnya tiba-tiba terjadi adanya kebakaran kecil dimana dalam pemakain alat pemadam tersebut sudah berkurang isinya atau sudah kosong. Untuk itu maka botol tersebut harus diisi kembali agar dapat digunakan sewaktu-waktu. Atau seperti kejadian yang diakibatkan adanya cuaca yang buruk dalam pelayaran sehingga mengakibatkan peralatan-peralatan rusak atau kurang berfungsinya lagi peralatan tersebut dengan baik. Untuk menindak lanjuti kejadian tersebut maka dalam hal ini perwira yang bertanggung jawab yaitu Mualim 3 segera memeriksa dan memperbaiki secepat mungkin agar dapat digunakan sewaktu-waktu.

Dari contoh kejadian tersebut di atas maka dapat diambil suatu kesimpulan bahwa perawatan sewaktu-waktu harus dijalankan atau dikerjakan segera untuk menghindari kejadian atau tidak berfungsinya alat-alat keselamatan tersebut dengan baik dan benar.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa tujuan dari kegiatan perawatan adalah kegiatan yang dilakukan secara terus menerus atau berkesinambungan terhadap peralatan dan perlengkapan agar kapal selalu dalam keadaan laik laut dan siap beroperasi.

3. Pemecahan Masalah yang dipilih

Sesuai dengan evaluasi alternatif pemecahan masalah diatas dan berdasarkan kondisi kapal, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk menjawab atas permasalahan yang terjadi adalah :

- a. Meningkatkan kemampuan pengawasan terhadap anak buah kapal dalam dalam pelaksanaan procedure keselamatan di atas kapal
- b. Memberikan teori dan praktek setiap latihan darurat pada setiap anak buah kapal dan penumpang , ikut berpartisipasi dalam pengoperasian alat-alat keselamatan.
- c. Perlunya pengawasan dari senior officer dan master dalam pemeliharaan alat-alat keselamatan . Meningkatkan motivasi dan tanggung jawab masing-masing anak buah kapal.

,

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah suatu masalah dianalisis untuk kemudian dicari langkah- langkah pemecahan masalahnya, maka dapatlah ditarik beberapa kesimpulan dari uraian sebelumnya yang dihimpun sebagai berikut:

- 1) Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal..
- 2) Pengawasan latihan-latihan keselamatan yang kurang baik sehingga timbul latihan-latihan keselamatan yang tidak sesuai dengan pedoman latihan keselamatan dari prosedur yang ada di atas kapal atau dari perusahaan.
- 3) Perawatan alat-alat keselamatan yang kurang memadai menyebabkan peralatan tersebut tidak dapat digunakan dengan baik pada saat diperlukan.

B. SARAN-SARAN

Dari uraian-uraian pada pembahasan masalah sebelumnya, dapat ditarik beberapa saran-saran perbaikan yang bagi penulis perlu untuk ditindak lanjuti :

- 1) Nakhoda hendaknya agar lebih sering melaksanakan Safety Meeting Safety Video dan menjelaskan tentang pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kapal.
- 2) Mualim yang bertanggung jawab tentang alat-alat keselamatan, seharusnya melaksanakan pengawasan yang ketat dan tegas sesuai dengan pedoman latihan dari perusahaan pelayaran dan di harapkan melaksanakan jadwal-jadwal palatihan diatas kapal berdasarkan manual-manual serta check list dari perusahaan pelayaran.
- 3) Perwira yang bertanggung jawab terhadap perawatan alat-alat keselamatann agar melaksanakannya sesuai dengan rencana perawatan, rutin dan sesuai prosedur yang ada.

