

Penerapan Latihan Keadaan Darurat dalam Upaya Persiapan Menangani Keadaan Darurat di Kapal

M. Faishal Afif Burhanuddin¹, Upik Widyaningsih², Trisnowati Rahayu³, Damoyanto Purba⁴

^{1,2,3,4}Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

E-mail: mfaishalafifb@gmail.com, damoyanto.purba@gmail.com

ABSTRAK

Kata Kunci:
emergency drill,
keadaan darurat,
SOLAS 1974

Latar Belakang: *Emergency drill* merupakan kegiatan untuk melatih keterampilan serta kesiapan *crew* kapal pada saat penanganan keadaan darurat. Penerapan kegiatan tersebut mengacu pada peraturan internasional SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*), dan peraturan internasional lainnya.

Tujuan: Penelitian ini akan menjelaskan tentang pentingnya *emergency drill* untuk kesiapan awak kapal pada saat penanganan keadaan darurat diatas kapal MT. *Swordfish*. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui penerapan *emergency drill* untuk *crew* mengacu pada peraturan internasional SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*), dan peraturan internasional lainnya. Serta untuk mengetahui faktor penghambat penerapan *emergency drill* dalam upaya persiapan menangani keadaan darurat.

Metode: Penelitian ini menggunakan jenis pendekatan kualitatif. Data primer diperoleh peneliti dengan melakukan observasi dan wawancara ketika berada di kapal. Sedangkan, data sekunder diperoleh peneliti dari beberapa dokumentasi dan peraturan pada konvensi internasional yaitu SOLAS 1974 sebagai penunjang referensi.

Hasil: Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan latihan keadaan darurat diatas kapal MT. *Swordfish* masih terlihat dibeberapa aspek belum sesuai dengan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) seperti SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*) dan peraturan internasional lainnya. Hal tersebut disebabkan karena adanya faktor penghambat diantaranya yaitu kesadaran dan latar belakang pendidikan *crew* yang berbeda, waktu pelaksanaan yang kurang, belum diadakannya *safety meeting* secara rutin dan miskomunikasi antara pihak kapal dan pihak darat.

Kesimpulan: Maka dari itu, pihak-pihak terkait perlu mengambil langkah tegas dan solutif. Perlunya diadakan *safety meeting* secara rutin serta efisiensi waktu agar dialokasikan untuk penerapan latihan keadaan darurat. Hal tersebut bertujuan sebagai upaya persiapan menangani keadaan darurat diatas kapal.

ABSTRACT

Keywords:
emergency drill,
emergency
situations, SOLAS
1974

Background: *Emergency drill* is an activity to train the skills and alertness of the ship crew during emergency handling. The implementation of these activities refers to the international regulation SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*), and other international regulations.

Purpose: This study will explain the importance of *emergency drill* for crew alertness during *emergency handling* on MT ships. *Swordfish*. This study was carried out with the

aim of determining the application of emergency drill for crew referring to the international regulation SOLAS 1974 (Safety of Life at Sea), and other international regulations. As well as to find out the factors that inhibit the implementation of emergency drills in preparation for handling emergencies.

Methods: *This study uses a qualitative approach. Primary data was obtained by researchers by conducting observations and interviews while on the ship. Meanwhile, secondary data was obtained by researchers from several documentation and regulations at the international convention, namely SOLAS 1974 as a supporting reference.*

Results: *The results of this study show that the application of emergency training on MT ships. Swordfish is still seen in some aspects not in accordance with international regulations set by the International Maritime Organization (IMO) such as SOLAS 1974 (Safety of Life at Sea) and other international regulations. This is due to the existence of inhibiting factors, including different awareness and crew education backgrounds, lack of implementation time, the lack of regular safety meetings and miscommunication between the ship and the land.*

Conclusion: *Therefore, the relevant parties need to take firm and solution-oriented steps. The need to hold safety meetings regularly and time efficiency so that it is allocated for the implementation of emergency drills. This aims to be an effort to prepare to handle emergencies on board.*

PENDAHULUAN

Kecelakaan dan insiden berpotensi terjadi pada industri maritim. Banyak kasus kecelakaan di atas kapal yang mengakibatkan banyaknya korban jiwa, sebagai contoh penyebab kecelakaan di atas kapal, maka sebaiknya Anak Buah Kapal (ABK) memiliki kesiapan dalam penanganan keadaan darurat sehingga apabila terdapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri dan orang lain dengan cepat dan tepat (DAMAIS HUTAURUK, 2017). Sebagaimana juga diatur dalam Peraturan Menteri No.45 tahun 2012 Pasal 16 ayat 1 yang berbunyi “Untuk memenuhi kesiapan keadaan darurat perusahaan wajib mengidentifikasi situasi darurat yang potensial di atas kapal dan menerapkan prosedur untuk merespon situasi darurat”. Dilanjutkan pada pasal 16 ayat 2 berbunyi “Untuk melaksanakan prosedur sebagaimana pada ayat (1), perusahaan wajib menyusun program latihan dan melakukan pelatihan untuk kesiapan tindakan darurat” (Peraturan Menteri Perhubungan, 2012). Hal tersebut mengacu terhadap peraturan yang dibuat oleh lembaga PBB yang menangani sektor kemaritiman, *International Maritime Organization (IMO)* telah mengeluarkan berbagai standar dan prosedur yang dapat digunakan sebagai pedoman bagi pelaut, perusahaan, dan lembaga pelayaran (AGUSTIAN, 2016; Handoko & Fofid, 2020; SAKTI, 2024; Supangat & Listriyawati, 2024).

Beberapa peraturan internasional di antaranya adalah *Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)*, yang merupakan pedoman keselamatan hidup di atas kapal, dan *Standard for Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978*, yang ditetapkan pada tahun 2010 sebagai standar pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan untuk pelaut (PRASOJO, 2021; TAHIRUDDIN, 2021; WIRADINATA, 2023). *International Safety Management System (ISM) Code* yang mengatur sistem manajemen keselamatan bagi kapal dan perusahaan pelayaran (Asmarinanda & Safitri, 2020; TOLOSANG, 2016).

Aturan-aturan seharusnya meminimalkan atau bahkan menghilangkan kecelakaan kapal. Prosedur yang telah tersusun secara sistematis, teratur dan lengkap serta telah disesuaikan menurut perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi terakhir, diharapkan dapat mengurangi kecelakaan di atas kapal.

Namun kenyataannya, Meskipun telah ditetapkan peraturan internasional seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, *Standard for Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978*, *International Safety Management System (ISM) Code* dan peraturan lainnya serta mengalami beberapa kali amandemen, akan tetapi kecelakaan di atas kapal masih tinggi. Berdasarkan dari beberapa penelitian lebih dari 80% kecelakaan dilaut disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) dan 20% disebabkan oleh kapal itu sendiri (MAYKA, 2018; Wahyuni et al., 2021). Dalam penyebab kecelakaan laut yang disebabkan oleh kesalahan manusia, pakar dalam dunia kemaritiman mengatakan juga karena adanya kesalahan manajemen (*management error*) atau "*Lack Of Management Control*". (Wahyuni et al., 2018). Peneliti menemukan data kecelakaan kapal yang memiliki faktor pendukung yaitu lemahnya penanganan keadaan darurat. Seperti beberapa kejadian kecelakaan kapal pada tabel atas menunjukkan salah satu penyebab dari kesalahan manusia (*human error*) adalah ketidaksiapan *crew* dalam penanganan keadaan darurat. Belum optimalnya penerapan dari *emergency drill* merupakan salah satu penyebab kesalahan manusia (*human error*).

Selain itu, fenomena pendukung yang telah dialami penulis pada saat Praktek Laut di atas kapal dengan berita acara terlampir pada lampiran, Kejadian terjadi pada saat kapal MT. Swordfish berada di Vadinar, India. Kejadian tersebut ketika adanya *Safety Inspection*. Pada kondisi tersebut setelah *inspector* selesai mengecek keseluruhan operasional kapal, *inspector* meminta agar kapten mengumpulkan seluruh *crew* secara tiba-tiba untuk dilaksanakan *fire drill*. Pada kondisi tersebut layaknya pada kondisi darurat seluruh *crew* pada saat dibunyikan sirine akan berkumpul di *muster station*, tetapi beberapa *crew* ada yang telat berkumpul karena berbagai hal, salah satunya adalah tidak tanggap terhadap sirine keadaan darurat berupa *fire drill*. Selain itu, dari pelaksanaan *fire drill* tersebut salah satu *crew* kebingungan dalam pelaksanaan tugasnya dalam penanganan keadaan darurat. Beberapa *crew* terlihat kurang familiar dengan tugas-tugasnya. Hal ini menjadi catatan penting untuk kapten dalam penerapan *emergency drill* karena bisa berdampak dalam penanganan keadaan darurat. Hal tersebut disebutkan Nakhoda bahwa *emergency drill* untuk mempersiapkan pada saat penanganan keadaan darurat.

Fenomena tersebut maka peneliti ingin melakukan evaluasi evaluasi terkait penerapan tentang *emergency drill* dengan pedoman dari peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19*, *Standard for Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Section A-V/2* dan *International Safety Management System (ISM) Code Chapter 8.2.3* tentang *emergency drill* harus dijalankan sebagaimana mestinya. Penerapan konvensi internasional yang telah ditentukan tersebut adalah sebagai upaya pencegahan dan penanggulangan yang dilaksanakan dengan tujuan utama sebagai persiapan kapal dalam menangani situasi darurat, serta untuk memastikan penyelamatan kapal dan muatannya yang cepat dan tepat.

Penelitian sebelumnya dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan materi pembandingan dan sebagai landasan referensi serta mengetahui persamaan serta perbedaan dari variabel, hasil, metode penelitian yang akan digunakan untuk mengetahui,

melanjutkan serta menemukan dari keterbatasan penelitian yang akan dilakukan peneliti (Sarie et al., 2023). Referensi dari *review* penelitian sebelumnya ini akan memberikan informasi yang valid untuk peneliti dapat mempertajam hasil penelitian dan memberikan hasil penelitian yang dapat dipertanggung jawabkan.

Pemahaman dari sudut pandang penelitian sebelumnya diharapkan mampu memberikan pandangan yang berbeda untuk membantu membuat argumen yang mudah dipahami. Penerapan *emergency drill* di atas kapal MT. *Swordfish* dapat diperoleh mengacu pada gagasan pendukung dari *review* penelitian sebelumnya. Serta hal ini dilakukan juga untuk menghindari kesan bahwa penelitian ini serupa dengan yang telah dilakukan sebelumnya. Oleh karena itu, dalam tinjauan pustaka ini, penulis memasukkan hasil-hasil penelitian sebelumnya menurut (Tac & Celik, 2022) menyatakan bahwa Berdasarkan penelitian tersebut, Penelitian tersebut membahas berbagai topik terkait transportasi maritim, kesiapsiagaan darurat, pemodelan simulasi, penilaian risiko, dan manajemen bencana. Metodologi dan studi kasus yang beragam dibahas, menyoroti pentingnya perencanaan dan strategi respons yang efektif dalam memastikan keselamatan dan keamanan dalam operasi maritim.

Penelitian ini mengusulkan pendekatan hibrida menggunakan Fuzzy Dematel yang terintegrasi dengan Discrete Event Simulation untuk memprediksi tingkat kesiapsiagaan darurat di kapal. Hasil simulasi menunjukkan durasi rata-rata latihan di kapal dalam skenario yang berbeda. Model ini penting bagi manajer di darat untuk memantau tingkat kesiapsiagaan darurat secara kontinu. Studi lebih lanjut direncanakan untuk mengembangkan sistem pemantauan jarak jauh untuk situasi darurat.

Penelitian ini menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi latihan pemadam kebakaran di kapal dan mengusulkan perbaikan untuk meningkatkan tingkat kesiapsiagaan darurat. Studi ini menggunakan pendekatan hibrida untuk melakukan analisis situasional dan mendemonstrasikan model dalam skenario yang berbeda. Hasilnya menunjukkan pentingnya faktor-faktor seperti pelatihan yang tidak memadai, anggota crew yang hilang, kurangnya budaya keselamatan, dan pengaruh alkohol/narkoba. Tindakan yang direkomendasikan disediakan untuk meminimalkan efek dari faktor-faktor ini. Studi ini bertujuan untuk membantu manajer di darat meningkatkan kepatuhan dengan persyaratan manajemen darurat.

Perbedaan yang akan penulis lakukan terletak pada metode yang menggunakan metode kualitatif deskriptif dimana pada metode tersebut peneliti terjun langsung dalam observasi. Selain itu fokus yang dilakukan peneliti pada penelitian ini terletak pada penerapan *emergency drill* yang mengacu pada peraturan internasional, setelah itu peneliti akan menganalisis faktor penghambat dari penerapan *emergency drill*.

Berdasarkan kejadian tersebut penulis sangat tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul penelitian ini yaitu “Penerapan Latihan Keadaan Darurat Dalam Upaya Persiapan Menangani Keadaan Darurat” untuk diteliti lebih lanjut sebagai upaya pencegahan dan penanggulangan yang dilaksanakan dengan tujuan utama sebagai persiapan ketika berada dan menangani situasi darurat.

Tujuan dilaksanakannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui penerapan *emergency drill* di atas kapal MT. *Swordfish* mengacu pada peraturan SOLAS 1974, Untuk mengetahui faktor penghambat penerapan *emergency drill* di atas kapal MT. *Swordfish* Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah secara teoritis sebagai pengetahuan untuk membantu pembaca dalam mengembangkan ilmu serta

sebagai acuan dalam mengetahui pengaruh dari pelaksanaan latihan keadaan darurat di atas kapal, bisa digunakan sebagai referensi pada penelitian penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan keadaan darurat di atas kapal, sebagai tambahan wawasan serta media pembelajaran tentang pelaksanaan latihan keadaan darurat di atas kapal agar terciptanya kesigapan pada saat penanganan keadaan darurat serta sebagai referensi tentang bagaimana pentingnya penerapan latihan keadaan darurat di atas kapal dalam mencegah kelalaian crew pada saat penanganan keadaan darurat.

METODE PENELITIAN

Peneliti menggunakan metode pendekatan deskriptif kualitatif pada karya ilmiah ini. Tujuan dari metodologi penelitian ini adalah untuk mengungkapkan fakta, kondisi, fenomena, variabel, dan situasi yang muncul selama pelaksanaan penelitian dan memperoleh temuan yang selaras dengan skenario kehidupan nyata. Penelitian deskriptif kualitatif menganalisis dan menjelaskan data yang berkaitan dengan situasi saat ini

Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melaksanakan Praktik Laut (PRALA) di kapal MT. Swordfish milik PT. Buana Lintas Lautan selama kurang lebih satu tahun sejak 24 November 2022 sampai dengan 24 November 2023. Selama masa praktik laut tersebut digunakan penulis untuk mengamati dan meneliti permasalahan yang terjadi di atas kapal.

Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode yang dapat menggambarkan tentang permasalahan yang dihadapi untuk menunjang penyelesaian masalah. Adapun sumber data yang digunakan dalam proses penyelesaian penulisan proposal adalah sebagai berikut data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui implementasi keterlibatan langsung melalui wawancara dengan pemangku kepentingan yang terlibat dalam masalah yang sedang diperiksa. Pengumpulan data melibatkan terlibat dalam diskusi atau wawancara dengan individu-individu ini, termasuk nahkoda, serta petugas dan anggota awak kapal. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari berbagai outlet perpustakaan, termasuk bahan referensi, kuliah akademik, jurnal, handout, dan manual peralatan. Sumber-sumber ini dipilih untuk memastikan data dan informasi yang dikumpulkan selaras dengan fokus penelitian dan mematuhi peraturan dan prosedur yang relevan yang mengatur penelitian. (Otok & Ratnaningsih, 2016). Teknik Pengumpulan Data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi

Teknik Analisis Data

Menguji kredibilitas data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik triangulasi data yaitu pemeriksaan keabsahan data yang menggunakan sesuatu di luar data dengan tujuan mengecek atau sebagai perbandingan terhadap data. Dalam flowchart tersebut merupakan alur dari analisis data kualitatif. Dari pengumpulan data (data collection) kemudian akan dilanjutkan untuk penyajian data (data display) dan reduksi data (data condensation). Kemudian, dari data setelah disajikan dan direduksi akan masuk ketahap kesimpulan (conclusion drawing) yang saling berkaitan dengan data yang disajikan (data display) dan data yang telah direduksi (data condensation).

1. Pengumpulan Data (Data Collection)

Dalam metode penelitian kualitatif, pengumpulan data (data collection) dapat dilaksanakan menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi atau bisa kombinasi dari ketiga cara tersebut yang disebut triangulasi data.

2. Reduksi Data (*Data Reduction/Data Condensation*)

Reduksi data mengacu pada proses seleksi metodis yang menekankan penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data mentah yang diperoleh dari catatan tertulis yang dikumpulkan di lapangan. Terjadinya prosedur ini yang sedang berlangsung terbukti sepanjang durasi penelitian, dimulai sebelum pengumpulan data aktual, seperti yang ditunjukkan oleh kerangka konseptual penelitian, masalah penelitian, dan metode pengumpulan data yang dipilih peneliti. Proses reduksi data mencakup berbagai tugas seperti ringkasan data, pengkodean, identifikasi tema, dan pembentukan kelompok.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data melibatkan kompilasi serangkaian informasi, memberikan kesempatan untuk mendapatkan kesimpulan dan memulai tindakan. Data kualitatif dapat disajikan dalam berbagai bentuk:

- a. Teks naratif menyerupai catatan lapangan. Bisa berupa data-data hasil pengamatan dari penulis
- b. Matriks, grafik, jaringan, dan bagan. Format ini mengintegrasikan data dengan cara yang padu dan dapat dipahami, memfasilitasi pengamatan tren dan validasi atau evaluasi ulang kesimpulan.

4. Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Peneliti terus terlibat dalam menarik kesimpulan selama upaya kerja lapangan mereka. Sejak awal pengumpulan data, peneliti kualitatif memulai pencarian untuk mengungkap pentingnya temuan mereka, memperhatikan pola, penjelasan, kemungkinan konfigurasi, hubungan sebab-akibat, dan proposisi. Kesimpulan ini ditangani dengan tingkat fleksibilitas, sementara juga mempertahankan rasa keterbukaan dan skeptisisme, namun tetap disajikan. Awalnya tidak pasti, kesimpulan ini maju menuju kerumitan dan kompresi yang lebih besar seiring berjalannya waktu. Penarikan kesimpulan ini dilakukan melalui berbagai metode selama penelitian, seperti evaluasi ulang selama proses penulisan, meninjau kembali catatan lapangan, terlibat dalam diskusi dengan rekan-rekan untuk membangun kesepakatan bersama, dan dengan cermat referensi silang temuan di seluruh kumpulan data yang berbeda.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Berdasarkan dari hasil observasi yang dilakukan peneliti pada saat melaksanakan praktek berlayar diatas kapal MT. Swordfish selama 12 bulan pada 24 November 2022 sampai dengan 24 November 2023, menunjukkan bahwa masih adanya penerapan emergency drill yang tidak sesuai dengan prosedur yang diatur dalam peraturan internasional yang ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO) yaitu seperti Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19 dan peraturan internasional lainnya tentang penerapan emergency drill diatas kapal terkait dengan masalah yang dibahas dalam rumusan masalah dalam penelitian ini. Meskipun dibeberapa hal dilakukan sesuai peraturan dan ketentuan yang berlaku, tetapi alangkah lebih baik semua hal yang diatur sesuai peraturan internasional yang ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO) yaitu seperti Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19 dan peraturan internasional lainnya diterapkan dengan baik dalam upaya persiapan kapal saat menanganani keadaan darurat diatas kapal.

Penyajian Data

1. Hasil Observasi

Dalam penyajian berikut peneliti akan menjelaskan kejadian atau masalah yang terjadi selama penelitian berlangsung berkaitan dengan penerapan latihan keadaan darurat diatas kapal saat menjadi deck cadet diatas kapal MT. Swordfish.

a. Masalah yang ditemukan

Dalam penyajian berikut peneliti akan menjelaskan kejadian atau masalah yang terjadi selama penelitian berlangsung berkaitan dengan penerapan latihan keadaan darurat diatas kapal saat menjadi deck cadet diatas kapal MT. Swordfish.

Kejadian pertama yaitu berdasarkan berita acara pada lampiran 11 Berita Acara pada tanggal 18 Agustus 2023. Pada saat kapal MT. Swordfish berada di Vadinar, India. Kejadian tersebut ketika adanya safety Inspection. Pada kondisi tersebut setelah inspector selesai mengecek keseluruhan operasional kapal, inspector meminta agar Kapten mengumpulkan seluruh crew secara tiba-tiba untuk dilaksanakan fire drill. Pada kondisi tersebut layaknya pada kondisi darurat, seluruh crew pada saat dibunyikan sirine akan berkumpul di muster station, tetapi beberapa crew ada yang telat berkumpul karena berbagai hal, salah satu alasan adalah tidak tanggap terhadap sirine keadaan darurat berupa fire drill. Karena kejadian tersebut inspector pun menanyakan hal tersebut terhadap Kapten atau Nakhoda, apakah tidak pernah diadakan drill dikapal sehingga crew lalai dan tidak tanggap terhadap sirine keadaan darurat. Hal tersebut tidak menjadi bahan temuan untuk kapal. Namun, menjadi catatan penting untuk Nakhoda agar ditindaklanjuti.

Kejadian kedua yaitu ketika adanya leaking pada saat transfer minyak hidrolik dari tabung minyak hidrolik kedalam sistem hidrolik. Berita acara terlampir pada lampiran 11 berita acara pada tanggal 18 Juli 2023. Pada saat itu tumpahan minyak di deck sangat banyak sehingga tergolong situasi darurat karena bisa berdampak pada jatuhnya minyak kelaut. Kejadian tersebut terjadi pada saat kapal berada di Aliaga, Turkiye. Saat keadaan darurat crew yang melihat kejadian tersebut langsung melaporkan kepada anjungan bila ada tumpahan minyak. Officer on Watch pun memberitahukan kepada Nakhoda dan membunyikan sirine keadaan darurat dan segera berkumpul. Pada kejadian tersebut beberapa crew ada yang tidak berkumpul dan sebagian ada yang terlambat datang dilokasi tumpahan minyak. Hal tersebut menyebabkan lemahnya penanganan keadaan darurat dan kurang efisiennya penanganan keadaan darurat.

Kejadian ketiga pada bulan Februari 2023 yaitu ketika peneliti menemukan drill record yang sebagian ada yang tidak sesuai dengan drill plan yang dibuat, serta tidak sesuai dengan penerapan emergency drill yang di atur dalam peraturan internasional yaitu seperti Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19.

2. Hasil Wawancara

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, peneliti tidak hanya melakukan observasi langsung, tetapi juga melakukan wawancara dengan beberapa pihak terkait yang bertanggung jawab di kapal MT. Swordfish, seperti *Captain* yang bertanggung jawab penuh atas segala sesuatu yang ada diatas kapal. Wawancara dilakukan setelah observasi dilakukan karena peneliti ingin mengetahui pendapat tentang penerapan yang ada diatas kapal MT. Swordfish serta langkah tindaklanjut dari hasil observasi yang ditemukan. Wawancara tepatnya dilakukan disekitar bulan September 2023, ketika kapal sedang berlayar.

Sesuai hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan *Captain* selaku perwira tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas segala sesuatu yang ada di kapal dengan pertanyaan “Bagaimana pendapat anda sebagai Nakhoda mengenai penerapan *emergency drill*? apa urgensi dari penerapan *emergency drill* di atas kapal?”. Kemudian di dapatkan jawaban dari pertanyaan tersebut sebagai berikut: “Sebagai orang yang bertanggung jawab penuh atas kapal, menurut saya sangat perlu dilakukan karena untuk persiapan *crew* kapal dalam menghadapi situasi darurat serta mencegah adanya ketidaksiapan *crew* pada saat kondisi keadaan darurat benar-benar terjadi. Maka dari itu organisasi internasional seperti *IMO (International Maritime Organization)* mengatur peraturan internasional tentang *emergency drill* salah satunya yaitu *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya. dengan tujuan agar *crew* kapal dapat lebih siap dalam penanganan keadaan darurat.”

Selain itu, ditemukan faktor penghambat dari *Chief Officer* dengan solusi yang dikemukakan menurut *Chief Officer* yaitu “Masing-masing *crew* memiliki latar belakang pendidikan yang berbeda-beda. Serta pembekalan dari pihak kantor kurang spesifik tentang peraturan dan ketentuan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya dalam hal ini adalah latihan keadaan darurat. Hal tersebut merupakan salah satu faktor kurangnya pengetahuan tentang penerapan *emergency drill* di atas kapal. Kami pun kurang dalam pelaksanaan *training* dan *safety meeting* rutin mengenai evaluasi penerapan *emergency drill*. Cara menangani hal tersebut adalah perlunya dilakukan *training* sebelum naik kapal dan ketika berada di atas kapal mengenai *emergency drill*. Karena dengan hal tersebut dapat mengedukasi *crew* tentang penting penerapan keadaan darurat. Selain itu, mengefisiensikan dengan membuat analisa beban pekerjaan operasional sehingga dapat mengetahui periode ketika beban kerja yang ringan dan dapat dilaksanakan pada waktu tersebut serta agar bisa menyisihkan waktu untuk dilakukannya *emergency drill*. Untuk *crew*, perlunya mengorbankan sedikit waktu istirahat mereka untuk dilakukan *drill*. Yang tujuannya pun untuk kepentingan keselamatan bersama. Dan perlunya pemberitahuan *drill plan* atau perencanaan *drill* sehingga *crew* juga sadar akan pelaksanaannya.”

3. Dokumentasi

Dari penelitian yang dilakukan peneliti ketika melaksanakan praktek laut ditemukan dan dikumpulkan dokumentasi untuk mendukung dan menunjang hasil penelitian yang penulis teliti. Peneliti mengumpulkan beberapa dokumen yang mendukung untuk tempat penelitian di atas kapal berupa *ship particular* dan *crew list*.

Selain itu, untuk mendukung dan menunjang dari data observasi yang dilakukan peneliti mengenai penerapan *emergency drill*, peneliti mengumpulkan dokumentasi berupa *record of drills*, *summary drill*, *drill plan*, *muster list*, *checklist form*, *SMS Manual*, berita acara serta bukti pendukung lainnya seperti foto kegiatan pada saat di atas kapal yang tercantum pada daftar lampiran halaman

Dari dokumentasi yang dikumpulkan peneliti seperti *record of drills*, *summary drill*, *drill plan*, *muster list*, *checklist form*, *SMS Manual*, dan berita acara dapat memperkuat dan mengetahui secara jelas penerapan *emergency drill* di atas kapal. Serta dari dokumentasi tersebut dapat dijadikan perbandingan antara peraturan internasional terkait *emergency*

drill, ada tidaknya peraturan perusahaan dan yang terakhir adalah penerapan di atas kapal MT. Swordfish.

Analisis Data

1. Penerapan *emergency drill* di atas kapal MT Swordfish

Dalam penerapan *emergency drill* di atas kapal dipengaruhi beberapa aspek. Dari aspek-aspek tersebut dapat disimpulkan bagaimana efektivitas dari *emergency drill* di atas kapal MT. Swordfish. Semakin mematuhi peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya dan peraturan perusahaan maka semakin efektif pula peneraan *emergency drill* di atas kapal MT. Swordfish sehingga tujuan untuk persiapan menangani keadaan darurat di atas kapal sesuai dan dapat dicapai dengan baik. Ketika rencana yang sudah matang, dapat dikatakan efektif ketika pelaksanaan memenuhi kriteria peraturan internasional. Dan peraturan perusahaan.

Berikut ini akan dibahas dari data yang telah disajikan mengenai penerapan *emergency drill* di atas kapal MT. Swordfish.

a. Frekuensi *Drill*

Frekuensi *drill* sangat berpengaruh dengan persiapan penanganan keadaan darurat. Dari frekuensi juga terlihat kepatuhan kapal dan perusahaan tersebut dengan peraturan internasional. Frekuensi *drill* tercantum pada peraturan internasional secara jelas. Peraturan internasional tersebut juga diatur karena mempertimbangkan banyak hal. Hal tersebut juga melalui riset dan pertimbangan yang cukup matang karena evaluasi beberapa kejadian seperti kecelakaan dilaut dan di atas kapal. Maka dari itu, diurnya frekuensi dalam peraturan internasional bertujuan untuk mencegah kecelakaan dan keadaan darurat di atas kapal. Dari frekuensi *drill* yang tidak sesuai dengan peraturan internasional juga akan menjadi masalah jika beberapa pihak dari otoritas pelabuhan terkait mengadakan inspeksi rutin. Hal tersebut akan menjadi masalah dan akan menjadi temuan yang harus dibenahi sehingga dapat mempengaruhi operasional kapal.

Dari peraturan internasional tersebut diadopsi peraturan perusahaan yang salah satunya juga implementasi dari *ISM Code (International Safety Management Code)*. Pada peraturan perusahaan diatur pada *SMS Manual (Safety Management System Manual)*. Pada peraturan perusahaan PT. Buana Lintas Lautan tempat peneliti melaksanakan praktek mengatur frekuensi *drill* secara spesifik. Peraturan perusahaan yang disebut sebagai *SMS Manual (Safety Management System Manual)* ini mengadopsi dari beberapa peraturan internasional seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, *MARPOL 73/74 (Maritime Pollution)*, *STCW 1978 (Standard, Training, Competency and Watchkeeping)*, *ISM Code (International Safety Management Code)*, *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* dan peraturan internasional lainnya.

Dari peraturan internasional yang mengatur frekuensi *drill* akan dijadikan acuan untuk dibandingkan dengan penerapan yang ada pada kapal MT. Swordfish. Data rekapitulasi disusun berdasarkan data yang disajikan peneliti pada tabel 4.4 *Summary Drill* selama 6 bulan dan disusun dengan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya sebagai pembanding.

b. Prosedur Pelaksanaan *Drill*

Dalam pelaksanaan *drill* atau pelatihan tentunya memiliki prosedur pelaksanaan. Prosedur pelaksanaan ketika *drill* sangat diperlukan untuk mengetahui apa yang harus dan

perlu dilakukan dan apa yang tidak perlu dilakukan. Ketika prosedur dilaksanakan dengan baik maka diharapkan dan dapat diasumsikan pelaksanaan *drill* efektif.

Berbicara terkait prosedur tentunya terdapat otoritas terkait yang mengatur mengenai prosedur. Hal tersebut pun sama dengan prosedur *emergency drill*. Pada prosedur *emergency drill* diatur oleh peraturan internasional yang disusun dan dibuat oleh International Maritime Organization (IMO) yaitu seperti Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19 dan peraturan internasional.

Pada perusahaan pelayaran tentunya memiliki regulasi internal. Hal tersebut digunakan untuk mengatur lebih ketat mengenai prosedur pelaksanaan kerja. *Emergency drill* juga termasuk didalamnya. Pada peraturan perusahaan juga diterapkan dan ditetapkan mengenai regulasi internal tentang prosedur *emergency drill*. Dalam hal ini perusahaan tempat peneliti melakukan penelitian, memiliki prosedur *emergency drill* yang diatur dalam SMS Manual (*Safety Management System Manual*). Tidak hanya prosedur *emergency drill*, tetapi seluruh prosedur dalam bekerja terdapat pada peraturan perusahaan tersebut. Namun, pada penelitian ini akan membahas mengenai prosedur *emergency drill*. Selain daripada peraturan perusahaan, perusahaan juga menetapkan checklist form ketika melakukan sebuah pekerjaan untuk menjadi acuan atau pedoman.

Ketika berbicara masalah peraturan tentunya tidak terlepas dari penerapan dan implementasi peraturan tersebut. Setelah membahas mengenai frekuensi drill, dibawah ini akan dibahas serta dibandingkan data yang telah disajikan mengenai peraturan yang mengatur dengan penerapan pada kapal MT. Swordfish tempat peneliti melakukan penelitian.

Pembahasan

Setelah melakukan penelitian di kapal MT. Swordfish, peneliti menemukan beberapa permasalahan yang terkait dengan penerapan latihan keadaan darurat yang mengacu dengan ketentuan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan lainnya tentang *emergency drill*, yang meliputi:

1. Penerapan *Emergency Drill* Yang Mengacu *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974* Dan Peraturan Internasional Lainnya

Berdasarkan penelitian yang dilakukan selama berada diatas kapal, peneliti menemukan bahwa sebagian besar penerapan latihan keadaan darurat sudah sesuai dengan ketentuan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya tentang *emergency drill*. Dalam penerapan *emergency drill*, perusahaan tempat peneliti melakukan praktek sudah memberlakukan *SMS Manual (Safety Management System Manual)*. Pada *SMS Manual* berisi peraturan perusahaan yang mengatur segala sesuatu terkait *safety* mulai dari prosedur *emergency drill*, prosedur melakukan pekerjaan hingga prosedur untuk bernavigasi. Pada hal tersebut, peraturan yang ditetapkan perusahaan sudah sesuai dengan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya. Mungkin diberberapa bagian ada yang kurang spesifik, namun tetap sudah disebutkan dengan jelas peraturan tersebut mengacu pada peraturan internasional salah satunya yaitu *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19*.

Pada peraturan perusahaan sudah disebutkan prosedur ketika menangani keadaan darurat sesuai dengan peraturan internasional, mulai dari prosedur penanganan, frekuensi hingga diberlakukan *checklist-checklist* agar menjadi panduan ketika menangani keadaan darurat. Prosedur-prosedur yang diatur perusahaan sudah dilakukan oleh kapal tempat peneliti melakukan penelitian. Namun, ada gap yang ditemukan pada penerapan latihan keadaan darurat adalah pada frekuensi latihan keadaan darurat. Dalam hasil observasi peneliti selama penelitian, peneliti melakukan penelitian selama 12 bulan. Tetapi, sampel yang diberikan oleh peneliti mencakup enam bulan dikarenakan waktu tersebut sudah dapat mewakili seluruh penerapan *emergency drill* diatas kapal MT. Swordfish. Namun, masih ditemukan bahwa masih ada beberapa *drill* yang belum dilaksanakan sesuai dengan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan internasional lainnya.

Dalam hasil observasi pada data yang telah disajikan peneliti dapat dilihat dengan jelas dan rinci bahwa sudah diatur oleh perusahaan tempat peneliti melakukan penelitian macam-macam *drill* yang perlu dilakukan. Dalam data tersebut disebutkan secara spesifik jenis-jenis *drill* yang perlu dilakukan. Pada data tersebut sudah tercantum *drill* yang ada pada ketentuan internasional, namun perusahaan tempat peneliti melakukan penelitian memberlakukan dan mengatur *drill* tersebut lebih spesifik dengan segala macam bentuk dan situasi berbeda ketika keadaan darurat. Pada peraturan SMS Manual tersebut juga disebutkan spesifik peraturan tersebut mengacu pada peraturan internasional. Tidak hanya *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, tetapi juga terdapat peraturan internasional lainnya seperti *Maritime Pollution (MARPOL) 73/74*. Hal tersebut menjadi juga menjadi bukti bahwasanya perusahaan tempat peneliti melakukan penelitian sudah *aware* terhadap pentingnya penerapan *emergency drill*.

Dalam hasil observasi yang ditemukan peneliti dengan membandingkan penerapan diatas kapal dengan peraturan perusahaan dan peraturan internasional adalah adanya gap pada frekuensi penerapan dikapal. Gap tersebut ditemukan peneliti pada *abandonship drill* yaitu *lifeboat launching* dan *rescue boat launching*. Pada data yang disajikan peneliti terlihat jelas bahwasanya *lifeboat launching* tidak pernah dilakukan selama periode januari hingga juni ketika peneliti melakukan praktek. Namun pada penerapan *rescue boat launch* sudah dilakukan namun tidak berkala sesuai dengan peraturan *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*. *Resceboat* sudah dilakukan dalam periode tiga bulan sekali namun, belum terlaksana pada satu bulan sekali secara rutin. Hal tersebut tidak menjadi kendala berarti dikarenakan penerapan tiga bulan sekali sudah mencakup dan sesuai dengan penerapan *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* “*Once every month (if applicable) or once every 3 month*”. Namun, berbeda halnya dengan *lifeboat launch* yang belum dilaksanakan sesuai dengan peraturan internasional yaitu *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* maupun perusahaan “*Once every 3 month (Lowered into the water by secondary means but not including actual realease[free-fall]), Once every 6 month (free-fall launched)*”. Hal tersebut berdampak pada kesiapan *lifeboat* itu sendiri. Pada berita acara pada lampiran disebutkan bahwa ada kerusakan atau kendala ketika *lifeboat* ingin dioperasikan. Hal tersebut menjadi bahan pertimbangan petugas yang bertanggung jawab diatas kapal karena hal tersebut cukup krusial karena *lifeboat* tidak dalam keadaan siap dioperasikan ketika keadaan darurat.

Situasi darurat ketika berada dilaut tidak bisa diprediksi kapan akan terjadi. Sudah menjadi kewajiban menerapkan seluruh *emergency drill* dengan baik. Maka dari itu penting menerapkan *emergency drill* dengan baik sesuai dengan peraturan internasional yang

berlaku dalam upaya persiapan menangani keadaan darurat diatas kapal. Namun, pada penerapannya diatas kapal hal tersebut ada yang masih sesuai dan belum terlaksanakan dengan baik yaitu dibeberapa frekuensi penerapan *emergency drill*.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan penerapan tersebut belum sesuai. Faktor tersebut diantaranya dari internal dan eksternal. Faktor internal ini berasal dari *crew* kapal sendiri. Sedangkan untuk faktor eksternal adalah hal yang disebabkan diluar dari *crew* kapal, salah satu contohnya yaitu pihak *shipping company* atau dalam hal ini adalah pihak darat. Karena seringkali hal tersebut menjadi faktor karena adanya *miss communication* dan *miss information* antara pihak kapal dan pihak *shipping company* yang dalam hal ini adalah pihak darat. Sehingga, penerapan belum optimal dan belum sesuai terhadap peraturan dan ketentuan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan lainnya tentang *emergency drill*.

Dalam hal ini peneliti juga menemukan ketika pelaksanaan *drill*, *crew* kapal belum serius dalam pelaksanaannya. Hal ini masuk kedalam faktor internal dari kapal itu sendiri. Dengan ditemukannya hal tersebut perlu adanya aksi untuk mengevaluasi seluruh pelaksanaan *drill* diatas kapal. Seperti yang diungkapkan Nakhoda pada wawancara yaitu “Poin penting sebelum pelaksanaan *drill* yaitu persiapan atau perencanaan yang disusun mualim tiga, pelaksanaan *drill* itu sendiri dan evaluasi dalam penindak lanjutan kekurangan yang ada”. Berdasarkan wawancara tersebut, Hal-hal yang perlu diperhatikan sebagai bahan evaluasi dalam pelaksanaan *drill* agar optimal berdasarkan hasil observasi dan wawancara peneliti diantaranya:

a. Perencanaan dan persiapan

Dalam hal ini sudah dilaksanakan, karena telah adanya *drill plan* sebagai dokumen yang disusun tiap bulan oleh *Third Officer*. hal tersebut sudah disebutkan spesifik mulai dari frekuensi, jenis *drill* serta skenario yang akan dilakukan. Selain itu, *muster list* yang berperan dalam peranan tiap *crew* juga sudah ada. Namun dari *drill plan* tersebut yang menjadi kendala adalah dalam penerapannya. Sebagian *drill plan* masih belum terlaksana dari daftar yang telah disusun oleh *Third Officer*. Dalam perencanaan ini perlu adanya *briefing* sebelum pelaksanaan dimulai karena dapat mempengaruhi kesiapan *crew* kapal dalam penanganannya.

b. Pemberitahuan

Dalam hal ini perlu adanya pemberitahuan kepada *crew* kapal. Informasi yang diberikan seperti waktu dan jenis latihan yang akan dilakukan sehingga *crew* dapat mempersiapkan segala peralatan yang sesuai dengan *drill* yang akan dilakukan. Hal ini bisa dilakukan secara verbal atau melalui papan pengumuman yang ada dikapal. Serta pengecekan terhadap lokasi yang akan dilaksanakan untuk memastikan area tersebut steril dan dapat digunakan sebagai tempat latihan keadaan darurat.

c. Pelaksanaan *drill*

Dalam hal ini adalah pelaksanaan latihan keadaan darurat yang sudah direncanakan sesuai *drill plan* yang disusun. Hal tersebut disimulasikan seperti keadaan nyata. Serta poin yang harus diperhatikan adalah penggunaan alat keselamatan dan komunikasi tim. Serta dalam pelaksanaan *drill* harus sesuai dengan prosedur yang ada dalam *drill plan*, *muster list* dan SOP (Standar Operasional Prosedur) yang ada.

d. Evaluasi dan tindak lanjut

Dalam hal ini perlu adanya evaluasi untuk pelaksanaan *drill* atau penanganan keadaan darurat selanjutnya. Aspek-aspek yang dapat diperhatikan yaitu waktu, efektivitas tindakan dan kepatuhan terhadap prosedur yang ada. Bila diperlukan revisi terhadap rencana tanggap darurat yang ada agar dapat dilakukan pada *drill* atau penanganan selanjutnya.

Hal yang dapat ditindak lanjuti meliputi *record drill* termasuk jenis *drill* dan evaluasi yang dilakukan kedepannya serta ssebagai bagian dari dokumentasi keselamatan kapal yang mengacu pada peraturan dan ketentuan internasional. Selain itu, pengabadian momen pada saat *drill* berlangsung sebagai bahan pelaporan dan bukti konkret bahwa pelaksanaan *drill* sudah dilakukan.

Aspek lain yang dapat ditindak lanjuti adalah kesesuaian dengan peraturan internasional. Dalam hal ini mengacu pada peraturan dan ketentuan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan lainnya tentang *emergency drill*. Selain itu perlunya latihan rutin secara keberlanjutan sesuai dengan regulasi nasional ataupun internasional yang berfokus pada persiapan menangani keadaan darurat.

2. Faktor penghambat dari penerapan latihan keadaan darurat diatas kapal MT. Swordfish

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dalam penelitian ini, peneliti berpendapat bahwa penerapan latihan darurat di MT. Swordfish yang mengacu pada peraturan dan ketentuan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yaitu seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19* dan peraturan lainnya tentang *emergency drill* ternyata masih terdapat ketidaksesuaian yang terjadi yaitu frekuensi *lifeboat launch*. Hal tersebut dilatarbelakangi karena faktor internal dan eksternal sehingga penerapan latihan keadaan darurat belum optimal dan belum sesuai dengan peraturan dan ketentuan internasional. Beberapa faktor yang menjadi penghambat diatas kapal MT. Swordfish dalam penerapan latihan keadaan darurat antara lain:

a. Kesadaran serta perbedaan latar belakang pendidikan yang dimiliki crew

Dalam hal ini seperti yang disebutkan *ChiefOfficer* pada wawancara yang dilakukan peneliti “Untuk pengetahuan dan kemampuan *crew* saya tidak bisa menjustifikasi karena tiap *crew* memiliki latar belakang pendidikan yang berbeda-beda. Dan pun kurangnya pembekalan dari kantor tentang peraturan dan ketentuan internasional tentang *emergency drill* membuat kurangnya pengetahuan serta kesadaran *crew* dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat”.

Berdasarkan hal tersebut latar belakang dari pendidikan setiap *crew* dapat menjadi faktor penting dalam pengetahuan dan kesadaran *crew* dalam pelaksanaan *drill*. Ketika pengetahuan akan peraturan internasional tentang *emergency drill* kurang maka dapat berpengaruh terhadap kesadaran *crew*. Dalam hal ini langkah yang dapat dilakukan adalah:

1) Melakukan *training* atau pelatihan dan pembekalan sebelum *onboard*

Training dan pembekalan perlu dilakukan untuk memastikan *crew* dalam kondisi siap ketika berada diatas kapal. Pembekalan dan *training* atau pelatihan yang dilakukan sesuai dengan peraturan internasional yaitu Peraturan *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* yang menetapkan bahwa pelatihan harus dilakukan sebelum seorang pelaut memulai pekerjaannya di atas kapal dapat ditemukan dalam

Regulasi I/1. Regulasinya menyatakan bahwa: Regulasi I/1 *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers)* mengatur tentang "Application" atau penerapan dari peraturan tersebut. Regulasi ini menetapkan bahwa pelatihan dan sertifikasi untuk pelaut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* sebelum mereka memulai pekerjaan di atas kapal.

2) Pelaksanaan *training* diatas kapal secara rutin

Pelaksanaan *training* rutin diatas kapal perlu dilakukan untuk melatih serta memastikan kesiapsiagaan *crew* dalam menangani keadaan darurat (Bangun & Hariyono, 2019). Tidak hanya itu, ketika dilaksanakan pelatihan secara rutin maka akan membangun kesadaran akan pentingnya manajemen keselamatan pada *crew* itu sendiri. Penerapan *training* rutin itu sendiri seperti dalam peraturan internasional yaitu *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* dalam konteks ini peraturan *STCW* yang menyebutkan perlu dilakukan *training* secara rutin ada pada Regulasi VI/1 tentang Kesiapsiagaan dan Latihan Keselamatan. Pada peraturan ini adalah salah satu perlunya implementasi yang mengacu dari pedoman IMO pada peraturan internasional lainnya yaitu *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19*. Tidak hanya itu, peraturan *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* yang menyebutkan perlunya implementasi dari peraturan *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* ini ada pada Regulasi VII/1 tentang Pelatihan dalam Manajemen Keselamatan dan Pengendalian Kecelakaan, Regulasi IX/1 - Pelatihan Kesehatan dan Keselamatan Kerja dan Regulasi IX/2 - Pelatihan untuk Penggunaan Peralatan Keselamatan. Regulasi-regulasi tersebut berkaitan dengan peraturan *SOLAS 1974 Chapter III – Regulation 19* tentang *emergency drill* bahwasanya hal tersebut adalah upaya implementasi dalam menanggulangi keadaan darurat. Selain itu, dapat menjadi bekal dan pengetahuan *crew* dalam hal manajemen keselamatan kerja.

b. Waktu pelaksanaan

Faktor berikutnya adalah waktu pelaksanaan yang kurang. Dalam hal ini, waktu pelaksanaan yang kurang disebabkan oleh jadwal yang padat. Diantaranya seperti pekerjaan operasional yang menumpuk, terdesak oleh inspeksi yang diharuskan *rectified* atau selesai dalam waktu yang singkat serta jadwal operasi kargo. Hal tersebut menjadi salah satu faktor kurangnya waktu pelaksanaan latihan keadaan darurat.

Dalam konteks ini lemahnya perencanaan dalam melakukan *PMS (plan maintenance system)* dan pelatihan menjadi hal yang penting. Prioritas tugas operasional dianggap lebih mendesak dibandingkan latihan keadaan darurat. Padahal, pelaksanaan latihan keadaan darurat juga sama pentingnya dalam konteks persiapan dan kesiapsiagaan menangani keadaan darurat yang bisa datang tanpa mengenal waktu.

Dalam hal ini aksi yang dapat dilakukan antara lain:

1) Perencanaan dan penjadwalan antara tugas operasional dan pelatihan dengan efisien

Dalam konteks ini perlunya diimplementasikan Peraturan *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers)* yang membahas jam kerja *crew* kapal dan waktu istirahat dalam Regulasi VIII/1. Regulasi ini mengatur tentang "*Working Hours and Rest Periods*". Dengan begitu tidak ada ketimpangan antara jam kerja dan jam istirahat *crew* kapal.

Perencanaan dari pelaksanaan latihan keadaan darurat dan pekerjaan operasional kapal harus mempertimbangkan peraturan *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* tentang *working hours and rest hours*. (NURFALAHUDDIN RAHMATULLAH, 2024; Subandrijo, 2018). Dalam hal tersebut antara prioritas kerja yang mengharuskan selesai dalam waktu cepat dan waktu pelatihan harus seimbang dan efisien. Dapat dilakukan dengan analisis beban kerja secara berkala untuk mengidentifikasi periode ketika beban kerja ringan dan dapat dialokasikan untuk dilakukan latihan keadaan darurat ketika periode tersebut.

Dapat dilakukan pertimbangan juga untuk menunda tugas non-esensial jika diperlukan untuk dilakukannya latihan keadaan darurat. Selain itu, dapat dioptimalkan durasi dari latihan keadaan darurat. Pelaksanaan latihan keadaan darurat dengan durasi singkat namun padat dengan dilaksanakan secara fokus dan efektif dapat menekan waktu yang relatif singkat namun memiliki nilai esensial yang sama.

c. Belum rutin dilaksanakan *safety meeting*

Safety meeting merupakan sarana dan komponen penting dari manajemen keselamatan di atas kapal (Tambunan et al., 2023). Seperti yang disebutkan dari hasil wawancara dengan *Chief Officer* selaku *safety Officer* di atas kapal bahwa belum dilakukannya *safety meeting* secara rutin dan berkala. Hal tersebut dapat menyebabkan kurangnya pembahasan tentang manajemen keselamatan di atas kapal sehingga dapat berdampak lemahnya pengetahuan dan kesiapsiagaan *crew* kapal.

Hal yang dapat dilakukan adalah pengoptimalan waktu dalam pekerjaan dan menyisihkan waktu untuk dilakukan *safety meeting* secara berkala dengan membahas manajemen keselamatan. Regulasi yang menjadi acuan tentang *safety meeting* adalah Regulasi I/14 *STCW 1978 (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* tentang *Safety Meetings and Safety Management*. Implementasi dari peraturan tersebut menekankan pentingnya *safety meeting* untuk meningkatkan kesadaran dan pelatihan tentang prosedur keselamatan di atas kapal yang harus dilakukan secara berkala.

d. Terjadi Miskomunikasi dan Misinformasi Antara Pihak Kapal dan Pihak *Shipping Company* atau Pihak Darat

Miskomunikasi dan misinformasi antara pihak kapal dan *shipping company* selaku pihak dapat menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat. Peneliti menemukan ketika pihak darat menekan pihak kapal untuk melakukan dan memprioritaskan tugas operasional menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi. Penekanan pihak darat tentang tugas operasional mengakibatkan pekerjaan dengan konteks tugas operasional menjadi menumpuk. Di sisi lain, pihak darat/*shipping company* sendiri mewajibkan *crew* kapal untuk memperhatikan peraturan internasional dan wajib dilaksanakan. Kurangnya waktu merupakan hal yang menjadi pertimbangan petugas yang bertanggungjawab di atas kapal.

Hal yang dapat dilakukan adalah membuat pelaporan antara pihak kapal dan pihak darat secara aktual. Hal tersebut tetap mempertimbangkan aspek-aspek lain seperti jam kerja *crew* kapal, pelaksanaan latihan keadaan darurat, serta perencanaan kerja. Sehingga meminimalisirkan miskomunikasi dan misinformasi antara pihak kapal dan pihak darat.

KESIMPULAN

Penerapan emergency drill yang sesuai pedoman International Maritime Organization (IMO) sangat penting dalam menangani keadaan darurat. Regulasi terkait di antaranya Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III – Regulation 19. Pada kapal MT. Swordfish, prosedur telah dijalankan, namun terdapat ketidaksesuaian pada frekuensi drill di beberapa aspek. Hal ini menunjukkan masih adanya ketidaksesuaian penerapan dengan peraturan internasional. Perlu evaluasi untuk memastikan kesesuaian dengan regulasi IMO dan SOLAS. Peneliti menemukan beberapa faktor penghambat dalam penerapan emergency drill di kapal MT. Swordfish, termasuk kesadaran dan perbedaan latar belakang pendidikan awak kapal, waktu pelaksanaan drill yang kurang, tidak adanya safety meeting secara rutin, serta miskomunikasi antara kapal dan kantor. Sebagai langkah evaluasi, disarankan pelaksanaan pelatihan berkala sebelum dan selama di kapal, safety meeting secara rutin untuk evaluasi dan tindak lanjut, perencanaan waktu yang efisien dengan memperhatikan prioritas kerja, serta pelaporan ke kantor untuk mengurangi miskomunikasi. Upaya ini bertujuan mengoptimalkan emergency drill sesuai regulasi internasional seperti SOLAS 1974 Chapter III – Regulation 19.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustian, A. (2016). *Upaya Peningkatan Kemampuan Muallim Kapal Dalam Penggunaan Ecdis Guna Menunjang Keselamatan Pelayaran Di Lng/C Tangguh Jaya*. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
- Asmarinanda, B., & Safitri, N. (2020). Ism-Code Sebagai Upaya Perlindungan Hukum Dari Penggunaan Kapal Yang Tidak Standar Kelaiklautan. *Al-Adl: Jurnal Hukum*, 12(1), 1–12.
- Bangun, G. A. A., & Hariyono, W. (2019). Analisis Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal Penumpang Di Pt Pelnis Semarang. *Seminar Dan Konferensi Nasional Idec*, 3(2579–6429), 1–6.
- Damais Hutauruk, J. A. (2017). *Upaya Peningkatan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Guna Menunjang Operasional Di Kapal Mv Swertia*. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Handoko, W., & Fofid, W. T. (2020). *Hukum Maritim Dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkatan Laut Dan Kepelabuhanan*. Pip Semarang.
- Mayka, I. (2018). *Analisis Pemberlakuan Verified Gross Mass (Vgm) Terhadap Tingkat Kecelakaan Kapal Di Pt. Samudera Indonesia Ship Management Periode Januari 2015-Desember 2017*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Nurfalahuddin Rahmatullah, N. R. (2024). *Upaya Meningkatkan Disiplin Abk Dalam Penggunaan Alat Keselamatan Kerja Di Kapal M/C Weaver*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal* (Vol. 2011).
- Prasojo, Y. (2021). *Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Pada Saat Memasuki Ruang Tertutup Di Mt. Sc Ocean Li*. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Sakti, B. R. (2024). *Encegahan Resiko Kecelakaan Kerja Pada Saat Pelaksanaan Tank Cleaning Di Mt. Bts Fabulous*.
- Sarie, F., Sutaguna, I. N. T., Par, S. S. T., Par, M., Suraoka, I. P., St, S., Darwin Damanik, S. E., Se, M., Efrina, G., & Sari, R. (2023). *Metodelogi Penelitian*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Subandrijo, D. (2018). *Dinas Jaga*. Pip Semarang.

- Supangat, S., & Listriyawati, N. A. (2024). *Panduan Frasa Komunikasi Bahasa Inggris Standar Untuk Pelaut Di Kapal*. Yayasan Tri Edukasi Ilmiah.
- Tac, B. O., & Celik, M. (2022). Prediction Of Emergency Preparedness Level On-Board Ships Using Discrete Event Simulation : The Case Of Firefighting Drill. *Istanbul Technical University*. <https://doi.org/10.7225/Toms.V11.N02.008>
- Tahiruddin, T. (2021). *Persiapan Adnoc Vetting Dan Peningkatan Mutu Sms Crew Dalam Meminimalisir Adanya Defisiensi Di Mv. Stanford Niger*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Tambunan, F. M., Siregar, M. S., & Nurman, S. (2023). Implementasi Perawatan Sekoci Penolong Di Kapal Mv. Maximus I. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 3926–3933.
- Tolosang, A. (2016). *Optimalisasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Sesuai Standar Ism Code Demi Kelancaran Operasi Kapal Mt Gas Widuri*. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Wahyuni, A. A. I. S., Rahmawati, M., & Fatimah, S. (2018). *Implementasi Ism Code Pada Kapal Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak*. 11–24.
- Wahyuni, A. A. I. S., Wahdiana, D., Hasugian, S., & Paramitha, A. A. I. S. B. (2021). Analisis Human Error Terhadap Penggunaan Peralatan Komunikasi Dan Navigasi Kapal Sebagai Penyebab Kecelakaan Kerja. *Infokes: Jurnal Ilmiah Rekam Medis Dan Informatika Kesehatan*, 11(1), 59–64.
- Wiradinata, R. (2023). *Upaya Meningkatkan Kinerja Abk Dalam Penerapan Safety Management System Di Atas Kapal Asd Transko Dara 3218*.



© 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)