

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI
FLOATING CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR**

Oleh :

MOH. IHTIARDI

NIS. 03181/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI
FLOATING CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR**

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

Oleh :

MOH.IHTIARDI

NIS. 03181/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MOH. IHTIARDI
No. Induk Siwa : 03181/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI
FLOATING CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR

Pembimbing I,

Jakarta, 31, Mei 2024
Pembimbing II,


Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2001


Denny Fitrial S. S.I., M.T

Pembina (III/c.)
NIP : 19800727 200912 1001

Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : MOH.IHTIARDI
No. Induk Siwa : 03181/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI
FLOATING CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR

Penguji I

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

Penguji II

Dr. Capt. Erwin Ferry M.M.M.Tr

Pembina (IV/a)

NIP. 19730708 200502 1 001

Penguji III

Agus Leonardo T., M.Si

Penata (III/c)

NIP. 19840815 200712 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

**“OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGANTISIPASI
KEADAAN DARURAT DI FLOATING CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :


1. Dr.Capt. Tri Cahyadi ,M.H.,M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta, dan selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
4. Denny Fitrial.,S.SI.,M. T, selaku dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar

5. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
6. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 31, Mei 2024

Penulis,



Moh. Ihtardi
NIS. 03181/N-I

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
D. Metode Penelitian	7
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	9
F. Sistematika Penulisan	9
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	11
B. Kerangka Pemikiran	19
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	20
B. Analisis Data	21
C. Pemecahan Masalah	29
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	35
B. Saran	35
DAFTAR PUSTAKA.....	37

DAFTAR LAMPIRAN

LATIHAN KESELAMATAN.....	Lampiran : 1
CREW LIST.....	Lampiran : 2
MEMAHAMI LIFE RAFT/RAKIT PENOLONG.....	Lampiran : 3
GAMBAR KAPAL.....	Lampiran : 4
PERAGAAN ALAT KESELAMATAN.....	Lampiran : 5
SHIP PARTICULAR.....	Lampiran : 6
SAFETY MEETING	Lampiran : 7

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan dunia maritim begitu pesat dengan berbagai jenis kapal dan berteknologi tinggi. Kapal-kapal yang beroperasi harus memperhatikan keselamatan crew dan kapal, Serta mencegah terjadinya kecelakaan bencana yang dapat timbul pada saat kapal beroperasi. misalnya kecelakaan kapal yang saling tubrukan, kebakaran, ledakan dan tenggelamnya kapal yang mengakibatkan kerugian baik materi maupun jiwa manusia.

Keselamatan merupakan hal penting yang harus dijaga dan diperhatikan. Untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan yang terjadi di atas kapal. *Floating Crane* (FC) Winning Guinea Star adalah salah satu *floating* yang dimiliki oleh perusahaan PT. Winning Ship Management Srt dari Winning International Group. Perusahaan ini dimulai di Asia Tenggara dan saat ini berkantor pusat di Singapura. Sebagai bagian dari Peta Jalan Bisnis Sedunia, perusahaan ini telah membuat terobosan signifikan di Afrika Barat. Galangan kapalnya, Winning Africa Shipyard and Engineering (WASE) yang beroperasi sejak 2017, merupakan galangan kapal modern terbesar di Afrika Barat. Kapal FC Winning Guinea Star dilengkapi dengan satu (1) Derek Konecranes Gottwald SWL seberat 65 ton, pegangan pemangkas Verstagen, dan wheel loader (untuk tujuan pemangkasan) dan dibuat untuk beroperasi terus menerus bahkan dalam kondisi cuaca buruk sepanjang tahun.

Untuk menunjang keselamatan di atas kapal maka diperlukan kedisiplinan melakukan latihan keselamatan yang rutin di atas kapal. Salah satunya yaitu latihan alat pemadam kebakaran. Latihan tersebut bertujuan untuk melatih Anak Buah Kapal (ABK) untuk mengantisipasi terjadinya situasi keadaan darurat serta menanggulangi hal-hal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa ABK itu sendiri. Oleh karena itu diperlukan pemahaman tentang latihan keselamatan di atas kapal.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di

atas kapal. Untuk mencapai keselamatan yang optimal di atas kapal, langkah dasar pertama sebelum latihan keselamatan adalah memastikan bahwa seluruh awak kapal memahami tugas-tugas sesuai yang tercatat di *muster list*, dan apabila melakukan pekerjaan harus memakai peralatan pelindung diri yang disiapkan dan digunakan untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan di kapal dan dapat melakukan tindakan-tindakan yang tepat pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal FC Winning Guinea Star.

Seluruh awak kapal yang sudah memegang sertifikat ketrampilan keselamatan ini adalah syarat mutlak untuk menjadi pelaut, untuk bisa bekerja diatas dikapal untuk melakukan penerapan latihan keselamatan sesuai tugas yang diberikan yang di daftar nama-nama seluruh awak kapal yang tercatat untuk melakukan tugas keselamatan menangani keadaan darurat sesuai dengan catatan latihan keselamatan (*muster list*). Akan tetapi fakta yang penulis temui di atas kapal FC Winning Guinea Star latihan keselamatan belum terlaksana secara maksimal.

Tabel Penilaian ABK Latihan keselamatan di FC Winning Guinea Star Berikut ini

Nilai skor 1 menunjukkan kinerja sangat buruk dan Nilai 5 kinerja sangat baik dan Nilai total skor 10 kebawah kurang disiplin dan perlu pengawasan pelatihan

S/N	Name	Rank	PENGETAHUAN PERALATAN	SIKAP / PERILAKU	KETRAMPILAN PERALATAN	SKOR TOTAL NILAI
1	Farkhan Subekhi	MASTER	5	5	4	14
2	Moh. Ihtiardi	CH. OFFICER	5	5	4	14
3	Mohamad Fadil	2ND OFFICER	5	5	5	14
4	Liu Xueli	2ND OFFICER	4	4	4	12
5	Gao Cheng	1ST ENGINEER	4	4	4	12
6	Xiao Qingtao	2ND ENGINEER	4	4	5	13
7	Aung Myo Zaw	ELECTRICIAN	4	4	4	12
8	Suaib Muslimin	BOATSWAIN	4	5	5	14
9	Asep Nurofik	G.P / AB	4	4	3	11
10	Jeffry Anthonio	G.P / AB	3	4	3	10
11	M Yasir Denhar	G.P / AB	4	5	4	14
12	Fajar Kurniawan	G.P / AB	4	4	4	12
13	Pupung Fitriyana	G.P Moor	3	4	3	11
14	Aji Panca Ludira	G.P Moor	4	4	4	12
15	Miftakul Huda	FITTER	4	5	4	13
16	Chai Zheng Guo	FITTER	4	4	4	12
17	Abdul Hakam	OILER	4	5	4	13
18	Kerinci Al'ayubi	OILER	4	4	4	12
19	Heince Daud Putra	OILER	4	3	3	9
20	Hary Sunandar	2nd Cook	3	5	3	11
Note : 6 person Vacation and 2 Person Duty Engine Room						

Masalah pertama yaitu kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal. Fakta ini sebagaimana pada saat akan diadakan latihan keselamatan, yaitu pada hari Jumat pada tanggal 21 Oktober 2020 pada siang hari diadakan latihan keselamatan mengatasi kebakaran (*fire drill*) dan meninggalkan kapal (*abandon ship drill*) di FC Winning Guinea Star. Pada waktu dibunyikan *general alarm* sebagai pemberitahuan agar seluruh awak kapal segera menuju ke titik tempat berkumpulnya seluruh awak kapal apabila ada kejadian situasi dalam keadaan darurat (*muster station*). Namun, ABK berkumpul di *muster station* pada saat alarm berbunyi lebih dari 5 menit. seharusnya pada hitungan menit ke 3, seluruhnya sudah berkumpul dengan menggunakan pakaian keselamatan (*safety*) lengkap untuk mengikuti latihan. Ternyata masih ada beberapa ABK yang terlambat dan pada saat mereka berkumpul ada yang tidak memakai alat keselamatan kerja dengan lengkap misalnya tidak memakai *life jacket* dan *helmet*. Hal ini menandakan bahwa mereka belum disiplin untuk melakukan latihan keselamatan.

Permasalahan kedua yaitu kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Pada saat berlangsungnya latihan keselamatan, ABK tidak memperhatikan pengarahannya dari Mualim I (*Safety Officer*) yang ditunjuk oleh Nahkoda sebagai *Safety Officer*, pada saat ditanya oleh Mualim I tentang tugas dan tanggung jawab ABK yang tercantum dalam catatan tugas dan tanggung jawab awak kapal untuk mengatasi keadaan darurat (*Muster List*), banyak dari mereka yang belum memahami akan tugas dan tanggung jawabnya bila terjadi keadaan darurat, ABK seharusnya memahami arahan tugas dan tanggung jawab yang sudah tercatat yang diberikan oleh mualim I, dan dalam hal ini seharusnya ABK lebih trampil lagi dalam penerapan sistem dan prosedur keselamatan khususnya untuk penanggulangan kebakaran dan memahami prosedur meninggalkan kapal pada saat latihan penurunan sekoci dan *life raft* dan *life boat* (rakit penolong atau sekoci di atas kapal, Seluruh crew harus memahami sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran dan penurunan sekoci

Masalah ketiga yaitu rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan pribadi dan keselamatan bersama dalam situasi darurat. Kurangnya kesadaran diri ABK

untuk mengembalikan alat-alat keselamatan ke tempat semula sehingga ada alat-alat keselamatan yang hilang dan berada di posisi yang bukan tempatnya. Fakta lain yaitu perawatan pada alat-alat keselamatan tidak dilakukan secara rutin menyebabkan kondisi alat-alat tersebut dalam keadaan tidak layak dan tidak dapat digunakan. Hal itu sangat menghambat proses latihan keselamatan maupun pada saat keadaan darurat yang sebenarnya terjadi.

Terkahir yaitu kurangnya pemahaman tentang pentingnya latihan keselamatan oleh Anak Buah Kapal. Pada tanggal 20 Oktober 2020, pada saat *surveyor* datang ke kapal untuk *on hire* kemudian melakukan inspeksi atau pengecekan pada seluruh peralatan navigasi dan juga peralatan keselamatan. *Surveyor* mengecek kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal, kemudian menunjuk salah satu (ABK departemen untuk memakai peralatan *Breathing Aparatus* (BA). Pada saat peragaan untuk pemakaian *Breathing Aparatus* set. ABK belum mengerti urutan yang mana harus dipakai lebih dulu untuk memakai *Breathing Aparatus* dengan catatan waktu yang ditetapkan untuk memakainya yakni 3 menit. Sementara itu ABK membutuhkan waktu 10 menit untuk memakai *Breathing Aparatus* (BA) tersebut. *Surveyor* kemudian memberikan teguran kepada Mualim I dan Nakhoda mengenai ABK yang tidak mengerti dalam menggunakan alat-alat keselamatan (*breathing aparatus*) serta memberikan laporan ke Perusahaan berupa *Non Conformance (NC)* yaitu kekurangan yang harus dipenuhi sebelum kapal *On Hire* dan berangkat ke pelabuhan muat.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul **“OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI *FLOATING CRANE* (FC) WINNING GUINEA STAR “**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dalam identifikasi masalah berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal sebagai *Chief Officer* maka penulis mengidentifikasi masalah mengenai keharusan melakukan latihan keselamatan guna mengatasi situasi keadaan darurat di atas kapal FC Winning Guinea Star Sebagai berikut:

- a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- c. Rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan pribadi dan keselamatan bersama dalam situasi darurat.
- d. Kurangnya pemahaman tentang pentingnya latihan keselamatan oleh ABK.

2. Batasan Masalah

Mengingat adanya permasalahan yang terjadi di atas kapal pada saat penulis bekerja, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan:

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam mengikuti latihan peragaan alat-alat keselamatan di atas kapal
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis membuat rumusan masalah yaitu sebagai berikut :

- a. Apa penyebab kurangnya kedisiplinan ABK dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal?
- b. Apa penyebab kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian makalah ini sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui penyebab kurangnya kedisiplinan ABK dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Untuk mengetahui penyebab kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian makalah ini sebagai berikut :

- a. Manfaat Bagi Dunia Teoritis
 - 1) Agar makalah ini dapat digunakan sebagai masukan bagi semua orang dalam meningkatkan kemampuan dan keterampilan ABK dalam penerapan sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal.
 - 2) Untuk menambah Pengetahuan mengenai kendala yang ditemui dalam penerapan sistem prosedur kebakaran di atas kapal.
- b. Manfaat Bagi Dunia Praktis
 - 1) Agar makalah ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) mengenai penerapan kebakaran di atas kapal sehingga ABK terampil dalam menggunakan alat- alat keselamatan guna menghindari resiko kecelakaan.
 - 2) Agar makalah ini dapat menambah pengetahuan bagi pasis-pasis diklat pelaut STIP tentang cara meningkatkan kemampuan dan keterampilan ABK dalam penggunaan pemadam kebakaran di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

Untuk mendapat informasi-informasi yang berguna bagi penulis dalam melengkapi makalah ini, maka dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan teknik pengumpulan data.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggungjawabkan agar data dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Observasi (Pengamatan)

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari responden melalui wawancara, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. Pengamatan langsung pada objek yang akan diamati sehingga pengumpulan data dilakukan dengan melibatkan diri kedalam kegiatan latihan-latihan dan mengadakan tanya jawab kepada perwira-perwira serta semua pihak yang dilibatkan di atas kapal FC Winning Guinea Star pada saat penulis bekerja.

b. Teknik komunikasi langsung (Wawancara)

Wawancara merupakan teknik dalam pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab secara langsung antara pengumpul data

dan juga penulis terhadap nara sumber atau sumber data.

c. **Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistematis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekadar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan di laporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

3. Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah sesuatu, baik orang, benda atau pun lembaga (organisasi), yang sifat keadaannya akan diteliti. Dengan kata lain subjek penelitian adalah suatu yang di dalam dirinya melekat atau terkandung objek penelitian. Menurut sumbernya kita mengenal data intern dan data extern. Pengusaha berusaha mencatat aktivitas perusahaannya sendiri misalnya: keadaan pegawai, pengeluaran, keadaan barang di gudang, hasil jualan, keadaan produksi pabriknya dan lain-lain aktifitas yang terjadi di perusahaan itu. Data yang diperoleh demikian adalah data intern. Dalam berbagai situasi, untuk perbandingan misalnya, diperlukan sumber dari sumber lain di luar perusahaan tadi. Data demikian merupakan data extern. Data extern di bagi menjadi data extern primer atau disingkat: data primer dan data extern sekunder atau disingkat: data sekunder.

Data yang baru dikumpulkan dan belum pernah mengalami pengolahan apapun dengan data dalam hal ini penulisan menggunakan objek penelitian yang hendak diteliti adalah ABK di FC Winning Guinea Star pada periode bulan 04 Februari 2020 sampai dengan bulan 28 April 2021.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan objektif yang dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif / kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis bekerja di atas kapal FC Winning Guinea Star pada tanggal 04 Februari 2020 sampai tanggal 28 April 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal FC Winning Guinea Star bendera Marshall Island, *gross tonnage* 3390 ton. Pemilik kapal yaitu PT. Winning Ship Management Sart jenis daerah pelayaran *Near Coastal Voyage (NCV)* Port The Boke Afrika Barat dengan jumlah ABK dan Nakhoda yaitu 28 orang.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasa yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi agar kapal-kapal yang beroperasi harus memperhatikan keselamatan kapal, dan mencegah terjadinya kecelakaan serta bencana yang dapat timbul pada kapal yang beroperasi. misalnya kecelakaan kapal yang saling tubrukan, kebakaran, ledakan, dan teenggelamnya kapal yang mengakibatkan kerugian materi maupun jiwa manusia. Berkaitan dengan judul, identifikasi masalah yang menyebutkan point- point permasalahan di atas kapal. batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya, tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan di capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat, kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengalaman ABK, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan studi kasus dan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mencari pemecahan dari permasalahan yang terjadi dalam meningkatkan latihan keselamatan serta untuk mencegah terjadinya kecelakaan di atas kapal FC Winning Guinea Star, maka penulis mencari beberapa landasan teori diantaranya yaitu :

1. Pengertian Optimalisasi

Winardi (2019:363) bahwa optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan bila dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Poerwadarminto (2015:628) menjelaskan bahwa optimalisasi berasal dari kata optimal yang mempunyai arti terbaik dan tertinggi. Sedangkan optimalisasi merupakan proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari suatu tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang sudah ditetapkan.

Machfud Sidik (2001:8) menjelaskan bahwa optimalisasi adalah kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan.

2. Latihan Keselamatan

a. STCW 1978 Amandemen 2010

Menurut STCW 1978 Amendments 2010 Manila bahwa Pendidikan dan Pelatihan berkaitan dengan keselamatan dan keamanan

- 1) *Basic Safety Training* (Diklat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memasukkan modul untuk memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi yang efektif dan hubungan antara rekan kerja human relationship di

atas kapal. Setiap pelaut pemegang sertifikat ini diwajibkan untuk setiap 5 (lima) tahun sekali untuk mengikuti diklat pembaruan dengan tujuan mempertahankan standard kompetensi.

- 2) Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keamanan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/6 paragraf 1-4 pada STCW Code. Pendidikan dan pelatihan untuk perwira dan rating dek untuk pelaut yang didesain untuk menangani tugas keamanan juga harus memenuhi ketentuan kompetensi sebagaimana tertera pada seksi A-VI/6 paragraf 6–8 pada STCW Code. batas waktu persyaratan pemenuhan sertifikat dimaksud sampai dengan tanggal 1 Januari 2014.

b. Latihan Keadaan Darurat

Berdasarkan *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) dibahas dalam “*Life Saving Appliances and Arrangement chapter III*”, Setiap bulan awak kapal diharuskan mengikuti latihan meninggalkan kapal dan latihan memadamkan kebakaran. Bagi kapal yang berlayar mengangkut penumpang dalam pelayarannya yang panjang atau pelayaran Internasional, lebih dari 24 jam maka awak kapal yang bertugas menolong para penumpang sudah harus melaksanakan tugasnya.

Latihan sedapat mungkin menggambarkan situasi keadaan darurat yang sebenarnya. Melakukan olah gerak dilaut lepas minimal satu kali dalam tiga bulan. Khusus sekoci penolong (*Rescue Boat*), dianjurkan supaya latihan penggunaannya dilakukan setiap bulan. Latihan penggunaan dan pengenalan alat-alat penolong keselamatan yang dilakukan di atas kapal harus segera dilakukan oleh awak kapal yang baru naik dan paling lambat dua minggu setelah awak kapal tersebut naik kapal. Instruksi penggunaan alat-alat keselamatan harus diberikan bersamaan waktu dengan dilakukan latihan, dan semua instruksi dari peralatan tersebut harus dijelaskan kepada masing-masing awak kapal yang ditugaskan dalam waktu dua bulan, terutama mengenai alat-alat keselamatan.

Berdasarkan ketentuan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, Amandemen 2008* Bab III Peraturan 19,

Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan bahwa :

- 1) Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- 2) Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik apel
 - a) Setiap anggota crew kapal harus paham dengan tugas - tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
 - b) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas 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 diambil dalam keadaan darurat.
 - c) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang diatur 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 tersebut harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, sarana sebanding lain yang bisa didengar paling tidak oleh penumpang yang belum mendengarnya selama dalam perjalanan. Pengarahan:1 itu dapat disertakan dalam apel yang diatur 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.
- 3) Latihan dan Instruksi di kapal
 - a) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan buih keselamatan

dan dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran, di kapal harus diberikan sesegera mungkin 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 diberikan selambat - lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian - bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam harus dicakup dalam satu jangka waktu 2 bulan.

- b) Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencakupi namun tak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
 - (1) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
 - (2) Masalah hypothermia, pertolongan pertama terhadap hypothermia dan prosedur pertama yang lain.
 - (3) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat- alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
 - (4) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran. Pelatihan penggunaan nikit penolongs (*Fast Rescue Boat*) di atas kapal harus dilakukan pada kurun waktu tidak lebih dari tiga bulan pada setiap saat yang memungkinkan harus mencakup penurunan rakit penolong dan berolah gerak di sekitar kapal.

c. Latihan Bahaya Kebakaran

Menurut Agus Hadi P (2015:12) bahwa latihan bahaya kebakaran adalah suatu pelatihan mengenai keadaan darurat kebakaran untuk memperoleh kemahiran dan membiasakan diri agar mampu menanggulangi keadaan tersebut dan mencegah meluasnya dampak dari kebakaran tersebut.

d. Sijil Bahaya Kebakaran

Dalam menghadapi suatu keadaan darurat terdapat petunjuk-petunjuk yang tercakup dalam SOLAS 1974. Dalam aturan 25, tercantum petunjuk-petunjuk menghadapi keadaan darurat terutama dalam menghadapi bahaya kebakaran, antara lain:

- 1) Tugas-tugas khusus yang dilakukan dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing awak kapal.
- 2) Sijil bahaya kebakaran (*muster list*) harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan khususnya, posisi-posisi mana yang di ambil oleh setiap anggota dan tugas-tugas yang harus dilakukan.

3. Keadaan Darurat

a. Definisi Keadaan Darurat

Keadaan darurat adalah suatu keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia harta benda maupun lingkungan. Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 194 Ayat (3) yang dimaksud dengan “keadaan darurat” adalah kapal yang mengalami musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang mengalami musibah.

Keadaan darurat di kapal dapat merugikan Nakhoda dan ABK serta pemilik kapal maupun lingkungan laut bahkan juga dapat menyebabkan terganggunya ekosistem dasar laut. Untuk itu seluruh awak kapal perlu memahami kondisi keadaan darurat itu sebaik mungkin guna memiliki kemampuan dasar untuk dapat mengidentifikasi tanda-tanda keadaan darurat agar situasi tersebut dapat diatasi oleh Nakhoda dan ABK maupun kerjasama dengan pihak yang terkait.

b. Jenis-Jenis Keadaan Darurat

Adapun jenis-jenis keadaan darurat yaitu sebagai berikut :

1) Tubrukan

Keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda tertentu akan mungkin terdapat situasi kerusakan pada kapal, korban manusia, tumpahan minyak ke laut, pencemaran dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan petugas di kapal yang justru memperlambat tindakan, pengamanan, penyelamatan dan penanggulangan keadaan darurat tersebut.

2) Kebakaran / ledakan

Kebakaran di kapal dapat terjadi di berbagai lokasi yang rawan terhadap kebakaran, misalnya di kamar mesin, ruang muatan, gudang penyimpanan perlengkapan kapal, instalasi listrik dan tempat akomodasi Nakhoda dan ABK. Sedangkan ledakan dapat terjadi karena kebakaran atau sebaliknya kebakaran terjadi karena ledakan, yang pasti kedua-duanya dapat menimbulkan situasi darurat serta perlu untuk diatasi.

Keadaan darurat pada situasi kebakaran dan ledakan tentu sangat berbeda dengan keadaan darurat karena tubrukan, sebab pada situasi yang demikian terdapat kondisi yang panas dan ruang gerak terbatas dan kadang-kadang kepanikan atau ketidaksiapan petugas untuk bertindak mengatasi keadaan maupun peralatan yang digunakan sudah tidak layak atau tempat penyimpanan telah berubah.

3) Kandas

Kapal kandas pada umumnya didahului dengan tanda-tanda putaran baling-baling terasa berat, asap di cerobong mendadak menghitam, badan kapal bergetar dan kecepatan kapal berubah kemudian berhenti mendadak. Pada saat kapal kandas tidak bergerak, posisi kapal akan sangat tergantung pada permukaan dasar laut atau sungai dan situasi di dalam kapal tentu akan tergantung juga pada keadaan kapal tersebut.

Pada kapal kandas terdapat kemungkinan kapal bocor dan menimbulkan pencemaran atau bahaya tenggelam kalau air yang masuk ke dalam kapal tidak dapat diatasi, sedangkan bahaya

kebakaran tentu akan dapat saja terjadi apabila bahan bakar atau minyak terkondisi dengan jaringan listrik yang rusak menimbulkan nyala api dan tidak terdeteksi sehingga menimbulkan kebakaran.

Kapal kandas sifatnya dapat permanen dan dapat pula bersifat sementara tergantung pada posisi permukaan dasar laut atau sungai, ataupun cara mengatasinya sehingga keadaan darurat seperti ini akan membuat situasi di lingkungan kapal akan terjadi rumit.

4) Kebocoran/Tenggelam

Kebocoran pada kapal dapat terjadi karena kapal kandas, tetapi dapat juga terjadi karena tubrukan maupun kebakaran serta kerusakan kulit pelat kapal karena korosi, sehingga kalau tidak segera diatasi kapal akan segera tenggelam. Air yang masuk dengan cepat sementara kemampuan mengatasi kebocoran terbatas, bahkan kapal menjadi miring membuat situasi sulit diatasi. Keadaan darurat ini akan menjadi rumit apabila pengambilan keputusan dan pelaksanaannya tidak didukung sepenuhnya oleh seluruh ABK, karena upaya untuk mengatasi keadaan tidak didasarkan pada azas keselamatan dan kebersamaan.

5) Orang jatuh ke laut (*Man Over Board*)

Orang jatuh ke laut merupakan salah satu bentuk kecelakaan yang membuat situasi menjadi darurat dalam upaya melakukan penyelamatan. Pertolongan yang diberikan tidak dengan mudah dilakukan karena akan sangat tergantung pada keadaan cuaca saat itu serta kemampuan yang akan memberi pertolongan, maupun fasilitas yang tersedia.

6) Pencemaran

Pencemaran laut dapat terjadi karena buangan sampah dan tumpahan minyak saat bunkering, buangan limbah muatan kapal tangki, buangan limbah kamar mesin yang melebihi ambang 15 ppm dan karena muatan kapal tangki yang tertumpah akibat tubrukan atau kebocoran. Upaya untuk mengatasi pencemaran yang terjadi merupakan hal yang sulit karena untuk mengatasi pencemaran yang terjadi memerlukan

peralatan, tenaga manusia yang terlatih dan kemungkinan-kemungkinan resiko yang harus ditanggung oleh pihak yang melanggar ketentuan tentang pencegahan pencemaran.

c. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

Perusahaan harus dinilai atau diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan, mampu mengatasi keadaan bahaya, kecelakaan, dan situasi darurat yang akan terjadi pada kapal - kapalnya. (Ir. Pieter Batti, 2005:122)

1) Kesiapan alat-alat penolong.

Setiap kapal harus dilengkapi dengan alat-alat penolong. Jenis-jenis alat penolong yang ada di kapal harus dengan ketentuan dari konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut *SOLAS* 1974. Alat-alat penolong terdiri dari:

- a) Sekoci penolong (*life boat*).
- b) Rakit penolong (*life raft*).
- c) Pelampung penolong (*life buoy*).
- d) Baju penolong (*life jacket*).
- e) Alat-alat pelempar tali (*line throwing apparatus*).
- f) *Immersion suit*.

2) Kesiapsiagaan sekoci penolong

- a) Prinsip umum ketentuan sekoci penolong Bahwa alat tersebut harus selalu siap dipergunakan dalam keadaan darurat.
- b) Sekoci penolong harus siap dipergunakan dalam kondisi:
 - (1) Dapat diturunkan ke air dengan aman dan cepat pada keadaan yang tidak menguntungkan saat trim dan senget kapal 15 derajat.
 - (2) Memungkinkan untuk embarkasi ke sekoci penolong.
- c) Penempatan setiap sekoci penolong harus sedemikian rupa, sehingga tidak saling mengganggu dengan alat-alat penolong yang lain.

4. Pengertian Disiplin

Menurut T. Hani Handoko (2016:12) bahwa disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Adapun kegiatan disiplin dibagi menjadi dua, yaitu preventif dan korektif. Disiplin Preventif adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar aturan, sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah. Sasaran pokoknya adalah untuk mendorong disiplin diri diantara para karyawan. Sedangkan Disiplin Korektif adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut tindakan pendisiplinan (*disciplinary action*).

Disiplin latihan keselamatan di kapal mengacu pada ketaatan dan kesediaan ABK untuk mengikuti prosedur keselamatan yang telah ditetapkan untuk melindungi diri mereka sendiri, sesama crew, dan kapal dari potensi bahaya atau keadaan darurat. Ini melibatkan pemahaman yang baik tentang prosedur keselamatan, penggunaan peralatan pelindung yang sesuai, serta kesiapan untuk merespons dengan cepat dan efektif dalam situasi darurat.

Disiplin terbagi menjadi beberapa macam, yaitu:

a. Disiplin dalam menggunakan waktu

Maksudnya bisa menggunakan dan membagi waktu dengan baik. Karena waktu amat berharga dan salah satu kunci kesuksesan adalah dengan bisa menggunakan waktu dengan baik.

b. Disiplin diri pribadi

Apabila dianalisis maka disiplin mengandung beberapa unsur yaitu adanya sesuatu yang harus ditaati atau ditinggalkan dan adanya proses sikap seseorang terhadap hal tersebut. Disiplin diri merupakan kunci bagi kedisiplinan pada lingkungan yang lebih luas lagi.

c. Disiplin sosial

Pada hakekatnya disiplin sosial adalah disiplin dari dalam kaitannya dengan masyarakat atau dalam hubungannya dengan lingkungan sekitar.

d. Disiplin Nasional

Berdasarkan hasil perumusan lembaga pertahanan nasional, yang diuraikan dalam disiplin nasional diartikan sebagai status mental bangsa yang tercermin dalam perbuatan berupa keputusan dan ketaatan.

5. Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut UU No. 1 Tahun 1962, awak kapal adalah para pegawai suatu kapal yang dipekerjakan untuk bertugas diatasnya.

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah Anak Buah Kapal orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku Sijil.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram yang menjelaskan bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting untuk bahan, sehingga secara teoritis akan terlihat keterkaitan antara variabel yang diteliti dan secara teoritis akan menuntun penulis dalam memecahkan masalah (kerangka pemikiran terlampir)



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pada pembahasan sebelumnya, penulis bekerja sebagai Chief Officer sejak bulan februari 2020 sampai dengan Desember 2021 di FC Winning Guinea Star, *Call Sign V7A2579*, *Gross Tonnage 4390 Ton*, *Length 75,20 Meter* dan *Breadth 25,00 Meter*, berbendera marshall island, *Year Built 2018*, dan Status *Active* dengan wilayah Operasi boke – kamsar - Afrika barat dengan jumlah ABK 28 orang. Selama penulis bekerja di kapal FC Winning Guinea, beberapa fakta yang terjadi diantaranya yaitu :

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Pada tanggal 19 Oktober 2020, diadakan latihan keselamatan atau *fire drill* di kapal FC Winning Guinea. Pada waktu dibunyikan general alarm sebagai pemberitahuan agar seluruh ABK segera menuju ke *muster station*. Namun, ABK berkumpul di *muster station* pada saat alarm berbunyi lebih dari 5 menit. seharusnya pada hitungan menit ke 3, seluruh ABK sudah berkumpul dengan menggunakan pakaian latihan keselamatan lengkap untuk mengikuti latihan. Ternyata masih ada beberapa ABK yang terlambat dan pada saat mereka berkumpul ada yang tidak memakai alat Latihan Keselamatan lengkap misalnya tidak memakai *life jacket* dan *helmet*. Hal ini menandakan bahwa mereka tidak dalam keadaan siap untuk melakukan latihan. Kemudian pada saat berlangsungnya latihan keselamatan, ABK tidak memperhatikan pengarahannya dari Mualim I (*Safety Officer*) yang ditunjuk oleh Nahkoda sebagai *Safety Officer*, Pada saat ditanya oleh Mualim I (Chief Officer) tentang tugas dan tanggung jawab ABK yang tercantum dalam sijil kebakaran, ada ABK yang tidak paham akan tugas dan tanggung jawabnya bila terjadi keadaan darurat.

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Pada tanggal 20 Oktober 2020 pada saat *surveyor* datang ke kapal untuk *on hire* kemudian melakukan inspeksi atau pengecekan pada seluruh peralatan navigasi dan juga peralatan keselamatan. Pada saat *surveyor* mengecek kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal, dan kemudian *surveyor* menunjuk salah satu ABK untuk memakai peralatan *Breathing Aparatus (BA)*. Pada saat peragaan untuk pemakaian BA set, ABK tidak bisa memakai *Breathing aparatus* dengan catatan waktu yang ditetapkan untuk memakainya yakni 3 menit. Sementara itu ABK membutuhkan waktu 10 menit untuk memakai BA set tersebut. *Surveyor* kemudian memberikan teguran kepada Mualim I dan Nakhoda mengenai ABK yang tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan (*breathing aparatus*) serta memberikan laporan ke Perusahaan berupa *Non Conformite (NC)* yaitu kekurangan yang harus dipenuhi sebelum kapal *On Hire* dan berangkat ke pelabuhan muat. Karena berhubungan dengan keselamatan jiwa. ABK saat menjalani kontrak kerja di atas kapal maka NC tersebut dibuat oleh *Surveyor* dan ditandatangani oleh Nakhoda untuk kemudian dijadikan sebagai laporan ke kantor pusat PT. Winning Ship Management Singapore.

Dari kejadian tersebut terlihat bahwa ABK tidak bersungguh-sungguh dalam mengikuti latihan keselamatan yang diadakan secara rutin diatas kapal. Hal tersebut tersebut mengakibatkan kurang disiplinnya ABK tentang fungsi dari alat-alat keselamatan dan cara menggunakannya Tidak trampilnya ABK dalam menggunakan alat keselamatan adalah akibat dari ABK tidak disiplin saat mengikuti latihan keselamatan.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data Penulis menemukan beberapa masalah yang menyebabkan kurang optimalnya penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Dari masalah tersebut di atas, maka Penulis menemukan dua penyebab utama yaitu :

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Dari permasalahan tersebut, maka Penulis mencari faktor-faktor penyebab diantaranya yaitu :

a. Kurangnya pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Perwira tidak secara ketat mengawasi atau menegakkan pelaksanaan latihan keadaan darurat, sehingga tidak ada insentif untuk memastikan bahwa semua orang berpartisipasi dengan serius. Kurangnya pengawasan dan penegakan adalah faktor penting dalam masalah pelaksanaan latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal. Ini mengacu pada kurangnya pemantauan dan penegakan dari perwira terhadap pelaksanaan latihan keadaan darurat, yang dapat mengurangi insentif untuk semua orang agar berpartisipasi dengan serius. Berikut penjelasannya:

- 1) Pengawasan merujuk pada pemantauan rutin dan efektif terhadap latihan keadaan darurat yang dilakukan di kapal. Jika perwira tidak memiliki sistem pengawasan yang baik, maka pelaksanaan latihan bisa terabaikan atau tidak dimonitor dengan baik.
- 2) Penegakan aturan berarti menerapkan sanksi atau tindakan tegas terhadap mereka yang tidak mematuhi peraturan latihan keadaan darurat. Jika perwira tidak melaksanakan aturan ini secara konsisten, maka orang mungkin tidak merasa ada konsekuensi nyata untuk ketidakpatuhan.
- 3) Tanpa pengawasan yang efektif dan penegakan aturan, awak kapal dan penumpang mungkin tidak merasa termotivasi untuk berpartisipasi dengan serius dalam latihan keadaan darurat. Mereka mungkin menganggapnya sebagai tugas yang tidak penting atau tidak perlu diindahkan.
- 4) Tanpa penegakan yang tegas, orang mungkin tidak memahami konsekuensi serius yang dapat timbul dari ketidakpatuhan terhadap latihan keadaan darurat. Mereka mungkin meremehkan risiko dan merasa bahwa tidak akan ada dampak negatif jika mereka tidak mengikuti latihan.

- 5) Jika perwira tidak memprioritaskan keselamatan dan kesadaran keselamatan di dalam organisasi mereka, maka pengawasan dan penegakan aturan terkait latihan keadaan darurat mungkin tidak menjadi fokus utama.

Untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan yang terjadi di kapal, maka diperlukan pengawasan dan latihan keselamatan yang rutin. Latihan tersebut bertujuan untuk melatih ABK untuk menangani keadaan darurat, mencegah bahaya dan menanggulangi hal-hal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa para ABK, namun kurangnya kepedulian ABK dalam menjalankan latihan keselamatan di atas kapal mengakibatkan ABK tidak terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan di kapal. Selain itu, dampak ABK tidak serius dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal yaitu ABK tidak mengetahui letak penempatan alat-alat keselamatan di kapal sehingga pada saat terjadi keadaan darurat, ABK mudah panik dan tidak bisa melakukan tindakan yang tepat untuk melakukan penanggulangan hal tersebut.

b. Kurangnya kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal

Pentingnya kesadaran awak kapal terhadap keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing ke arah pengenalan, pelaksanaan dan pelatihan di atas kapal untuk dapat mengetahui tentang faktor-faktor keselamatan pelayaran, serta secara terus menerus ditambah dengan upaya lainnya.

Rangkaian prosedur penanganan keadaan darurat belum dilaksanakan dengan baik karena kurangnya kepedulian ABK akan pentingnya memahami cara penanganan keadaan darurat yang setiap saat dapat terjadi di kapal. Kepedulian ABK merupakan sebuah sikap keterhubungannya dengan prosedur kerja keadaan darurat dan tim kerjanya, sebuah empati bagi ABK untuk membantu tim kerjanya,

Dalam hal ini yang menyebabkan ABK kurang peduli terhadap keadaan darurat salah satunya karena rendahnya kesadaran ABK untuk bertindak disiplin. Hal inilah yang membuat ABK melakukan pelanggaran—

pelanggaran atau kesalahan yang sama. Pada dasarnya mereka mengetahui prosedur maupun peraturan yang berlaku, namun karena rendahnya kesadaran ABK yang membuat mereka mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa tindakan tersebut akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

Pada saat proses latihan terdapat pula ABK yang tidak serius melaksanakan pelatihan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas sehingga latihan yang dilaksanakannya secara formalitas karena takut akan sanksi yang diberikan, bukan dari kesadaran ABK akan pentingnya mengikuti latihan keselamatan. Hal tersebut mengakibatkan ABK tidak memperhatikan atau mempelajari materi pelatihan dengan serius yang diberikan pada saat pelaksanaan latihan.

ABK tidak cukup menyadari pentingnya latihan keadaan darurat dan dampak serius dari ketidaksiapan dalam menghadapi situasi darurat. Kurangnya pemahaman ini dapat mengurangi motivasi untuk berpartisipasi dalam latihan atau melibatkan diri secara aktif. Kurangnya kesadaran keselamatan adalah salah satu penyebab utama masalah pelaksanaan latihan keadaan darurat yang kurang optimal. Ini terkait dengan ketidakpahaman atau minimnya pemahaman ABK tentang pentingnya latihan keadaan darurat dan konsekuensi serius yang dapat timbul dari ketidaksiapan dalam menghadapi situasi darurat. ABK tidak memahami sepenuhnya risiko yang terkait dengan perjalanan laut dan potensi kejadian darurat seperti kebakaran, kerusakan mesin, kebocoran, atau bahkan tenggelamnya kapal. Mereka mungkin memiliki persepsi yang salah bahwa situasi darurat adalah hal yang jarang terjadi.

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Dari permasalahan tersebut, maka penulis mencari dua penyebab diantaranya yaitu:

a. Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal menggunakan alat-alat keselamatan

Pengetahuan awak kapal tentang alat-alat keselamatan di atas kapal dalam upayanya untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam keselamatan pelayaran, beberapa tahun terakhir ini perlu mendapat perhatian khusus terutama dari perusahaan dimana mereka berada. Misalnya bimbingan atau kursus-kursus singkat seperti halnya dengan negara-negara maju sebelum mereka dipekerjakan di atas kapal.

Mereka dibimbing untuk mengetahui alat-alat keselamatan kerja. Kapal adalah tempat tinggal bagi para pelaut dan tentunya hidup mereka lebih banyak di laut dari pada di darat. Masalah dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal harus perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan.

Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal, selain dapat membawa dampak positif bagi perusahaan pelayaran maupun para awak kapal, tetapi kalau tidak diperhatikan dengan baik oleh kedua belah pihak, dipihak perusahaan tidak mau menerapkan unsur keselamatan lewat pelatihan atau penyuluhan, terlebih lagi bagi awak kapal kalau tidak mau memperhatikan dengan baik terhadap penggunaan alat-alat keselamatan, maka tentu dapat membawa fatal bagi awak kapal maupun kerugian pada perusahaan pelayaran tersebut. Pihak-pihak perusahaan maupun awak kapal sendiri bermasalah dalam penggunaan alat-alat keselamatan di dunia kepelautan perlu mendapat perhatian yang lebih besar dalam masalah keselamatan, terutama mengenai sikap mental bagi awak kapal melaju berbagai aturan dan pengawasan.

Kesiapan dari alat-alat keselamatan bergantung dari cara perawatannya sehingga sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat, alat-alat keselamatan tersebut siap untuk digunakan. walaupun peralatan keselamatan dalam keadaan lengkap, namun tidak akan berfungsi jika alat keselamatan tersebut tidak dilakukan perawatan secara rutin yakni penggantian atau pengisian ulang tabung pemadam kebakaran.

Penulis masih sering menjumpai alat-alat keselamatan yang tidak dirawat,

dimana hal ini dapat terlihat ketika diadakan latihan-latihan di atas kapal, misalnya *emergency fire pump* tidak hidup, hydrant tidak dapat terbuka, selang pemadam masih banyak yang bocor. jadi perlu ditanamkan kepada setiap awak kapal prosedur yang benar untuk perawatan alat-alat keselamatan meliputi perawatan harian, mingguan dan bulanan, karena akan berperan besar dalam menolong jiwa kita di laut jika terjadi keadaan-keadaan yang memaksa alat-alat tersebut pada saat akan kita gunakan. Proses perawatan alat-alat keselamatan yang dilaksanakan oleh Anak Buah Kapal dengan tugas yang tertulis dalam sistem manajemen perawatan terencana memerlukan pemahaman dan pelaksanaan yang baik dan disiplin guna mempertahankan tingkat kinerja yang *efektif* dan *efisien*. dalam hal ini Anak Buah Kapal masih kurang memahami tugas dan prosedur manajemen perawatan terencana terhadap alat-alat keselamatan. Hal ini terlihat pada saat dilaksanakan inspeksi dari *pencharter*, hasil inspeksi masih menunjukkan masih adanya ketidaksesuaian pada alat-alat keselamatan di atas kapal (*non conformity*). Oleh karena itu proses perawatan yang merupakan salah satu cara untuk mempertahankan kinerja dari alat-alat keselamatan di atas kapal, perlu pengawasan dan perhatian yang serius karena tanpa adanya pengawasan dapat menimbulkan kesalahan prosedur yang telah ditetapkan. lemahnya pengawasan kerja membuat ABK dek dalam melaksanakan proses perawatan tidak menggunakan prosedur yang jelas dan pola perawatan yang asal-asalan, akibatnya banyak alat-alat keselamatan di atas kapal dalam kondisi rusak atau tidak layak. hal ini dapat menghambat proses latihan keselamatan maupun berakibat fatal pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal.

b. Kurang maksimalnya pelaksanaan familiarisasi di atas kapal

Pada saat melakukan pengetesan ketika sedang menjalankan latihan keselamatan, ada beberapa alat-alat keselamatan yang sudah rusak dan harus segera diganti dengan yang baru. misalnya, *fire hydrant* yang sudah macet dan berkarat. Disaat alat-alat keselamatan tersebut sudah layak atau rusak dan harus segera diganti, namun Perusahaan lambat dalam memenuhi permintaan alat-alat keselamatan yang diajukan oleh pihak kapal. Hal ini menghambat latihan keselamatan di atas kapal. Tidak akan

tercapai latihan keselamatan yang maksimal jika tidak di dukung oleh fasilitas alat-alat keselamatan yang memadai dan dapat berfungsi dengan baik. Selain itu, tidak hanya berguna pada saat melakukan latihan saja. alat-alat keselamatan tersebut tentunya sangat dibutuhkan apabila terjadi dalam keadaan darurat. Jika kapal dalam kondisi darurat namun peralatan dalam kondisi rusak atau tidak memadai dan tidak berfungsi dengan sempurna sebagaimana mestinya maka akan menimbulkan dampak yang besar dan tentunya mengancam keselamatan jiwa awak kapal. misalnya pada saat terjadi kebakaran kecil namun, awak kapal tidak bisa menanggulangi karena *nozzle* tidak dapat dipergunakan, kemudian *fire hydrant* sudah macet akibatnya tidak bisa membuka keluar jalannya air untuk memadamkan api maka akan menjadi kebakaran besar dan mengancam keselamatan jiwa kapal beserta awak kapal. Hal ini butuh perhatian khusus dari perusahaan, betapa pentingnya alat-alat keselamatan yang memadai di atas kapal. selain itu respon dari pihak perusahaan terhadap permintaan pihak kapal akan alat-alat keselamatan yang memadai dan tidak lambat dikirim ke kapal. semua itu berhubungan dengan keselamatan kapal dan seluruh komponen yang bekerja di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan analisis data penulis menemukan beberapa alternatif pemecahan masalah yaitu :

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

1) Melakukan pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Meningkatkan pengawasan selama proses latihan-latihan keadaan darurat adalah langkah penting dalam memastikan efektivitas dan keamanan pelatihan untuk menghadapi situasi darurat.

Berikut adalah beberapa penjelasan tentang mengapa meningkatkan pengawasan penting selama proses latihan-latihan keadaan darurat:

- a) Meningkatkan pengawasan dapat membantu memastikan bahwa peserta pelatihan tidak menghadapi risiko yang tidak perlu selama latihan. Keadaan darurat sering melibatkan situasi berbahaya, dan pengawasan yang baik dapat membantu mencegah cedera atau kecelakaan yang tidak diinginkan.
- b) Dengan pengawasan yang lebih baik, instruktur atau penilai dapat lebih mudah memantau kemampuan peserta dalam mengatasi situasi darurat. Ini memungkinkan mereka untuk memberikan umpan balik yang lebih akurat dan membantu peserta meningkatkan keterampilan mereka.
- c) Pengawasan yang cermat juga dapat membantu mengidentifikasi kelemahan atau masalah dalam rencana darurat atau pelaksanaan prosedur. Ini memungkinkan untuk melakukan perbaikan yang diperlukan dalam persiapan atau pelatihan berikutnya.
- d) Dengan pengawasan yang baik, latihan-latihan keadaan darurat dapat disimulasikan secara lebih realistis. Ini bisa mencakup pemantauan terhadap reaksi psikologis peserta, seperti stres atau panik, yang dapat menjadi bagian penting dari situasi darurat sebenarnya.
- e) Pengawasan yang ketat juga dapat melindungi instruktur atau pengawas dari risiko. Mereka harus tetap waspada terhadap situasi dan dapat memberikan bantuan segera jika diperlukan.
- f) Pengawasan yang efektif dapat membantu memastikan bahwa latihan berjalan sesuai rencana, sehingga waktu dan sumber daya tidak terbuang sia-sia. Ini penting terutama dalam pelatihan yang melibatkan banyak peserta atau skenario yang rumit.

2) Meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal

Perusahaan harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap pengawas maupun para perwira di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Pembinaan-pembinaan yang harus dilakukan perusahaan berupa pelaksanaan kebijakan *ISM Manual* seperti *Safety Familiarization*, *Permit To Work System*, *Job Safety Analysis*, *Safety Check List*, *Tool Box Meeting*, *Ship Safety Meetings*, *Safety Training*, *Persentation*, *Safety Video* dan tanya jawab seputar prosedur keselamatan kerja, yang dinilai masih terasa asing bagi para pelaut pemula atau pelaut yang belum berpengalaman.

Pemberian contoh bagaimana cara membuat atau melaksanakan prosedur-prosedur dan akibatnya kalau tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja tersebut. Dengan demikian akan meningkatkan kesadaran atas pentingnya prosedur keselamatan kerja tersebut sehingga dapat menumbuhkan rasa tanggung jawab seperti sebelum melakukan pekerjaan terlebih dahulu mengadakan *Tool Box Meeting* dan pengisian *check list form* sebagai laporan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut ,selain itu bisa dibuatkan *Rescue Procedure* /prosedur penyelamatan yang tercatat di *Muster List* /sijil darurat (Daftar yang berisi nama dan jabatan serta tugas khusus dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan pada saat terjadi keadaan darurat/latihan keselamatan)

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

1) Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Untuk dapat meningkatkan keterampilan ABK di atas kapal maka perlu diadakan pelatihan keselamatan (*drill*) di atas kapal secara terjadwal. Pelatihan ini juga dipersyaratkan dalam SCTW 1978

amandemen 2010 chapter VI/1 dan chapter VI/3. Selain pelatihan di atas kapal, pelatihan juga dapat dilakukan sebelum *crew* naik ke kapal. Disini perusahaan memberikan sponsor bagi awak kapal untuk mengikuti pelatihan keselamatan dengan tujuan untuk menunjang tugasnya di atas kapal. Pelatihan yang disponsori oleh perusahaan ini sama dengan penyegaran bagi *crew* yang akan kembali bekerja, karena beberapa *crew* sudah lama istirahat di rumah. Dengan adanya pelatihan sebelum naik/*join* di kapal dan dilanjutkan dengan pelatihan keselamatan (*drill*) di atas kapal, maka keterampilan Juru Mudi dalam penggunaan alat keselamatan akan menjadi lebih baik.

Pelaksanaan pelatihan yang telah dijadwalkan oleh perusahaan, Nahkoda sebagai penanggung jawab tertinggi di kapal bertanggung jawab pelaksanaannya dimana kegiatan tersebut benar-benar terlaksana dan serius bukan hanya kegiatan seremonial atau kegiatan rutin saja. Pelaksanaan *drill* tersebut Nahkoda wajib memberikan penilaian pelaksanaan sehingga kegiatan *drill* tersebut menghasilkan nilai. Bagi awak kapal yang melaksanakan *drill* dengan tidak serius Nahkoda wajib menegur dan memperingati awak kapal tersebut dan apabila dalam pelaksanaan berikutnya awak kapal tersebut masih tidak serius Nahkoda bisa menggunakan hak preogatif untuk mengganti awak kapal tersebut dengan mengajukan surat kepada Perusahaan. Dengan demikian setiap pelaksanaan *drill* yang dilaksanakan dengan serius dan benar sehingga akan menghasilkan output awak kapal terampil dalam menggunakan alat keselamatan di kapal FC.Winning Guinea Star

2) Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi kepada ABK secara rutin

Perusahaan perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan, peraturan, dan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang safety management system. Maka untuk meningkatkan pemahaman awak kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur familiarisasi dengan baik, maka dalam jawal rutin

ada kegiatan yang diadakan oleh *safety officer* atau *Chief officer* yaitu memberikan pelatihan, pemahaman dengan menayangkan contoh video keselamatan yang berhubungan dengan keselamatan.

Familiarisasi membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana dia ditempatkan di atas kapal. Melalui familiarisasi dan pelatihan diharapkan awak kapal dapat memahami Sistem Manajemen Keselamatan secara maksimal, sebagai berikut :

a) Familiarisasi bagi awak kapal di atas kapal dapat dilakukan melalui berbagai cara, diantaranya yaitu:

a) Melalui gambar-gambar / poster-poster keselamatan kerja

Dengan menempel poster-poster keselamatan kerja di tempat-tempat yang sering dikunjungi awak kapal. Dengan demikian dapat dijadikan sebagai pengingat bagi awak kapal sekaligus petunjuk untuk melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan.

b) Melalui pertemuan / diskusi tentang keselamatan kerja

Familiarisasi bagi awak kapal dapat dilakukan bersamaan dengan pertemuan yang dilakukan secara rutin setiap bulan sekali. Dalam pertemuan tersebut dijelaskan tentang peraturan-peraturan dan cara bekerja yang aman sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan.

b) Dalam familiarisasi meliputi dua hal yaitu :

(1) *Elementry Basic Training Familiarization* meliputi :

- a) Komunikasi di kapal dalam hal *safety* termasuk informasi tentang *safety*, *symbol*, *sign*, dan *alarm*
- b) Tahu apa yang dilakukan bila terjadi suatu keadaan *emergency* / darurat di atas kapal
- c) Tempat dan penggunaan *life jacket*.

- d) Menyalakan alarm dan tempat pemadam kebakaran.
- e) Mengambil tindakan awal bila terjadi kecelakaan manusia.
- f) Buka tutup pintu kedap sesuai kebutuhan bila terjadi kebakaran.
- g) Mengetahui alat pelindung diri (APD) seperti helm, sarung tangan, kaca mata, *Breathing Apparatus* (BA) dan lain-lain.

(2) *Ship specific shipboard familiarization* meliputi :

- a) Orientasi di kapal.
- b) Program familiarisasi sendiri.
- c) *Handing over*.
- d) *Training video*.
- e) Menggunakan *safety manual* dan *booklet*.

Instruksi penting yang harus diidentifikasi dan diberi kepada awak kapal sebelum naik ke kapal. Instruksi tersebut menyangkut apa yang harus diketahui untuk melaksanakan fungsinya di dalam SMS termasuk tanggung jawab dan wewenang serta hubungan kerja. Perlu disadari bahwa rencana dan prosedur kerja adalah cara kerja yang dipilih dan terbaik untuk keselamatan kerja.

2. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

1) Melakukan pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan

Keuntungannya:

- a) Pekerjaan para ABK lebih terkontrol
- b) Pekerjaan menjadi lebih rapi
- c) ABK menjadi lebih terarah dalam melakukan tindakan

- d) Prosedur dapat berjalan dengan baik
- e) Pekerjaan lebih berstruktur
- f) Jika ada masalah dapat diperbaiki secepat mungkin

Kerugiannya:

- a) Memerlukan waktu yang lebih lama
- b) Membutuhkan kesabaran yang lebih di kalangan ABK
- c) Mengurangi waktu istirahat pada ABK
- d) Adanya beberapa ABK yang terganggu
- e) Adanya pihak ABK yang mungkin kurang suka
- f) Anak Buah Kapal merasa terbatas ruang kebebasannya

2) Meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal

Keuntungannya:

- a) ABK semakin giat dalam bekerja
- b) Bertambahnya rasa tanggung jawab dalam diri ABK
- c) ABK akan lebih waspada dalam bekerja
- d) ABK akan mengetahui dampak-dampak yang dimiliki
- e) Mencegah keadaan darurat lebih cepat
- f) Melancarkan pekerjaan

Kerugiannya:

- a) Timbulnya perasaan terbebani dalam diri ABK
- b) Adanya rasa saling mengandalkan
- c) Timbulnya konflik antara ABK yang sadar dengan ABK yang cuek tentang latihan alat-alat keselamatan kapal
- d) ABK merasa bosan jika terus-terusan diberitahu
- e) Adanya kejenuhan ketika dilaksanakan peningkatan kesadaran pada ABK, namun situasi hati ABK sedang tidak baik

- f) Menghabiskan waktu istirahat

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

1) Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakarann di atas kapal

Keuntungannya:

- a) ABK semakin terampil dalam tugas latihan keselamatan
- b) Bertambahnya rasa tanggung jawab dalam diri ABK
- c) Menambah pengalaman pada ABK
- d) ABK akan lebih berhati-hati menghadapi situasi keadaan darurat
- e) Pelatiahn yang didapat, bisa diterapkan dalam kehidupan sehari-hari
- f) Menambah pengetahuan pada ABK

Kerugiannya:

- a) Terbaginya beban pikiran ABK antar pelatihan dengan tugas lainnya di atas kapal
- b) Perusahaan mengeluarkan biaya lebih
- c) Menyita waktu Nakhoda karena harus fokus
- d) Kurangnya waktu istirahat ABK
- e) Terbaginya pekerjaan dengan pelatihan yang diberikan
- f) Masih ada beberapa ABK yang lupa dengan pelatihan-pelatihan yang diberikan

2) Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi kepada ABK secara rutin

Keuntungannya:

- a) Perencanaan kegiatan yang lebih maksimal
- b) Kerjasama antar kedua belah pihak terjalin baik

- c) Akan lebih paham dalam menggunakan alat-alat keselamatan
- d) Jadwal kerja lebih beraturan
- e) Pemahaman ABK semakin meningkat
- f) Terjalannya kedekatan dan komunikasi antara Nakhoda dengan ABK

Kerugiannya:

- a) Perlu waktu untuk familiarisasi secara maksimal
- b) Kurang fokusnya ABK
- c) Adanya ABK yang kurang serius
- d) Waktu istirahat yang dimiliki ABK akan berkurang
- e) Timbulnya rasa bosan
- f) Adanya ABK yang merasakan kelelahan

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Pemecahan masalah yang dipilih untuk kurangnya kedisiplinan ABK dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu dengan cara meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal, hal ini dapat di atasi dengan cara meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Hal ini bertujuan agar para ABK semakin banyak pengetahuan yang dimiliki oleh ABK.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan yang menjadi kendala dalam pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal, yaitu sebagai berikut :

1. Anak Buah Kapal (ABK) kurang disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan karena kurangnya pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan kapal yaitu dengan cara meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal disebabkan karena kurangnya pada alat-alat keselamatan kapal, dengan cara menambah pengetahuan Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kapal dengan cara Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal supaya semakin banyak pengetahuan yang dimiliki.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas kapal, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan masalah mengenai optimalisasi latihan keselamatan guna mengatasi keadaan darurat di FC Winning guinea star, yaitu sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan disarankan kepada Chief Officer agar
 - a. Melakukan pengawasan terhadap ABK dalam kegiatan latihan keselamatan dan memberikan teguran terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan.

- b. Meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal.
- 2. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam melaksanakan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran disarankan kepada Chief Officer agar :
 - a. Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
 - b. Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi kepada ABK di kapal secara rutin.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Hadi P. (2015). *Antisipasi Bahaya Keadaan Darurat di Kapal*. Jakarta: Djangkar
- Hasibuan Malayu SP. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksaria
- Machfud Sidik (2001). *Optimalisasi*, Fisip Universitas Indonesia: Batam
- Pieter Batti. (2005). *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra
- Poerwadarminto. (2015). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Amandemen 2008, Consolidated 2008
- Standards Of Training, Certification, And Watchkeeping (STCW) 1995, Amandemen 2008
- T. Hani Handoko. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bandung: PT.Remaja Rosda Karya
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Winardi. (2019). *Motivasi dalam Manajemen*. Jakarta; Gunung Agung

Lampiran 1

FOTO LATIHAN KESELAMATAN DI FG WINNING GUINEA STAR

SAFETY MEETING



LATIHAN KEBAKARAN DI DECK



BERKUMPUL DI MUSTER STATION



PERAGAAN MEMAKAI FIRE MAN OUT FIT



Lampiran 2



韦立(几内亚)船舶管理公司
WINNING (GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL
CONTRACT CREW LIST

SMI-05-01

VESSEL: FC.WINNING GUINEA STAR Flag: Marshall Island LifeRaft Capacity: 26 Persons x 2 DATE: 2020/11/30
PORT: PORT DE BOKE Public Phone NO. +15053892432 (Mini-Vsa) Master Phone NO. +224621526781

S/N	Name	Rank	Nationality	Date of Birth	Passport Number	Exp. Date	Seamen Book Number	Exp. Date	Date Joined	Date Complete Contract	VISA EXP DATE	REMARK
1	Farkhan Subekhi	MASTER	INDONESIAN	23 Mar 1973	C 3614359	5 Aug 2024	F 142015	8 Jun 2021	11 Oct 2019	2020/04/11	At Office	OFFICE
2	Moh. Ihtardi	CH. OFFICER	INDONESIAN	15 May 1977	C 5993748	30 Jan 2025	F 071783	9 Oct 2022	7 Sep 2020	2021/03/07	At Office	OFFICE
3	Mohamad Fadil	2ND OFFICER	INDONESIAN	31 Mar 1978	B 7590764	14 Aug 2022	E 088718	21 Jun 2021	3 Jan 2020	2020/07/03	At Office	OFFICE
4	Liu Xueli	2ND OFFICER	PRC	15 Apr 1987	G 47999842	30 Jan 2021	A 0081480	6 Apr 2021	23 Nov 2019	2020/05/23	At Office	OFFICE
5	Gao Cheng	CH. ENGINEER	PRC	18 Dec 1984	EB 0712714	20 Aug 2027	A 00733936	25 Jun 2020	11 Dec 2019	2020/06/11	At Office	OFFICE
6	Zhang Jianjun	2ND ENGINEER	PRC	4 Nov 1969	E 58217320	23 Aug 2025	A 01144644	18 Dec 2024	12 Nov 2020	2021/05/12	At Office	OFFICE
7	Pan Hai Ting	ELECTRICIAN	PRC	9 Nov 1974	ED 8584759	30 Jul 2028	A 01095623	12 Aug 2024	27 Sep 2020	2021/03/27	At Office	OFFICE
8	Suaib Muslimin	BOATSWAIN	INDONESIAN	15 May 1977	B 6166344	8 Feb 2022	F 302084	29 Nov 2022	21 Jan 2020	2020/07/21	At Office	OFFICE
9	Asep Nurofik	G.P	INDONESIAN	20 Aug 1983	C 7302793	19 Aug 2025	F 178852	16 Oct 2021	6 Oct 2020	2021/04/06	At Office	OFFICE
10	Jeffry Anthonyo	G.P	INDONESIAN	7 Jun 1981	C 5792597	25 Nov 2024	E 126358	6 Oct 2021	13 Feb 2020	2020/08/13	At Office	OFFICE
11	Muhammad Yasir Denhar	G.P	INDONESIAN	23 Jul 1985	C 6605081	14 Feb 2025	G 000101	25 Jun 2023	7 Sep 2020	2021/03/07	At Office	OFFICE
12	Dadang Setiawan	G.P	INDONESIAN	21 May 1983	B 9473355	7 Mar 2023	F 245298	4 Jul 2022	17 Nov 2020	2021/05/17	At Office	OFFICE
13	Pupung Fitriyana	G.P Moor	INDONESIAN	16 Apr 1989	C 7310001	7 Sep 2025	A 050798	17 Dec 2020	6 Oct 2020	2021/04/06	At Office	OFFICE
14	Aji Panca Ludira	G.P Moor	INDONESIAN	12 Jun 1987	C 2671462	19 Mar 2024	E 099710	13 Jul 2021	1 Oct 2020	2021/04/01	At Office	OFFICE
15	Miftakul Huda	FITTER	INDONESIAN	21 Sep 1984	C 5880086	3 Jan 2025	D 087835	15 Jun 2022	9 Feb 2020	2020/08/09	At Office	OFFICE
16	Chai Zheng Guo	FITTER	PRC	24 Jul 1981	EE 4015839	21 Dec 2023	AA 01012205	21 Dec 2023	6 Oct 2020	2021/04/06	At Office	OFFICE
17	Maichal Arthur	OILER	INDONESIAN	16 Jul 1989	C 7308855	7-Aug-25	F 230337	5 Aug 2022	10 Nov 2020	2021/05/10	At Office	OFFICE
18	Kerinci Al'ayubi	OILER	INDONESIAN	13 Apr 1984	C 3135881	13-Mar-24	F 315116	4 Mar 2023	6 Oct 2020	2021/04/06	At Office	OFFICE
19	Heince Daud Putra	OILER	INDONESIAN	28 Jul 1987	C 0752573	24-Jul-23	E 045724	28 Dec 2022	26 Sep 2020	2021/03/26	At Office	OFFICE
20	Juadi	Ch Cook	INDONESIAN	15 Dec 1983	C 6380851	7-Aug-25	F 153574	5 May 2022	12 Oct 2020	2021/04/12	At Office	OFFICE
21	Hary Sunandar	2nd Cook	INDONESIAN	18 Nov 1974	C 4211120	21-Jun-24	F 142273	11 Jan 2022	22 Aug 2020	2021/02/22	At Office	OFFICE
22	Hairuddin	CRANE OPR.	INDONESIAN	31/04/1994	B 2647959	20 Jan 2021	E 034890	17 Nov 2020	28 Oct 2019	2020/04/28	At Office	OFFICE
23	Satrio	CRANE OPR.	INDONESIAN	30 Jan 1985	C 2848852	20 Dec 2023	F 180616	5 Dec 2021	18 Oct 2019	2020/04/18	At Office	OFFICE
24	Supriyanto	CRANE OPR.	INDONESIAN	23 Jan 1984	C 7308864	7 Aug 2025	G 013647	24 Jul 2023	26 Sep 2020	2021/03/26	At Office	OFFICE
25	Edy Sulistyono	W/L OPR.	INDONESIAN	2 Sep 1980	C 3092424	8 Feb 2024	F 139407	24 Aug 2021	28 Oct 2019	2020/04/28	At Office	OFFICE
26	Ade Supriyadi	W/L OPR.	INDONESIAN	15 Apr 1991	C 4211113	21 Jun 2024	D 087413	28 Jul 2022	3 Sep 2020	2021/03/03	At Office	OFFICE
27	Joko Efendi	W/L OPR.	INDONESIAN	26 May 1980	C 0898350	3 Aug 2023	B 084017	3 Jul 2021	3 Sep 2020	2021/03/03	At Office	OFFICE
28	Indra Gunawan	W/L OPR. TR.	INDONESIAN	17 Aug 1991	C 6314556	23 Jan 2025	F 317618	17 Jan 2023	3 Sep 2020	2021/03/03	At Office	OFFICE

Lampiran 3

MEMAHAMI RAKIT PENOLONG/ LIFE RAFT



CREW BERKUMPUL DI MUSTER STATION



ALAT PERAGA EEBD



Lampiran 4



Lampiran 5

PERAGAAAN ALAT LATIHAN KESELAMATAN



Lampiran 6

SHIP PARTICULAR



Winning Alliance (S) Pte Ltd

5 Shenton Way, #19-06 UIC Building,
Singapore 068808

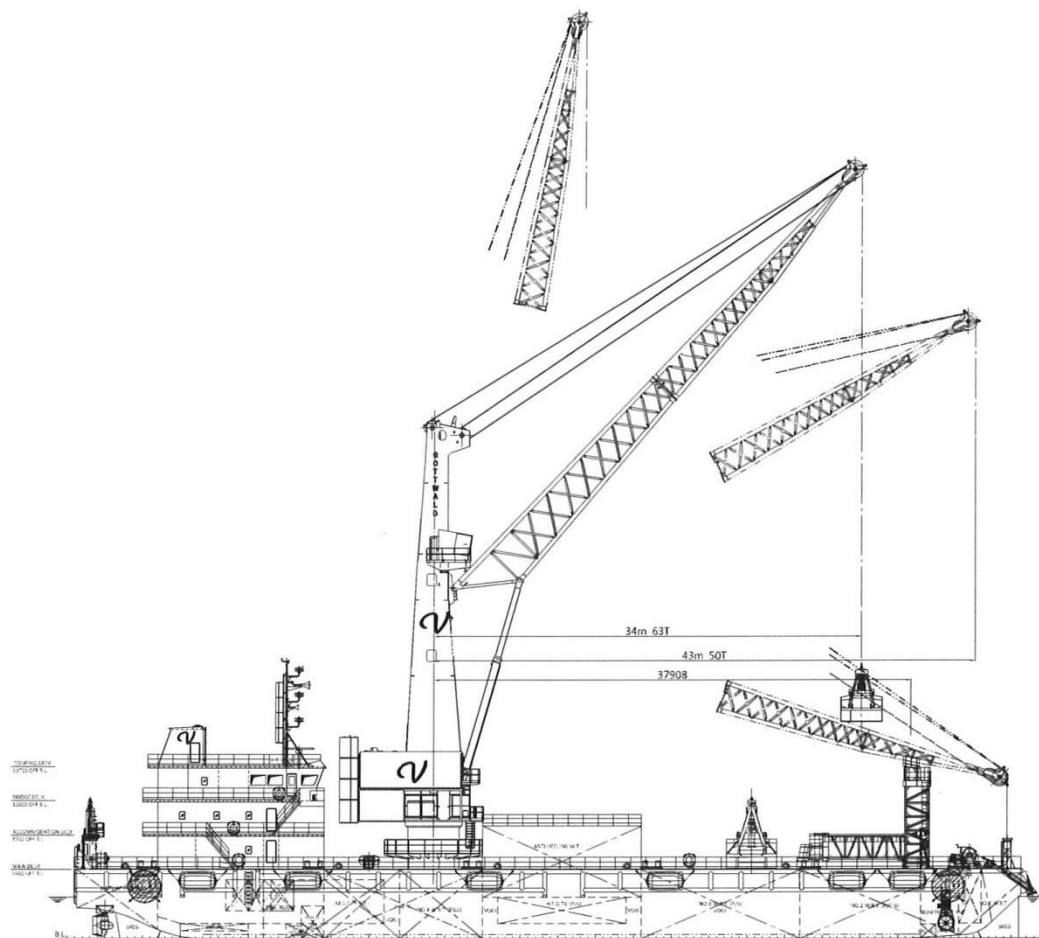
Main Contact Details

Tel: +65 6226 0169

Fax: +65 6323 0027

URL: www.winninggroup.com.sg

FC WINNING GUINEA STAR



FLOATING CRANE, Special service, floating transfer unit -assist propulsion, unrestricted navigation, in water survey

CLASSIFICATION AND REGISTRATION

MAIN MACHINERIES


Year Built	05 Jan 2015	Main Generator Engines	2x YANMAR 8EY26LW, 2450 KW @720 rpm
Flag	Marshall Islands	Aux Generator Engines	2x YANMAR 6N 165L-SW, 320 KW @ 900 rpm
Builder Yard	Chongmings HRDD Shipyard Heavy Industry Co.Ltd.	Propulsion Thrusters	2x NRP100L-002 Azimuth @ 650 KW with FPP
Classification	BV, +HULL, +MACH	Bow Thruster	1x 250 KW
Call Sign	V7JB7	Oily Water Separator	
Official Number	6028		

DIMENSIONS		TONNAGE	
Length O.A	75 m	Gross tonnage	4396
Breadth Moulded	25 m	Net tonnage	1019
Depth Moulded	5.5 m	Lightship	
Draft	3.3 m		
(Operations)			
NAVIGATION & COMMUNICATION EQUIPMENT		ANCHORING & MOORING EQUIPMENT	
Radar	FURUNO FAR 2117	Positioning Winch	
GPS Navigator	FURUNO GP 150	Brake Capacity	
MF / HF	FURUNO FS 1575T	Wire Size	
Echo Sounder		Anchor	
VHF Radio	FURUNO FM 8900S	Auxiliary Winch	
Telephone			
Magnetic		Brake Capacity	
Compass			
EPIRB	JOTRON TRON 60S	Wire Size	
IMMARSAT		Anchor	
AIS	FURUNO FA 150	Anchor Chain	
		Mooring Winch	
		Pulling Capacity	
		Bow Storm Anchor	
TANK CAPACITIES		CARGO GEAR	
Fuel Oil (MFO)	402 tons	Grab	1 x 27.0 m3
(density @ 0.890)			
Fuel Oil (MDO)	194.7 tons		1 x 23.0 m3
(density @ 0.885)			
Fresh Water	383 tons		
Foam Tank			
Dispersant Tank			
Lub Oil			
Ballast	4409 tons		
CRANE			
Type	Gottwald GHPK 8200B,		
SWH	1.5 m	2.5 m	
Max SWL	63 – 50 tons	63 – 50 tons	
Outreach (Min / Max)	12 m – 43 m	12 m – 43 m	
Duty Factor	1.2	1.2	
Hoisting Factor	1.498 – 1.556	1.796 – 1.868	
Heel / Trim	5 0 / 2 0	5 0 / 2 0	
Offlead / Sidelead	0 0 / 0 0	0 0 / 0 0	
Max Wind Speed	24 m /s	24 m /s	
Min Design Temperature	-10 0 C	-10 0 C	
Ambient Temperature Range	-10 0 C to + 45 0 C	-10 0 C to + 45 0 C	
Output	Gross 30,000 mT / day	Net 40,000 mT / day	
Particulars given herein are believed to be correct but not guaranteed. Owners reserved the right to amend specifications without notification.			



WINNING(GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL
韦立（几内亚）船舶管理公司

PICTURE COMMITTEE MEETING

Ship Name : 船舶名称 : FC.WINNING GUINEA STAR	Date : 18 October 2020 日期 :
Time Star : ..10.00..HRS 开始时间 :	Time End : ...11.00...HRS 结束时间 :
SAFETY MATTERS 安全事宜	
<ul style="list-style-type: none"> - Keep proper PPE all the time and to be careful while working on deck and engine room - On duty regularly checked condition mooring rope, tyre fender, yokohama fender and fire patrol - Prepare and checked update LSA and FFA equipment as CIC inspection on October 2019 - Extra attention when renewal crane wire should be checked connection the new wire before joint with the old wire - Keep good maintenance on board - Don't throw any garbage into the sea - Procedure enclose space 	
OPERATION MATTERS 操作事宜	
<ul style="list-style-type: none"> - Health and hygiene: keep clean mess room, galley and provision store, washing room, bridge toilets and keep clear the access way from any obstruction (mineral water, bags, etc.) - Smoothly and safety operation for crane keep grab close properly prior loading bauxite to avoid spillage cargo on deck and any damage property on OGV. - Keep loading bauxite max.30 MT/grab and keep use new grab for loading operation 	
ANY OTHER MATTERS 其他	
Attention to all crew while go to vacation should be follow above Guinean regulations.	
CONCLUSION 议题结果	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  Moh. Iltiardi Chief Officer </div> <div style="width: 45%;"> Acknowledge by : Capt. Farhan Master </div> </div>	

Lampiran 7

PICTURE COMMITTEE MEETING





PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : MOH. IHTIARDI
NIS : 03181/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul :

**OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGANTISIPASI
KEADAAN DARURAT DI FLOATING CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR**

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal.
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman
2. Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, Mei 2024
Penulis

Dr. Meilinasari Nurhasanah Hutagaol

S.Si.T.M.M.Tr

Penata TK.I(III/d)

NIP : 19810503 200212 2 001

Denny Fitrial S. SL. M. T

Penata TK I (III/c)

NIP : 19800727 2009121 001

Moh. Ihtiardi

NIS : 03181/N-I

Ka. Div. Pengembangan Usaha







Capt. Suhartini, MM.MM., Tr

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19730331 200604 1 001

Judul Makalah : **OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI FLOATING
CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR**

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	13/5-2024.	Pengantar Singgih.	
	20/5-2024.	Bab I → revisi identifikasi masalah sesuai dgn les. BM, PM, Tpe. reg.	
	22/5-2024.	Bab I → Bab II	
2.		Bab II -2024 PM → layout	
27/5-2024.		Bab III → - OTC. Bab → revisi	
29/5-2024.		Bab IV -2024 Siapa yg diikut.	




Catatan :

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : **OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA**
MENGANTISIPASI KEADAAN DARURAT DI FLOATING
CRANE (FC) WINNING GUINEA STAR

Dosen Pembimbing II : **Denny Fitrial ,S. SI., M. T**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	20/05/2020	- Persehiran sinopsis - Konsultasi bab 1	
2	21/05/2020	- Konsultasi bab 1 - 4 - Revisi bagian yg dikoreksi	
3	29/05/2020	- Konsultasi bab 1 - 4 - Pakuan editing secara menyeluruh.	

Catatan :