

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pengertian

###### a. *Routine*

*Routine* atau yang dalam bahasa Indonesia adalah rutin menurut KBBI artinya adalah prosedur yang teratur dan tidak berubah-ubah; hal yang membiasakan seperti prosedur, kegiatan, pekerjaan, dan sebagainya. serangkaian instruksi yang dirancang untuk beberapa tujuan tertentu dan memiliki penggunaan umum; prosedur utama yang dilaksanakan oleh suatu program.

###### b. *Test*

*Test* yang diartikan ke dalam bahasa Indonesia adalah tes, menurut KBBI artinya ujian tertulis, lisan, atau wawancara untuk mengetahui pengetahuan, kemampuan, bakat, dan kepribadian seseorang; percobaan untuk menguji kelaikan jalan suatu kendaraan bermotor umum; uji.

###### c. *Rescue boat*

Menurut buku *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated Edition 2014*, *rescue boat* adalah sebuah sekoci yang

dirancang untuk menyelamatkan orang yang sedang mengalami keadaan darurat.

1). Persyaratan umum *rescue boat* sesuai bab III aturan 47.

a). Kecuali yang tertulis di dalam aturan ini, seluruh *rescue boat* harus memenuhi persyaratan dari buku *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) aturan 41.1 sampai 41.7.4 dan 41.7.7, 41.7.9, 41.7.12 dan 41.9.

b). *Rescue boat* dapat dibuat dari bahan yang keras, bahan yang dapat di pompa atau kombinasi dari keduanya dan umumnya panjangnya tidak kurang dari 3,8 m dan tidak lebih dari 8,5 m. dapat membawa setidaknya 5 orang dalam posisi duduk dan 1 orang dalam posisi terbaring. Orang dalam posisi terbaring artinya orang yang telah ditolong menggunakan *rescue boat* dan terbaring di *stretcher*.

Jadi persyaratan umum *rescue boat* adalah *rescue boat* harus dibuat dari bahan yang keras, dan dapat dipompa atau dari kombinasi keduanya. Selain itu *rescue boat* harus dapat diturunkan dalam waktu yang cepat dan apabila *rescue boat* diturunkan ke dalam air dapat berolah gerak dan melakukan *manouver* selama 6 jam dengan kecepatan 4 knots. Dimensi dan ukuran *rescue boat* yang sesuai dengan persyaratan LSA *code section 5.1* sebuah *lifeboat* bisa diterima sebagai *rescue*

*boat*, jika tersedia peluncuran dan rancangan yang sesuai dengan persyaratan untuk *rescue boat*.

## 2. *Muster list, Drills, Shipboard Training*

Menurut SOLAS 1974, BAB III, bagian A-Umum, adalah

### a. Peraturan 25 : *Muster list* dan Prosedur darurat.

- 1). Tugas-tugas khusus yang dilakukan di dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing anggota awak kapal.
- 2). Sijil kumpul harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan khususnya posisi-posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggota dan tugas-tugas yang harus dilakukan.
- 3). Sijil kumpul untuk tiap kapal penumpang harus dalam bentuk yang disetujui oleh badan pemerintah.
- 4). Sebelum kapal berlayar, sijil kumpul harus sudah diselesaikan dan harus ditempel diberbagai bagian dari kapal, terutama ditempat-tempat kediaman awak kapal.
- 5). Sijil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal berkenaan dengan :
  - a). Penutupan pintu-pintu kedap air, katup-katup dan mekanisme penutupan lubang-lubang pembuangan, lubang-lubang tuang abu dan pintu-pintu kebakaran.

- b). Persiapan umum dan melengkapi sekoci-sekoci penolong (termasuk pesawat radio jinjing) dan alat-alat penyelamat lain.
  - c). Meng-apel para penumpang dan peluncuran sekoci penolong.
  - d). Pemadam kebakaran, dengan memperhatikan bagan-bagan pengendalian kebakaran kapal.
- 6). Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat. Tugas-tugas ini harus meliputi :
- a). Memperingatkan para penumpang.
  - b). Memeriksa apakah mereka telah mengenakan baju penolong dengan cara yang semestinya.
  - c). Mengumpulkan para penumpang di pos kumpul.
  - d). Menjaga ketertiban di lorong-lorong dan ditangga-tangga, dan pada umumnya, mengendalikan gerakan-gerakan para penumpang.
  - e). Memastikan bahwa persediaan selimut-selimut telah dibawa ke sekoci-sekoci penolong.
- 7). Tugas-tugas yang ditunjukkan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan pemadam kebakaran sesuai dengan subparagraf 5 (f) Peraturan ini harus meliputi segala sesuatu yang berkenaan dengan :

- a). Pengawakan regu-regu pemadam kebakaran yang dibebani tugas memadamkan kebakaran.
  - b). Tugas-tugas khusus yang dibebankan berkenaan dengan penanganan perlengkapan dan instalasi pemadam kebakaran.
- 8). Sijil kumpul harus memperinci isyarat-isyarat tertentu untuk memanggil semua awak kapal ke stasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran mereka, dan harus memberikan perincian isyarat-isyarat ini secara lengkap. Isyarat-isyarat ini harus diperdengarkan dengan suling atau sirene, kecuali di kapal-kapal penumpang di pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat dan di kapal-kapal barang yang panjangnya kurang dari 54,7 meter (150 kaki), isyarat-isyarat harus ditambah dengan isyarat-isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik. Semua isyarat ini harus dapat dilayani dari anjungan.
- b. Peraturan 26 : Mempraktekkan *Muster list* dan pelaksanaan latihan.
    - 1). Di kapal-kapal penumpang mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dilaksanakan setiap minggu, jika dapat dilaksanakan dan dapat berkumpul sijil berkumpul harus dilaksanakan jika sebuah kapal penumpang meninggalkan pelabuhan terakhir untuk mulai suatu pelayaran internasional yang bukan pelayaran internasional jarak dekat.

- 2). Di kapal-kapal barang, mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci harus dilaksanakan dengan selang-selang waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci itu harus dilaksanakan didalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan sebuah pelabuhan jika lebih dari 25 persen awak kapal telah diganti di pelabuhan tersebut.
- 3). Pada pelaksanaan berkumpul bulanan di kapal-kapal barang, perlengkapan-perengkapan sekoci harus diperiksa untuk memperoleh kepastian bahwa benar-benar lengkap.
- 4). Tanggal pada waktu latihan dilaksanakan, dan perincian-perincian dari setiap latihan dan untuk penurunan sekoci yang dilakukan di kapal harus dicatat di dalam buku harian sebagaimana ditetapkan oleh Badan Pemerintah. Jika tidak dilaksanakan berkumpul atau hanya sebagian saja, Pencatatan harus dilakukan dengan keadaan-keadaan sebenarnya dan ulasan berkumpul yang telah dilaksanakan tersebut. Laporan tentang pemeriksaan perlengkapan sekoci di kapal-kapal barang harus dicantumkan dalam buku harian, yang harus juga dicatat kejadian ketika sekoci-sekoci diayunkan keluar dan diturunkan sesuai dengan peragraf (c) peraturan ini.
- 5). Di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat. Pengumpulan

penumpang harus dilaksanakan dalam 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan.

- 6). Isyarat darurat untuk memanggil para penumpang ke pos berkumpul harus terdiri dari tujuh tiup pendek atau lebih secara beruntun disusul oleh satu tiup panjang suling atau sirene. Isyarat ini harus dilengkapkan di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat oleh isyarat-isyarat lain yang harus dijalankan dan meliputi seluruh kapal yang dibunyikan dari anjungan. Maksud semua isyarat yang diperuntukkan bagi penumpang, dengan petunjuk-petunjuk yang tepat tentang apa yang harus mereka lakukan dalam keadaan darurat, harus dinyatakan secara jelas didalam kabin-kabin mereka dan ditempat-tempat yang luang, tempat para penumpang yang lain berkumpul

3. Manajemen keselamatan (*International Safety Management Code - ISM Code*).

Yang dituangkan dalam *ISM Code* “Manajemen keselamatan internasional”, adalah

- a. Dengan mengadopsi resolusi A.74 (18), memberikan *standard* internasional manajemen dan pengoperasian kapal secara aman serta pencegahan pencemaran.

- b. Dengan mengadopsi A. 443 (XI), Dewan mengajak semua pemerintah untuk mengambil langkah-langkah mendukung para nakhoda dalam melaksanakan tanggung jawabnya secara sungguh-sungguh berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan perlindungan terhadap lingkungan laut.
- c. Dengan mengadopsi resolusi A. 680 (17), Dewan mengetahui bahwa diperlukan penanganan manajemen yang baik untuk merespon kebutuhan kapal untuk mencukupi *standard* yang tinggi dalam hal keselamatan dan perlindungan lingkungan.

#### 4. Jenis-jenis keadaan darurat

Dalam *Personal Safety And Social Responsibility, Basic Safety Training* (BST) Modul - 4 Badan Diklat Perhubungan (2000:8) dijelaskan bahwa

kapal laut sebagai bangunan terapung yang bergerak dengan daya dorong pada kecepatan yang bervariasi melintasi berbagai daerah pelayaran dalam kurun waktu tertentu, akan mengalami berbagai masalah yang dapat disebabkan oleh beberapa faktor seperti cuaca, keadaan alur pelayaran, manusia, kapal dan lain-lain yang belum dapat diduga oleh kemampuan manusia dan pada akhirnya menimbulkan gangguan pelayaran dari kapal.

Gangguan pelayaran pada dasarnya dapat berupa gangguan yang dapat langsung diatasi, bahkan perlu mendapat bantuan langsung dari pihak tertentu, gangguan yang mengakibatkan Nakhoda dan seluruh anak buah kapal harus terlibat baik untuk mengatasi gangguan tersebut atau untuk meninggalkan kapal.



Keadaan gangguan pelayaran tersebut sesuai situasi dapat dikelompokkan menjadi keadaan darurat yang didasarkan pada jenis kejadian itu sendiri, sehingga keadaan darurat ini dapat disusun sebagai berikut :

a. Tubrukan.

Yang dinamakan tubrukan dalam Undang-Undang hukum dagang KUHD-Pasal 534 ayat 2 adalah “tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya”. 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 (kapal tanki), pencemaran dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan petugas di kapal yang justru memperlambat tindakan, pengamanan, penyelamatan, dan penanggulangan keadaan darurat tersebut.

b. Kebakaran/Ledakan.

Kebakaran kapal juga dimuat dalam UU no: 1 tahun 1998 pasal 2 ayat 2 “definisi keadaan darurat diatas kapal” 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 anak buah kapal.

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 yang terbatas dan kadang-kadang kepanikan atau ketidaksiapan petugas untuk bertindak mengatasi keadaan maupun peralatan yang digunakan sudah tidak layak atau tempat penyimpanan telah berubah.

c. Kandas.

Kapal kandas pada umumnya didahului dengan tanda-tanda putaran baling-baling terasa berat, asap dicerobong 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 didalam 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 kedalam 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.

Kemungkinan kecelakaan manusia akibat kapal kandas dapat saja terjadi karena situasi yang tidak terduga atau terjatuh pada saat terjadi perubahan posisi kapal.

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 menjadi rumit.

d. 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 jika tidak segera diatasi kapal akan segera tenggelam.

Air yang masuk dengan cepat sementara kemampuan untuk 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 anak buah kapal, karena upaya untuk mengatasi keadaan tidak didasarkan pada azas keselamatan dan kebersamaan.

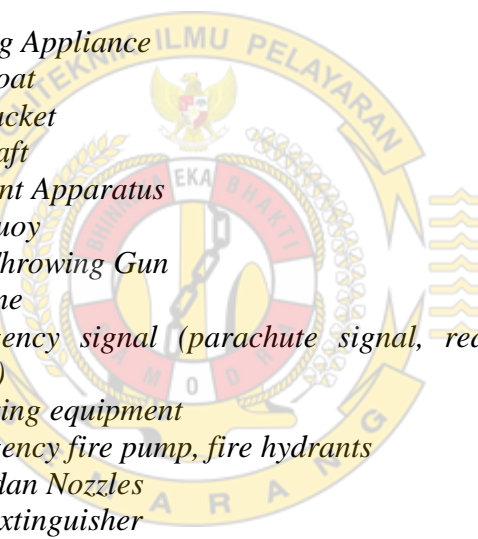
e. Orang jatuh ke laut ( *Man Over Board* ).

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2004:08), 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.

#### 5. Macam-macam Alat Keselamatan

Menurut buku *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated Edition 2014 Chapter III*, macam-macam alat keselamatan :

- 
- a. *Life Saving Appliance*
    - 1). *Life Boat*
    - 2). *Life Jacket*
    - 3). *Life Raft*
    - 4). *Bouyant Apparatus*
    - 5). *Life Buoy*
    - 6). *Line Throwing Gun*
    - 7). *Life line*
    - 8). *Emergency signal (parachute signal, red hand flare, smoke signal)*
  - b. *Fire Fighting equipment*
    - 1). *Emergency fire pump, fire hydrants*
    - 2). *Hose dan Nozzles*
    - 3). *Fire Extinguisher*
    - 4). *Smoke detector dan Fire detector system*
    - 5). *CO2 Installation*
    - 6). *Sprinkler system (Automatic water spray)*
    - 7). *Axes dan crow bars*
    - 8). *Fireman outfit dan breathing apparatus*
    - 9). *Sand in boxes*

#### 6. Manfaat dari latihan Keadaan Darurat di atas kapal

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2004:08), manfaat dari dilaksanakannya latihan keadaan darurat diatas kapal adalah :

- a. Menjaga ketrampilan awak kapal dalam mempergunakan peralatan yang dapat dipakai untuk menanggulangi keadaan darurat.

- b. Menjaga kesiapan awak kapal baik fisik maupun mental dalam menghadapi dan mengatasi keadaan darurat.
- c. Membiasakan diri awak kapal dalam keadaan darurat, sehingga rasa panik dapat dikurangi bila keadaan darurat benar-benar terjadi.
- d. Memeriksa kondisi peralatan, sehingga semua peralatan selalu dalam keadaan baik dan siap pakai.

## 7. Pola Penanggulangan Keadaan Darurat

Penanggulangan keadaan darurat didasarkan pada suatu pola terpadu yang mampu mengintegrasikan aktivitas atau upaya penanggulangan keadaan darurat tersebut secara cepat, tepat dan terkendali atas dukungan dari instansi terkait dan sumber daya manusia serta fasilitas yang tersedia.

Dengan memahami pola penanggulangan keadaan darurat ini dapat diperoleh manfaat :

- a. Mencegah atau menghilangkan kemungkinan kerusakan akibat meluasnya kejadian darurat itu.
- b. Memperkecil kerusakan-kerusakan materi dan lingkungan
- c. Dapat menguasai keadaan (*Under Control*)

Untuk menanggulangi keadaan darurat diperlukan beberapa langkah untuk mengantisipasinya menurut Agus Hadi Purwantomo (2004: *Emergency Procedure & SAR*), adalah:

- a. Pendataan

Dalam menghadapi setiap keadaan darurat yang dikenal selalu diputuskan tindakan yang dilakukan untuk mengatasi peristiwa tersebut maka perlu dilakukan pendataan sejauh mana keadaan

darurat tersebut dapat membahayakan manusia, kapal dan lingkungannya serta bagaimana cara mengatasinya disesuaikan dengan sarana dan prasarana yang tersedia.

Langkah-langkah pendataan sebagai berikut :

- 1). Tingkat kerusakan kapal
- 2). Gangguan keselamatan kapal
- 3). Keselamatan manusia
- 4). Kondisi manusia
- 5). Pengaruh kerusakan pada manusia
- 6). Kemungkinan membahayakan dermaga atau kapal lain.

b. Peralatan

Sarana dan Prasarana yang akan digunakan disesuaikan dengan keadaan darurat yang dialami dengan memperhatikan kemampuan kapal dan manusia untuk melepaskan diri dari keadaan darurat tersebut hingga kondisi normal kembali.

Petugas atau anak buah kapal yang terlibat dalam operasi mengatasi keadaan darurat ini harusnya mampu untuk bekerjasama dengan pihak lain bila diperlukan (dermaga, kapal lain atau tim SAR)

c. Mekanisme kerja

Setiap kapal harus mempunyai *team-team* yang bertugas dalam perencanaan dan penerapan dalam mengatasi keadaan darurat.

Keadaan-keadaan darurat ini harus meliputi semua aspek dari tindakan-tindakan yang harus diambil pada saat terjadi keadaan darurat serta dibicarakan dengan penguasa pelabuhan, pemadam kebakaran, alat negara dan instansi lain yang berkaitan dengan pengarahan tenaga, penyiapan prosedur dan tanggung jawab, organisasi, sistem, komunikasi, pusat pengawasan, inventaris dan detail lokasinya.

Tata cara dan tindakan yang akan diambil antara lain :

- 1). Persiapan, yaitu langkah-langkah persiapan yang diperlukan dalam menangani keadaan darurat tersebut berdasarkan jenis dan kejadiannya.
- 2). Prosedur praktis dari penanganan kejadian yang harus diikuti dari beberapa kegiatan/bagian secara terpadu.
- 3). Organisasi yang solid dengan garis-garis komunikasi dan tanggung jawabnya.
- 4). Pelaksanaan berdasarkan 1, 2, dan 3 secara efektif dan terpadu.

Prosedur diatas harus meliputi segala macam keadaan darurat yang ditemui, baik menghadapi kebakaran, kandas, pencemaran, dan lain-lain dan harus dipahami benar oleh pelaksana yang secara teratur dilatih dan dapat dilaksanakan dengan baik.

Keseluruhan kegiatan tersebut merupakan suatu mekanisme kerja yang dengan mudah dapat diikuti oleh setiap manajemen yang ada di kapal, sehingga kegiatan mengatasi keadaan darurat dapat

berlangsung secara bertahap tanpa harus menggunakan waktu yang lama, yang aman, lancar dan tingkat penggunaan biaya yang memadai. Untuk itu peran aktif anak buah kapal sangat tergantung pada kemampuan individual untuk memahami mekanisme kerja yang ada, serta dorongan rasa tanggung jawab yang didasari pada prinsip kebersamaan dalam hidup bermasyarakat di kapal.

Mekanisme kerja yang diciptakan dalam situasi keadaan darurat tentu sangat berbeda dengan situasi normal, mobilitas yang tinggi selalu mewarnai aktivitas keadaan darurat dengan lingkup kerja yang biasanya tidak dapat dibatasi oleh waktu karena tuntutan keselamatan. Oleh sebab itu loyalitas untuk keselamatan bersama selalu terjadi karena ikatan moral kerja dan dorongan demi kebersamaan.

#### 8. Tata Cara Khusus dalam Prosedur Keadaan Darurat

Tata cara khusus dalam prosedur keadaan darurat yang ada dalam buku Agus Hadi Purwantomo (2004 : *Emergency Procedure & SAR*), adalah

- a. Kejadian Tubrukan (*Imminent Collision*).
  - 1). Bunyikan sirene bahaya (*Emergency alarm sounded*)
  - 2). Menggerakkan kapal sedemikian rupa untuk mengurangi pengaruh tubrukan
  - 3). Pintu-pintu kedap air dan pintu-pintu kebakaran otomatis ditutup



- 4). Lampu-lampu *deck* dinyalakan
  - 5). Nakhoda diberitahu
  - 6). Kamar mesin diberitahu
  - 7). VHF dipindah ke *channel 16*
  - 8). Awak kapal dan penumpang dikumpulkan di stasiun darurat
  - 9). Posisi kapal tersedia di ruangan radio dan diperbaharui apabila ada perubahan
  - 10). Setelah tubrukan, got-got dan tangki-tangki diukur/*sounding*
- b. Kandas, Terdampar (*Stranding*).
- 1). *Stop* mesin
  - 2). Bunyikan sirene bahaya
  - 3). Pintu-pintu kedap air ditutup
  - 4). Nakhoda diberitahu
  - 5). Kamar mesin diberitahu
  - 6). VHF dipindah ke *channel 16*
  - 7). Tanda-tanda bunyi kapal kandas dibunyikan
  - 8). Lampu dan sosok-sosok benda diperlihatkan
  - 9). Lampu *deck* dinyalakan
  - 10). Got-got dan tangki-tangki diukur/*sounding*
  - 11). Kedalaman laut disekitar kapal diukur/*sounding*
  - 12). Posisi kapal tersedia dikamar radio dan diperbaharui apabila ada perubahan

c. Kebakaran/*Fire*.

- 1). Sirene bahaya dibunyikan
- 2). Regu-regu pemadam kebakaran yang bersangkutan siap dan mengetahui lokasi kebakaran
- 3). Ventilasi, pintu-pintu kebakaran otomatis, pintu-pintu kedap air ditutup.
- 4). Lampu-lampu *deck* dinyalakan
- 5). Nakhoda diberitahu
- 6). Kamar mesin diberitahu
- 7). Posisi kapal tersedia di kamar radio dan diperbaharui apabila ada perubahan

d. Air masuk ke dalam ruangan (*Flooding*).

- 1). Sirene bahaya dibunyikan
- 2). Siap-siap dalam keadaan darurat
- 3). Pintu-pintu kedap air ditutup
- 4). Nakhoda diberitahu
- 5). Kamar mesin diberitahu
- 6). Posisi kapal tersedia di kamar radio dan diperbaharui apabila ada perubahan

e. Berkumpul di sekoci/perahu penolong (meninggalkan kapal).

- 1). Sirene tanda berkumpul di sekoci/perahu penolong untuk meninggalkan kapal, misalnya kapal akan tenggelam yang dibunyikan atas perintah nakhoda

- 2). Awak kapal berkumpul di sekoci penolong/perahu penolong
- f. Orang jatuh ke laut (*Man Over Board*).
- 1). Lemparkan pelampung yang sudah dilengkapi dengan lampu apung dan asap, dekat dengan orang yang jatuh
  - 2). Usahakan orang yang jatuh terhindar dari benturan kapal dan baling-baling
  - 3). Posisi dan letak pelampung diamati
  - 4). Mengatur gerak untuk menolong (bila tempat untuk mengatur gerak cukup, disarankan menggunakan metode “*Williamson*”  
*Turn*)
  - 5). Tugaskan seseorang untuk mengawasi orang yang jatuh agar tetap terlihat
  - 6). Bunyikan tiga suling panjang dan diulang sesuai kebutuhan
  - 7). Regu penolong siap di sekoci
  - 8). Nakhoda diberitahu
  - 9). Kamar mesin diberitahu
  - 10). Letak atau posisi kapal relatif terhadap orang yang jatuh diplot, Posisi kapal tersedia di kamar radio dan diperbaharui apabila ada perubahan.

## 9. Kerjasama dan Kinerja Tim Keadaan Darurat

Setiap awak kapal mempunyai tanggung jawab besar yang harus dipikul untuk menanggulangi adanya keadaan darurat. Komandan Tim

harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tindakan penanggulangan keadaan darurat.

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis daripada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi daripada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut ketrampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi dan pemasaran, yang juga berbeda dengan kegiatan penunjang seperti administrasi keuangan.

Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi-spesialisasi khusus pula. Berbagai ikatan dan organisasi profesional merupakan satu bukti daripada aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

Kinerja SDM (Sumber Daya Manusia) merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang tidak mudah dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul

dengan sendirinya dan sangat memerlukan pengelolaan atau manajemen khusus agar potensi ini tumbuh dan digunakan secara maksimal dalam usaha mencapai tujuan tertentu. Agar manajemen dapat berjalan dengan baik diperlukan sebuah perencanaan tentang langkah-langkah yang akan diambil. Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan individu sedemikian rupa, sehingga baik tujuan individu maupun organisasi dapat bertemu.

Untuk itu sebagai langkah awal dalam usaha meningkatkan kinerja sumber daya manusia adalah dengan memberikan pendidikan dan pelatihan serta pemahaman yang cukup bagi semua kru kapal, dalam hal ini berhubungan dengan prosedur penerapan latihan keadaan darurat yang semestinya.

Pendidikan merupakan tugas untuk meningkatkan pengetahuan, pengertian atau sikap tenaga kerja, sehingga mereka dapat lebih baik menyesuaikan dengan lingkungan kerja mereka. Pendidikan dapat didefinisikan sebagai proses dimana seseorang dimungkinkan untuk berurusan secara lebih berhasil dengan lingkungan tempat bekerja. Pendidikan ini termasuk memperoleh pengetahuan dan pengalaman serta perkembangan pribadi masing-masing individu. Moreby (10:1)

Definisi ini merupakan definisi yang sangat luas dan mencakup keseluruhan serta menunjukkan bahwa pendidikan tidak boleh dibayangkan sebagai sesuatu yang berhenti saat seseorang meninggalkan sekolah atau sekolah tinggi. Pendidikan adalah proses seumur hidup yang berkesinambungan. Sedangkan latihan adalah merupakan suatu proses aplikasi, terutama terhadap peningkatan kecakapan, dan

karena itulah diperlukan untuk mempelajari bagaimana cara melaksanakan tugas dan suatu pekerjaan itu.

Memulai pekerjaan dengan cara yang praktis yaitu berbicara dengan banyak manajer tentang bagaimana mereka memimpin regu-regu mereka, masalah-masalah apa yang mereka hadapi, bagaimana mereka berusaha memecahkan masalah-masalah tersebut, hasil-hasil apa yang telah mereka capai. Mereka berbicara tentang cara-cara mereka memperbaiki regu-regu mereka dan mengembangkan individu-individu yang berprestasi lebih baik.

Secara berangsur-angsur suatu gambaran mulai muncul bahwa apa-apa yang dirasakan oleh para manajer itu merupakan fungsi-fungsi yang esensial untuk *teamwork* (kerjasama). Mereka menekankan perlunya semua *all-round skills* dan regu-regu yang dapat fleksibel untuk menghadapi situasi-situasi yang berubah. Perbandingan ini tampak sangat mirip dengan regu-regu olah-raga dimana anda membutuhkan penyerang dan pertahanan, tetapi seringkali mereka yang kuat dalam “*shooting* (menembak)” itu tidak kuat dalam “*tackling* (menangkis)” dan sebaliknya. Pendeknya ada fungsi-fungsi kunci *teamwork* yang dapat diidentifikasi dan dikembangkan.

Tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi sangat dibutuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. Tanggung jawab (*responsibility*) merupakan salah satu elemen penggerak motivasi. Adanya rasa ikut serta

memiliki (*sense of belonging*) atau “rumoso handarbeni” akan menimbulkan motivasi untuk turut merasa bertanggung jawab. Dalam hal ini *Total Quality Control* (TQC), atau Peningkatan Mutu Terpadu (PMT) yang bermula dari negara Jepang (*Japanese Management Style*) berhasil memberikan tekanan pada seseorang, bahkan setiap individu dalam tahapan proses produksi telah turut menyumbang, suatu proses produksi sebagai mata rantai dalam suatu “*system*” akan sangat ditentukan oleh “tanggung jawab” sub sistem (mata rantai) dapat dikendalikan mutu produksinya, sebagai hasil dari rasa tanggung jawab kelompok (sub sistem), maka produk akhir merupakan hasil dari *Total Quality Control* atau peningkatan mutu terpadu. Tanggung jawab kelompok dalam mata rantai proses produksi tersebut, merupakan QCC (*Quality Control Circle*) = PMT (Kelompok Mutu Terpadu), tanggung jawab bersama.

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang maksimal dibutuhkan penetapan pola kerja yang efektif. Pada umumnya, reaksi terhadap kebosanan kerja menimbulkan penghambat yang berarti bagi *output* produktifitas kerja. Karena manajemen menyadari bahwa masalahnya bersumber pada cara pengaturan pekerjaan itu sendiri, maka mereka menanggapi dengan berbagai teknik, beberapa diantaranya efektif dan yang lainnya kurang efektif. Teknik ini antara lain pemerayaan pekerjaan, suatu istilah umum bagi beberapa teknik yang dimaksudkan untuk lebih menyesuaikan tuntutan pekerjaan dengan kemampuan

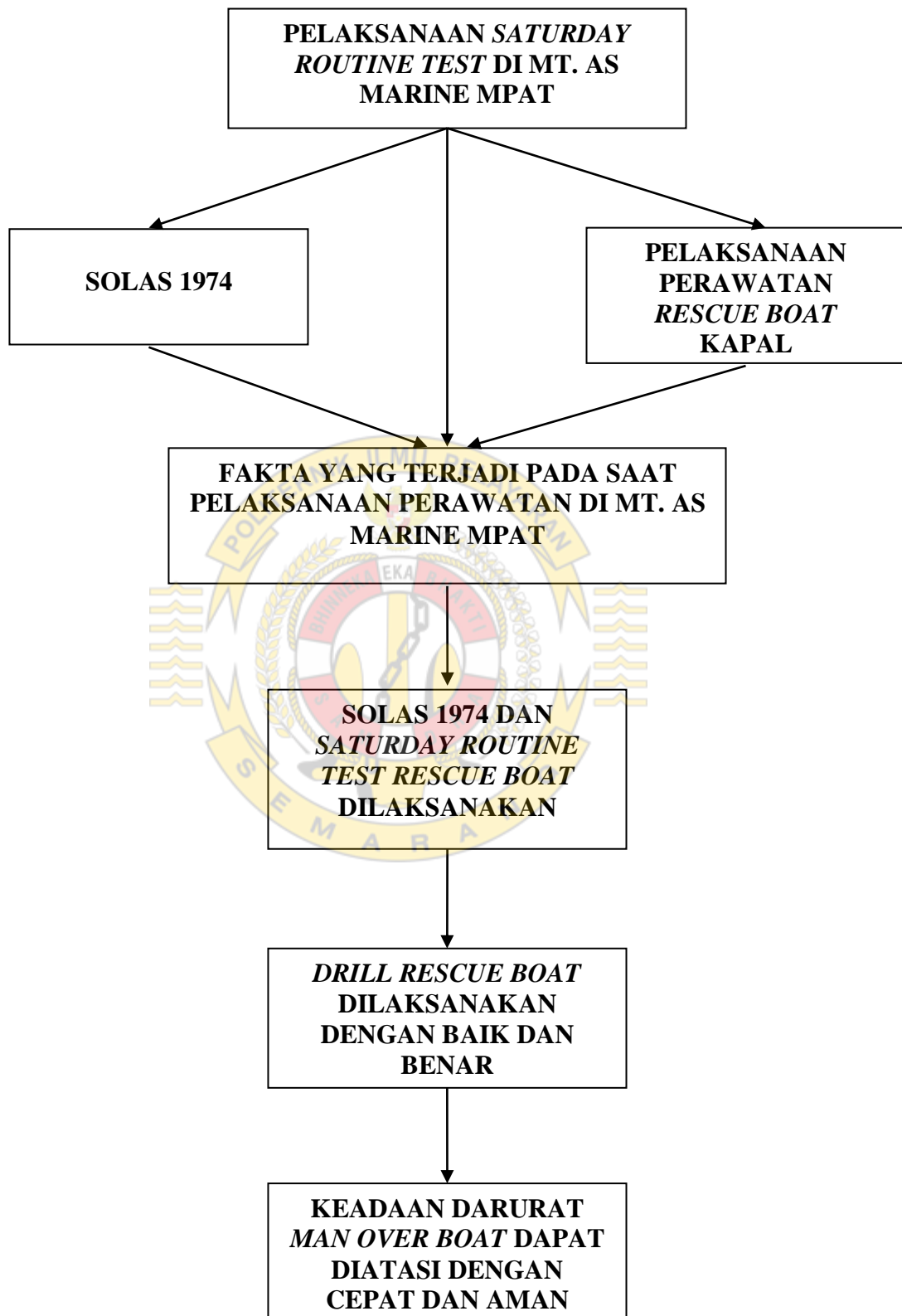
seseorang. Manajemen partisipatif, yang menggunakan berbagai cara untuk melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan (*decision making*) yang mempengaruhi pekerjaan mereka. Dalam beberapa hal, usaha untuk mengalihkan perhatian para pekerja pokok untuk pekerjaan yang membosankan, pada waktu-waktu luang untuk beristirahat, atau pada sarana yang lebih fantastis.

## **B. Kerangka Pikir**

Tujuan dari pengecekan rutin adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko kerusakan sekoci/perahu penolong, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Pelaksanaan pengecekan *Saturday routine test* yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan optimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan optimal atau tidak.





Gambar 2.1: Kerangka Pikir

### C. Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian (Sugiyono, 2013: 96). Hipotesa adalah generalisasi atau rumusan kesimpulan yang bersifat tentatif (sementara), yang hanya akan berlaku apabila setelah diuji terbukti kebenarannya. Hipotesa juga merupakan dugaan logis sebagai kemungkinan pemecahan masalah yang hanya dapat diterima sebagai kebenaran bilamana setelah diuji ternyata fakta-fakta atau kenyataan-kenyataannya sesuai dengan dugaan tersebut.

Dalam hal pelaksanaan latihan keadaan darurat khususnya *drill Rescue Boat* faktor manusia memegang peranan yang penting. Yang dimaksud manusia disini bukan hanya terbatas pada perwira maupun anak buah kapal, tetapi sangat tergantung juga pada manajemen perawatan di atas kapal.

Tetapi pada kenyataan yang terjadi di atas kapal, dilihat dari segi tanggung jawabnya, pelaksanaan *Saturday Routine Test* di atas kapal hanya sebuah formalitas saja, bagaimana tingkat keseriusan dalam pelaksanaan tes yang sedang dilaksanakan tersebut, dan dampak dari sebuah formalitas yang selama ini di laksanakan. Adapun faktor-faktor yang berkaitan dengan perwira maupun anak buah kapal yang sedang melaksanakan *Routine Test* antara lain:

1. Sumber daya manusia atau kualitas kerja perwira maupun anak buah kapal.

2. Motivasi dan pelaksanaan tugas yang baik dan terarah dari pelaksanaan *Saturday Routine Test* tersebut.

Pelaksanaan *Saturday Routine Test Rescue Boat* dan latihan penurunan *Rescue Boat* diatas kapal dapat menjadi optimal, lebih terarah dan dapat diterapkan oleh seluruh awak kapal apabila diadakan pengarahan atau pemberitahuan tentang maksud dan tujuan diadakannya *Saturday Routine Test Rescue Boat*, dan juga perlu diadakannya penilaian pada setiap latihan keadaan darurat yang dilaksanakan.

