

## ***DRILL'S DI ATAS KERTAS***

**Wahyudi Santoso, Ant 2, M.M**  
Universitas Maritim AMNI  
e-mail : bpk.udi12@gmail.com

### **ABSTRAK**

*Drills* merupakan bagian upaya pelaut dalam memproteksi dan persiapan menghadapi situasi marabahaya selama bekerja di atas kapal yang dapat timbul dan terjadi sewaktu-waktu. Namun kenyataan di lapangan masih banyak kapal yang tidak melaksanakan *drills* dengan rutin dan mengesampingkan aturan SOLAS 1974. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa faktor-faktor yang menyebabkan tidak dilaksanakannya *drills* sesuai dengan ketentuan tersebut. Penelitian menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan responden sebanyak 160 orang. Hasil penelitian, yang menjadi penyebab tidak konsistennya dilaksanakan *drills* di kapal adalah; rute pelayaran yang pendek, beban operasional kerja kapal, kurangnya dukungan dari operator kapal dan mentalitas awak kapal

**Kata kunci;** *Drills, SOLAS 1974, rute pelayaran, operasional kerja, operator kapal, mentalitas*

### **ABSTRACT**

*Drills are part of the efforts of seafarers to protect and prepare for dangerous situations while working on ships that can arise and occur at any time. However, the reality in the field is that there are still many ships that do not carry out drills regularly and override the 1974 SOLAS rules. This study aims to analyze the factors that cause drills not to be carried out in accordance with these provisions. The study used descriptive quantitative methods with 160 respondents. The results of the research, the causes of the inconsistent implementation of drills on the ship are; short shipping routes, ship's operational workload, lack of support from ship operators and crew mentality*

**Keywords :** *Drills, SOLAS 1974, shipping routes, work operations, ship operators, mentality*

## 1. Pendahuluan

Salah satu faktor terpenting dalam menjalankan kapal dengan selamat dan aman dalam transportasi laut adalah dengan melaksanakan “*Drills*”. dalam domain dunia pelayaran, *drills* adalah sinonim dengan latihan atau pelatihan menghadapi keadaan darurat di atas kapal. *Drills* adalah metode untuk mempraktikkan bagaimana sebuah tim atau individu harus berpikir, mengambil keputusan dan bertindak serta berperilaku jika terjadi keadaan darurat di atas kapal (meninggalkan kapal, kebakaran, ledakan, kerusakan mesin kapal, kerusakan kemudi kapal, orang jatuh ke laut, tenggelamnya kapal, kandas, kapal terbalik, dll.). Kesiapsiagaan darurat merupakan aspek penting dari manajemen kapal. Diperlukan untuk menetapkan prosedur yang ketat termasuk program latihan dan latihan untuk menanggapi situasi darurat kapan saja (Tac et al., 2020).

Kecelakaan umum di industri perkapalan meliputi: kontak/tabrakan, ledakan, eksternal bahaya, kebakaran, dan banjir, kandas/terdampar, kegagalan terkait zat berbahaya, kerugian integritas lambung, kegagalan mesin dan kegagalan peralatan penanganan. Dia menyebutkan bahwa; kesiap-siagaan darurat adalah konsep cair dan dinamis yang terus berubah dari waktu ke waktu, tergantung pada peristiwa tertentu dan bahaya spesifik yang dihadapi. (Wang, 2006). Sudah barang tentu *drills* sangat penting untuk keselamatan kapal, awak, dan penumpangnya (kapal penumpang), serta wajib dilakukan sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan dari tiap-tiap masing *drills* ataupun tipe kapal. Hal ini tidak terlepas dari medan kerja pelaut itu sendiri, dimana mereka bekerja di atas kapal dan berlayar di lautan, yang mana resiko bahaya dapat menyebabkan keadaan darurat datang sewaktu-waktu. Kondisi yang berkembang adalah kondisi cuaca, suhu tempat kerja, pergerakan kapal, kebisingan dan getaran, serta beban kerja dan stres. Misalnya, kondisi cuaca ekstrem mempengaruhi kinerja pelaut, meningkatkan kemungkinan kesalahan, dan, akibatnya, dapat menyebabkan cedera atau kematian pada personel (Islam et al., 2018). Sehingga dapat digaris bawahi bahwa salah satu tujuan dari *drills* untuk memastikan kru kapal tahu persis apa yang harus dilakukan dalam situasi darurat. Tanggung jawab ini berada di pundak perwira deck maupun mesin, tetapi pada akhirnya tanggung jawab terbesar pastinya di tangan Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal ([www.oceantimemarine.com](http://www.oceantimemarine.com), 2017).

Apa yang dibutuhkan? Seberapa sering kita melakukan latihan? Dimana *drills* yang sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan? Latihan keselamatan yang realistis adalah pelatihan yang sempurna untuk bertahan hidup dalam keadaan darurat yang tidak terduga. Dilakukan dengan rajin dan teratur, dapat menyelamatkan nyawa dan membantu pelaut untuk bertahan hidup dari apa pun yang tidak terduga yang mungkin terjadi pada mereka. Ini juga merupakan bagian penting dari Sistem Manajemen Keselamatan ([www.oceantimemarine.com](http://www.oceantimemarine.com), 2017)

Pada umumnya tidak ada kru kapal yang benar-benar menikmati latihan darurat di kapal meskipun semuanya menyadari bahwa latihan tersebut besar manfaatnya bagi pelaut dalam menghadapi keadaan darurat yang tidak terduga, yang keadaan darurat itupun adalah sesuatu yang sangat tidak diharapkan selama bekerja. Evaluasi latihan manajemen darurat, bencana dan krisis mendukung pembelajaran individu dan organisasi, memfasilitasi pengembangan kemampuan respons, dan membantu menentukan apakah tingkat kesiapsiagaan cukup baik (Beerens, R.J.J. and Tehler, 2016). Pelaut sangat paham jika *drills* yang dilakukan merupakan implementasi dari prosedur dalam menghadapi keadaan darurat, yang dari latihan tersebut akan terbentuk insting, naluri dalam berpikir

dan bertindak menghadapi situasi kritis (*abnormal*), mendokumentasikannya, sehingga dapat dilakukan penilaian dari yang telah dilaksanakan untuk dievaluasi dan diperbaiki di waktu mendatang.

Bahwa semua pelaut juga menyadari latihan yang baik dan efektif jika dilaksanakan sesuai dengan jadwal (*regular*) pada akhirnya dapat membantu mereka dalam menyelamatkan hidup ketika harus meninggalkan kapal dalam situasi darurat dimana kapal sudah tidak lagi menjadi tempat yang aman. *Drills* adalah insiden fiktif yang diskenariokan semisal mungkin dengan insiden sesungguhnya, yang wajib dilaksanakan tanpa harus kru kapal mengalami insiden yang sesungguhnya. Sebagaimana dalam dunia penilaian risiko, adalah mungkin untuk belajar dari insiden tanpa harus mengalaminya - meskipun pelajaran yang didapat dari investigasi kecelakaan juga harus diperhitungkan, sehingga pengaturan dan prosedur fisik dapat dirancang untuk memfasilitasi respons yang benar ([www.oceantimemarine.com](http://www.oceantimemarine.com), 2017)

Perkembangan *industry maritime* sudah barang tentu dibarengi dengan kemajuan bangunan kapal baik dari segi kenyamanan akomodasi, perlengkapan navigasi, peralatan-peralatan keselamatan, dsb. Namun hal ini tidaklah dapat menjamin kapal akan terhindar dari keadaan marabahaya. Bahkan di kapal yang dibangun dengan baik dan dikelola dengan baik, kecelakaan yang diakibatkan oleh kegagalan material atau manusia dapat terjadi, dan penyimpangan keamanan dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal, ([www.oceantimemarine.com](http://www.oceantimemarine.com), 2017). Kelangsungan hidup pelaut di atas kapal bukan hanya tentang kecukupan fasilitas pemadam kebakaran, peralatan pengendalian kerusakan dan penyelamatan jiwa serta keamanan, namun sumber daya manusia (pelaut) dan pelatihan serta prosedur yang benar untuk memastikan keselamatan kapal, untuk melindungi kesehatan, keselamatan dan kesejahteraan pelautnya ([www.oceantimemarine.com](http://www.oceantimemarine.com), 2017), itu sendiri menjadi kunci penting yang harus selalu diperhatikan dengan baik,

Tujuan dari kesiapsiagaan darurat adalah bersiap untuk mengambil yang paling tepat tindakan jika bahaya menjadi kenyataan untuk meminimalkan dampaknya dan, jika diperlukan, untuk memindahkan personel dari lokasi dengan tingkat risiko yang lebih tinggi ke lokasi dengan tingkat risiko yang lebih rendah (Wang, 2002). Sehingga inti dari pelaksanaan *drills* di atas kapal adalah sebuah persiapan, dimana kru kapal bersiap sedia dalam menghadapi bahaya-bahaya yang tidak terduga, karena walaupun kapal telah didesain, dirancang dan dibuat sebaik mungkin dengan fasilitas yang memenuhi standard dan dijalankan dengan prosedur operasional manajemen yang baik pula diawasi oleh kru-kru kapal yang terlatih, tetap saja tidak dapat sepenuhnya mengurangi risiko terjadinya keadaan darurat di atas kapal dan ironisnya kecelakaan yang diakibatkan oleh kesalahan manusia (*human error*) maupun kegagalan material dapat sewaktu-waktu terjadi dan menjadi ancaman keselamatan kru dan kapalnya.

Dalam wawancara dengan perusahaan pelayaran, terlihat jelas bahwa; perusahaan menentukan tingkat kesiapsiagaan darurat kapal armada mereka melalui inspeksi/audit hasil, insiden, kecelakaan, analisis nyaris celaka, dan pertunjukan *drills* (Tac, B.O., Akyuz, E. and Celik, 2018). Kinerja *drills* di atas kapal adalah elemen paling vital dari tanggap darurat yang sukses. *Drills* diperlukan baik untuk pemenuhan peraturan atau sebagai bagian dari *Safety Managemen System* (SMS) masing-masing Perusahaan, serta waktu dan energi yang dihabiskan di seluruh industri pelayaran untuk mematuhi undang-undang dan memastikan respons yang tepat bila diperlukan sangat besar (marabahaya). Terlepas dari semua niat baik, kinerja kapal di sebagian besar *industry pelayaran* (tidak berada di 10% atau 20% kapal teratas) *drills* dilaksanakan di bawah standar, (Belokas, 2019). *Pencil Whipping Drills, This happens more often than you think. With all the paperwork companies demand of deck and engine officers, they just don't have any more time to run a drill, so they write it in the log book that the drill*

*was completed*, (MTC, 2020), (Pensil menuliskan Latihan Darurat, Ini terjadi lebih sering dari yang Anda kira. Dengan semua dokumen yang diminta perusahaan dari petugas dek dan mesin, mereka tidak punya waktu lagi untuk menjalankan *drills*, jadi mereka menuliskannya di log book bahwa *drills* telah selesai).

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah “*Lesson to be Learn*”, belajar dari fenomena kesalahan yang selama ini terjadi, dengan mencari beberapa sumber penyebab, sehingga pada muaranya diperoleh solusi untuk menjadi perhatian berbagai pihak yang terlibat di dalamnya dan selanjutnya dapat diaplikasikan dalam *Drills* yang nyata guna memperoleh kemanfaatan dari pelaksanaan *Drills* itu sendiri. Sedangkan tujuan untuk mengetahui dan menganalisa penyebab *drills* fiktif, setelah pemaparan mengenai arti penting *drills* bagi pelaut namun pada kenyataan di kapal tidak sesuai, *drills* hanya ditulis di kertas kerja ataupun log book tanpa aplikasi yang sebenarnya, atau peneliti sebut sebagaimana dalam judul, “**DRILLS DI ATAS KERTAS**”.

## **2. Kerangka Peraturan Untuk Melakukan *Drills* (Latihan Dan Pelatihan)**

Menyatakan aspek-aspek kunci terkait kesiapsiagaan darurat sebagai; darurat dan menyelamatkan nyawa peraturan (yaitu, SOLAS, kode ISM dan STCW), perilaku manusia, risiko evakuasi dan perencanaan darurat polusi (Kristiansen, 2013)

### **a. *International Safety Management Code (ISM Code)*, (*ISM-Code*, 2015)**

#### **Sesi 8. Kesiapan Darurat**

- 8.1 Perusahaan harus mengidentifikasi potensi situasi darurat kapal dan menetapkan prosedur untuk menanganinya.
- 8.2 Perusahaan harus menetapkan program latihan dan latihan untuk mempersiapkan tindakan darurat.
- 8.3 SMS harus memberikan langkah-langkah yang memastikan bahwa organisasi Perusahaan dapat setiap saat menanggapi bahaya, kecelakaan dan situasi darurat yang melibatkan kapalnya.

### **b. *46 Code of Federal Regulation (CFR) 199.180*, (CFR 199.180, 2012)**

#### **(b) Familiarisasi dengan Prosedur Darurat**

- (1) Setiap awak kapal dengan tugas darurat yang ditugaskan pada daftar muster harus mengetahui tugas yang diberikan sebelum pelayaran dimulai.
- (2) Di atas kapal yang melakukan pelayaran apabila penumpang atau personel khusus dijadwalkan berada di kapal lebih dari 24 jam, musters penumpang dan personel khusus harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah pemberangkatannya. Penumpang dan personel khusus harus diinstruksikan dalam penggunaan jaket pelampung dan tindakan yang harus diambil dalam keadaan darurat.
- (3) Setiap kali penumpang baru atau personel khusus naik, pengarahan keselamatan harus diberikan segera sebelum berlayar atau segera setelah berlayar. Pengarahan harus mencakup instruksi yang disyaratkan oleh §199.80 dan harus dilakukan melalui pengumuman dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh penumpang dan personel khusus

#### **(c) Latihan-Umum**

- (1) Latihan sedapat mungkin dilakukan seolah-olah benar-benar darurat.
- (2) Setiap awak kapal harus berpartisipasi dalam setidaknya satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan. Latihan awak kapal harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan jika lebih dari 25 persen awak tidak

- berpartisipasi dalam latihan meninggalkan kapal dan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan sebelumnya.
- (3) Latihan harus diadakan sebelum berlayar ketika kapal memasuki layanan untuk pertama kalinya, setelah modifikasi karakter utama, atau ketika awak baru bekerja di atas kapal
  - (4) OCMI dapat menerima pengaturan *drills* yang setara lainnya untuk kelas kapal yang kepatuhan terhadap aturan ini tidak dapat dilaksanakan.
- c. Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 74), (SOLAS 1974 (Amand. 2015),

Konvensi International *Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 74)* dianggap sebagai yang paling penting dari semua perjanjian internasional mengenai keselamatan kapal niaga. Ini mensyaratkan bahwa negara bendera penanda tangan (Maret 2016 terdiri dari sejumlah 162 negara mewakili sekitar 99% armada kapal niaga) memastikan bahwa kapal mematuhi standar keselamatan minimum dalam hal konstruksi, peralatan, dan operasionalnya.

Konvensi tersebut ditetapkan, diadopsi dan beberapa kali diubah oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO). Versi pertama diadopsi pada tahun 1914, sebagai tanggapan atas bencana Titanic. Pada tahun 1960, pada versi keempat SOLAS diambil langkah-langkah kelembagaan untuk memastikan kondisi pelatihan maritim sehubungan dengan navigasi keselamatan untuk memastikan bahwa pendidikan dan pelatihan para Nakhoda, perwira dan pelaut dalam penggunaan alat bantu navigasi, peralatan penyelamat hidup (*Life Saving Appliances/LSA*) dan perangkat resmi yang dirancang untuk pencegahan, deteksi dan pemadaman kebakaran atau untuk pencegahan (*Fire Fighting Apparatus/FFA*) atau mengurangi korban di laut sudah cukup komprehensif, dan juga pendidikan dan pelatihan selalu up to date dan sejalan dengan perkembangan teknologi modern ”(SOLAS, 1960, Rekomendasi 39), (Dragomir & Utureanu, 2016)

Versi 1974 dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut (SOLAS, 1974) diperlukan latihan wajib khusus yang akan dilakukan oleh kapal untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran. Peraturan drills dijelaskan dalam amandemen SOLAS terbaru saat ini, yang berlaku sejak 1 Januari 2015, sebagaimana pada Tabel 1 di bawah ini;

Tabel 1. *SOLAS onboard drill requirements (with MSC 92 amendments to regulation III/19, entered into force on 1 January 2015)*

<b>SOLAS Chapter</b>	<b>Chapter Title</b>	<b>Regulation no. paragraphs)</b>	<b>Regulation title</b>	<b>Regulation description</b>
II-1	Construction: Structure, stability, installations	24 (2.1; 2.2)	Marking Periodical operation & inspection of watertight doors,	1. weekly drills for the operating of watertight doors 2. drills held before leaving port in ships in which the voyage exceeds one week
II-2	Construction: fire protection, detection, extinction	15 (2.2, 3.1)	Instructions, on-board training and drills	1. On-board training in the use of the ship's fire- extinguishing systems 2. Fire drills

III	Life-saving appliances and arrangements	19 (2.2; 22.3; 3.2; 3.3; 4.1; 4.3)	Emergency training and drills	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Musters of newly embarked passengers prior to or immediately upon departure on a voyage for more than 24 h,</li> <li>2. Passenger safety briefing whenever new passengers embark</li> <li>3. Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month.</li> <li>4. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month</li> <li>5. each lifeboat launched during an abandon ship drill at least once every three months</li> <li>6. lifeboats be lowered at least once every three months and launched at least annually.</li> <li>7. rescue boats launched each month with their assigned crew aboard and maneuvered in the water.</li> <li>8. crew members with enclosed-space entry or rescue responsibilities to participate in an enclosed-space entry and rescue drill at least once every two months</li> <li>9. ship's life-saving appliances on-board training as soon as possible but not later</li> </ol>
		26 (3.3)	Additional Requirements for ro-ro passenger ships	At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly
		30 (1;2)	Drills	On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place weekly. The entire crew need not be involved in every drill, but each crew member must participate in an abandon ship drill and a fire drill each month as required in regulation 19.3.2. Passengers shall be strongly encouraged to attend
V	Safety of navigation	26 (1;3.2; 4;5)		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew.</li> <li>2. Emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practice emergency steering procedures. These drills shall include direct control within the steering gear compartment, the communications</li> </ol>

Sumber: SOLAS 1974 Amendment 2015

### 3. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan cara pendekatan deskriptif. Adapun sumber data yang digunakan; (1) Data Primer; Sugiyono (2017) menjelaskan bahwa data primer merupakan data yang sumbernya langsung memberikan data langsung kepada pengumpul data. Sumber data primer dalam penelitian ini secara langsung diperoleh melalui wawancara dan kuisioner yang disebarakan ke pelaut-pelaut selaku responden. (2) Data Sekunder; Sugiyono (2017) data sekunder adalah sumber yang tidak secara langsung memberikan data ke pengumpul data. Sumber data sekunder dalam penelitian ini didapatkan dari berbagai sumber antara lain dari peraturan-peraturan internasional, laporan, artikel, jurnal penelitian terdahulu dan informasi lain yang relevan dan mempunyai hubungan dengan pembahasan dalam penelitian ini.

Populasi penelitian dapat didefinisikan sebagai wilayah umum yang terdiri dari objek / tema dengan kualitas dan karakteristik tertentu, yang ditentukan oleh peneliti untuk melakukan penelitian dan menarik kesimpulan (Sugiyono, 2017). Populasi dalam penelitian ini adalah taruna paska Prala Universitas Maritim Amni yang berjumlah 100 orang dengan metode wawancara langsung dan 60 pelaut sebagai responden dengan metode kuisioner, dari berbagai jabatan, jenis kapal maupun bendera kapal.

### 4. Hasil dan Pembahasan

Sebagaimana diterangkan sebelumnya bahwa populasi responden peneliti dapatkan dari Taruna/i paska Prala Unimar Amni dan pelaut aktif yang tengah bekerja di atas kapal. Adapun data kualifikasi responden sebagai berikut;

Tabel 2. Kualifikasi Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Umur	Jumlah	Masa kerja di Kapal	Jumlah	Jabatan di Kapal	Jumlah	Jenis Kapal	Jumlah	Bendera Kapal	Jumlah
Laki-laki	147	<25	100	< 5 th	112	Perwira	32	Cargo	37	Indonesia	110
Wanita	13	> 25-35 th	11	> 6-15 th	21	Senior		Container	32	Singapore	16
		> 36-45 th	32	> 16-20 th	20	Perwira	20	Tanker	43	Malaysia	7
		> 46-55 th	17	> 21 th	7	Yunior		Passanger	18	Korea	9
						Rating	8	Supply	17	Lain-lain	18
						Cadet	100	Lain-lain	13		

Sumber: Data Primer

Dalam sesi awal wawancara maupun kuisioner yang disebarakan peneliti membahas tentang *urgency drills* di atas kapal. 100% responden menyatakan bahwa *drills* merupakan hal yang sangat penting serta mendasar bagi pelaut selama bekerja di atas kapal. Karena manfaat dengan dilaksanakannya *drills* sangatlah besar, antara lain; 1) menjaga keterampilan kru kapal dalam

menggunakan peralatan menanggulangi situasi darurat di kapal (*Life Saving Appliances & Fire Fighting Apparatus*), 2) menjaga kesiapan dan kesigapan kru kapal baik fisik maupun mental dalam menghadapi keadaan darurat di kapal, 3) membiasakan diri kru dalam situasi darurat sehingga dapat mengurangi rasa panik jika keadaan darurat kapal benar-benar terjadi, 4) sebagai media untuk memeriksa dan memastikan kondisi perlengkapan dan peralatan baik *LSA* maupun *FFA* supaya selalu dalam kondisi yang baik dan siap pakai, 5) melaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam *SOLAS 1974*.

Selain itu drills juga merupakan aplikasi *International Safety Manajemen Code (ISM-Code)* yang nyata di atas kapal. Dimana prinsip utama dalam *ISM-Code* adalah perlindungan keselamatan terhadap jiwa / nyawa kru kapal (*life*), kapal (*ship*), muatan (*cargo*) dan lingkungan di sekitar kapal (*marine environment*) yang semua itu dilaksanakan langsung ketika waktu drills. Sebagai contoh perlindungan keselamatan jiwa diaplikasikan dalam *drills abandon ship* (meninggalkan kapal), ketika kapal sudah tidak dapat dipertahankan dan nyawa kru kapal terancam maka jalan terakhir adalah meninggalkan kapal sebagai upaya menyelamatkan nyawa semua kru kapal. Perlindungan kapal dan muatan dapat diaplikasikan ketika *fire drill* (kebakaran), dimana kru kapal berjibaku menyelamatkan kapal selaku rumah keduanya dengan memadamkan api yang tengah membakar kapal ataupun muatan. Juga *piracy drill* (pembajakan/perompakan), dimana kru kapal dengan gagah berani bersatu padu mempertahankan rumah sekaligus *property* agar tidak direbut atau dikuasai oleh para pembajak maupun perompak. Sedang penyelamatan lingkungan laut diaplikasikan ketika *oil spill drill* (tumpahan minyak), tergambar ketika kru kapal berusaha menahan tumpahan minyak dari kapal supaya tidak sampai jatuh dan mencemari laut, hingga operasi pembersihan laut jika seandainya minyak sudah jatuh dan menjadi polusi di laut.

Terlepas dari arti penting drills bagi kelangsungan dan keselamatan awak kapal dalam bekerja di atas kapal, kenyataan yang sebenarnya dalam mengaplikasikannya masih sangatlah jauh dari harapan. Dari hasil penelitian yang peneliti dapatkan dari wawancara langsung dengan nara sumber dan kuisioner yang disebarkan kepada responden serta beberapa data dari jurnal penelitian terdahulu, ada beberapa faktor yang menjadi penyebab sehingga drills tidak rutin dilaksanakan sesuai dengan ketentuan *SOLAS 1974*, faktor-faktor tersebut antara lain;

a. Rute Pelayaran yang pendek (*Short Voyage*)

Rute pelayaran sebuah kapal secara garis besar terbagi menjadi 2, *liner* (tetap) dan *tramp* (tidak tetap). Baik rute yang tetap maupun tidak tetap jarak tempuh dari pelabuhan tolak menuju pelabuhan tujuan terkadang ada yang jauh namun ada juga yang sangat dekat, dimana pelayaran dilalui kurang dari 24 jam saja (kapal Roro penyeberangan). Hal ini menyebabkan waktu untuk melaksanakan *drills* menjadi sangat terbatas bahkan tidak menutup kemungkinan tidak ada.

Namun jika komitmen *drills* dilaksanakan sebenarnya dapat dicari solusi agar *drills* tetap dapat diselenggarakan di atas kapal. Seperti contoh ketika kapal masih menunggu waktu sandar dan harus berlabuh terlebih dahulu. Ketika kapal berlabuh Nakhoda dan Perwira terkait dapat melaksanakan *drills* dengan sebelumnya meminta ijin ke pihak berwenang di pelabuhan (*Port Authority*). Jika hal tersebut tidak memungkinkan Nakhoda dapat meminta ijin ke operator kapal (perusahaan) dan pihak berwenang di pelabuhan (*Port Authority*) untuk melaksanakan *drills* yang sudah terjadwal, dengan konsekuensi menghentikan sementara waktu operasional kapal yang lain dan focus terhadap kewajiban melaksanakan *drills*.

b. Beban operasional kerja kapal (*Ship Operation*)

Tidak dapat dipungkiri persaingan di dunia maritime (*shipping industry*) memang sangat ketat. Sehingga menuntut operator kapal untuk dapat mengatur operasional kapal dengan baik dan tentunya beujung pada perolehan *benefit* yang besar. Hal ini berimbas pada beban kerja kru kapal yang juga menjadi tinggi, perawatan kapal, operasional muatan (bongkar muat), dinas jaga, kertas kerja (*paper work*), dsb. Yang mana hal ini dapat menyebabkan waktu istirahat (*rest hours*) awak kapal kurang proporsional bahkan pada beberapa case tertentu sangat minim.

Dengan alasan tersebut maka ketika ada waktu senggang kru lebih memilih untuk beristirahat daripada melaksanakan *drills* yang *notabene* dapat mengurangi jam istirahatnya. Karena dengan istirahat kru lebih fresh dan dapat melaksanakan rutinitas pekerjaan dengan baik. Jika diruntut hal ini memang menjadi dua sisi yang simalakama, di satu sisi *drills* itu penting untuk keselamatan kru itu sendiri, sedang di sisi lain jika kru kurang istirahat pekerjaan di kapal menjadi kurang optimal. Terlebih jika melebihi *rest hours* juga akan menjadikan NC (Non-Confirmity)

Untuk itu peran Nakhoda dan Perwira sangatlah penting, agar dapat membaca keadaan dan mendapatkan *win-win solution*, dengan beban kerja yang tinggi akan tetapi tetap dapat eksis untuk melaksanakan *drills*. Dibutuhkan pendekatan emosional terhadap semua kru untuk tetap menjaga semangat dan kebugaran kru baik di dalam pekerjaan rutin maupun melaksakan kewajiban *drills*

c. Kurangnya dukungan dari Perusahaan (*Company Support*)

Kurangnya dukungan dari perusahaan atau operator kapal yang dimaksud di sini adalah sehubungan dengan *FFA*, *LSA* atau peralatan pendukung *drills* yang lainnya. Semua operator kapal dalam *SMS (Safety Management System)* pastinya mengamankan awak kapal untuk melaksanakan *drills* sesuai dengan matrik (rencana) berdasar *SOLAS 1974*. Jadi secara tertulis sudah sangat jelas adanya kewajiban melaksanakan *drills* bagi semua kapal. Permasalah yang timbul dari hasil penelitian, *FFA*, *LSA* di kapal banyak yang sudah rusak, kurang memenuhi syarat dan untuk upaya perbaikan maupun permintaan yang baru respon dari operator kapal boleh dikata terlalu lamban bahkan cenderung mengabaikan.

Sebagai contoh selang pemadam banyak yang bocor, alat pemadam jinjing tabungnya keropos, pompa pemadam rusak dan tidak tersedia spare part di atas kapal, pelampung retak, beberapa peralatan atau bahan sudah expired, Breathing Apparatus low pressure dan di kapal tidak tersedia compressor untuk refill Oksigen, dll. Ketika Perwira yang bertanggung jawab terhadap kelengkapan *FFA* dan *LSA* dengan mengetahui Nakhoda melaporkan dan meminta perbaikan, spare part atau pergantian baru operator kapal masih lamban dalam meresponnya dan lebih memprioritaskan terhadap peralatan kapal yang lainnya.

Dari uraian di atas menjadikan semangat awak kapal untuk melaksanakan *drills* menjadi berkurang. Di satu sisi diwajibkan melaksanakan *drills*, namun di sisi lain peralatan *drills*nya tidak sesuai dengan persyaratan. Sedangkan salah satu manfaat *drills* adalah untuk memastikan peralatan *FFA* dan *LSA* dalam kondisi baik dan siap pakai, namun belum dilaksanakan *drills* sudah didapati peralatan tersebut rusak ataupun bekerja kurang baik.

Dalam permasalahan ini memang dibutuhkan suatu proses dan kesadaran yang tinggi dari berbagai pihak terkait. Awak kapal bekerja di kapal dalam hal peralatan *FFA* & *LSA* bersifat sebagai operator dan kemampuan dalam perbaikan peralatan tersebut hanyalah perbaikan skala kecil (*minor*) sedang skala besar haruslah ditangani oleh teknisi yang bersertifikat (*shore technician*). Dengan demikian seyogyanya operator kapal memenuhi segala persyaratan *FFA* dan

*LSA* sesuai dengan standart. Selain itu peran dari pejabat terkait juga berperan sangat besar. Jika mendapati sebuah kapal memasuki daerah yang menjadi otoritasnya dan ditemukan peralatan *FFA* dan *LSA* tidak layak ataupun rusak seyogyanya memberikan peringatan yang keras terhadap operator kapal yang telah lalai dalam pemenuhan standart, semisal dengan tidak mengeluarkan Surat Ijin Berlayar (*SIB*) sebelum peralatan yang rusak atau tidak layak diperbaiki atau diganti dengan yang baru. Karena jika masih ada main mata terhadap hal ini, tentunya awak kapallah yang akhirnya menjadi korban, melayarkan kapal dengan resiko marabahaya yang dapat dating sewaktu-waktu, akan tetapi tidak memiliki persenjataan yang mumpuni dalam menghadapinya.

d. Mentalitas Awak Kapal (*Crew Mentality*)

Problematika yang lain dari hasil penelitian adalah mentalitas dari pelaut itu sendiri. Sebuah kapal dengan rute pelayaran yang jauh, Jeda waktu yang nyata antara bekerja dan beristirahat, peralatan *FFA* dan *LSA* yang lengkap dan memenuhi standart, tetapi tidak melaksanakan drills dengan rutin. *Drills* hanyalah sebuah laporan di atas kertas dengan evidence foto yang diedit berulang-ulang. *Why???*

“Kami melaksanakan *drills (real)* jika akan ada audit”, slogan lama yang masih eksis dan tetap kekinian untuk dijadikan alasan pelaksanaan drills. Pertanyaan yang timbul, apakah kebakaran di kapal menunggu audit dari kelas, apakah tumpahan minyak menunggu pemeriksaan dari *Port State Control (PSC)*, apakah orang jatuh ke laut terjadi sebelum *Ship Inspection Report (SIRE)* dan pertanyaan-pertanyaan sinonim yang lainnya? Peneliti menjamin 100% pelaut dari manapun nationalitinya dan apapun jabatannya di kapal pasti akan sepakat menjawab, “TIDAK”.

Dalam permasalahan ini kembali peran Nakhoda dan Perwira kapal untuk menghidupkan ruh drills dan mengaplikasikannya sesuai dengan draft yang telah *SOLAS 1974* terbitkan sangat besar. Bagaimana menciptakan, membentuk karakter kru kapal dalam satu pemikiran arti penting *drills* tidak sebatas dalam teori di bangku sekolah, tapi haruslah benar-benar dipraktekkan, dilaksanakan di atas kapal dengan penuh semangat dan rasa tanggung jawab yang tinggi sebagaimana menjadi suatu kebaikan dari suatu kebiasaan pelaut yang baik. Tanpa harus disuruh, dikontrol ataupun asal ditulis (laporan *drills*) sudah menjadi darah dan daging bahwa *drills* itu wajib, dari pelaut, oleh pelaut dan akhirnya manfaat terbesar juga akan dipetik oleh pelaut itu sendiri

## 5. Kesimpulan

*Drills* di atas kertas saja tanpa sebab atau alasan yang dapat diterima (kapal sedang dock, cuaca tidak mendukung, dsb) bukanlah kebiasaan pelaut yang baik. Di bagian lain, operator kapal harus benar-benar *aware*, mensupport, mengawasi dan mengontrol semua kapalnya untuk dapat melaksanakan *drills* sesuai dengan ketentuan dalam hal peraturan (*SMS*) maupun peralatannya (*FFA dan LSA*). Sedangkan Pejabat berwenang agar lebih tegas dalam menjalankan tugasnya supaya semua kapal yang beroperasi layak laut, terutama peralatan keselamatan harus diperiksa dan dipastikan dalam kondisi yang baik dan layak dan siap pakai, sebagai perwujudan dan implementasi *ISM-Code*. Semua awak kapal dari Nakhoda sampai rating haruslah berjalan dalam satu barisan, menanamkan dalam pemikiran dan mengaplikasikan drills menjadi suatu kebutuhan dengan kesadaran penuh dan bukan menjadikan drills menjadi beban di kapal.

*Drills* di kapal merupakan suatu bagian yang penting sebagai seorang pelaut. Mereka para pelaut, mereka orang-orang yang bekerja dan bertugas di atas kapal secara harfiah dapat berarti hidup atau mati karena lingkungan kerjanya (laut) ataupun tempat kerjanya (kapal) memiliki potensi bahaya yang sewaktu-waktu mengancam. Luangkan waktu dan jalankan setiap drills yang

diperlukan dan kru kapal akan tetap mahir dalam setiap tugas mereka untuk menghadapi semua marabahaya yang berlangsung

### Daftar Pustaka

- Beerens, R.J.J. and Tehler, H. (2016). *Scoping the field of disaster exercise evaluation – a literature overview and analysis*. International Journal of Disaster Risk Reduction, 19, 413–446.
- Belokas, A. (2019). *10 Reasons why drill performance is substandard onboard ships*. Maritime Knowledge.
- CFR 199.180. (2012). *Coast Guard, DHS*. 467–470.
- Dragomir, C., & Utureanu, S. (2016). *Drills and Training on board Ship in Maritime Transport*. Ovidius University Annals: Economic Sciences Series, 16(2), 323–328.
- Islam, R., Khan, F., Abbassi, R., & Garaniya, V. (2018). *Human Error Probability Assessment During Maintenance Activities of Marine Systems*. Safety and Health at Work, 9(1), 42–52.  
<https://doi.org/10.1016/j.shaw.2017.06.008>
- ISM-Code. (2015). *ISM CODE Amendments: 1 January 2015: The latest amendments by Resolution 353(92) entered into force*, updating and crosslinking the existing IMO documents.
- Kristiansen, S. (. (2013). *Safety Management and Risk Analysis*. Maritime Transportation:
- MTC. (2020). *Emergency Procedures: The 6 Most Common Mistakes When Running Shipboard Emergency Drills*. Maritime Training Center.
- SOLAS 1974 (Amand. 2015). (1377). *SOLAS 1974 (Amand. 2015)*. 68–70.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta CV.
- Tac, B.O., Akyuz, E. and Celik, M. (2018). Tac, B.O., Akyuz, E. and Celik, M. (2018) *Gemi İşletmeciliğinde Acil Durum Yönetimi Etkinliğini Değerlendirme ve İyileştirme Üzerine Uygulamalı Bir Araştırma Yaklaşımı Önerisi*, Journal of Transportation and Logistics, 3 No.2, 35–51.
- Tac, B. O., Akyuz, E., & Celik, M. (2020). *Analysis of performance influence factors on shipboard drills to improve ship emergency preparedness at sea*. International Journal of Shipping and Transport Logistics, 12(1–2), 117–145. <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2020.105865>
- Wang, J. (2002). *Offshore safety case approach and formal safety assessment of ships*. Journal of Safety Research, 33 No. 1, 81–115.
- Wang, J. (2006). *Maritime risk assessment and its current status*, Quality and Reliability Engineering International. 22 No. 1, 3–19.
- www.oceanimemarine.com. (2017). *Safety Drills – An Essential Part Of Your Safety Management system*.

