

Evaluasi Keterampilan Anak Buah Kapal dalam Menangani Kejadian Orang Jatuh ke Laut di Kapal MV. Zaleha Fitrat

Indra Bagus Darmawan¹, Cahya Fajar Budi Hartanto²

¹Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

²Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Politeknik Bumi Akpelni

e-mail: fajar@akpelni.ac.id

Abstrak

Orang jatuh ke laut atau dikenal dengan istilah *Person Over Board* merupakan salah satu kejadian kecelakaan di atas kapal yang harus mendapat perhatian. Meskipun hal ini jarang terjadi tetapi kewaspadaan harus dijaga dan ada upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan tersebut serta adanya pemahaman dan keterampilan tentang menanganinya apabila sampai terjadi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis keterampilan Anak Buah Kapal MV. Zaleha Fitrat dalam menangani kejadian orang jatuh ke laut melalui evaluasi pelatihan yang diadakan di kapal. Data penelitian ini dikumpulkan melalui wawancara dan pengamatan langsung di atas kapal serta studi pustaka. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan paparan hasil berupa naratif deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan adanya tiga permasalahan yakni kurangnya pengawasan perwira dalam kegiatan latihan penyelamatan, kurangnya pemahaman prosedur penyelamatan orang jatuh ke laut, dan kurangnya pemahaman terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja. Oleh karena itu, maka pengawasan harus diperketat untuk meningkatkan tanggung jawab, pelatihan penyelamatan orang jatuh ke laut harus dilaksanakan dengan lebih baik, dan kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja harus menjadi kesadaran dalam diri Anak Buah Kapal.

Kata kunci: *Anak Buah Kapal, Orang Jatuh ke Laut*

Abstract

People falling overboard the ship or known as *Person Over Board* is one of the accidents on board a ship that requires attention. Even though this rarely happens, vigilance must be maintained and efforts must be made to prevent these accidents from occurring as well as understanding and skills to handle them if they occur. This research aims to analyze the skills of MV. Zaleha Fitrat's crew member in handling incidents of person overboard through evaluation of drill conducted on board. This research data was collected through interviews and direct observations on board the ship as well as literature study. This research is qualitative research with results presented in the form of descriptive narratives. The results of the research show that there are three problems, namely lack of supervision by officers in rescue drill activities, lack of understanding of procedures for rescuing people who have

fallen into the sea, and lack of understanding of the use of personal protective equipment. Therefore, supervision must be tightened to increase responsibility, training in rescuing person overboard must be implemented better, and discipline in the use of personal protective equipment must become an awareness among the crew members.

Keywords : *Crew Member, Person Over Board*

PENDAHULUAN

Anak Buah Kapal (ABK) adalah orang – orang yang bekerja di atas kapal, dan mempunyai tanggung jawab masing – masing sesuai dengan jabatan yang telah diatur oleh atasan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Adapun yang disebut sebagai ABK adalah awak kapal selain Nakhoda. ABK di atas kapal menghadapi risiko yang mengancam keselamatan dan kesehatan kerja, salah satunya adalah risiko jatuh ke laut terutama yang berbahaya adalah ketika jatuhnya saat kapal sedang berlayar di lautan (Kusumartono et al., 2020).

Orang jatuh ke laut atau dikenal dengan istilah *Person Over Board* (POB) adalah salah satu dari beberapa jenis kecelakaan di laut yang bisa diakibatkan oleh faktor alam, faktor teknis, dan faktor manusia (Hentri Widodo & Saleh, 2022). Contoh faktor alam yaitu badai dan tsunami. Contoh faktor teknis yaitu tubrukan, kebakaran, dan kapal tenggelam. Adapun contoh faktor manusia dikarenakan keteledoran manusia atau kurang menjaga diri seperti ABK atau penumpang kapal kurang berhati-hati saat di luar *accommodation* ketika terjadi gelombang besar atau ombak, bercanda yang berlebihan di dekat *railing* atau pagar di sisi/tepi kapal dan tidak memperhatikan keadaan sekitar, tidak berkonsentrasi ketika melewati lantai dek kapal yang licin karena genangan air atau tumpahan minyak sehingga tergelincir, melamun dan kurang konsentrasi juga penyebab terjadinya POB dari faktor manusia.

Rasio terjadinya kecelakaan POB ini sangatlah kecil dibandingkan keadaan darurat maritim lainnya (Marine Accident Investigation Branch, 2015). Hal ini membuat latihan mengatasi terjadinya POB jarang dilakukan dan mengakibatkan kurang tanggap dan terampilnya ABK padahal kecelakaan orang jatuh ke laut merupakan keadaan yang lain dari keadaan normal dan mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan manusia. Pertolongan yang diberikan bisa saja tidak mudah dilakukan karena sangat tergantung pada keadaan cuaca saat itu serta kemampuan pemberi pertolongan.

Sebelum terjadinya insiden POB di atas kapal, seluruh ABK sebetulnya sudah diharuskan untuk selalu mengutamakan keselamatan (*safety first*). Semua tindakan dalam mencegah terjadinya POB sangatlah penting tetapi masih ada ABK yang tidak tahu harus melakukan apa untuk mencegah terjadinya POB karena minimnya pengetahuan tentang keselamatan dan menghiraukannya. Hal ini diperparah lagi jika terjadinya insiden di kapal selain kapal penumpang dimana tidak ada tenaga ahli medis sehingga diperlukan sosialisasi dan pengetahuan yang cukup dalam hal mengatasi POB. Tindakan awal harus cepat dan tepat. Keterlambatan atau kesalahan tindakan dapat mengakibatkan hal-hal yang fatal karena kesulitan menemukan lokasi korban (Baldauf et al., 2011). Untuk dapat bertindak

secara cepat dan tepat diperlukan pengetahuan dan keterampilan tentang tata cara penyelamatan POB, serta fasilitas yang memadai.

Selain hal-hal tersebut, kerja sama tim juga sangat diperlukan dalam pelaksanaan pertolongan POB. Kerjasama tim sangat penting dalam melakukan prosedur penyelamatan karena tidak mungkin melakukan penyelamatan hanya seorang diri. Kerjasama tim di kapal diwujudkan dalam *muster list* yang memuat peranan setiap orang. Dengan kerjasama tim, dapat meminimalisir kesalahan dalam menggunakan peralatan yang ada, selain tentunya dibutuhkan *drill* yang dilakukan secara rutin serta familiarisasi terhadap peralatan dan fungsi-fungsi alat penyelamatan yang berada di atas kapal. Jika POB terjadi, dapat segera diatasi sehingga akibat yang ditimbulkan dapat ditekan sekecil mungkin.

Salah satu hal yang penting dalam upaya pertolongan POB adalah pemilihan olah gerak kapal yang tepat agar kapal dapat kembali ke posisi semula tempat korban jatuh (Formela et al., 2015). Harus ada pemahaman terkait karakteristik kapal dan gaya-gaya yang mempengaruhi kapal dalam olah geraknya (Subandrijo, 2014). Untuk menolong orang jatuh ke laut, dikenal olah gerak *Quick Turn*, *Anderson Turn*, *Williamson Turn*, dan *Scharnow Turn* yang memiliki teknik tersendiri dengan kelebihan dan kekurangan masing-masing.

Pada sisi lain, sudah terdapat ketentuan perundang-undangan yang mengatur tentang bagaimana seharusnya aspek keselamatan kerja menjadi hal yang harus diperhatikan, tanpa terkecuali di atas kapal. Aturan tersebut antara lain :

1. Pasal 86 (2) **UU No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan**; Pasal 9, 12, dan 14 UU No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja menyatakan bahwa pengusaha wajib memiliki rencana keselamatan dan kesehatan kerja. Undang-undang tersebut mengatur tentang perlengkapan keselamatan diri dan mengharuskan pengusaha menyediakan perlengkapan keselamatan untuk pekerjanya secara gratis, dan menyediakan pelatihan terkait penggunaan perlengkapan keselamatan yang dibutuhkan. Pekerja juga memiliki kewajiban untuk menaati dan mematuhi peraturan keselamatan kerja dan menggunakan perlengkapan kerja yang disediakan perusahaan. Pekerja dapat mengajukan keberatan dan menghentikan pekerjaan bila perlengkapan yang memadai tidak tersedia.
2. Pasal 87 (1) **UU No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan** menyatakan bahwa setiap jenis usaha harus mempunyai sistem keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dalam sistem manajemen perusahaan. Merupakan kewajiban perusahaan untuk menyediakan petunjuk, pelatihan dan pengawasan yang diperlukan untuk memastikan keselamatan dan kesehatan kerja para pekerja/ buruhnya.

Sejalan dengan peraturan tersebut, maka di atas kapal juga wajib tersedia alat-alat keselamatan yang dibutuhkan pada saat melakukan pertolongan POB. Jika alat-alat keselamatan tidak dilengkapi, maka bila terjadi sesuatu keadaan yang tidak diinginkan akan berakibat sangat fatal bagi keselamatan jiwa manusia yang berada di atas kapal tersebut. Alat-alat keselamatan untuk setiap orang di atas kapal, antara lain: Sekoci Penolong (*Life Boat*), Rakit Penolong (*Life Craft*), Baju Pelampung (*Life Jacket*), Pelampung Penolong (*Life Buoy*), *Person Over Board Buoy*, *Line Throwing Apparatus*, *Buoyant Smoke Signal*, Sabuk Pengaman (*Safety Belt*).

Adapun penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini antara lain :

1. Raharyanto (2015) dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa dalam hal penyelamatan dan penanganan orang jatuh di laut oleh ABK KM. Gladiolus Sejati, masih terdapat permasalahan sebagai berikut :
 - a. Kurangnya pemahaman ABK KM. Gladiolus Sejati dalam melaksanakan prosedur penyelamatan POB dimana pada saat melaksanakan penyelamatan POB, banyak ABK yang masih bingung peran dan tugasnya masing-masing sehingga menyebabkan situasi menjadi canggung dan menimbulkan kebingungan di antara ABK sendiri.
 - b. Lemahnya tingkat kerjasama dan keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur penyelamatan POB di kapal KM. Gladiolus Sejati. Hal ini dapat dilihat dari kerjasama para ABK saat melaksanakan penyelamatan, banyak ABK yang berebut untuk menjadi tim pelaksana padahal setiap ABK sudah mempunyai peran dan tugasnya masing-masing. Hal ini pula yang menyebabkan lambatnya proses penyelamatan korban.
2. Gustiyanto (2015) dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa :
 - a. Pelaksanaan penyelamatan POB dapat berjalan dengan baik tergantung pada perencanaan tugas dan pengorganisasian penyelamatan di atas kapal.
 - b. Akibat yang dapat ditimbulkan dari kelalaian dalam menjalankan prosedur keselamatan POB di atas kapal adalah dapat menyebabkan banyaknya korban dan risiko cedera serta dapat mengakibatkan kematian. Hal tersebut akan merugikan bagi pihak keluarga yang bersangkutan dan perusahaan.
 - c. Penyebab terjadinya proses evakuasi yang tidak sesuai dengan standar prosedur adalah penanganan korban yang salah dan keterampilan ABK yang kurang baik.
3. Huda (2015) dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa :
 - a. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelatihan POB di kapal karena tidak pernah ada diskusi tentang prosedur keadaan darurat antara *crew*. Komunikasi antar *crew* tentang menanggapi keadaan darurat di atas kapal sangat penting. Untui itu perlu dilakukan sosialisasi, *meeting* dan latihan langsung agar *crew* semakin terampil dalam menghadapi suatu keadaan marabahaya seperti POB.
 - b. Kurang pemahaman ABK tentang pentingnya keterampilan ABK dalam pelatihan POB di kapal dikarenakan kurangnya diadakan *drill/ training on board* jadi *crew* tidak terbiasa pada saat terjadi keadaan darurat POB. Pemahaman ABK tentang prosedur penyelamatan bisa ditingkatkan dengan latihan (*drill*) penyelamatan POB secara rutin.

Dari uraian tersebut di atas, dapat diketahui bahwa peranan perwira dan ABK sangat berpengaruh besar dalam pelaksanaan prosedur penyelamatan orang jatuh ke laut. Selain itu, perwira dan ABK sebaiknya sering mengecek dan membiasakan penggunaan alat keselamatan yang dibutuhkan agar dapat digunakan dengan baik dan dapat berfungsi sebagaimana mestinya serta memahami pengetahuan tentang penanganan korban setelah diselamatkan dan dibawa ke atas kapal. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas serta studi kasus yang dilakukan selama melaksanakan pengamatan di MV. Zaleha Fitrat, maka penulis memberikan perumusan masalah sebagai berikut :

 1. Kurangnya pengawasan perwira terhadap ABK dalam penyelamatan POB.
 2. ABK kurang memahami prosedur penyelamatan POB.
 3. Kurangnya pemahaman ABK terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

METODE

Pengumpulan data dilakukan pada saat kapal berlayar, sandar di pelabuhan, maupun saat berlabuh di luar area pelabuhan. Pengumpulan data dilakukan di kapal MV. Zaleha Fitrat, kapal *Bulk Carrier* berbendera Indonesia milik Perusahaan Pelayaran PT. Gurita Lintas Samudera dengan biro klasifikasi *Bureau Veritas*. Metode pengumpulan data menggunakan tiga cara yaitu : 1) Wawancara / *interview* dengan cara tanya jawab langsung dengan narasumber untuk mendapatkan informasi tentang bagaimana perwira dan ABK kapal MV. Zaleha Fitrat dalam melaksanakan prosedur mengatasi terjadinya POB. Narasumber dari wawancara ini adalah Nahkoda, Mualim I, Mualim III, dan ABK di MV. Zaleha Fitrat; 2) Observasi atau pengamatan yang sangat kompleks di MV. Zaleha Fitrat; dan 3) Studi Pustaka dengan membaca buku-buku publikasi yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam penulisan dan merupakan bahan tambahan yang menyediakan informasi untuk melengkapi penulisan. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan metode kualitatif dan hasilnya disajikan secara naratif deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. Gurita Lintas Samudera memulai perjalanan pertama di bawah bendera Oyama/ PT. Tjahaya Samudera International tahun 1971. Kemudian berubah nama menjadi Lintas Samudera pada tahun 1980 dan Bapak Soenarto mengambil alih kemudi perusahaan. Dari *shell empty* tanpa armada, di bawah kepemimpinan Bapak Soenarto hanya dalam satu tahun, perusahaan memiliki 3 kapal, MV. Merica, Mandiri Satu dan Salindo Perdana I, dan menyewa 5 kapal tambahan, dengan *volume cargo* total 1.000.000 m³ log. Perusahaan kemudian melanjutkan kinerjanya untuk lebih menciptakan kepuasan pelanggan dan mengembangkan kepercayaan. Hasilnya terlihat dengan semakin kuatnya perusahaan, meskipun menghadapi lingkungan pasar yang sangat diperebutkan. Perusahaan terus meningkat selama dua dekade dengan bertambahnya armada, salah satunya MV. Zaleha Fitrat dimana penulis melaksanakan penelitian. Kapal dengan mesin induk MITSUI MAN B&W 6S60ME-C8.5 ini memiliki dimensi *Length Over All* 228,995 meter, *Breadth (moulded)* 32,26 meter, *Nett Tonnage* 27.839 MTons, dan *Gross Tonnage (registered)* : 43.380 MTons.

Kecelakaan orang jatuh ke laut belum pernah terjadi di kapal MV. Zaleha Fitrat. Namun, terkait permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian ini, hasil wawancara dan pengamatan di kapal MV. Zaleha Fitrat menunjukkan terjadinya 3 fenomena berikut ini.

Kurangnya Pengawasan Perwira terhadap ABK dalam Penyelamatan POB

Sejauh mana dan seberapa ketat pengawasan perwira terhadap ABK dalam pemberian pertolongan pertama pada korban sangatlah penting. Jika pengetahuan dan keterampilan ABK sedikit, maka korban berada dalam bahaya. Kurangnya *drill* di atas kapal membuat kesigapan dan respon ABK menurun. Akibat kurangnya pelatihan dan arahan di atas kapal, ABK jadi tidak mengerti tentang prosedur yang dijelaskan, tidak mengerti tentang penggunaan alat-alat keselamatan, dan kurang memahami tentang pengoperasian semua sarana keselamatan yang ada di atas kapal. Hal ini diakibatkan dari kurangnya pengawasan perwira kepada ABK yang bertindak dan berpikiran tidak peduli akan sekelilingnya.

Jika mendapati orang jatuh ke laut dan sudah tertolong, cara mengatasinya dan prosedur keselamatannya adalah dengan melindungi lima bagian tubuh korban yang mengalami kehilangan panas paling banyak yaitu kepala, leher, ketiak, kedua sisi samping dada, dan daerah lipatan paha. Pertolongan pertama yang diberikan yaitu :

1. Memindahkan korban ke tempat yang terlindung dari angin dan air.
2. Lepas baju korban yang basah dan selimuti korban serta masukkan botol yang berisi air hangat kesisi korban yang terselimuti.
3. Jangan biarkan korban tertidur atau kehilangan kesadaran, jika korban tertidur maka akan sulit untuk mengembalikan panas tubuhnya.
4. Berikan air minum hangat dan makanan manis setelah korban sudah pulih.

Ada beberapa cara untuk meningkatkan pengawasan perwira terhadap ABK dalam penyelamatan POB yaitu :

1. Perwira melakukan pengawasan terhadap penggunaan alat keselamatan kerja

Di MV. Zaleha Fitrat masih banyak ABK yang kurang disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Oleh karena itu, perwira harus melakukan pengawasan kepada ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Peranan seorang perwira sangatlah penting dalam memberikan contoh disiplin kepada ABK baik secara lisan maupun tindakan. Dalam hal ini, seorang perwira harus mampu menyampaikan kegunaan dan cara penggunaan serta menyediakan segala peralatan dan perlengkapan keselamatan kerja yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan.

Apabila ABK ceroboh, yaitu tidak menggunakan alat keselamatan kerja, maka perwira maupun ABK lain yang mengetahui hal tersebut hendaknya mengingatkan agar menggunakan alat keselamatan kerja. Dengan adanya kedisiplinan dalam menggunakan alat keselamatan kerja, maka kecelakaan kerja saat kegiatan di atas kapal termasuk jatuh ke laut, dapat dicegah atau dihindari.

2. Meningkatkan Tanggung Jawab ABK di MV. Zaleha Fitrat

ABK harus rutin melaksanakan latihan di atas kapal untuk meningkatkan tanggung jawab terhadap peran dan mampu mengerjakan tugasnya masing-masing dengan baik. Beberapa langkah agar menambah kesadaran tanggung jawab ABK dalam pelaksanaan penyelamatan POB sehingga dapat berjalan dengan baik yaitu dengan cara :

- a. Melakukan *inspection* atau pemeriksaan mendadak dari kantor terhadap kebenaran laporan pelaksanaan *drill* yang telah dibuat oleh perwira yang bertanggung jawab.
- b. Nahkoda melakukan *controlling* atau pengawasan terhadap pelaksanaan setiap *drill*.
- c. Tanggung jawab setiap awak kapal pada saat keadaan darurat sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang tertera pada *Muster List* diperiksa saat latihan.
- d. Memilih ABK yang benar-benar bertanggung jawab akan tugasnya.
- e. Ketegasan pimpinan dalam mengatur anak buah untuk lebih bertanggung jawab terhadap tugasnya.
- f. Memberikan bonus terhadap ABK jika tugasnya dapat dilaksanakan dengan baik.

ABK Kurang Memahami Prosedur Penyelamatan *Person Over Board*

Setiap kapal memiliki prosedur tertentu yang telah dibuat oleh Mualim III dan disetujui Nahkoda dalam melakukan penyelamatan orang jatuh ke laut dan disebut dengan siji

keadaan darurat. Prosedur atau siji ini dibuat berdasarkan standar operasional yang digunakan di seluruh negara. Dalam siji penyelamatan orang jatuh ke laut setiap ABK sudah dibagi peran dan tugasnya masing-masing agar penyelamatan dapat berjalan cepat, tepat, baik dan lancar. Tetapi masih ada pula ABK yang tidak peduli dan tidak mau membaca serta memahami prosedur penyelamatan POB meskipun sudah terpasang di setiap akomodasi kapal yang mudah dijangkau dan dilihat oleh semua orang yang ada di atas kapal.

ABK dibagi menjadi 4 tim agar semua memiliki peranan dan tugas masing-masing serta terorganisir dalam melakukan tindakan. Tim tersebut yaitu: 1) Tim Komando di anjungan yang memberi perintah dalam melakukan prosedur keadaan darurat; 2) Tim Pelaksana Utama yang melakukan tindakan di lokasi terjadinya keadaan darurat; 3) Tim Penunjang yang berperan melindungi tim pelaksana utama apabila mengalami kesulitan atau kehabisan tenaga; dan 4) Tim Mesin di kamar mesin dan berperan mempersiapkan mesin jika kapal memerlukan olah gerak untuk melakukan prosedur keadaan darurat.

Mualim III MV. Zaleha Fitrat selaku penanggung jawab *drill* dan alat keselamatan, telah membuat *drill* yang sesuai dengan standar operasional yang benar sebagai berikut :

1. Awak kapal melihat POB :
 - a. Berteriak "*Person Over Board* di lambung sebelah kanan/ kiri".
 - b. Melemparkan *life buoy* atau benda terapung terdekat ke arah korban.
 - c. Beritahu Mualim jaga atau Nahkoda.
 - d. Mualim jaga di anjungan mengibarkan bendera isyarat visual O.
2. Pusat Komando – Anjungan (Nahkoda, Mualim III, Juru Mudi B dan C) :
 - a. Lemparkan *life buoy* yang dilengkapi lampu dan tanda asap dari anjungan.
 - b. Memberitahu kamar mesin akan dilakukan oleh gerak penyelamatan POB.
 - c. Arahkan haluan ke arah posisi *life buoy* yang telah dilempar.
 - d. Amati terus menerus agar tidak hilang dari pandangan.
 - e. Olah gerak kapal dengan hati-hati dan usahakan posisi korban di bawah angin/ ombak.
 - f. Tentukan posisi kapal dan *Person Over Board*.
 - g. Menyiarkan berita peringatan dan berita penyelamatan jika korban telah diselamatkan.
 - h. *Stand by bridge VHF channel 16 dan 70 (DSC)*.
3. Tim Pelaksana Utama – Sekoci Penolong (Mualim I, Masinis III, Bosun, Mandor, Juru Mudi A, Juru Minyak B):
 - a. Siapkan sekoci penolong no. 1 atau no. 2 sesuai perintah dari anjungan.
 - b. Bawa kotak P3K dan selimut.
 - c. Bawa *Two Way Radio, Walkie Talkie* dan *Radar Transponder*.
 - d. Bawa *life buoy, life jacket, tali, dan senter*.
4. Tim Penunjang (Mualim II, Koki I dan II, Pelayan) :
 - a. Siapkan tangga akomodasi, serta tali dan jala-jala.
 - b. Bawa tandu dan selimut.
 - c. Mengamati kinerja tim pelaksana utama.
5. Tim Mesin (KKM, Masinis I, Masinis II, Juru Minyak A dan C):
 - a. Siapkan mesin untuk olah gerak.
 - b. Siapkan angin tangga dan *strom derrick*.
 - c. Siapkan angin suling.

Upaya yang dilakukan agar ABK memahami prosedur penyelamatan POB, yaitu :

1. Mengadakan *Drill* untuk Mengatasi POB di Atas Kapal MV. Zaleha Fitrat

Pihak kapal utamanya perwira harus mengadakan *drill* terhadap ABK di atas kapal. Pelatihan untuk semua keadaan marabahaya terutama *drill* penyelamatan *Person Over Board*. Hal ini harus dilaksanakan karena dengan *drill* dapat menambah keterampilan peran dan tugas tiap ABK, selain itu juga menambah kerjasama antar ABK. Salah satu hal yang utama dari *drill* penyelamatan orang jatuh di laut adalah jika terjadi keadaan yang sebenarnya maka ABK dapat segera mengetahui apa saja yang harus dilakukan. Selain itu juga dapat dengan cepat meminimalisir terjadinya bahaya pada keadaan korban. Sehingga dibuatlah *muster list* agar dapat diketahui tugas masing-masing ABK. Pihak kapal harus mengalokasikan waktu untuk pelaksanaan *drill* kepada ABK. Periode pelaksanaan *drill* dapat dilakukan dan dilaksanakan sesuai prosedur yang telah tertera dalam *Plan Maintenance System*. Periode *drill* setidaknya dilaksanakan setiap 3 bulan sedangkan *exercise* setidaknya dilaksanakan setiap 12 bulan tetapi tidak melebihi waktu 18 bulan untuk satu kali pelaksanaan. Semua hal tersebut sangatlah menunjang bagi keterampilan perwira, ABK, dan keselamatan korban.

2. Menambah Persediaan Buku dan Literatur tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di Atas Kapal.

Dengan adanya buku dan literatur tentang P3K di atas kapal, seluruh ABK dapat memberikan pertolongan pertama pada korban. Buku tersebut disimpan di anjungan sehingga ABK dapat mengetahui letak dari buku tersebut dan dapat mempelajarinya sebagai sumber dan dasar bagi ABK dalam memberikan pertolongan. Dikarenakan kapal MV. Zaleha Fitrat merupakan kapal kargo, di mana tidak ada ahli kesehatan di sana, maka buku dan literatur dari para ahli bisa menjadi dasar pertolongan pertama pada korban. Semakin banyak ilmu yang dimiliki, semakin menurun juga risiko kehilangan nyawa korban setelah diselamatkan. Di sinilah peran penting dari *safety officer* yakni untuk selalu memperhatikan setiap pekerjaan yang dilakukan oleh semua ABK saat melakukan tugas dan pekerjaan. Seorang *safety officer* juga harus memberikan masukan kepada seluruh ABK tentang betapa pentingnya alat keamanan dan keselamatan saat bekerja. Tidak hanya peran penting dari *safety officer* di atas kapal saja, tetapi kantor harus melengkapi dengan pembekalan dan pelatihan kepada setiap ABK sebelum *sign on* atau bekerja di atas kapal dengan memberikan arahan bagaimana pentingnya menjaga keselamatan di atas kapal dan mengatasi pertolongan pertama pada kecelakaan yang tidak diinginkan di atas kapal.

Kurangnya Pemahaman ABK terhadap Penggunaan Alat - Alat Keselamatan Kerja

Pada saat melakukan kegiatan atau pekerjaan di kapal, ABK banyak yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja. Hal tersebut dapat membahayakan keselamatan. Salah satu kecelakaan yang dapat terjadi adalah POB. Salah satu alat keselamatan kerja yang dapat membantu mengurangi resiko terjadinya kecelakaan tersebut adalah sepatu keselamatan (*safety shoes*) yang sangat penting digunakan agar tidak terpeleket saat berjalan pada tempat-tempat licin akibat oleh air, minyak pelumas maupun bahan bakar dan juga melindungi kaki dari benda-benda tajam. Selain itu juga ada sabuk pengaman (*safety*

belt) yang harus dipakai apabila sedang berada di tempat kerja yang memungkinkan terjadinya bahaya terjatuh. Misalnya pada saat melakukan pekerjaan di atas ketinggian tertentu, seperti pada tiang-tiang lampu kapal.

Langkah-langkah yang perlu dilakukan untuk meningkatkan pemahaman ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja adalah :

1. Meningkatkan Disiplin ABK di Atas kapal MV. Zaleha Fitrat tentang Keselamatan Kerja

Tindakan penegakan disiplin dapat dilakukan dengan pendekatan antara perwira dan bawahan yaitu dengan penyuluhan secara akrab dan kekeluargaan saat ABK akan melaksanakan tugasnya dengan penekanan bahwa alat keselamatan sangat penting dalam bekerja. Pihak pengusaha kapal harus disiplin dalam pengadaan alat pendukung keselamatan kerja dan ABK harus mematuhi ketentuan yang telah digariskan di kapal. Pada kegiatan kerja di kapal sangat dibutuhkan kedisiplinan dan keterampilan ABK tentang pekerjaan tersebut. Kebanyakan kecelakaan terjadi pada ABK baru yang belum terbiasa bekerja secara aman. Ketidaktahuan tentang bahaya atau ketidaktahuan cara penggunaan dan pemakaian alat keselamatan di atas kapal dapat menimbulkan adanya suatu risiko bahaya tersebut. Ketentuan penggunaan alat keselamatan dan kewaspadaan dalam bekerja perlu terus diingatkan khususnya kepada ABK yang belum mempunyai pengalaman bekerja di kapal untuk mencegahnya korban kecelakaan.

2. Memberikan Sanksi kepada ABK yang Tidak Menggunakan Alat Keselamatan Kerja.

Jika setelah pendekatan secara akrab, ABK tetap tidak disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja, dapat dibuat peraturan atau tindakan penegakan kedisiplinan. Ini dapat dilaksanakan dengan sistem peringatan bahkan sampai pemberhentian/ pemecatan jika benar-benar membahayakan dan ABK tersebut telah berulang-ulang melanggar peringatan. Pada intinya, baik pemilik kapal maupun seluruh ABK yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja, harus sama-sama menegakkan disiplin kerja yang baik.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas, maka penulis menyimpulkan bahwa penyebab pertama kurangnya keterampilan ABK serta penanganan korban POB yang salah adalah karena kurangnya pengawasan terhadap ABK saat latihan penyelamatan POB. Untuk itu, perwira harus melakukan pengawasan terhadap penggunaan alat keselamatan kerja dan berupaya meningkatkan tanggung jawab ABK. Kurangnya pemahaman dan keterampilan ABK di MV. Zaleha Fitrat dalam melaksanakan prosedur penyelamatan POB dapat menyebabkan proses penyelamatan menjadi sulit dan membutuhkan waktu yang relatif lama. Hal tersebut diatasi dengan mengadakan latihan/ *drill*, familiarisasi serta sosialisasi kepada ABK mengenai prosedur latihan keadaan darurat, khususnya POB serta dengan menambah persediaan buku dan literatur tentang P3K di atas kapal sehingga ABK memiliki pemahaman tentang peran dari ABK selama proses penyelamatan berlangsung dan prosedur penyelamatan POB. Sementara itu, kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja juga sangat penting untuk diperhatikan dalam rangka peningkatan keselamatan kerja saat melaksanakan pekerjaan di atas kapaldan mencegah terjadinya POB. Kedisiplinan ABK tentang keselamatan kerja harus ditingkatkan dan bila perlu diberikan sanksi pada ABK yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada jajaran manajemen PT. Gurita Lintas Samudera dan Nakhoda beserta ABK MV. Zaleha Fitrat yang mengizinkan dilaksanakannya penelitian ini. Terima kasih juga kepada Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal dan UPT LPPPM Politeknik Bumi Akpelni yang mendukung agar hasil penelitian ini dapat dipublikasikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar Indra Raharyanto. 2015. *Peningkatan Keterampilan Anak Buah Kapal dalam Penyelamatan Person Over Board di KM. Gladiolus Sejati*. Akademi Pelayaran Niaga Indonesia Semarang.
- Baldauf, M., Benedict, K., Fischer, S., Gluch, M., Kirchhoff, M., Klaes, S., Schröder-Hinrichs, J. U., Meißner, D., Fielitz, U., & Wilske, E. 2011. E-Navigation and Situation-Dependent Manoeuvring Assistance to Enhance Maritime Emergency Response. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 10(2), 209–226.
- Formela, K., Gil, M., & Sniegocki, H. 2015. Comparison of the Efficiency of Williamson and Anderson Turn Manoeuvre. *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 9(4), 565–569.
- Gustiyanto, M. D. 2015. *Peningkatan Keterampilan ABK MV. Millenium Express II dalam Penyelamatan Person Over Board*. Semarang: Akademi Pelayaran Niaga Indonesia.
- Hentri Widodo, B. L., & Saleh, A. 2022. Optimalisasi Penggunaan Ijin Kerja / Work Permite Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja Diatas Kapal. *National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 1(1), 9–16.
- Huda, L. S. 2015. *Peningkatan Keterampilan ABK dalam Pelatihan Person Over Board di Kapal MT. Bintang Mas 03*. Semarang: Akademi Pelayaran Niaga Indonesia.
- Kusumartono, P. T., Santoso, H. B., & Noviarianto, N. 2020. Studi On Person Over Board dalam Pendidikan dan Pelatihan Maritim di Polimarin Semarang. *Jurnal Maritim Polimarin*, 6(2), 32–41.
- Marine Accident Investigation Branch. 2015. *MAIB Annual Report 2014*.
- Subandrijo, D. 2014. *Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*. Semarang: Badan Penerbit Buku Maritim.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.