

## IMPLEMENTASI KESIAPSIAGAAN PT DAYA RADAR UTAMA DALAM MENGHADAPI RISIKO BENCANA

Tego Suroso<sup>1</sup>, Diar Budi Utama<sup>2</sup>, Wilopo<sup>3</sup>, Siswo Hadi Sumantri<sup>4</sup>

<sup>1,2,3,4</sup> Program Studi Magister Manajemen Bencana, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan  
tegosuroso28@gmail.com

### Abstrak

Abstrak - Pelaksanaan implementasi kebijakan bukan hanya sekedar membahas masalah pelaksanaan keputusan, tetapi secara lebih jauh implementasi kebijakan membahas mengenai langkah aktualisasi yang lebih bersifat interaktif antara pemerintah dan masyarakat. Kesiapsiagaan bencana salah satu perhatian penting dalam kesiapsiagaan non alam yakni meminimalisir risiko terjadinya kegagalan teknologi pada kapal. Sering kali berita kecelakaan kapal terjadi karena kegagalan teknologi maupun ketidaksiapan dari personel untuk memenuhi fasilitas dalam proses produksi kapal. Tujuan penelitian ini untuk mengkaji implementasi kesiapsiagaan PT DRU dalam menghadapi risiko bencana. Secara umum PT DRU belum menjalankan kolaborasi dengan berbagai instansi kebencanaan untuk mengantisipasi terjadinya risiko bencana yang besar. Responsivitas PT DRU melalui HSE sebagai unit yang menangani kesiapsiagaan bencana dalam lingkup internal menunjukkan adanya ketidakmajuan organisasi dalam peningkatan kapasitas personel maupun kelengkapan fasilitas keselamatan. Dalam unit organisasi menunjukkan bahwa HSE terbentuk saat PT DRU berdiri karena mengingat pentingnya unit pengelolaan risiko bencana dengan mengoptimalkan kesiapsiagaan bencana melalui pelatihan-pelatihan.

**Kata Kunci:** Implementasi, Kesiapsiagaan, Risiko, Responsivitas

### Abstract

*The implementation of the policy is not just discussing the problem of implementing the decision, but further the implementation of the policy discusses the actualization step which is more interactive between the government and the community. Disaster preparedness is one of the important concerns in non-natural preparedness, namely minimizing the risk of technological failure on ships. Oftentimes news of ship accidents occur because of technological failures and the unreadiness of personnel to provide facilities in the ship production process. The purpose of this study is to examine the implementation of PT DRU's preparedness in dealing with disaster risks. In general, PT DRU has not yet collaborated with various disaster agencies to anticipate the occurrence of major disaster risks. The responsiveness of PT DRU through HSE as a unit that handles disaster preparedness on an internal basis shows the organization's lack of progress in increasing the capacity of personnel and completeness of safety facilities. In the organizational unit it shows that HSE was formed when PT DRU was established because of the importance of disaster risk management units by optimizing disaster preparedness through training.*

**Keywords:** Implementation, Preparedness, Risk, Responsiveness

## I. PENDAHULUAN

Implementasi kebijakan merupakan suatu langkah strategis bagi pelaksana kebijakan yang harus mampu menjalankan tugas secara aktual dan interaktif. Hal ini sejalan dengan yang diungkapkan oleh Ali (2006, p. 4) bahwa pelaksanaan implementasi kebijakan bukan hanya sekedar membahas masalah pelaksanaan keputusan, tetapi secara lebih jauh implementasi kebijakan membahas mengenai langkah aktualisasi dari para implementor yang melibatkan berbagai tindakan yang lebih bersifat interaktif antara pemerintah dan masyarakat.

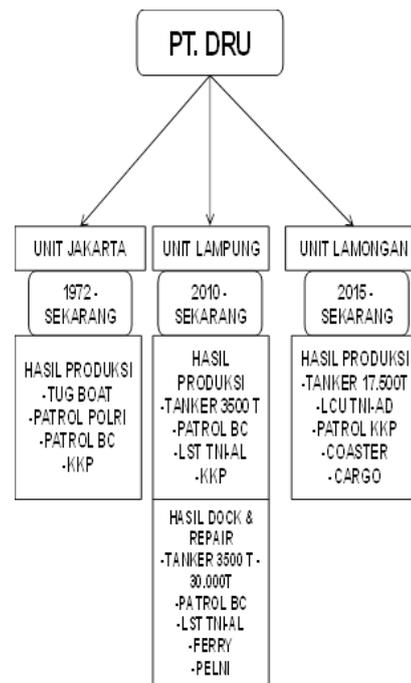
Implementasi kebijakan harus jelas sasaran dan tujuan untuk menjalankan program. Sehingga luaran dari program akan jelas dan terukur atas keberhasilan atau kegagalan program serta harus disesuaikan dengan karakteristik kondisi sasaran program. Senada dengan hal tersebut, menurut Sager and Thomann (2017, p. 287-288) kelompok sasaran harus memperhatikan bagaimana kondisi masyarakat terhadap respon kebijakan yang akan dilaksanakan. Hal ini tentunya sangat penting untuk diperhatikan oleh para pelaksana kebijakan untuk meminimalkan kegagalan implementasi kebijakan.

Dalam implemetasi kebijakan, kesiapsiagaan bencana merupakan langkah strategis yang harus dijalankan baik pemerintah, pihak swasta, masyarakat, akademisi dan termasuk juga media. Kinerja implemetasi yang baik adalah ketika suatu kebijakan yang diimplementasikan mendapat dukungan dari stakeholder non-pemerintah (Faedlulloh: 2016). Kerjasama dan kolaborasi dari kelima unsur yang biasa disebut unsur Pentahelix oleh Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) penting dilakukan dengan baik karena bencana merupakan urusan bersama. Sejalan dengan itu, Nick Carter dalam Deny Hidayati, dkk (2006) mengungkapkan bahwa mengenai kesiapsiagaan dari suatu pemerintahan, suatu kelompok masyarakat atau individu, yaitu tindakan-tindakan yang memungkinkan pemerintahan, organisasi-organisasi, masyarakat, komunitas dan individu untuk mampu menanggapi suatu situasi bencana secara cepat dan tepat guna. Termasuk dalam tindakan kesiapsiagaan adalah penyusunan rencana penanggulangan bencana, pemeliharaan sumberdaya, dan pelatihan personil. (Deny Hidayati, 2006, p. 5).

Pada awalnya PT Daya Radar Utama (PT Daya Radar Utama) didirikan di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta pada tahun 1972. Perusahaan ini pertamanya bergerak dalam sektor jasa dan perdagangan termasuk usaha galangan kapal (*shipyard*). Usaha galangan kapal kemudian mulai digeluti secara serius pada tahun 1980 dengan proyek perdana berupa pembuatan kapal baru jenis pilot boat sebagai kapal penunjang operasi lepas pantai offshore minyak dan gas bumi.

PT Daya Radar Utama memproduksi ratusan unit kapal dengan berbagai tipe dan ukuran seperti kapal jenis Roll On Roll Off, cargo vessel, tanker, patrol vessel, NAVY, fast patrol boat, tug boat, offshore dan speed boat. Kapal yang diproduksi terbuat dari baja, fiberglass reinforced plastic (FRP) dan aluminium. Inovasi terus dilakukan untuk menjawab kebutuhan akan prototype baru, menambah fasilitas dan perluasan area seperti perpanjangan dermaga, slipway, graving dock, dan memperkuat kegiatan penelitian dan pengembangan. Kini PT Daya Radar Utama tidak hanya bergerak dalam kegiatan produksi, tetapi juga menyediakan perbaikan dan perawatan (*maintenance*).

PT Daya Radar Utama untuk saat ini telah memiliki fasilitas galangan yang tersebar di tiga unit galangan masing-masing di Unit Jakarta, Unit Lampung dan Unit Lamongan. Untuk perbandingan hasil produksi galangan kapal DRU Unit Lampung dibandingkan dengan DRU Unit Jakarta dan Lamongan dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 1. Fasilitas Galangan Perusahaan PT DRU

Sumber: PT DRU (2019)

Perusahaan PT DRU unit Lampung merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang perkapalan dan berlokasi di Jalan Lintas Timur Sumatera, Kelurahan Srengsem, Panjang, Bandar Lampung. DRU Shipyard Unit Lampung memiliki fasilitas lengkap dalam mendukung kegiatan pembangunan kapal baru seperti *building berth, slipway, jety*, sejumlah crane, workshop, bengkel mesin, *side end laundhing, graving dock* dan sebagainya. Perusahaan ini sangat padat sekali aktivitas produksi kapal maupun perbaikan kapal. Perusahaan ini bekerjasama dengan TNI AL dalam penyediaan kapal laut baik untuk tempur maupun logistik dalam bidang pertahanan dan banyak juga instansi maupun perusahaan lain yang bekerjasama dengan PT DRU untuk memenuhi kebutuhan kapal.

Di balik keberhasilan PT DRU dalam pembuatan galangan kapal dan perbaikan kerusakan kapal, ada permasalahan serius yang harus menjadi perhatian pihak DRU yaitu mengenai beberapa kali terbakarnya kapal di lokasi dermaga DRU. Pada Senin, 27 Oktober 2014, KRI Teluk Bintuni mengalami insiden kebakaran, meski sudah berhasil ditangani, hingga sore ini tak satupun petinggi PT DRU selaku pembuat kapal yang bersedia menceritakan kronologisnya. (jakartagreater.com, 2014). Kemudian pada Selasa, 18 April 2017 telah terjadi kapal yang terbakar di PT. Daya Radar Utama (DRU) milik PT. Pupuk Sriwijaya yang sedang dalam perbaikan dan bermuatan kosong. (lampung.tribunnews.com, 2017).

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti sangat tertarik untuk melakukan penelitian dengan pendekatan teori implementasi *Idealized policy*, *Implementing organization*, dan *Environmental factors* (Smith dalam Islamy, 2001:90) terhadap PT DRU unit Lampung. Dari tsunami tahun 2018 di Lampung, PT DRU tidak terdampak tsunami yang signifikan, namun ada kenaikan air laut seperti biasanya. Secara non alam kejadian yang pernah dialami perusahaan ini yakni kebakaran pada saat produksi kapal. Tujuan penelitian ini untuk mengkaji implementasi kesiapsiagaan PT DRU dalam menghadapi risiko bencana.

## II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Moleong (2012, p. 6) mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya: perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Lokasi penelitian di PT. Daya Radar Utama Lampung yang bergerak pada perusahaan perkapalan. Sasaran penelitian ini yakni unit HSE (*Health Safety Enviromental*) PT DRU, dimana unit organisasi ini untuk mengetahui sejauh mana organisasi dapat mampu menjalankan tugas kesiapsiagaan bencana dalam upaya penguatan keamanan nasional. Teknik pemilihan informan yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data berdasarkan observasi, dokumentasi, dan wawancara mendalam dengan informan kunci yang diseleksi secara *purposive*. Teknik analisis data menggunakan model interaktif yang melingkupi aktivitas pengumpulan data, data *display*, verifikasi data, dan kesimpulan. Sumber dan jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Teknik validitas data menggunakan triangulasi sumber yaitu dengan membandingkan dan mengecek kembali tingkat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Undang-Undang No. 24 tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana, bencana yang ada di Indonesia dibagi menjadi 3 jenis yaitu:

- a. Bencana alam, yaitu bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir,

kekeringan, angin topan, dan tanah longsor.

- b. Bencana non alam, yaitu bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam yang antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit.
- c. Bencana sosial, yaitu bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang diakibatkan oleh manusia yang meliputi konflik sosial antar kelompok atau antar komunitas masyarakat, dan teror.

Dalam hal ini, PT DRU pada kenyataan di lapangan sering mengalami bencana non alam yang dikarenakan gagal teknologi pada kapal yang dibuatnya. Hal tersebut menyebabkan terjadinya kecelakaan transportasi di laut dikarenakan kapal terbakar ataupun tenggelam. Oleh karena itu diperlukan kesiapsiagaan dari PT DRU untuk mencegah terjadinya risiko bencana yang terdiri dari bencana alam, non alam, dan sosial. Salah satu perhatian penting dalam kesiapsiagaan non alam yakni meminimalisir risiko terjadinya kegagalan teknologi pada kapal. Sering kali berita kecelakaan kapal terjadi karena kegagalan teknologi maupun ketidaksiapan dari personil untuk memenuhi fasilitas dalam proses produksi kapal.

Berdasarkan laporan akhir antara Pejabat Pembuat Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Direktur PT. Trans Asia Consultans Nomor 002/STD/KNTR/KNKT/IV/09 tanggal 16 April 2009 tentang Pekerjaan Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003-2008, Jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia cukup memprihatinkan. Selama periode 2003-2008 terjadi 691 kasus kecelakaan. Laporan Akhir *Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 - 2008* menyatakan; 119 kecelakaan, 2007: 159 kecelakaan dan pada tahun 2008 terjadi 138 kasus kecelakaan, rata-rata kenaikan selama 6 tahun terakhir adalah 17%. Jenis kecelakaan yang terjadi rata-rata adalah tenggelam (37%), kandas (13%), tubrukan (15%), kebakaran (18%) dan jenis kecelakaan lainnya (17%) Sedangkan penyebab kecelakaan kapal adalah 37% *human factor*, 23% kesalahan teknis, 38% kondisi alam dan 2% untuk penyebab lainnya.

Berdasarkan data di atas maka diperlukan

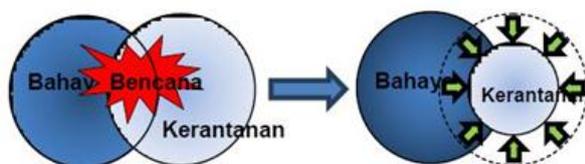
$$R_{isk} = H_{azard} \frac{V_{ulnerability}}{C_{apacity}}$$

upaya pengurangan risiko terhadap bencana di lingkungan PT DRU

Gambar 2. Formula Pengkajian Risiko Bencana  
Sumber: Badan Peanggulangan Bencana Nasional, (2016: 34)

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana menyatakan bahwa risiko bencana adalah potensi kerugian yang mungkin ditimbulkan akibat suatu bencana pada suatu wilayah dalam suatu kurun waktu tertentu. Kerugian tersebut dapat berupa kematian, korban luka, sakit maupun jiwa yang terancam karena hilangnya rasa aman, korban mengungsi, kerusakan infrastruktur, kehilangan harta, serta gangguan kegiatan masyarakat.

Pendapat tersebut sejalan dengan Peraturan Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana Nomor 2 Tahun 2012 yang mengatakan bahwa risiko bencana dapat diuraikan sebagai fungsi bahaya dan kerentanan yang dikombinasikan dengan kapasitas dalam mengatasi bencana. Sehingga dalam melakukan kajian risiko bencana (*Risk*), harus ditentukan pendekatan dari tiga parameter pembentuknya, yaitu ancaman (*hazard*), kerentanan (*vulnerability*), dan kapasitas (*capacity*) terkait bencana, karena pengkajian risiko bencana merupakan sebuah pendekatan untuk memperlihatkan potensi dampak negatif yang mungkin timbul akibat suatu potensi bencana yang ada. Potensi dampak negatif tersebut dihitung dengan mempertimbangkan tingkat kerentanan dan kapasitas kawasan tersebut. Potensi dampak negatif ini menggambarkan potensi jumlah jiwa, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan yang terpapar oleh potensi bencana (Lapan, 2020).



Gambar 3.2 Pengurangan Risiko Bencana dengan Memperkecil Kerentanan  
Sumber : Bakornas PB (2007)

Dari beberapa konsep tentang risiko bencana di atas, peneliti menyintesis bahwa dalam

melakukan pengurangan risiko bencana upaya yang dilakukan adalah mengurangi kerentanan dan/atau meningkatkan kapasitas dalam menghadapi ancaman. Dalam hal ini peningkatan kapasitas dapat dilakukan dengan cara melaksanakan pelatihan keselamatan kerja, gladi, dan lain-lain.

Selain itu juga diperlukan implementasi kebijakan yang mengarah pada proses pelaksanaan dari nilai kebijakan melalui struktur administrasi dan kelembagaan organisasi pemerintah yang melibatkan berbagai aktor, prosedur, dan sumberdaya untuk mencapai tujuan yang telah disepakati dari tahapan sebelumnya (Chen and Zhang, 2016, p. 4). Dalam kesiapsiagaan bencana, peran penting PT DRU dapat mencegah terjadinya risiko bencana non alam yang lebih luas karena perusahaan ini berada di objek vital galangan produksi kapal. Banyaknya produksi dan perbaikan kapal salah satunya akan sangat berpengaruh pada jalannya postur pertahanan negara dengan alutsista TNI kapal laut.

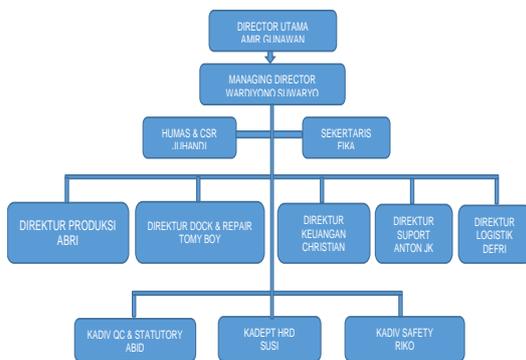
PT DRU telah merencanakan manajemen keselamatan kerja sejak sebelum karyawan sampai ke tempat kerja bahkan hingga ke pengunjung dan masyarakat di sekitar operasional DRU. Tujuannya yaitu agar tidak adanya kecelakaan yang menimpa pegawai, pengunjung bahkan masyarakat di sekitar. DRU beserta pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan operasional hingga subkontraktor turut bertanggung jawab untuk menerapkan standard keselamatan kerja bagi perusahaan. Untuk keselamatan kerja di lingkungan perusahaan, DRU menerapkan sistem manajemen OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004 yang didukung dengan kebijakan perusahaan, peraturan terkait dan masukan para pelanggan.

Adanya pengendalian dan pemahaman terhadap risiko-risiko kerja merupakan bagian dari manajemen yang efektif terhadap keselamatan kerja. Dalam hal ini peran koordinasi, pelatihan keselamatan kerja, inspeksi dan penyediaan peralatan dan fasilitas penunjang keselamatan kerja dan penandaan dan perambuan area berbahaya terus ditingkatkan agar tujuan dari penerapan manajemen keselamatan kerja dapat tercapai. Di bidang pelatihan keselamatan kerja, lingkup pelatihan meliputi keselamatan individu, penanganan kecelakaan dan evakuasi saat keadaan darurat, penggunaan fasilitas atau peralatan P3K untuk penanganan kecelakaan dini dan pelatihan lain yang diperlukan untuk mencegah kecelakaan kerja dan menangani kondisi darurat.

Dengan diberlakukannya kebijakan seperti ini, PT DRU dapat memastikan bahwa personilnya, kontraktor, pengunjung dan masyarakat di sekitar operasional DRU dapat bekerja dan beraktivitas dengan nyaman dengan rasa khawatir yang sedikit terhadap keselamatan mereka.

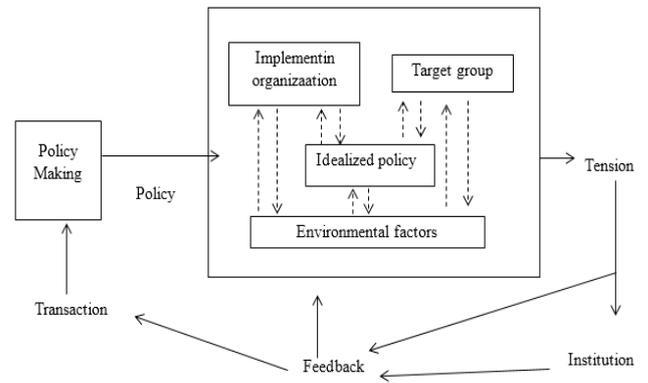
Dalam perusahaan PT DRU terdapat unit organisasi yang bergerak khusus di bidang penanganan risiko bencana yakni HSE (*Health Safety Enviromental*). Unit organisasi ini terbentuk sejak PT DRU berdiri. Sejauh ini unit HSE pernah menangani kejadian kebakaran akibat dari produksi kapal dengan penangan investigasi yang cepat dengan menyesuaikan kerentanan dan bahaya yang ada. Jika dilihat dari bencana alam, perusahaan ini tidak pernah terdampak, namun lebih kepada bencana non alam. Seperti yang dijelaskan dalam UU No. 24 Tahun 2004 tentang Penanggulangan Bencana bahwa Bencana non alam, yaitu bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam yang antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit. Dalam hal ini permasalahan yang sering dihadapi PT DRU adalah kegagalan teknologi.

Berikut ini adalah Struktur Organisasi DIV HSE (*Health Safety Environment*) Unit Lampung:



Gambar 3. Struktur Organisasi DIV HSE (*Health Safety Environment*) Unit Lampung  
Sumber: PT DRU (2019)

Sedangkan berikut ini merupakan model implementasi kebijakan Sminth yang akan diadaptasi untuk menganalisis kesiapsiagaan PT DRU dalam menghadapi risiko bencana:



Gambar 4. Model implementasi kebijakan Sminth  
Sumber : Tachjan (2006)

### **Idealized Policy**

Pola interaksi yang diidealkan oleh perumus dengan tujuan mendorong *target group* untuk melaksanakan kebijakan. Dalam suatu organisasi publik, komunikasi sering merupakan proses yang sulit dan kompleks. Proses pemberian informasi kebawah di dalam organisasi atau dari suatu organisasi ke organisasi lain, dan ke komunikator lain, sering mengalami gangguan (*distortion*) baik yang disengaja maupun tidak. Jika sumber komunikasi berbeda memberikan interpretasi yang tidak sama (*inconsistent*) terhadap suatu standar dan tujuan, atau sumber informasi sama memberikan interpretasi yang bertentangan (*conflicting*), maka pelaksana kebijakan akan sulit terlaksana secara intensif.

Dari penjelasan teori di atas bahwa pelaksana kebijakan harus benar-benar mamastikan kebijakan dapat terlaksana dengan tepat sasaran sesuai dengan tujuan yang disepakati. Hal penting dalam pelaksanaan ini yakni pola komunikasi yang baik sehingga tidak mengalami gangguan maupun kesalahan persepsi. Hasil penelitian menjelaskan bahwa PT DRU secara umum belum menjalankan kolaborasi dengan berbagai instansi kebencanaan untuk mengantisipasi terjadinya risiko bencana yang besar. Selama ini PT DRU hanya memanfaatkan fasilitas HSE yang ada dan terbatas untuk menunjang kesiapsiagaan bencana non alam. Kerjasama instansi yang dibangun hanya beberapa seperti pemadam kebakaran pemerintah daerah dan dinas ketenagakerjaan pemda.

Sehingga perlunya keharmonisan dan sinkronisasi antara aturan yang telah digariskan oleh BNPB atau instansi lainnya mengenai kesiapsiagaan, memperluas kerjasama instansi serta menambah fasilitas kesehatan dan HSE untuk kelancaran produksi kapal. Kesiapsiagaan merupakan salah satu upaya yang dilakukan untuk mengantisipasi kemungkinan terjadi bencana untuk meng-hindari adanya korban jiwa, kerugian harta benda dan perubahan tata kehidupan masyarakat di kemudian hari (Sutton dan Tierney, 2006). Beberapa komponen yang harus diimplementasikan PT DRU untuk kelancaran

produksi guna meminimalisir terjadinya bencana maka harus memenuhi hal ini: (a) pengaktifan pos-pos siaga bencana dengan segenap unsur pendukung, (b) pelatihan siaga/simulasi/gladi/teknis bagi setiap sektor penanggulangan bencana (SAR, sosial, kesehatan, prasarana dan pekerjaan umum), (c) inventarisasi sumber daya pendukung kedaruratan, (d) penyiapan dukungan dan mobilisasi sumber daya/logistik, (e) penyiapan sistem informasi dan komunikasi yang cepat dan terpadu untuk mendukung tugas kebencanaan, (f) penyiapan dan pemasangan instrumen sistem *early warning*, (g) penyusunan *contingency plan*, dan (h) mobilisasi sumber daya (personil dan prasarana/sarana peralatan) (LIPI, 2006).

### Target groups

Bagian dari *stakeholders* yang diharapkan dapat mengadopsi pola interaksi yang diinginkan. Mereka merupakan bagian dari *stakeholders* yang diharapkan dapat menerima dan menyesuaikan terhadap pola interaksi yang ditentukan oleh kebijakan. Keberhasilan suatu proses implementasi kebijakan dilihat dari bagaimana respon atau daya tanggap kelompok sasaran, jika kelompok sasarannya berlapang hati untuk menerima dan menjalankan kebijakan yang ditetapkan tanpa ada yang mengeluh maka kebijakan tersebut akan berhasil.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responsivitas PT DRU melalui HSE sebagai unit yang menangani kesiapsiagaan bencana dalam lingkup internal menunjukkan adanya ketidakmaksimalan organisasi dalam peningkatan kapasitas personil maupun kelengkapan fasilitas kesehatan. Terlihat pada latihan simulasi karyawan perusahaan hanya diadakan setahun sekali padahal besar harapan karyawan untuk mengadakan simulasi kebencanaan secara rutin. Meskipun demikian, di beberapa aspek sudah berjalan dengan cukup baik. Untuk fasilitas kesehatan contohnya adalah fasilitas toilet ditemukan data sebagai berikut: Jumlah toilet keseluruhan yang ada di PT. Daya Radar Utama 44 buah untuk jumlah karyawan 1.755 orang, yang dibagi menjadi :

1. Kantor depan	11 toilet
2. Kontainer	2 toilet
3. TPS	3 toilet
4. Kantor HSE	2 toilet
5. Bengkel CNC	2 toilet
6. Pt Hui	1 toilet
7. Gudang	1 toilet
8. Bengkel maintance	2 toilet
9. Bengket bubut	1 toilet

10. Dekat interior (Umum)	5 toilet
11. Kantor docking	6 toilet
12. Kantor satgas	3 toilet
13. Mushola	1 toilet
14. Galangan	4 toilet

Sedangkan berdasarkan Permenkes RI No. 70 Tahun 2016 Tentang Standar dan Persyaratan Kesehatan Lingkungan Kerja Industri.

### Standar Baku Mutu Sarana Toilet

No	Jumlah Toilet	Jumlah Pekerja
1.	1	15
2.	2	16 - 35
3.	3	35 - 55
4.	4	56 - 80
5.	5	81 - 110
6.	6	111 - 150
Ditambah 1 toilet setiap tambah 40 orang		>150

Maka berdasarkan Permenkes RI No. 70 Tahun 2016 Tentang Standar dan Persyaratan Kesehatan Lingkungan Kerja Industri, PT. Daya Radar Utama Unit Lampung telah memenuhi Standar Baku Mutu Saran Toilet.

Dalam aspek keselamatan kerja, PT. DRU dilengkapi dengan instalasi kesehatan yang di beri nama PMI (Palang Merah Indonesia) yang dilengkapi peralatan medis dan tenaga medis yang bekerja melayani jika terjadi kecelakaan kerja. Selain itu, ada hal yang menarik yakni tersedianya kapal khusus untuk pencarian dan pertolongan serta pemadam di area laut bagi kapal yang terjadi kebakaran.

Selain itu pengelolaan limbah atas produksi kapal yang dijalankan sudah dikelola dengan baik seperti limbah cair dan limbah padat. Limbah Padat yang terdiri dari: plat besi yang dihasilkan dari sisa-sisa proses pemotongan plat yang dilakukan di bengkel CNC, Kaleng Cat yang dihasilkan dari proses pengecatan kapal, Serat besi yang dihasilkan dari proses pembuatan drat di bengkel bubut, Domestik yang dihasilkan dari sisa-sisa makanan karyawan yang ada di setiap ruangan, dan Kayu yang dihasilkan dari sisa-sisa balok untuk penyangga kapal, peti untuk tempat mesin dan pembuatan interior dalam kapal. Limbah padat tersebut dari masing-masing bengkel dan ruangan dikumpulkan menjadi satu lalu di diangkut ke TPS kemudian di ambil oleh Pihak ke-3 (Dinas Lingkungan Hidup Kota Bandar Lampung 2 hari sekali dan PT. San Xiong Steel Indonesia 3

bulan sekali) sedangkan limbah kayu diambil oleh perorangan (Panglong) seminggu 2 kali. Sedangkan untuk limbah cair yang berasal dari bengkel docking dan bahan bakar mesin di proses oleh pihak ke-3, yaitu PT. Nicosia Sejahtera dalam 1 tahun 2 kali pengolahan.

Di beberapa tempat sudah terdapat rambu-rambu keselamatan kerja, seperti yang ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 5 Rambu-rambu Keselamatan Kerja  
Sumber : Dokumentasi Peneliti, 2019

Namun demikian temuan penelitian pada perusahaan ini yakni masih terdapat beberapa lokasi bangunan produksi kapal yang masih belum terpasang rambu-rambu kecelakaan, jalur evakuasi, peta rawan bencana dan fasilitas pengamanan pada kebakaran.

Dalam pengelolaan kesiapsiagaan bencana layaknya dibentuk tim perencanaan yang dimaksudkan untuk merencanakan latihan kesiapsiagaan secara menyeluruh, sekaligus menjadi pengendali ketika latihan dilaksanakan. Membuat skenario latihan kesiapsiagaan yang jalan ceritanya untuk keperluan latihan berdasarkan kejadian yang paling mungkin terjadi di PT DRU dengan dilengkapi SOP yang jelas, terpadu dan terarah.

### Implementing Organization

Pelaksana yang bertanggungjawab dalam pelaksanaan. Pelaksana tersebut dapat berupa organisasi ataupun perorangan yang melaksanakan kebijakan di lapangan dengan bertugas sebagai pengelola, pelaksanaan serta pengawasan. Karakteristik lembaga pelaksana sangat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan.

Dalam unit organisasi HSE menunjukkan hasil penelitian dilapangan bahwa HSE terbentuk saat PT DRU berdiri karena mengingat pentingnya unit pengelolaan risiko bencana dengan mengoptimalkan kesiapsiagaan bencana melalui pelatihan-pelatihan. Namun menariknya unit organisasi ini ikut serta dalam upaya penyelamatan korban tsunami di Lampung dengan kebijakan perusahaan melalui HRD mengirimkan beberapa personel HSE untuk berpartisipasi pada evakuasi korban tsunami Selat Sunda.

Melihat pengalaman terjadinya bencana di laut, PT DRU telah mampu membuat kapal yang di desain khusus untuk pemadam kebakaran kapal di lepas pantai. Hal ini membuat inovasi PT DRU diapresiasi perusahaan lain untuk bisa memperbanyak kapal khusus pencarian, pertolongan dan pemadam kebakaran kapal. Untuk implementasi semua kebijakan di bidang keselamatan, Perusahaan harus memiliki Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Manajemen System*) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini dengan mengikuti petunjuk (*guidekines*) dan contoh-contoh dokumen yang disediakan *International Safety Management Code (ISM code)*. Sebuah kapal dikatakan laik laut (*sea worthiness*), apabila terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan elektronika kapal, yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli. Sebelum melakukan pelayaran, harus diketahui petunjukpetunjuk tentang bagaimana melakukan pertolongan kecelakaan kapal, akibat tubrukan, kandas, tenggelam, kebakaran, senggolan dan *force major* atau kecelakaan alam, prosedur perawatan kapal antara lain: (a) yang sudah waktunya kapal naik dok, (b) perawatan tahunan, (c) perawatan *emergency*, (d) perawatan perempat tahun. Selain itu perlu campur tangan dan asosiasi pelayaran untuk saling bahu membahu dan selalu meningkatkan keselamatan serta mencegah kecelakaan kapal seminimal mungkin.

## IV. PENUTUP

### Simpulan

Dari hasil pengamatan di lapangan pada gedung utama PT. DRU sudah ada petunjuk jalur evakuasi namun masih terdapat beberapa tempat yang belum ada tanda jalur evakuasi atau tanda keselamatan lainnya. Sehingga hal ini belum memenuhi standar keselamatan kerja, perlu ada penambahan sarana dan prasarana yang menunjang keselamatan kerja dan peningkatan kompetensi karyawan dalam mengurangi risiko bencana. Beberapa sarana dan prasarana belum dilengkapi dengan alat pengaman risiko kebakaran seperti fire block. Beberapa sarana belum secara ergonomis dalam memberikan layanan seperti kursi dan meja yang kurang memadai.

Implementasi kebijakan harus jelas sasaran dan tujuan untuk menjalankan program. Sehingga luaran dari program akan jelas dan terukur atas keberhasilan atau kegagalan program. Kesiapsiagaan bencana melingkupi bencana alam, non alam, dan sosial. Salah satu perhatian penting dalam kesiapsiagaan non alam yakni

meminimalisir risiko terjadinya kegagalan teknologi pada kapal. Sering kali berita kecelakaan kapal terjadi karena kegagalan teknologi maupun kesiapan dari personel untuk memenuhi fasilitas dalam proses produksi kapal.

Pelaksana kebijakan harus benar-benar memastikan kebijakan dapat terlaksana dengan tepat sasaran sesuai dengan tujuan yang disepakati. Hal penting dalam pelaksanaan ini yakni pola komunikasi yang baik sehingga tidak mengalami gangguan maupun kesalahan persepsi. Secara umum PT DRU belum menjalankan kolaborasi dengan berbagai instansi kebencanaan untuk mengantisipasi terjadinya risiko bencana yang besar. Responsivitas PT DRU melalui HSE sebagai unit yang menangani kesiapsiagaan bencana dalam lingkup internal menunjukkan adanya ketidaktahuan organisasi dalam peningkatan kapasitas personel maupun kelengkapan fasilitas kesehatan. Dalam unit organisasi menunjukkan bahwa HSE terbentuk saat PT DRU berdiri karena mengingat pentingnya unit pengelolaan risiko bencana dengan mengoptimalkan kesiapsiagaan bencana melalui pelatihan-pelatihan.

### Saran

Dalam implementasi kebijakan PT DRU sebaiknya mampu mengevaluasi setiap program kegiatan produksi kapal supaya mampu meminimalisir risiko bencana melalui upaya-upaya seperti:

1. Memperluas kerjasama dengan instansi kebencanaan seperti BNPB, Basarnas, Rumah sakit dan lain-lain sehingga instansi tersebut dapat menunjang kesiapsiagaan PT DRU dalam menghadapi risiko bencana.
2. Peningkatan kapasitas personel HSE maupun diluar bagian HSE melalui pelatihan yang intensif dan adanya perkembangan ilmu penanganan bencana.
3. Penambahan fasilitas kesehatan di HSE yang masih terbatas dan penambahan rambu-rambu keselamatan dengan petunjuk jalur evakuasi di sekitar gedung produksi dan galangan.

## V. DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, Sugiyanto, dan Febriana. 2015. Kesiapsiagaan Masyarakat Desa Siaga Bencana Dalam Menghadapi Bencana Gempa Bumi di Kecamatan. Volume 2, No. 3.

Ali, Sajid, 2006. *Problems Of Policy Implementation In Pakistan A Neuro-Cognitive Perspective*. Aga Khan University Institute For Educational Development Pakistan., Policy Studies, 2006 Volume 34, Number 1.

Anwar. 2018. Model Kesiapsiagaan Masyarakat Dalam Pengurangan Risiko Bencana Tanah Longsor di Desa Tugumukti, Kecamatan Cisarua Kabupaten Bandung Barat. *Asian Social Work Journal*, Volume 3, Issue 4, (Page 19 - 30).

Badan Koordinasi Nasional Penanggulangan Bencana. (2007). *Pedoman Penanggulangan Banjir Tahun 2007-2008*. Jakarta.

Badan Penanggulangan Bencana Nasional. (2016). *Risiko Bencana Indonesia*. Jakarta: Tim Penyusun.

Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB). 2017. *Membangun Kesadaran, Kewaspadaan Dan Kesiapsiagaan Dalam Menghadapi Bencana*.

Chen, Jiajian And Zhang, Qiongwen, 2016. *Fluctuating Policy Implementation And Problems In Grassroots Governance*. Social Work Development Research Center, Southwestern University Wenjiang District, China, *The Journal Of Chinese Sociology*.

Deny Hidayati, Dkk. 2006. *Kajian Kesiapsiagaan Masyarakat Dalam Mengantisipasi Bencana Gempa dan Tsunami di Indonesia*. Lipi/Unesco/Isdr. Jakarta.

Faedlulloh, D. 2016. Implementasi Undang Undang No. 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasiandi Kabupaten Banyumas: Studi Transisi Pasca Regulasi Yang Inkonstitusional. *The Indonesian Journal of Public Administration (IJPA)*, 2(2).

Miles. Mathew B. Michael Huberman, Johnny Saldana. 2014. *Qualitative Data Analysis, Methods Sourcebook* (3rd Ed). Sage Publications.

Moleong, J. Lexy. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi. Bandung: Pt Remaja Rosdakarya.

Sager, Fritz And Thomann, Eva, 2017. *Multiple Streams In Member State Implementation: Politics, Problem Construction And Policy Paths In Swiss Asylum Policy*. *Journal Of Public Policy*, 37:3, 287-314. Cambridge University Press.

Saryah, M.S. 2014. DRU Lampung Tertutup Soal Insiden Kebakaran KRI Teluk Bintuni. <https://jakartagreater.com/25259/dru-lampung-tertutup-soal-insiden-kebakaran-kri-teluk-bintuni/>. Diakses pada tanggal 7 Oktober 2020.

Tachjan. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: Aipi.

Thamrin. 2015. Manajemen Keselamatan Maritim dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident). *Jurnal Ilmiah Widya* Volume 3 Nomor 2.

TRIBUNLAMPUNG.CO.ID. 2017. Satu Kapal Terbakar di PT DRU Lampung. Tak Ada Korban Jiwa.

<https://lampung.tribunnews.com/2017/04/18/satu-kapal-terbakar-di-pt-dru-lampung-tak-ada-korban-jiwa>. Diakses pada tanggal 7 Oktober 2020.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana

