

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN AWAK
KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT – ALAT
KESELAMATAN DI ATAS MV. ZAMIL 5**

Oleh :

YUSRIZAL

NIS. 01974 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL
DALAM MENGGUNAKAN ALAT – ALAT KESELAMATAN DI
ATAS MV. ZAMIL 5**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

Oleh :

YUSRIZAL

NIS. 01974 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

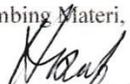
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



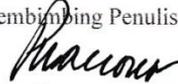
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : YUSRIZAL
NIS : 01974 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL
DALAM MENGGUNAKAN ALAT – ALAT KESELAMATAN
DI ATAS MV. ZAMIL 5

Pembimbing Materi,


Capt. Kemal Syarif, Sp-1., M.Mar

Pembimbing Penulisan,


Drs. Purnomo, M.M.

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Capt. Irfan Faozun, MM.
Penata (III/c)
Nip. 197309082008121001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

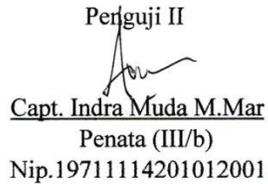


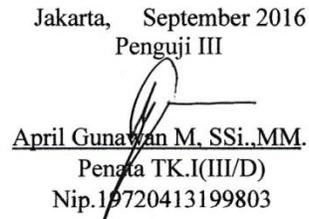
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

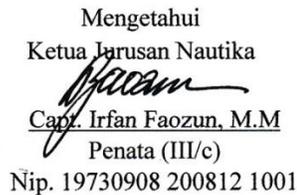
Nama : YUSRIZAL
NIS : 01974 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL
DALAM MENGGUNAKAN ALAT – ALAT KESELAMATAN DI
ATAS MV. ZAMIL 5

Penguji I

Capt. Dodo Rukanda MM.

Penguji II

Capt. Indra Muda M. Mar
Penata (III/b)
Nip. 19711114201012001

Jakarta, September 2016
Penguji III

April Gunawan M. SSi., MM.
Penata TK.I(III/D)
Nip. 19720413199803

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun, M.M
Penata (III/c)
Nip. 19730908 200812 1001

KATAPENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena telah melimpahkan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum dan silabus Diklat Pelaut Tingkat-1 Angkatan XLIV bidang studi Nautika (ANT-I) tahun ajaran 2016 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dalam hal penulisan makalah ini, penulis memilih judul :

" UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT – ALAT KESELAMATAN DI ATAS MV. ZAMIL 5"

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan makalah ini jauh dari sempurna, hal ini dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan penulis sehingga kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca, untuk kesempurnaan makalah ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak, terutama kepada yang terhormat:

1. Bapak Pranyoto, S.Pi.,MAP sebagai Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, MM. sebagai Ketua Jurusan Nautika
3. Bapak Drs. Bambang Sumali, M.Sc., Sebagai Kepala Divisi
4. Capt. Kemal Syarief. SP-I., MM. sebagai Dosen Pembimbing Materi Makalah.
5. Bapak Drs.Purnomo.MM. sebagai Dosen Pembimbing Penulisan Makalah
6. Seluruh dosen STIP yang telah memberikan ilmu serta bimbingannya dengan tulus dan ikhlas selama belajar di kampus tercinta.
7. Orang tua kandung maupun mertua yang telah memberikan semangat, doa dan dukungan selama sekolah.
8. Istri tercinta Angela Pinaria, dan anak tersayang M. Ziyyan Fawwazi yang telah memberikan semangat, doa dan dukungannya selama ini dalam segala hal.
9. Kakak – kakak dan Adik – adik tercinta atas dukungannya.

10. Seluruh senior, junior dan teman – teman seangkatan, serta ANT I angkatan XLIV untuk solidaritas, masukan dan kerjasamanya selama berlangsungnya sekolah DP-I.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu untuk bantuannya hingga penulisan makalah ini dapat berjalan dengan baik serta dapat selesai tepat waktu.

Akhir kata, semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca.

Jakarta, 26 September 2016

Penulis

YUSRIZAL
NIS. 01974 /N-I

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL MAKALAH.....	1
HALAMAN PERSETUJUAN MAKALAH	II
HALAMAN PENGESAHAN MAKALAH	III
KATA PENGANTAR.....	IV
BAB I PENDAHULUAN	
A.LATAR BELAKANG	1
B.IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH	3
C.TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
D.METODE PENELITIAN	5
E.WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	5
F.SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A.TINJAUAN PUSTAKA.....	8
B.KERANGKA PEMIKIRAN	16
BAB III ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH	
A.DESKRIPSI DATA.....	22
B.ANALISIS DATA.....	25
C.PEMECAHAN MASALAH.....	27
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A.KESIMPULAN	35
B.SARAN.....	35
DAFTAR PUSTAKA	36
DAFTAR LAMPIRAN.....	37

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Diatas kapal adalah salah satu tempat yang sangat berbahaya untuk keselamatan manusia. Kemungkinan untuk terjadinya kecelakaan sangat besar seperti terjatuh kelaut, kebakaran, ketiban alat berat, jatuh dari tangga, terhirup zat – zat berbahaya yang dalam hitungan menit dapat menghilangkan nyawa manusia dan lain – lain. Zat – zat berbahaya seperti *H₂S* (*hydrogen sulfide* / asam sulfid) ini biasanya terdapat di area pengeboran minyak lepas pantai. Tentunya bagi kapal – kapal yang bekerja di area pengeboran minyak lepas pantai harus menyiapkan alat – alat keselamatan supaya tidak terjadi kecelakaan seperti terhirup gas asam sulfat tersebut.

Salah satu unsur penting dalam operasional sebuah kapal dan untuk mengurangi kecelakaan diatas kapal adalah tersedianya perlengkapan alat - alat keselamatan di atas kapal, namun pada kenyataannya masih banyak di temukan kurangnya kesadaran pada awak kapal untuk mempelajari dan mempraktekkan alat - alat keselamatan yang ada. Sehingga mereka tidak terampil dalam menggunakan alat – alat keselamatan. Ketika adanya terjadi kecelakaan dan inspeksi diatas kapal anak buah kapal tidak terampil untuk menggunakan alat – alat keselamatan tersebut. Diangkatnya topik ini diharapkan agar menjadi perhatian dan pemahaman dalam penggunaan peralatan keselamatan dengan baik, cekatan dan terampil untuk mencegah musibah atau kecelakaan yang tidak dikehendaki. Salah satu faktor yang sangat menunjang keselamatan pelayaran adalah pemeliharaan alat – alat

keselamatan dan juga memahami teknik dan penggunaan alat - alat keselamatan di atas kapal. Banyak kecelakaan - kecelakaan di atas kapal yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun gagal dalam menanggulangi suatu kecelakaan di atas kapal dikarenakan kurangnya pengetahuan mengenai teknik dan keterampilan cara penggunaan atau tidak berfungsinya alat - alat keselamatan saat diperlukan dalam keadaan darurat. Tidak dilakukannya jadwal pemeliharaan alat - alat keselamatan yang baik merupakan godaan terhadap setiap perwira yang bertanggung jawab untuk menunda pemeliharaan maupun pengecekan terhadap alat - alat keselamatan yang ada, sehingga saat akan dipergunakan alat - alat keselamatan tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Begitupun dengan latihan - latihan keselamatan di atas kapal yang mana kurang mendapat perhatian yang cukup dari semua pihak yang terkait. Di atas kapal terdapat bermacam-macam jenis alat keselamatan salah satunya adalah alat bantu pernapasan (*Breathing Apparatus*) yang telah ditentukan oleh *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 chapter 9 dan amandemen - amandemenya, oleh karena itu setiap crew kapal termasuk Nahkoda wajib untuk dapat mengetahui lokasi, jumlah, cara pemakainnya dan bagaimana cara pemeliharaan alat tersebut. Selama penulis bekerja di atas kapal alat bantu pernafasan drill selama setiap bulan sekali di lokasi pengeboran minyak lepas pantai ,karena alat ini juga sangat membantu bila terjadi kebocoran di *platform* atau pengeboran minyak di luar kapal atau area sekitar pengeboran minyak lepas pantai.

MV. ZAMIL 5 adalah sebuah kapal jenis Anchor Handling Tug Supply. Kapal yang khusus melayani pengeboran minyak lepas pantai. Akan tetapi selama penulis bekerja di atas MV.ZAMIL 5. Kapal ini mempunyai tugas utama melayani RIG dan akomodasi barge dalam anchor handling, penyuplaian material, guna menunjang pengoperasiannya di ladang minyak. Ditambah pula melayani para pekerja lepas pantai untuk mengecek setiap ladang minyak di wilayah Aramco Oil Field. Begitu padatnya kegiatan di atas kapal sehingga dengan demikian latihan-latihan keselamatan di atas kapal kadang hanya sebagai formalitas saja atas dasar inilah maka penulis terkait untuk mengambil judul :

" UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS MV. ZAMIL 5".

Dengan demikian maka diharapkan para awak kapal maupun pimpinan di atas kapal mempunyai rasa perhatian yang cukup besar dalam pelaksanaan latihan - latihan keselamatan serta dijalankan dengan benar sesuai jadwal yang ada. Kemudian juga diharapkan bahwa dengan melaksanakan latihan - latihan keselamatan di atas kapal secara tetap dan teratur maka dapat meningkatkan kemampuan awak kapal dalam mengoperasikan alat - alat keselamatan. Perlu diingat bahwa musibah di atas kapal tidak diketahui kapan datangnya, maka di sini dituntut kesiap - siagaan dari semua pihak yang ada di atas kapal.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dari latar belakang di atas dapatlah diidentifikasi masalah seputar:

- a. Kurang maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.
- b. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.
- c. Kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.
- d. Kurang maksimalnya pemahaman awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal
- e. Kurang maksimalnya familirisasi tentang sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan diatas kapal
- f. Kurang maksimalnya penerapan tentang sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan diatas kapal
- g. Kurang maksimalnya koordinasi diatas kapal baik di bagian dek dan mesin.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya lingkup bahasan yang akan dibahas dalam masalah ini, maka perlu kiranya penulis hanya membatasi pada seputar upaya

meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat - alat keselamatan di atas MV. ZAMIL 5 selama penulis berada diatas kapal tersebut yang beroperasi di daerah Saudi Arabia Oil Field (ARAMCO). Adapun batasan masalah yaitu :

- a. Kurang maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.
- b. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi dan batasan masalah sebelumnya, maka ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan masih rendah ?
- b. Mengapa motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan masih rendah ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. TUJUAN PENELITIAN

- a. Untuk mengidentifikasi masalah-masalah yang ada di atas kapal yang berkaitan dengan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan.
- b. Untuk menganalisa masalah-masalah yang ada di atas kapal yang berkaitan dengan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan.
- c. Untuk mencarikan solusi dari masalah yang ada di atas kapal yang berkaitan dengan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan.

2. MANFAAT PENELITIAN

- a. Manfaat bagi dunia akademis :
 - 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi para calon pelaut dan pembaca.
 - 2) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP Jakarta.
- b. Manfaat bagi dunia praktisi :

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal sejenis.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah studi kasus yang di analisa secara deskriptif kualitatif

2. Teknik Pengumpulan Data

Perolehan data untuk penulisan makalah penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu :

a. Teknik Observasi

Penulis melakukan pengamatan langsung di atas kapal MV. ZAMIL 5 selama penulis bekerja di atas kapal tersebut.

b. Tehnik Komunikasi Lansung (Wawancara)

Penulis mendapatkan data dan informasi dari Anak Buah Kapal dan Nahkoda serta dengan cara tanya jawab langsung atau wawancara dengan mereka.

Mengenai nama-nama awak kapal penulis lampirkan di halaman lampiran

c. Studi Perpustakaan

Data-data yang diperoleh dari perpustakaan STIP Jakarta dan bahan-bahan ajar yang ada.

d. Studi Dokumentasi

Data diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal.

3. Subjek Penelitian

Yang menjadi subjek penelitian yaitu tentang Keterampilan Awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas MV.ZAMIL 5

4. Teknik Analisis Data

Analisis Data yang digunakan oleh penulis yaitu analisis akan permasalahan yang berkaitan dengan Keterampilan Awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas MV.ZAMIL 5

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan selama Penulis bekerja sebagai mualim dua di atas MV.ZAMIL 5 mulai dari 11 Februari 2014 sampai dengan 16 Juni 2014

2. Tempat Penelitian

Adapun tempat penelitian dilakukan di atas MV.ZAMIL 5 berbendera Bahrain isi kotor 1161 MT, pemilik ZOSCO (*Zamil Offshore Service Company*) daerah pelayaran *Arabian Near Coastal Voyage*

(Ship's Particular terlampir di halaman lampiran)

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan menelusuri makalah ini, maka penulis menguraikan atau memberikan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian yang digunakan, waktu dan tempat penelitian yang dialokasikan serta sistematika penulisan yang sistemtik dalam penyusunannya.

BABII LANDASAN TEORI

Berisi uraian-uraian teori pendukung jika ada yang didasarkan dari tinjauan pustaka buku-buku dan literatur yang digunakan. Serta kerangka pemikiran guna menghasilkan model bahasan yang konseptual.

BABIII ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Didalam bab ini diuraikan tentang diskripsi data yang didasari kejadian nyata di lapangan, yang kemudian dianalisis dan dicarikan pemecahan masalahnya.

BABIV KESIMPULAN DAN SARAN - SARAN

Segala pembahasan yang telah di uraikan sebelumnya kemudian di ambil dan disusun serta di simpulkan dalam satu kesimpulan, yang selanjutnya dari kesimpulan tersebut akan di berikan saran-saran yang berupa himbauan-himbauan yang baik untuk dijalanka

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan masalah yang akan di bahas lebih lanjut pada makalah ini yang bersumber dari referensi buku - buku pustaka ataupun dari sumber internet yang akan mengemukakan defenisi-defenisi dan teori-teori yang terkait pada makalah ini. Adapun dari beberapa teori yang penulis jadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. Upaya

Upaya adalah usaha akal ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan untuk mencari jalan keluar (Kamus Besar Bahasa Indonesia DepDikNas, penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama-Jakarta, 2008:1534). Berdasarkan makna dalam KBBI dapat disimpulkan bahwakata upaya memiliki arti yang sama dengan kata usaha dan demikian pula.dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan.

2. Meningkatkan

Meningkatkan adalah menaikkan (derajat, taraf, dan sebagainya). Mempertinggi dan memperhebat dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (.KBBI, Depdiknas PT.Gramedia Pustaka Utama-Jakarta, 2008:1469).Meningkatkan tersirat adanya unsur proses yang bertahap yaitu dari tahap terendah, tahap menengah dan tahap akhir atau tahap puncak. Untuk mendapatkan keterampilan dari yang nilai terendah hingga mendapatkan hasil yang lebih tinggi dan memuaskan sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan benar.

3. Keterampilan (*skill*)

Keterampilan (*skill*) merupakan kemampuan untuk mengoperasikan suatu pekerjaan secara mudah dan cermat. Adapun keterampilan berdasarkan teori adalah sebagai berikut :

Menurut Gordon, "Kerangka Dasar Sistem Informasi Manajemen", penerbit Pustaka Binaan Pressindo-Jakarta (2004:55), keterampilan merupakan kemampuan untuk mengoperasikan pekerjaan secara mudah dan tepat.

a. Menurut Nadler, "Dasar-Dasar Keterampilan", penerbit : Angkasa-Jakarta (2006:73), keterampilan adalah kegiatan yang merupakan praktek.

b. Menurut Richard L. Draft, "Era Baru Manajemen", penerbit: Salemba Empat-Jakarta (2007:13-16), keterampilan dapat digolongkan atas 3 bagian yaitu :

1) Keterampilan teknis (*technical skill*)

Adalah keterampilan dalam melaksanakan tugas tertentu yang mencakup penguasaan metode, teknik dan peralatan yang digunakan didalam fungsi tertentu seperti : rekayasa, manufaktur, teknologi informasi atau keuangan

2) Keterampilan Manusiawi (*Human Relation Skill*)

Adalah keterampilan untuk bekerja dengan dan melalui orang lain, serta secara efektif sebagai anggota kelompok. Keterampilan ini terlihat dari cara berhubungan dengan orang lain, termasuk kemampuan untuk memotivasi, memfasilitasi, mengkoordinasi, memimpin, berkomunikasi dan menyelesaikan konflik.

3) Keterampilan Konseptual (*conceptual skill*) ,

Adalah keterampilan dalam mengkoordinasikan, mengintegrasikan dan mengaktifkan organisasi dan biasanya jenis keterampilan ini banyak dimiliki oleh seorang manajer yang sudah berpengalaman dalam bidang , tertentu dan digunakan untuk suatu keputusan mulai dari perencanaan sampai dengan evaluasi.

c. Menurut Notoatmojo, "Pembangunan Sumber Daya Manusia" penerbit : Rineka Cipta-Jakarta (2006:13), keterampilan adalah suatu kemampuan seseorang untuk bertindak setelah menerima pengalaman belajar tertentu dengan menggunakan anggota badan dan peralatan yang tersedia,

keterampilan merupakan kelanjutan dari hasil belajar *kognitif* (memahami sesuatu) dan *afektif* (perbuatan atau perilaku).

d. Menurut Wibowo, "Pengetahuan dan Keterampilan", penerbit : Bumi Aksara-Bandung (2005: 46), tingkat keterampilan terdiri dari:

1) Persepsi

Mengenal dan memilih berbagai objek sehubungan dengan tindakan yang akan diambil merupakan praktek tingkat pertama.

2) Respon terpinpin

Yaitu dapat melakukan sesuatu sesuai dengan urutan yang benar (dalam hal ini adalah prosedur tetap), ini merupakan indikator praktek tingkat kedua

3) Adaptasi

Merupakan suatu praktek atau tindakan tersebut sudah dimodifikasinya tanpa mengurangi kebenaran tindakan tersebut.

e. Menurut Hasibuan, "Manajemen Sumber Daya Manusia", penerbit Bumi Aksara-Jakarta (2007:244), Sumber Daya Manusia adalah kemampuan terpadu dari daya pikir dan daya fisik yang dimiliki individu. Perilaku dan sifatnya ditentukan oleh keturunan dan lingkungannya, sedangkan prestasi kerjanya dimotivasi oleh keinginan untuk memenuhi kepuasannya.

f. Menurut Handoko, "Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia" penerbit: BPKFE-Yogyakarta (2012:5), Manajemen Sumber Daya Manusia adalah pengakuan terhadap pentingnya satuan tenaga kerja organisasi sebagai Sumber Daya Manusia yang vital bagi pencapaian tujuan-tujuan organisasi, dan pemanfaatan berbagai fungsi dan kegiatan personalia untuk menjamin bahwa mereka digunakan secara efektif dan bijak agar bermanfaat bagi individu, organisasi dan masyarakat.

g. Menurut Bertens, "Etika", penerbit: Gramedia Pustaka Utama - Jakarta (2009:35) Faktor-faktor yang mempengaruhi keterampilan adalah:

1) Pengetahuan

Ilmu adalah kumpulan Pengetahuan yang bersifat menjelaskan,

pengetahuan mencakup segenap apa yang diketahui tentang objek tertentu. Pengetahuan dipengaruhi oleh berbagai faktor yaitu : latar belakang pendidikan, pengalaman kerja, usia dan jenis kelamin.

2) Pengalaman

Pengalaman akan memperkuat kemampuan dalam melakukan sebuah tindakan (keterampilan). Pengalaman ini membangun seseorang bisa melakukan tindakan-tindakan yang telah diketahui pada langkah pertama. Semua tindakan yang pernah dilakukan akan direkam dalam bawah sadar mereka dan akan dibawa terus sepanjang hidupnya. Dari sini dapat disimpulkan bahwa semakin banyak pengalaman seseorang jika dikaitkan dengan masa kerjanya maka akan semakin terampil dan menjadi terbiasa.

3) Keinginan / motivasi

Merupakan sebuah keinginan yang membangkitkan motivasi dalam diri. seseorang dalam rangka mewujudkan tindakan-tindakan yang sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan.

4) Sarana

Sarana disini adalah seluruh fasilitas dan peralatan yang memadai yang digunakan dalam setiap kegiatan. Faktor sarana akan menjadikan suasana kerja menjadi lebih optimal yang tentunya akan lebih mendukung keterampilan seseorang dalam melakukan suatu tindakan.

Jadi dengan demikian keterampilan itu adalah kemampuan seseorang untuk mengoperasikan suatu pekerjaan secara mudah dan tepat yang berarti seseorang itu mampu yang dalam hubungannya dengan tugas dan pekerjaan sehingga menghasilkan barang atau jasa sesuai dengan yang diharapkan atas dasar ketentuan yang ada.

"Berdasarkan teori-teori yang telah diuraikan diatas maka indikator yang digunakan untuk mengukur komponen keterampilan adalah kemampuan untuk mengolah segala informasi, menggunakan sarana kerja, berkomunikasi, mengkoordinasikan pekerjaan dan menganalisis pekerjaannya".

4. Awak Kapal

Menurut Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil. Awak kapal terbagi menjadi departemen dek dan departemen mesin.

a. *Departemen Dek:*

- 1) Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal dengan tugas sebagai berikut:
 - a) Memperlengkapi kapalnya dengan sempuma
 - b) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai aturan
 - c) Membuat kapalnya laik laut
 - d) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
 - e) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya
- 2) Mualim I adalah kepala dari dinas dek dan membantu Nakhoda dalam hal mengatur pelayanan di kapal jika kapal tidak punya seorang penata kapal dalam arti pengganti Nakhoda pada waktu Nakhoda berhalangan, maka Mualim I memimpin kapal atas perintahnya. Adapun rincian tugas Mualim I sebagai berikut:
 - a) Pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin dan ruangan-ruangan lainnya yang dipergunakan untuk kebutuhan dinas kamar mesin
 - b) Mengatur muatan dan stabilitas kapal
 - c) Bertindak sebagai *Safety Officer* dalam kaitannya tentang keamanan di atas kapal.
- 3) Mualim II, secara struktural berada di bawah Mualim I, memiliki tugas-tugas membantu Mualim I dalam hal:
 - a) Memelihara dan menyiapkan peta-peta laut dan buku-buku petunjuk pelayaran (termasuk melakukan koreksi-koreksi), serta membuat rute pelayaran yang aman dan efisien
 - b) Memelihara dan menyimpan alat-alat pembantu navigasi seperti *Radar, Gyro Compass, Magnetic Compass, chronometer,aldist*, dan lain-lain

c) Bertanggung jawab atas penerimaan, penyimpanan, pengiriman, dan administrasi barang-barang kiriman serta pos

d) *Deck Rating* terdiri dari Bosun sebagai kepala pelaksana kerja di dek

4) *Able Bodied Seaman (AB)* sebagai *eksekutor* segala pekerjaan di dek.

b. *Departemen Mesin*:

1) Kepala Kamar Mesin (KKM) sebagai pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin kran, mesin skoci, mesin kemudi, mesin freezer.

Penjelasan tugasnya sebagai berikut :

a) Mengeluarkan perintah yang jelas dan ringkas untuk Masinis di departemen mesin

b) Evaluasi junior dan laporan kinerja kepada Nakhoda

2) Masinis II, bertanggungjawab langsung kepada KKM dalam hal:

a) Memantau jadwal pemeliharaan untuk mesin utama, mesin bantu, kompressor, pembersih, pompa dan peralatan lainnya

b) Mengatur kegiatan pemeliharaan dan selalu berkonsultasi dengan KKM

c) Mencatat semua kegiatan di kamar mesin dalam Buku Harian Kapal bagian mesin

d) Membantu KKM dalam menyiapkan persediaan suku cadang

e) Melakukan tugas-tugas lainnya atas perintah KKM sesuai situasi dan kondisi .

3) *Engine Rating* terdiri dari juru listrik yang berhubungan dengan kelistrikan dan juru minyak yang berhubungan dengan permesinan..

5. Keselamatan kerja

Buntarto (2012 : 2), Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, pesawat ,alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. keselamatan kerja berlaku disegala tempat kerja baik darat , di dalam tanah, di permukaan air dan dalam air maupun di udara.

Menurut Simanjuntak (1994) Keselamatan kerja adalah kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan dimana kita bekerja yang

mencakup tentang kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja

Menurut Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran halaman 8 no 34 menyatakan bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material , konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian

Menurut Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran halaman 8 no 32, Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim

6. *SCBA (Self Contain Breathing Apparatus)*

SCBA adalah suatu peralatan yang terdiri dari botol (tabung) bertekanan udara, penunjuk tekanan udara (*pressure gauge*), masker dan peralatan-peralatan pembawa. *SCBA* diisi dengan udara bebas sebagai peralatan bantu pernafasan. Sesuai fungsinya, *SCBA* terdiri dari 3 macam, yaitu :

a. *SCBA Rescue Unit*

Jenis *SCBA Rescue Unit* adalah *SCBA* yang digunakan sebagai alat bantu pernafasan pada waktu melakukan proses pertolongan / penyelamatan atau digunakan pada waktu melakukan pekerjaan di lingkungan yang terpapar gas berbahaya. *SCBA* ini dapat digunakan secara optimal sekitar 30 menit.

b. *SCBA Work Unit*

Jenis *SCBA* ini pada prinsipnya hanya dapat digunakan selama sekitar 10 menit, tetapi *SCBA* ini dilengkapi dengan peralatan sambungan khusus (*quick coupling*) yang dapat disambungkan dengan cadangan udara dalam botol-botol yang berkapasitas besar, sehingga dapat membantu pernafasan sampai lebih dari 30 menit.

c. *SCBA Escape Unit*

Sesuai dengan jenisnya, maka *SCBA* ini berfungsi untuk membantu pernafasan pada waktu meninggalkan lokasi paparan menuju tempat aman

dengan waktu penggunaan sekitar 10 menit. SCBA ini dapat digunakan secara cepat, karena model maskernya mudah digunakan. Pada prakteknya SCBA jenis ini juga digunakan untuk membantu pernafasan pada korban paparan gas pada saat evakuasi dan sebelum mendapat pertolongan medis, sehingga SCBA ini juga disebut dengan *ELSA (Emergency Life Support Apparatus)*.

Pengisian botol SCBA dilakukan dengan menggunakan *Air Breathing Compressor* bertekanan tinggi yang dilengkapi dengan filter-filter khusus untuk menyaring udara dan mengurangi kadar air. Udara yang dihasilkan compressor ini secara berkala dilakukan uji kandungan, yang bertujuan untuk memastikan kondisi dan komposisi udara yang dihasilkan. Selain itu, botol SCBA juga secara berkala dilakukan Hidro Test untuk memastikan kondisi dan kekuatan botol terhadap tekanan.

Hal-hal penting yang berhubungan dengan SCBA diantaranya adalah :

- 1) Pastikan SCBA selalu dalam kondisi siap digunakan.
- 2) Pastikan tekanan udara dalam kondisi penuh / sesuai dengan kapasitasnya.
- 3) Tempatkan SCBA dalam posisi mudah dijangkau.
- 4) Terhindar dari suhu udara yang panas, karena akan mengakibatkan pemuaian pada botol sehingga tekanan udara akan naik.
- 5) Terhindar dari kotoran.
- 6) Pakailah SCBA dengan benar dan cepat, mengingat fungsi SCBA sebagai peralatan bantu pernafasan pada kondisi darurat karena paparan gas berbahaya.
- 7) Lakukan perawatan rutin, jika terdapat kebocoran atau kerusakan segera laporkan untuk diperbaiki dan dilakukan pengisian ulang.
- 8) Proses pengisian ulang SCBA akan mengakibatkan botol menjadi panas, karena perubahan tekanan pada ruang tertutup akan berbanding lurus dengan perubahan suhu, sehingga lakukan peredaman panas dengan merendam botol selama proses pengisian, tujuannya adalah untuk keselamatan kerja dan mempertahankan kondisi botol tetap dalam suhu stabil, sehingga ketika pengisian selesai dan botol menjadi dingin, tekanan udara tetap

7. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2009*

Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2009, BAB 3 Peraturan 19, Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan:

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- b. Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik adalah
 - 1) Setiap anggota kru kapal harus paham dengan tugas-tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
 - 2) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam, apel penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan jaket pelampung dan tindakan yang di ambil dalam keadaan darurat.
 - 3) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang di atur dalam pasal 8.2 dan 8.4 dan harus dilakukan melalui sarana pengumuman. Dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman tersebut harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, sarana sebanding lain yang bisa didengar paling tidak oleh penumpang yang belum mendengarnya selama dalam perjalanan. Pengarahan itu dapat disertakan dalam apel yang dlatur oleh ayat 2.2 bila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster atau program video ditampilkan pada layar kapal mungkin digunakan untuk mendukung pengarahan tersebut, tetapi tidak bisa digunakan sebagai pengganti pengumuman.
- c. Latihan Pemadaman Kebakaran
 - 1) Latihan harus dilakukan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat yang sebenarnya.
 - 2) Setiap anggota kapal harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu kali latihan meninggalkan kapal dan satu kali latihan kebakaran setiap

bulan.

- 3) Latihan meninggalkan kapal.
- 4) Latihan kebakaran harus direncanakan sedemikian rupa sehingga karena pertimbangan diberikan untuk praktik regular dalam berbagai keadaan darurat yang mungkin terjadi bergantung pada tipe kapal cargo. Setiap latihan kebakaran harus menyertakan :
 - a) Pelaporan ke stasiun dan persiapan tugas-tugas yang di jelaskan dalam daftar apel yang dialur dalam peraturan
 - b) Penyalaan pompa pemadam dengan menggunakan paling tidak dua jet air yang disyaratkan untuk menunjukkan bahwa sistem itu bejjalan semestinya.
 - c) Pengecekan pakaian pemadam kebakaran dan peralatan penyelamatan personil lain
 - d) Pencekan peralatan komunikasi relevan.
 - e) Pencekan operasi pintu-pintu kedap, pintu api , pengaturan, dan jalan masuk dan keluar utama dari sistem ventilasi di area latihan.
 - f) Pencekan pengaturan yang diperlukan untuk segera meninggalkan kapal.

d. Pelatihan dan instruksi di atas kapal.

- 1) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan buih keselamatan dan penggunaan perlengkapan pemadam kebakaran di kapal harus diberikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota awak kapal. Namun jika anggota kapal pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus di berikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal intruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal peralatan keselamatan dan penyelamatan dilaut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran, tetapi semua peralatan

keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam suatu jangka waktu 2 bulan.

- 2) Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:
 - a) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
 - b) Masalah Hypotermia
 - c) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
 - d) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.
- 3) Pelatihan diatas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferaft*) diluncurkan dengan derek akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu.

8. *ISM Code*.

Di dalam *Safety of life at sea (SOLAS) Convention 1974 consolidated 2009* chapter IX tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal sebagai dasar terbitnya *ISM Code* juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas Peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan beketja di atas kapal berdasarkan *ISM Code* edisi 2002 bagian A - pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan awak kapal yang berkualitas mampu,bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional.

Berdasar *ISM Code* edisi 2002 Bagian A- Pasal 6.5 perusahaan pelayaran

harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System* (SMS) kapal dan pastikan latihan- latihan tersebut diberikan kepada semua awak kapal. Oleh sebab itu *ISM Code* bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.
- b. Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah di
- c. Identifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- d. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat

Oleh karena itu *ISM Code* dan sistem manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam sistem dan dilaksanakan.

9. STCW (*Standart of Training Certification for Seafarers*)

Sebagaimana telah di uraikan pada *ISM Code* edisi 2002 bagian A-pasal 6.2 tentang kepastian awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan sehat siap bekeija di kapal .Di dalam *Standart of Training Certification for Seafarers* (*STCW*) 1995

Amandemen 2008 Bab VI section A-VI 3 tentang standar kompetensi. Pelatihan wajib minimum dalam pemadaman kebakaran tingkat lanjut, standar kompetensi:

- a. Pelaut-pelaut yang di tunjuk untuk mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran harus telah menyelesaikan latihan tingkat lanjut dalam hal teknik untuk memadamkan kebakaran.
- b. Tingkat pengetahuan dan pemahaman hal- hal yang dicantumkan didalam kolom 2 tabel A-VI/3 harus cukup memadai agar dapat mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran secara efektif di kapal.
- c. Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikan

didalam bagian B kode STCW.

- d. Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standard kompetensi yang diharuskan selama 5 tahun sesuai dengan metode untuk menunjukkan kompetensi.
- e. *Basic Safety Training* (Diktat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan *Human Relationship* diatas kapal.
- f. Semua pelaut di persyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/3.

10. Disiplin

- a. Menurut Arisandi (PT.Gramedia Pustaka Utama,2008:230-231) berasal dari bahasa latin *discipu/us* yang berarti pembelajaran, jadi disiplin itu sebenarnya difokuskan pada pengajaran. Dimana sesungguhnya adalah proses melatih pikiran dan karakter anak secara bertahap sehingga menjadi seseorang yang memiliki kontrol dan berguna bagi masyarakat.
- b. Good's (1959) dalam Dictionary of Education mengartikan disiplin sebagai berikut:
 - 1) Proses atau basil pengarahan atau pengendalian keinginan, dorongan atau kepentingan guna mencapai maksud atau untuk mencapai tindakan yang lebih efektif.
 - 2) Mencapai tindakan terpilih dengan ulet, aktif dan diarahkan sendiri meskipun menghadapi rintangan
 - 3) Pengendalian perilaku secara langsung dan otoriter dengan hukuman atau hadiah
 - 4) Pengekangan dorongan dengan cara yang tidak nyaman dan bahkan menyakitkan.
- c. Menurut Arikunto (1980:114), disiplin adalah kepatuhan seseorang dalam mengikuti peraturan atau tata tertib karena didorong oleh adanya kesadaran yang ada pada kata hatinya tanpa adanya paksaan dari pihak luar.
- d. Menurut Gordon (1996:3), disiplin adalah perilaku dan tata tertib yang

sesuai dengan peraturan dan ketetapan, atau perilaku yang diperoleh dari pelatihan yang dilakukan secara terus menerus.

- e. Menurut Nitisemito (1996:118), disiplin adalah suatu sikap, tingkah laku, dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan perusahaan baik yang tertulis maupun tidak tertulis.
- f. Menurut Jackson (2002:314), disiplin adalah merupakan bentuk pelatihan yang menegakkan peraturan-peraturan perusahaan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan Penulis dan Pembaca dalam mempelajari makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran (Terlampir). Sehingga terlihat keterkaitan antara variabel yang dipilih dan dianggap penting dengan peraturan-peraturan Internasional, Safety Managemen System yang dibuat oleh pihak-pihak perusahaan dan teori-teori dari literatur–literatur ilmiah.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA.

Dengan menggunakan observasi atau pengamatan langsung yang penulis lakukan di atas kapal, terdapat fakta-fakta yang terjadi sebagai berikut:

1. Pada tanggal 29 Maret 2014 siang hari kapal berangkat dari Pelabuhan muat Tanajib Pier menuju rig NBR 656 di *safaniya oil field*. Oleh karena belum diadakan latihan-latihan darurat sesuai dengan jadwal untuk minggu ketiga bulan Maret, maka Mualim 1 dengan instruksi dari Nakhoda akan melakukan latihan-latihan keadaan darurat di kapal pada siang hari. Informasi diberikan ke semua bagian departemen di kapal supaya semua awak kapal siap untuk melaksanakan latihan. Pada saat dilaksanakannya latihan. Nakhoda memerintahkan Mualim I sebagai Mualim jaga untuk mengaktifkan *alarm emergency* meninggalkan kapal. Ketika *emergency alarm* di aktifkan, beberapa awak kapal kurang merespon untuk menanggapi alarm tersebut, tapi berjalan dengan santai menuju ke stasiun berkumpul (*Muster station*). Dan setelah itu setiap regu melakukan perhitungan jumlah anggota dan melaporkan kepada nakhoda sebagai pemberi komando pimpinan tertinggi dikapal jika terjadi bahaya. Ditemukan penulis bahwa waktu untuk berkumpul di *Muster station* untuk seluruh awak kapal telah melebihi dari 5 menit, dimana melebihi waktu yang ditentukan sejak alarm dibunyikan. Saat di tanyakan mengenai tugas-tugasnya ketika menghadapi keadaan darurat, baik ABK deck maupun ABK mesin, masih adayang belum paham akan tugas dan tanggung jawabnya, bahkan tidak membawa alat-alat atau barang yang ditugaskan seperti yang tercantum dalam *muster list*. Begitu juga

2. ketika dicek peralatan keselamatannya, ada satu *life jacket* yang dikenakan seorang awak kapal tidak memiliki pluit.

Kemudian Muallim I memberikan arahan untuk latihan kebakaran dan ternyata ada beberapa ABK yang masih kurang paham tentang tugasnya yang diberikan sesuai dengan yang ada dalam Muster list. Ada ABK deck yang hanya menunggu petunjuk dari perwira apa yang sudah menjadi tugasnya.

Latihan berikutnya dilanjutkan dengan pemadam kebakaran, setelah alarm dibunyikan dan semua ABK berkumpul di *muster station* untuk mendapatkan arahan, dimana skenario untuk latihan kebakaran akan dibuat di dalam ruangan *store*. Semua awak kapal menyiapkan alat-alat pemadam kebakaran sesuai dengan tugasnya masing-masing. Dalam latihan ini dua ABK yang diharuskan memakai baju tahan api (*Fireman Outfits*) dan *breathing apparatus (B.A Sets)*, masih belum mahir menggunakannya yang seharusnya dalam mengenakan baju tahan api dan *breathing apparatus* hanya diberikan waktu 5 menit. Setelah selesai diadakan latihan darurat, dilanjutkan dengan pemutaran video keselamatan (*safety video*) yang diadakan di ruang rekreasi perwira dengan judul film yang telah ditetapkan oleh *safety officer*. *Safety video* sangat berguna bagi awak kapal untuk menambah pengetahuan mengenai pentingnya alat-alat keselamatan dan bagaimana menggunakannya alat-alat tersebut.

Pada saat pemutaran *safety video* tersebut tidak semua perwira deck dan masinis yang ikut menyaksikannya termasuk Muallim 2, sehingga suasana diwarnai oleh canda tawa awak kapal yang ada. Setelah nakhoda datang melihat jumlah awak kapal yang tidak lengkap di ruang rekreasi, perwira dan masinis yang belum hadir segera datang dan ikut menyaksikan *safety video* tersebut. Suasana di ruang tersebut menjadi tenang hingga pemutaran video selesai. Setelah selesai menyaksikan *safety video*, oleh nakhoda diadakan *safety meeting* bersama seluruh awak kapal membahas dan mengevaluasi hasil latihan yang telah dilakukan dan diharapkan ada *improvement* untuk latihan-latihan yang akan datang. Sebagai bukti bahwa

semua awak kapal mampu dan siap bekerja di atas kapal adalah mereka memiliki sertifikat-sertifikat profesi seperti *Basic Safety Training* (BST), *Sevival Craft and Rescue Boat* (SCRB), *Advance Fire Fighting* (AFF) dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat.

2. Pada 2 minggu berikutnya sesuai jadwal, diadakan latihan darurat memasuki ruangan tertutup dan pemadam kebakaran. Dalam latihan ini, hasilnya masih belum memuaskan karena masih adanya awak kapal yang belum *familiar* dengan tugasnya seperti yang tercantum dalam sijil darurat yang diberikan, sehingga proses pelatihan masuk ke ruangan tertutup masih banyak menyita waktu, dan dalam hal perawatan masih ada beberapa peralatan yang perlu diperbaiki, seperti prosedur pemasangan BA set yang masih tidak normal, dan juga untuk *BA sets lower pressure alarm* yang tidak berfungsi. Setelah selesai diadakan latihan darurat, seperti biasa dilanjutkan dengan pemutaran *safety video* yang diadakan di ruang rekreasi perwira dengan judul film yang telah ditetapkan oleh *safety officer*. *Safety video* sangat berguna bagi awak kapal untuk menambah pengetahuan mengenai pentingnya alat-alat keselamatan dan bagaimana menggunakannya alat-alat tersebut. Pada saat pemutaran *safety video* pun tidak semua perwira deck dan masinis yang ikut menyaksikannya termasuk Muallim.
3. Pada tanggal 3 Mei 2014 ketika kapal sandar di pelabuhan Tanajib Pier jam 08.30 waktu arab Saudi petugas inspeksi dari ARAMCO naik ke atas kapal Zamil 5 untuk mengadakan pengecekan routine setiap 3 bulanan terhadap kapal Zamil 5. Pengecekan ini juga di lakukan untuk semua kapal carteran ARAMCO. Pagi itu Petugas inspeksi memanggil koki dan pelayanan ke anjungan, kemudian koki dan pelayanan ini di tanyain dengan berbagai pertanyaan, dan mereka juga di suruh mempraktekan cara menggunakan BA set, sambil menghitung waktunya berapa lama mereka bisa menyelesaikan untuk menggunakan BA set tersebut dengan baik dan benar. Setelah melihat dan menyuruh koki dan pelayan untuk mempraktekan cara menggunakan BA

set tersebut, Petugas tersebut memanggil Nahkoda dan Mualim 1 dari kapal MV. Zamil 5, dan melaporkan hasil temuannya tersebut. Dan mereka tidak puas dengan hasil temuannya dan menyuruh Nahkoda dan mualim 1 untuk mengajarkan SOP yang benar untuk menggunakan BA set ketika Memasuki ruangan tertutup dan Kebocoran gas H₂S. dan mereka juga menuliskan di buku catatan kekurangan / *Deficiency* atas hasil yang diberikan oleh koki dan pelayanan, mereka menganggap semua awak kapal tidak terampil untuk menggunakan BA set

B. ANALISIS DATA.

Metode analisis yang penulis gunakan adalah pembahasan secara deskriptif kualitatif berdasarkan data-data yang diperoleh dilapangan. Berdasarkan deskripsi data , penulis menemukan beberapa masalah yang dibahas yaitu :

1. **Kurang Maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.**

Untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan baru para karyawannya, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan. Dengan demikian latihan yang dimaksud adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain. Proses latihan - latihan dilaksanakan setelah terjadi penerimaan karyawan, sebab latihan hanya diberikan pada karyawan dan perusahaan yang bersangkutan. Memang latihan adakalanya diberikan setelah karyawan tersebut ditempatkan dan ditugaskan. Setiap perusahaan yang menginginkan agar para karyawan dapat bekerja secara lebih efektif dan efisien, maka sama sekali tidak boleh meremehkan latihan ini. Memang ada beberapa karyawan yang mampu memotivasi diri sendiri untuk dapat meningkatkan kemampuan dirinya tanpa campur tangan dari perusahaan yang bersangkutan. Tapi dalam praktek latihan tidak dilaksanakan secara rutin. Disamping itu kemungkinan latihan yang dilakukan oleh pribadi-pribadi kadang tidak sesuai dengan keinginan dan standarisasi perusahaan. Selain itu latihan - latihan tersebut akan membawa awak kapal kedalam kondisi yang sebenarnya jika keadaan tersebut benar-

benar terjadi dengan latihan-latihan ini juga akan membentuk awak kapal siap bertindak setiap saat dan dengan seringnya berlatih maka awak kapal akan makin sering menghadapi hambatan yang sebelumnya tidak terpikirkan oleh para awak kapal. Maka dengan latihan - latihan keselamatan dan latihan - latihan kebakaran yang dilaksanakan secara teratur dan terjadwal di atas kapal akan mempermudah awak kapal untuk mengoperasikan alat-alat keselamatan dan alat bantu pernafasan. Tentunya dengan terampilnya awak kapal mengoperasikan alat-alat tersebut akan memperlancar operasional kapal tersebut karena setiap masuk ke pelabuhan-pelabuhan internasional, tidak ada alasan untuk menahannya karena semua persyaratan keselamatan terpenuhi. Tentunya dengan lancarnya operasional kapal, perusahaan pun akan mendapat untung yang besar.

2. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.

Dari uraian di atas memperlihatkan bahwasannya Nakhoda MV.ZAMIL 5 kurang melakukan perannya sebagai seorang Nakhoda kapal yang kaitannya dengan masalah keadaan darurat di atas kapal atau latihan-latihan yang wajib dilakukan dalam rangka untuk menghadapi keadaan darurat di atas kapal. Sebagaimana menurut ketentuan - ketentuan dan *International Labour Organization* (ILO) tentang " Pencegahan kecelakaan diatas kapal dilaut dan di pelabuhan". Berikut tugas-tugas dan kewajiban-kewajiban umum seorang Nakhoda adalah:

- a. Nakhoda harus menerbitkan pemberitahuan atau peringatan-peringatan yang tepat (*appropriate notice*) dan instruksi-instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah dipahami, dan dalam bahasa atau bahasa-bahasa yang mudah dimengerti oleh selumh ABK dan memeriksa (*verify*) dengan betul bahwa instruksi-instruksi tersebut telah dimengerti.
- b. Nakhoda harus melakukan penyelidikan atas semua kecelakaan atau kejadian - kejadian yang nyaris mencelakakan dan mencatat serta melaporkannya sesuai dengan undang-undang dan peraturanin -

peraturan nasional yang berlaku dan prosedur pelaporan yang dibuat oleh para pemilik/pengelola kapal.

- c. Nakhoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan (*safety equipments*), termasuk semua perlengkapan darurat dan perlindungan (*emergency and protective equipments*), dirawat dan disimpan dengan baik siap pakai setiap saat.
- d. Nakhoda harus memastikan agar semua latihan dan kewajiban berkumpul yang telah ditentukan oleh Negara (*statutory drills and musters*) dilaksanakan dengan sungguh-sungguh (realistis), efektif dan konsisten dengan jarak waktu interval yang di syaratkan dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan serta peraturan-peraturan yang berlaku.
- e. Nakhoda harus memastikan agar latihan - latihan praktis dan teoritis dimasukkan dalam prosedur-prosedur penanganan keadaan darurat. penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada dikapal harus diperagakan kepada Anak Buah Kapal (ABK) setiap selang waktu yang teratur.
- f. Jika memang tidak bertentangan dengan undang - undang serta ketentuan praktis pemerintah Negara bendera kapal (nasional), nakhoda harus memastikan agar diangkat satu atau lebih perwira kapal (*designated persons*) yang bertugas sebagai perwira keselamatan (*safety officer*) yang tugas-tugasnya tertera didalam penjelasan tugas - tugas dan tanggung jawab umum perwira keselamatan. Perwira keselamatan dikapal harus menjamin terselenggaranya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan keselamatan diatas kapal agar dapat dipergunakan ketika dalam keadaan darurat.

C. PEMECAHAN MASALAH.

Sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS), setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa di taut, bukan hanya memiliki saja tetapi setiap personil yang berada di atas kapal harus juga terampil menggunakan peralatan-peralatan keselamatan tersebut sesuai dengan tugasnya di dalam siji-siji keadaan darurat. Oleh sebab itu awak kapal yang baru naik kapal harus mengetahui

tugasnya dengan melihatnya di sijil darurat kapal. Sijil darurat biasanya ditempelkan di jalan-jalan akomodasi dimana semua awak kapal sering melaluinya, dan juga ditempatkan di ruang-ruang seperti mess perwira dan mess anak buah kapal, atau juga di setiap kamar awak kapal yang sudah dibuat singkat khusus untuk masing masing awak kapal. Ini sengaja ditempatkan di tempat-tempat tersebut agar mudah untuk di lihat dan di ingat oleh semua awak kapal. Dalam pemecahan masalah ini maka penulis mengambil masalah yang paling dominan yaitu :

1. **Alternative Pemecahan Masalah**

a. **Kurang maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.**

Seorang pemimpin awak kapal harus dapat menjadwalkan kegiatan-kegiatan yang sangat penting yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinerja awak kapal salah satunya adalah melaksanakan program-program pelatihan di atas kapal. Adapun program - program tersebut adalah :

1) Melaksanakan program pelatihan secara rutin.

Sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 74, maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa di laut, bukan hanya memiliki tetapi setiap personil yang ada di atas kapal harus terampil menggunakan peralatan - peralatan tersebut termasuk pemeliharaannya.

Dalam peraturan di konvensi IMO, maka untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal perlu adanya latihan - latihan yang bersifat rutin di atas kapal disamping harus melaksanakan beberapa prosedur yang diwajibkan oleh IMO. Maksud dari pada latihan -latihan tersebut adalah agar semua peralatan yang ada di atas kapal tetap dalam keadaan siap pakai serta personil tetap dalam keadaan siap siaga untuk menyelamatkan jiwa di laut. Mengadakan latihan kebakaran secara rutin diatas kapal penting untuk dilaksanakan, dengan adanya latihan penggunaan alat bantu pernafasan dan alat- alat penolong lainnya ini dengan sendirinya anak buah kapal secara langsung mengetahui urutan-urutan pelaksanaan serta mengetahui tempat dan tugasnya

masing-masing sehingga bila kapal dalam keadaan darurat dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, cepat dan aman. Pelaksanaan latihan-latihan sekoci penolong secara rutin adalah salah satu cara melaksanakan perawatan, karena sebelum mengadakan latihan, terlebih dahulu diadakan persiapan peralatan, sehingga latihan tersebut dapat berjalan dengan tertib, lancar dan berhasil dengan baik. Untuk mengontrol terlaksananya latihan-latihan keselamatan dan kebakaran serta bertanggung jawab atas alat-alat keselamatan dan alat bantu pernafasan untuk membuat tugas-tugas sebagai berikut:

- a) Membuat sijil-sijil bahaya (sijil kebakaran dan sijil sekoci) dengan tujuan agar awak kapal dapat mengetahui akan tugas masing-masing.
 - b) Membuat laporan khusus mengenai alat-alat kebakaran dan alat-alat penolong secara berkala seperti :
 - (1) Batas masa berlakunya alat-alat pemadam kebakaran.
 - (2) Batas masa berlakunya alat-alat penolong.
 - (3) Keadaan alat-alat penolong dan alat pemadam kebakaran.
 - (4) Menugaskan mualim-mualim baru untuk mengenai sistem instalasi
 - (5) pemadam kebakaran dan sekoci penolong.
 - (6) Memerintahkan untuk latihan secara tetap.
- 2) Melaksanakan familiarisasi tentang alat-alat pemadam bagi awak kapal.

Pendidikan dan proses pembinaan Sumber Daya Manusia (SDM) tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai suatu proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional. Suatu sarana pendidikan diperlukan dalam program pembinaan anak buah kapal yang siap pakai agar sasaran utamanya yakni meningkatkan kualitas kerja dan kemampuan suatu sasaran dapat dicapai. Agar dalam mengoperasikan alat-alat penolong dapat dioperasikan.

Untuk membantu meningkatkan pengetahuan terutama bagi awak kapal yang baru naik harus diberikan pengenalan terhadap kapal dan peralatannya termasuk alat-alat keselamatan di atas kapal. Hal ini relevan dengan yang digariskan melalui Konvensi Internasional STCW 78 amandemen 1995 : sebelum melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, semua yang dipekerjakan di atas kapal sebuah kapal harus menerima pelatihan dan pengenalan (*familiarization*) tentang teknik-teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk. dengan lancar dan baik sesuai rencana. Supaya personil terampil harus diikutkan dalam pendidikan dan latihan penyelamatan tersebut di atas kapal.

b. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.

1) Pemberian *reward* dan *punishment*

Untuk menjamin keselamatan pelayaran dalam operasional pelayaran awak kapal sehubungan dengan tempatnya bekerja penuh dengan resiko bahaya yang tinggi, maka perlu adanya keterampilan yang cukup mengenai alat-alat keselamatan, setidaknya mengetahui apa tujuan dari mengetahui tentang alat-alat keselamatan. Walaupun awak kapal mengetahui tentang resiko bahaya akan tetapi banyak yang tidak biasa dengan baik menggunakan alat-alat keselamatan dengan benar. Sehingga mengakibatkan musibah dan dapat menimbulkan kerugian dan menghambat kelancaran operasional kerja. Manusia sebagai alat kerja memiliki peran yang sangat penting dalam usaha meningkatkan produktivitas perusahaan, berarti gangguan terhadap manusia akan menimbulkan kerugian-kerugian bagi perusahaan pelayaran. Untuk lebih memotivasi anak buah kapal dalam pelaksanaan latihan maka Nahkoda dapat memberikan *reward* atau timbal balik terhadap crew seperti pemberian bonus atau *intensive* lebih, sehingga kinerja atau semangat kerja untuk melakukan suatu

kegiatan diatas kapal meningkat, begitu juga sebaliknya jika kondisi kinerja atau kegiatan semangat menurun, nahkoda dapat memberikan sanksi atau punishment terhadap crew yang dinilai produktivitasnya tidak meningkat.

- 2) Mengadakan safety meeting tentang penggunaan alat-alat keselamatan.
 - (a) Memberikan training tentang prosedur penggunaan alat bantu pernafasan melalui media video pemutaran video keselamatan (*safety video*) yang diadakan diruang rekreasi perwira dengan judul film yang telah ditetapkan oleh *safety officer*. *Safety video* sangat berguna bagi awak kapal untuk menambah pengetahuan mengenai pentingnya alat-alat keselamatan dan bagaimana menggunakannya alat-alat tersebut.
 - (b) Mengirim ABK untuk mengikuti kursus atau pelatihan di lembaga-lembaga pelatihan dalam meningkatkan pengetahuan teknis serta keterampilan dalam menggunakan alat-alat pemadam.
 - (c) CBT(*Computer Based Training*): Merupakan suatu proses belajar mengajar yang tidak seperti cara belajar tradisional, dalam CBT komputer yang telah dibekali software lah yang mengajar abk. Karena CBT umumnya dibekali dengan tutorial interaktif, latihan simulasi melalui video, metode ini pembelajaran ini makin efektif digunakan untuk training abk dalam skala besar dan memastikan semua abk mendapatkan pemahaman yang sama dalam memahami alat bantu pernafasan

1. Evaluasi Pemecahan Masalah

a. Frekuensi Kurang maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.

1) Melaksanakan Program latihan secara rutin.

Seorang pemimpin awak kapal harus dapat menjadwalkan kegiatan-kegiatan yang sangat penting yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinerja awak kapal salah satunya adalah melaksanakan program-program pelatihan di atas kapal. Seperti telah diuraikan diatas bahwa diadakannya latihan

atau tidak, semua tergantung dari nakhoda. Pemimpin tertinggi yang berada di atas kapal dan Nakhoda lah yang bertanggung jawab sepenuhnya. Meskipun diadakan latihan atau tidak tergantung nakhoda bukan berarti nakhoda bebas untuk tidak melaksanakan latihan - latihan melainkan nakhoda hanya bebas untuk menentukan kapan dan dimana latihan itu dilaksanakan. Didalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya nakhoda harus menjalankan kebijakan perusahaan, memotivasi dalam menjalankan kebijakan membuat order dan instruksi yang dibutuhkan dengan jelas dan dapat dimengerti, melakukan verifikasi terhadap semua persyaratan, melakukan review terhadap SMS (Safety Management System) dan melaporkan kekurangan atau defisiensi kepada manajemen darat atau perusahaan.

a) Keuntungan :

- (1) Meningkatkan kualitas awak kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan.
- (2) Awak kapal lebih terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan
- (3) Membentuk sikap,loyalitas dan kerjasama yang lebih baik.

b) Kerugian :

Sulit mencari waktu yang tepat untuk melaksanakan latihan dikarenakan jadwal kapal yang sangat padat, walaupun ada waktu tetapi cuaca buruk.

2) Melaksanakan familirisasi tentang alat-alat pemadam bagi awak kapal

Untuk membantu meningkatkan pengetahuan terutama bagi awak kapal yang baru naik harus diberikan pengenalan terhadap kapal dan peralatannya termasuk alat-alat keselamatan di atas kapal. Hal ini relevan dengan yang digariskan melalui Konvensi Internasional STCW 78 amandemen 1995 : sebelum melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, semua yang dipekerjakan di atas kapal, anak buah kapal harus menerima pelatihan dan pengenalan (familiarization) tentang tehnik-tehnik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukupserta petunjuk-petunjuk dengan lancar dan baik sesuai rencana supaya abk terampil harus diikutkan dalam dalam pelatihan tersebut.

- a) Keuntungan
 - (1) Mempermudah Abk dalam mengenal dan memahami fungsi dan cara penggunaan alat-alat keselamatan.
 - (2) Pengenalan terhadap alat-alat keselamatan langsung dialami oleh ABK itu sendiri.
 - (3) Mengurangi tingkat kesalahan dan kelalaian yang mungkin dilakukan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan.
 - (4) Tidak perlu mengeluarkan biaya.
- b) Kerugian
 - (1) Memerlukan waktu khusus dalam pelaksanaan familirisasi terhadap Abk.
 - (2) Menambah waktu kerja kepada perwira yang bertugas untuk memberikan penyuluhan dalam mengenal alat-alat keselamatan.
 - (3) Memerlukan pengawasan yang lebih agar Abk benar-benar memahami dan mengenal apa yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya.

b. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.

1) Pemberian *reward* atau *punishment*

- a) Keuntungan
 - (1) Dapat menjadi pendorong bagi anak buah kapal lainnya untuk mengikuti anak buah kapal lainnya yang telah mendapatkan reward.
 - (2) Anak buah kapal motivasinya lebih meningkat untuk berbuat lebih baik.
 - (3) Memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap anak buah kapal untuk melaksanakan latihan yang lebih progresif.
 - (4) Anak buah kapal tidak lagi melakukan kesalahan yang sama.
- b) Kerugian
 - (1) Dapat menimbulkan dampak negatif apabila Nakhoda melakukannya secara berlebihan sehingga mungkin bisa mengakibatkan anak buah kapal merasa bahwa dirinya lebih tinggi

dari anak buah kapal yang lain.

- (2) Membutuhkan alat tertentu dan membutuhkan biaya.
- (3) Akan membangkitkan suasana rusuh, takut, dan kurang percaya diri.
- (4) Mengurangi keberanian anak buah kapal untuk bertindak.

2) Mengadakan Safety Meeting tentang penggunaan alat-alat keselamatan

a) Keuntungan.

- (1) Mempermudah dan menghemat waktu serta tenaga dalam training anak buah kapal.
- (2) Membantu anak buah kapal lebih cepat mengerti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan.
- (3) Agar anak buah kapal dapat menjaga konsistensi dalam menjalankan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan.
- (4) Mengurangi tingkat kesalahan dan kelalaian yang mungkin dilakukan anak buah kapal saat terjadi kebakaran dan kebocoran gas *H₂S*

b) Kerugian.

- (1) Pelaksanaan latihan tidak dialami langsung oleh anak buah kapal.
- (2) Memerlukan peralatan dan ruangan khusus dalam penyajiannya untuk menampilkan gambar dari sebuah video dibutuhkan alat lainnya
- (3) Perusahaan harus mengeluarkan biaya tambahan untuk menyediakan sarana tersebut.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya sehubungan dengan permasalahan yang ada, penulis membuat kesimpulan dan saran sebagai berikut :

1. Kurang maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal..
2. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, Penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan diatas kapal disarankan kepada nakhoda agar melaksanakan latihan penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal secara
2. Untuk meningkatkan motivasi awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diatas kapal disarankan kepada perusahaan melalui Nakhoda agar memberikan motivasi yang dapat dilakukan dengan memberikan penghargaan, pujian, insentif bagi anak buah kapal yang bekerja dengan baik atau memberikan teguran atau sanksi administrative bagi mereka yang bekerja tidak baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Arisandi, Pengertian Disiplin, (Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama 2008)
- Bertens, Etika, (Jakarta, Gramedia,2009)
- Buntarto, Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (Jakarta, Bangka Adinatha Mulia, 2012)
- Draft, Richard L.,Era Baru Manajemen, (Jakarta, Salemba Empat,2007)
- Gordon, Kerangka Dasar Sistem Informasi Manajemen, (Jakarta, Pustaka Binaan Pressindo,2004)
- Handoko, Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia, (Yogyakarta, BPKFE ,2012)
- Hasibuan, Manajemen Sumber Daya Manusia, (Jakarta, Bumi Aksara,2007)
- ISM Code edisi 2002
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, (2008)
- Nadler, Dasar-Dasar Keterampilan, (Jakarta, Angkasa,2006)
- Notoajmojo, Pembangunan Sumber Daya Manusia, (Jakarta,Rineka Cipta Jakarta,2006)
- Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran,*Controlling The Operation of The Ship And Care For Person on Board At The Operational Level*,(Jakarta, 2009)
- SOLAS 1974 Consolidated 2009 STCW'95 Amandement 3(2) 2001, IMO, London, 2001
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Wibowo, Pengetahuan dan Keterampilan, (Bandung, Bumi Aksara,2005)
- Internet
- https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/321467/MSIS_1_2_Ch_9_rev4.14.pdf
- <http://:necel.wordpress.com>
- <//:library.upnvj.ac.id>

DAFTAR LAMPIRAN

CREWLIST

KERANGKA PIKIRAN

FOTO KAPAL

DRIL MATRIX



