

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



MAKALAH

**UPAYA *SAFETY OFFICER* MENINGKATKAN PELAKSANAAN
MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENGURANGI RESIKO
KECELAKAAN KERJA DI SV. GIAT JAYA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

MUHAMAD FAHRUL PADINDI

NIS. 02603 /N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MUHAMAD FAHRUL PADINDI
No. Induk Siswa : 02603/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA *SAFETY OFFICER* MENINGKATKAN
PELAKSANAAN MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK
MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KERJA DI SV.
GIAT JAYA

Jakarta, 20 Januari 2022

Pembimbing I,

Capt. Roedy Prijadi

Dosen STIP
NIDN 9942011499

Pembimbing II,

Didik Sulistyo Kurniawan, M.Si

Dosen STIP
NIP 198007022002121003

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putra, MM.

Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : MUHAMAD FAHRUL PADINDI
No. Induk Siswa : 02603/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA *SAFETY OFFICER* MENINGKATKAN
PELAKSANAAN MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK
MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KERJA DI SV.
GIAT JAYA

Penguji I

Capt. Suhartini.MM.MMTr
Penata TK. I (III/d)
NIP 198003072005022002

Penguji II

Panderaja Sijabat, S.Kom.MMTr.
Dosen STIP
NIP 1973011519980310

Penguji III

Capt. Roedy Prijadi
Dosen STIP
NIDN 9942011499

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putra.S.Si.T..M.M.
Penata (III/c)
NIP 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

**“UPAYA *SAFETY OFFICER* MENINGKATKAN PELAKSANAAN
MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENGURANGI RESIKO
KECELAKAAN KERJA DI SV. GIAT JAYA”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK- 602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010.

Makalah ini dapat diselesaikan berdasarkan bekerja penulis sebagai Nakhoda di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku – buku dan literatur, penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan hal ini di sebabkan oleh keterbatasan – keterbatasan ilmu pengetahuan, data – data, buku – buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada:

1. Yth. Bapak Sudiono, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

3. Yth. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Yth. Capt. Roedy Prijadi, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Yth. Didik Sulistyio Kurniawan.M.Si, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXI tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 20 Januari 2022

Penulis,



MUHAMAD FAHRUL PADINDI

NIS. 02603 /N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH.....	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	24
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	32
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	45
B. Saran	45
 DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular

Lampiran 2. Crew List

Lampiran 3. Foto foto

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kepatuhan anak buah kapal (ABK) terhadap peraturan yang berlaku sesuai muster list di kapal, merupakan syarat mutlak untuk terciptanya pengoperasian kapal yang lancar secara menyeluruh baik di dek maupun di kamar mesin. Banyak manfaat yang diperoleh jika ABK disiplin dalam bekerja, dimana semua pekerjaan dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Disiplinnya ABK memakai alat – alat keselamatan dalam bekerja dapat menghindari / memperkecil resiko terjadinya kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Secara umum dunia kerja tidak lepas dari masalah, demikian halnya dengan kegiatan kerja di atas kapal yang menjadi wajah terdepan dari industri maritim. Oleh karenanya keselamatan dalam bekerja menjadi perhatian utama dari misi *International Maritime Organization* (IMO) adalah untuk mempromosikan *Safe, Secure, and Efficient Shipping on Clean Oceans and Sustainable Shipping Through Cooperation*.

Keselamatan merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasional perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Untuk menjamin keselamatan di atas kapal maka harus diefektifkan penerapan sistem manajemen keselamatan. Sistem manajemen keselamatan di kapal merupakan perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses, dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan di atas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan, penggunaan alat,

penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif dan efisien di atas kapal. Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas SV. GIAT JAYA menunjukkan bahwa masih ditemui Sebagian ABK yang kurang memahami tentang system manajemen keselamatan dan disiplin ABK yang rendah dalam penerapan manajemen keselamatan tersebut. Meskipun prosedur keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian ABK yang kurang memahaminya sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang maksimal. Fakta ini sebagaimana sewaktu dilaksanakan latihan keselamatan (*drill*) pada tanggal 02 Juli 2020 ditemukan beberapa ABK yang masih terlihat belum memahami tugasnya masing-masing.

Adapun masalah kedisiplinan ABK sebagai contoh pada saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek seharusnya ABK memakai *safety shoes* dan juga *safety helmet* akan tetapi tidak menggunakannya. Contoh lain yaitu saat kerja di dek membersihkan karat (*chipping*), ABK tersebut tidak memakai kacamata. Semua ini akan sangat berbahaya terhadap keselamatan dari ABK itu sendiri, maka perlu adanya pencegahan karena kecelakaan tidak bisa diprediksi atau diperhitungkan. Kurangnya pemahaman dan kedisiplinan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja merupakan permasalahan yang menjadi penyebab ABK tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja di atas kapal menjadi tinggi.

Dengan latar belakang keterangan tersebut diatas, yang menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul **“UPAYA SAFETY OFFICER MENINGKATKAN PELAKSANAAN MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KERJA DI SV. GIAT JAYA”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Seperti yang telah penulis paparkan pada latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi di SV. GIAT JAYA terkait dengan pemahaman ABK dan penerapan sistem manajemen

keselamatan dari perusahaan, sebagai berikut :

- a. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja oleh safety officer.
- b. Rendahnya pemahaman ABK terhadap manajemen keselamatan kerja
- c. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*.
- d. Kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan
- e. Kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan manajemen keselamatan oleh *safety officer*.

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya permasalahan mengenai manajemen keselamatan kerja di atas kapal dan keterbatasan penulis maka agar pembahasan lebih fokus penulis membatasi pada:

- a. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*.
- b. Kurangnya kesadaran anak buah kapal akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada batasan masalah diatas, maka penulis dapat merumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

- a. Apa penyebab rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*?
- b. Apa penyebab kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a.** Untuk mencari penyebab rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck* dan cara mengatasinya.
- b.** Untuk mencari penyebab kurangnya kesadaran anak buah kapal akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan dan cara mengatasinya.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri khususnya maupun bagi para pelaut pada umumnya untuk mengetahui bagaimana meningkatkan pemahaman dan penerapan sistem manajemen keselamatan di atas kapal.
- 2) Sumbangsih kepada perpustakaan STIP untuk menambah perbendaharaan buku bacaan tentang sistem manajemen keselamatan.

b. Manfaat Praktisi

- 1) Memberikan sumbang saran pengetahuan dan pengalaman kepada kawan-kawan satu profesi dalam meningkatkan manajemen keselamatan kerja yang pernah penulis dapatkan selama bekerja di atas SV. GIAT JAYA.
- 2) Sebagai sumbangsih kepada perusahaan pelayaran agar lebih memperhatikan sistem manajemen keselamatan kerja di semua kapalnya.

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan meningkatkan penerapan sistem manajemen keselamatan pada kapal SV. GIAT JAYA.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tekhnik pengunpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen seperti *ship particular*, dan lain-lain.

c. Studi Kepustakaan

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai *Nakhoda* di atas kapal SV. GIAT JAYA sejak 17 September 2019 sampai dengan 10 Maret 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas SV. GIAT JAYA berbendera Indonesia dengan *Gross Tonnage* 1.302 T, *Length Overall*: 58.3 Mtrs, salah satu armada milik perusahaan PT. Trijaya Global Marindo yang beroperasi di Kepulauan Seribu PHEOSES.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4

(empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis termasuk pengolahan data. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi, istilah-istilah dan teori-teori yang terkait dan mendukung pembahasan pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. *Safety Officer*

Safety officer merupakan orang yang bertanggung jawab akan keselamatan kerja suatu lingkup kerja. *Safety officer* juga merupakan program pengendalian risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja secara administratif dalam upaya menurunkan dan mencegah terjadinya kecelakaan ditempat kerja, baik terhadap K3 maupun lingkungan (Ika Dewi:2007). Selain itu, ada beberapa tugas dan tanggung jawab yang harus dimiliki oleh *safety officer*, yaitu :

a. Mengenalkan Keselamatan Kerja

Tugas utama dari *safety officer* adalah mengenalkan tentang K3 yakni Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada karyawan baru. Oleh karen itu menjadi *safety officer* juga harus memiliki kemampuan marketing.Pasalnya hal ini dilakukan agar karyawan baru bisa di bujuk untuk menaatise semua keselamatan kerja pada perusahaan tersebut.

b. Sebagai Informan

Safety officer merupakan sumber informasi bagi semua yang ada di dalam perusahaan tersebut. Mereka harus mampu menjawab semua pertanyaan yang berhubungan dengan kesehatan dan keselamatan kerja karyawan.

c. Investigator

Safety officer merupakan orang yang berperan sebagai penyelidik. Di mana mereka memiliki tanggung jawab menyelidiki apa penyebab terjadinya suatu kecelakaan di tempat kerja tersebut.

2. Manajemen Keselamatan

a. Definisi Manajemen Keselamatan

Malayu S.P Hasibuan (2012:1), manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Sedangkan Goenawan Danuasmoro (2013:89) bahwa definisi Sistem Manajemen Keselamatan ialah bagian dari sistem secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung-jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengajian dan pemeliharaan kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja.

AM. Sugeng Budiono (2003:171), keselamatan diartikan sebagai bidang kegiatan yang ditujukan untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang ada kaitannya dengan lingkungan dan situasi kerja. Keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami awak kapal baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.

Jadi dapat disimpulkan, keselamatan adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Manajemen Keselamatan secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Cooper (2012:23) bahwa dari tiga faktor yang dinamis dan salingberinteraksidalamBudayakeselamatankerja (*Safety Culture*) yaitu:

- 1) *Person* adalah faktor pekerja yang mempengaruhi keselamatan ditempat kerja termasuk sikap dan keyakinan yang berupa pengetahuan (*knowledge*), keterampilan (*skills*), kemampuan (*abilities*), kecerdasan (*intelligence*), dorongan (*motives*), kepribadian (*personality*).
- 2) *Behaviour* adalah faktor perilaku yang mempengaruhi keselamatan yaitu perilaku sehari-hari di tempat kerja, pelatihan (*complying*), bimbingan keselamatan (*coaching*), pengenalan (*recognizing*), komunikasi interpersonal (*communicating*), *demonstrating active caring* (kepedulian secara aktif).
- 3) *Environment* adalah faktor lingkungan kerja yaitu prosedur kerja, perlengkapan (*equipment*), peralatan (*tools*), mesin (*machines*), tata letak barang (*housekeeping*), suhu (*heat/cold*) dan Sistem Manajemen keselamatan kerja.

b. Manajemen Keselamatan di atas kapal

Menurut SOLAS 2020 Bab IX: Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (Management for the Safe Operation of Ships), berisi ketentuan-ketentuan tentang bagaimana manajemen pengoperasian kapal, sehingga menjamin keselamatan pelayaran. Dari Bab IX ini kemudian diberlakukan ISM Code. Bab ini ditambahkan karena dari hasil analisis oleh negara-negara anggota IMO bahwa peralatan yang canggih tidak mampu menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar.

Berdasarkan ISM Code part A general, Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) Code adalah Code Manajemen Keselamatan Internasional untuk Pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi sebagaimana diadopsi oleh Majelis, Yang mungkin diamandemen oleh Organisasi. Sistem Manajemen Keselamatan adalah sistem terstruktur dan terdokumentasi yang membolehkan personel perusahaan untuk

menerapkan secara efektif kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Perusahaan.

Bagian A - Pasal 6.5 menyatakan bahwa 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 ABK. Dalam hal ini untuk ABK harus mempunyai keterampilan dan disiplin yang tinggi mengikuti peraturan- peraturan yang ada untuk mengoperasikan kapal yang lebih selamat. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan yang meliputi :

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

Karena itu ISM Code memerlukan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* dibuat oleh perusahaan yang mengoperasikan kapal untuk menjamin semua peralatan dan peraturan lainnya yang berlaku yang dimuat dalam sistem dan dilaksanakan. Karena sistem manajemen ISM Code harus melaksanakan semua peraturan Nasional dan Internasional yang berlaku, maka Code tersebut menekankan perlunya pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualifikasi dan berkompeten.

Di Indonesia sendiri penerapan ISM Code (yang merupakan bagian dari SOLAS dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan sebagai berikut :

- 1) Keputusan Presiden Nomor 65 tahun 1980 Tentang Mengesahkan "International Convention for The Safety Of Life At Sea, 1974", Sebagai Hasil Koferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa Di

Laut 1974, Yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, Di London, Pada Tanggal 1 Nopember 1974, Yang Merupakan Pengganti "International Convention for The Safety of Life at Sea, 1960".

- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.

Dan untuk melaksanakan ketentuan dari UU No 17 tahun 2008 pasal 169 tentang Pelayaran maka Menteri Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Dalam peraturan tersebut perusahaan yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan. Jenis dan ukuran kapal yang dimaksud dalam peraturan tersebut meliputi:

- 1) Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi semua ukuran.
- 2) Kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia dan pengangkut gas dengan ukuran ≥ 150 GT
- 3) Kapal barang lainnya, kapal barang kecepatan tinggi, kapal pengangkut curah, kapal ikan, MODU dan unit FSO atau FPSO termasuk tongkang berawak dengan ukuran ≥ 500 GT

c. Perlengkapan Keselamatan

Berdasarkan SOLAS 1974 Chapter III *Life Saving Appliances And Arrangements Life Saving Appliance* adalah alat-alat standar keselamatan yang harus dipenuhi oleh sebuah kapal, untuk menjamin keselamatan awak kapal. Seluruh perlengkapan dan prosedur harus mendapat persetujuan dari Klasifikasi International. Sebelum persetujuan diberikan, seluruh perlengkapan *Life Saving Appliance* harus melalui serangkaian pengetesan

untuk memenuhi standar keselamatan yang ada dan bekerja sesuai fungsinya dengan baik.

1) Peralatan-peralatan *Life Saving Appliance* (LSA) yang ada di kapal

- a) Sekoci penyelamat (*lifeboat*)
- b) Pelampung Penolong (*Life Buoy*)
- c) Jaket Penolong (*Life Jacket*)
- d) Rakit penolong (*Inflatable Life raft*)
- e) Alat pelempar tali (*Line Throwing Apparatus*)
- f) Baju pelindung (*immersion suit*)
- g) Media pelindung panas (*Thermal Protective Aid*)
- h) *Phyrotechnis* (*smoke signal, parachute signal, hand flare*)

2) *Personal Protective Equipment* (PPE)

Disamping peralatan-peralatan LSA yang direkomendasikan SOLAS, peralatan-peralatan keselamatan tambahan lain yang juga harus tersedia di kapal adalah *Personal Protective Equipment* (PPE) yaitu bentuk pakaian dan peralatan tambahan/aksesori yang dibuat untuk memberi perlindungan dari bahaya di tempat kerja bertujuan untuk melindungi dari bahaya atau sesuatu perkara yang mencelakakan kesehatan dan keselamatan, berikut ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di atas kapal untuk menjamin keselamatan para awak kapal di atas kapal, yaitu:

a) *Coverall*

Coverall adalah perlengkapan kerja atau sarana perlindungan diri saat berada di lingkungan kerja ekstrim. *Coverall* berfungsi untuk melindungi tubuh secara keseluruhan dari bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan pengelasan dan lain sebagainya. Hal ini dikenal sebagai *boiler suit*.

b) *Safety Helmet*

Safety helmet adalah helm pengaman yang dirancang untuk melindungi kepala dari benturan terhadap benda, terkena benda dan dari benda yang jatuh. Helm diberikan kepada awak kapal

harus memenuhi standar nasional atau internasional. *Safety helmet* biasanya terbuat dari bahan keras, plastik tahan lama dan memiliki masa kadaluarsa empat tahun dari tanggal pembuatan. *Safety helmet* harus dikenakan di semua area yang diberi tanda harus memakai helm di kepala tersebut dan dimanapun ada kemungkinan cedera pada kepala. Ini termasuk operasi *cargo, anchor handling*, perawatan kamar mesin, *tank cleaning* dan selama mengadakan pelatihan-pelatih darurat di atas kapal.

c) *Safety Shoes*

Safety shoes adalah sepatu yang dirancang untuk melindungi jari kaki dan kaki dari bahaya atau cedera di tempat kerja. Perlindungan dari benda jatuh, benda bergulir atau kaki mencolok terhadap benda. Semua pekerjaan di dek, ruang mesin, tank, dapur dan area penyimpanan lainnya di kapal memerlukan penggunaan pelindung kaki yang memadai. Jika baja di dalam *safety shoes* sudah terlihat dari luar kulit sepatu, maka sudah tidak layak untuk dipakai.

d) *Hand glove*

Hand glove adalah sarung tangan yang digunakan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan Anak Buah Kapal. Sarung tangan yang diberikan harus yang memenuhi standarisasi untuk bekerja pada permukaan yang panas, berbahaya dan kasar.

e) *Safety Goggles*

Safety goggles adalah perlengkapan kerja yang berfungsi untuk melindungi mata dari resiko bahaya saat bekerja, dimana mata merupakan bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan sangat tinggi resiko cedera pada mata. Pekerjaan yang harus menggunakan *safety goggles* seperti pengelasan, memotong dimana *safety goggles* berfungsi untuk melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

f) *Ear Plug*

Ear plug atau alat pelindung telinga, yaitu alat untuk menyumbat telinga atau penutup telinga yang digunakan atau dipakai dengan tujuan melindungi, mengurangi paparan kebisingan masuk ke dalam telinga. Fungsinya adalah menurunkan intensitas kebisingan yang mencapai alat pendengaran dan pada umumnya *ear plug* dapat mengurangi bising sampai dengan 30 dB.

g) *Safety Belt*

Safety belt adalah perlengkapan kerja sebagai perlindungan diri yang bentuknya seperti sabuk pengaman dan umumnya digunakan awak kapal saat bekerja di ketinggian. Operasi kapal rutin mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang memerlukan awak kapal untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *Safety belt*.

Fungsi dari *safety belt* sebetulnya sama seperti full body harness, namun bedanya secara penggunaan alat pelindung jatuh ini hanya dikaitkan ke bagian pinggang pekerja saja dan bagian lanyard dikaitkan ke anchor. *Safety belt* sebaiknya tidak dipergunakan untuk pekerjaan yang memungkinkan pekerjaanya bisa terjatuh dari ketinggian. Sebab bila pekerja terjatuh, ia masih bisa mengalami cedera pada bagian pinggang ataupun tulang belakangnya, meskipun pekerja yang terjatuh tidak mengenai permukaan tanah atau dalam posisi tergantung.

h) *Face mask*

Face mask adalah perlengkapan kerja yang berfungsi untuk melindungi wajah dari partikel berbahaya, seperti saat melakukan pengecatan, atau membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya dan minor yang berbahaya bagi tubuh manusia jika terkena bagian wajah.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa perlengkapan keselamatan adalah peralatan tambahan/aksesoris yang dibuat untuk memberi perlindungan dari bahaya di atas kapal.

3. Keselamatan Kerja

Pengertian dari pada keselamatan kerja adalah upaya yang dilakukan oleh siapa pun dan dimana pun saat melakukan kegiatan di atas kapal selalu mengikuti aturan yang ada agar berjalan lancar dan aman.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2015), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua ABK kapal memakai peralatan pelindung pribadi untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

Keselamatan kerja adalah suatu usaha untuk dapat melaksanakan pekerjaan atau tugas tanpa kecelakaan, sehingga dapat dicapai hasil yang menguntungkan dan bebas dari segala bahaya. Kecelakaan adalah suatu yang tidak direncanakan atau tidak diduga semula, kecelakaan dapat terjadi sewaktu-waktu dan mempunyai sifat merugikan baik terhadap manusia maupun terhadap alat-alat material. Seperti yang kita ketahui bahwa untuk bekerja di atas kapal, Organisasi Maritim Internasional (IMO) telah menetapkan aturan yang berlaku bagi negara-negara yang menjadi anggota dari organisasi tersebut.

Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :

- a. Pengetahuan keselamatan
- b. Pencegahan kebakaran
- c. Prosedur keadaan darurat
- d. Keamanan di kapal (*Security on Board*)
- e. Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
- f. Pencegahan polusi dan lain-lain.

Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap awak kapal harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup:

- 1) *Personal Survive Technique* (Teknik penyelamatan diri)
- 2) *Fire Prevention and Fighting* (Pencegahan dan pemadaman kebakaran)
- 3) *Elementary First Aid* (Pertolongan pertama pada kecelakaan)
- 4) *Personal safety and Social Responsibility* (Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial)

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal, sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan ABK dalam mengatasi kebakaran tersebut dengan pelatihan.

2. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Uraian dibawah ini adalah kutipan dari salah satu buku “Sistem Management Keselamatan dan Kesehatan Kerja” yang ditulis oleh Rudi Suardi (2005), bahwa sumber dasar dan faktor faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja antara lain :

- a. Sumber penyebab dasar kecelakaan kerja
 - 1) Faktor perorangan
 - a) Kurang pengetahuan
 - b) Kurang keterampilan
 - c) Motivasi kurang baik

- d) Masalah fisik dan mental
- 2) Faktor pekerjaan
 - a) Standar kerja kurang baik
 - b) Standar perencanaan yang kurang tepat
 - c) Standar perawatan yang kurang tepat
 - d) Standar pembelian yang kurang tepat
- b. Faktor - faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja:
 1. Faktor fisik: Penerangan, suhu udara, kelembaban, cepat rambat udara, suara, vibrasi mekanis, radiasi, tekanan udara dan lain – lain.
 2. Faktorkimia: Gas, uap, debu, kabut, asap, awan, cairan dan benda-benda padat.
 3. Faktor biologi (baik dari golongan hewan maupun dari tumbuh-tumbuhan)
 4. Faktor fisiologis: Konstruksi mesin (sikap dan cara kerja)
 5. Faktor mental psikologis: Susunan kerja, hubungan diantara pekerja dan pengusaha, pemilihan kerja dan sebagainya.

Kutipan di atas sangat bermanfaat untuk diperhatikan dan diterapkan di atas kapal ataupun diterapkan oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang perkapalan untuk mengantisipasi terjadinya suatu kecelakaan dan sebagai upaya untuk mencegah dan memberantas penyakit dan kecelakaan akibat kerja, memelihara dan meningkatkan kesehatan dan gizi para tenaga kerja, merawat dan meningkatkan efisiensi dan daya produktifitas tenaga manusia, memberantas kelelahan kerja dan melipatgandakan gairah serta kenikmatan bekerja.

Selain kemampuan dari setiap awak kapal juga dituntut kedisiplinan kerja dari setiap awak kapal, bagaimana cara pengoperasian alat-alat tersebut dengan baik dan benar. Hal ini selain dapat mencegah bahaya kecelakaan, juga merupakan persyaratan yang harus dimiliki oleh ABK dalam melaksanakan tugas.

3. *STCW 95 Amandement 2010*

Regulation I/14 alinea 4 dan 5

- a. *Seafarers on being assigned to any of its ships are familiarized with their specific duties and with all ship agreements, Installation, equipment and ship characteristic's that are relevant to their routine or emergency duties.*

(Para pelaut yang akan bertugas pada setiap kapal–kapalnya harus mengenal akan tugas tugasnya dan dengan semua penataan kapal, instalasi, prosedur-prosedur perlengkapan dan karakteristik dengan tugas–tugas rutin mereka dalam keadaan darurat).

- b. *The ship's complement can effectively co-ordinate their activities in an emergency situation and in performing functions vital to Safety or to prevention or mitigation of pollution.*

(Awak kapal selengkapnya dapat secara efektif mengkoordinasikan tugas – tugas mereka dalam suatu situasi darurat dan dalam menyelenggarakan fungsi-fungsi yang vital terhadap keselamatan dan pencegahan pencemaran)

4. *ISM Code*

ISM Code yang didalamnya juga ada *Safety Management System* menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai :

Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan dari bahan-bahan diolah menjadi sebuah produk dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis. *Safety Management System* yang efektif untuk :

- a. Menentukan organisasi untuk mengelola resiko
- b. Mengidentifikasi resiko kerja dan menerapkan kontrol yang sesuai.

- c. Melaksanakan komunikasi yang efektif disemua tingkat organisasi.
- d. Menerapkan proses untuk mengidentifikasi dan memperbaiki ketidak sesuaian.
- e. Menerapkan proses perbaikan berkesinambungan.

5. Pengawasan

Pengawasan bisa didefinisikan sebagai suatu usaha sistematis oleh manajemen untuk membandingkan standar kinerja, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan.

George R. Terry (2016:395) mengartikan pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pengawasan merupakan suatu proses aktivitas yang sangat mendasar, sehingga membutuhkan seorang manajer untuk menjalankan tugas dan pekerjaan organisasi.

Siagian (2010:107) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Donnelly (2016:302) mengelompokkan pengawasan menjadi 3 Tipe pengawasan yaitu :

a. Pengawasan Pendahuluan (*Preliminary Control*).

Pengawasan yang terjadi sebelum kerja dilakukan. Pengawasan Pendahuluan menghilangkan penyimpangan penting pada kerja yang diinginkan yang dihasilkan sebelum penyimpangan tersebut terjadi. Pengawasan Pendahuluan mencakup semua upaya manajerial guna memperbesar kemungkinan bahwa hasil-hasil aktual akan berdekatan hasilnya dibandingkan dengan hasil-hasil yang direncanakan.

Pengawasan pendahuluan meliputi; Pengawasan pendahuluan sumber daya manusia, Pengawasan pendahuluan bahan-bahan, Pengawasan pendahuluan modal dan Pengawasan pendahuluan sumber-sumber daya financial.

b. Pengawasan pada saat kerja berlangsung (*Concurrent Control*)

Pengawasan yang terjadi ketika pekerjaan dilaksanakan. Memonitor pekerjaan yang berlangsung guna memastikan bahwa sasaran-sasaran telah dicapai. Concurrent control terutama terdiri dari tindakan-tindakan para supervisor yang mengarahkan pekerjaan para bawahan mereka.

c. Pengawasan *Feed Back* (*Feed Back Control*)

Pengawasan Feed Back yaitu mengukur hasil suatu kegiatan yang telah dilakukan, guna mengukur penyimpangan yang mungkin terjadi atau tidak sesuai dengan standar. Pengawasan yang dipusatkan pada kinerja organisasional dimasa lalu. Tindakan korektif ditujukan ke arah proses pembelian sumber daya atau operasi-operasi aktual. Sifat kas dari metode-metode pengawasan *feedback* (umpan balik) adalah bahwa dipusatkan perhatian pada hasil-hasil historikal, sebagai landasan untuk mengoreksi tindakan-tindakan masa mendatang.

6. Resiko

Menurut Darmawi, Herman. (2010:5) resiko adalah sesuatu yang mengarah pada ketidakpastian atas terjadinya suatu peristiwa selama selang waktu tertentu yang mana peristiwa tersebut menyebabkan suatu kerugian baik itu kerugian kecil yang tidak begitu berarti maupun kerugian besar yang berpengaruh terhadap kelangsungan hidup dari suatu perusahaan. Resiko pada umumnya dipandang sebagai sesuatu yang negatif, seperti kehilangan, bahaya, dan konsekuensi lainnya.

a. Sumber-Sumber Penyebab Resiko

Menurut sumber-sumber penyebabnya, resiko dapat dibedakan sebagai berikut :

- 1) Resiko Internal, yaitu resiko yang berasal dari dalam perusahaan itu sendiri.
- 2) Resiko Eksternal, yaitu resiko yang berasal dari luar perusahaan atau lingkungan luar perusahaan.
- 3) Resiko Keuangan, adalah resiko yang disebabkan oleh faktor-faktor ekonomi dan keuangan, seperti perubahan harga, tingkat bunga, dan mata uang.
- 4) Resiko Operasional, adalah semua resiko yang tidak termasuk resiko keuangan. Resiko operasional disebabkan oleh faktor-faktor manusia, alam, dan teknologi.

b. Manajemen Resiko

Menurut Darmawi, Herman. (2010:15) manajemen resiko didefinisikan sebagai proses, mengidentifikasi, mengukur dan memastikan resiko dan mengembangkan strategi untuk mengelola resiko tersebut. Manajemen Resiko K3 adalah suatu upaya mengelola resiko untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan secara komprehensif, terencana dan terstruktur dalam suatu kesisteman yang baik. Sehingga memungkinkan manajemen untuk meningkatkan hasil dengan cara mengidentifikasi dan menganalisis resiko yang ada.

Proses Manajemen Resiko Proses yang dilalui dalam manajemen resiko adalah:

1) Perencanaan Manajemen Resiko

Perencanaan meliputi langkah memutuskan bagaimana mendekati dan merencanakan aktivitas manajemen resiko untuk suatu pekerjaan.

2) Identifikasi Resiko

Tahapan selanjutnya dari proses identifikasi resiko adalah mengenali jenis-jenis resiko yang mungkin (dan umumnya) dihadapi oleh setiap pelaku bisnis.

3) Analisis Resiko Kualitatif

analisis kualitatif dalam manajemen resiko adalah proses menilai (*assessment*) dampak dan kemungkinan dari resiko yang sudah diidentifikasi.

4) Analisis Resiko Kuantitatif

proses identifikasi secara *numeric probabilitas* dari setiap resiko dan konsekuensinya terhadap tujuan pekerjaan.

5) Perencanaan Respon Resiko

Risk response planning adalah proses yang dilakukan untuk meminimalisasi tingkat resiko yang dihadapi sampai batas yang dapat diterima.

6) Pengendalian dan Monitoring Resiko

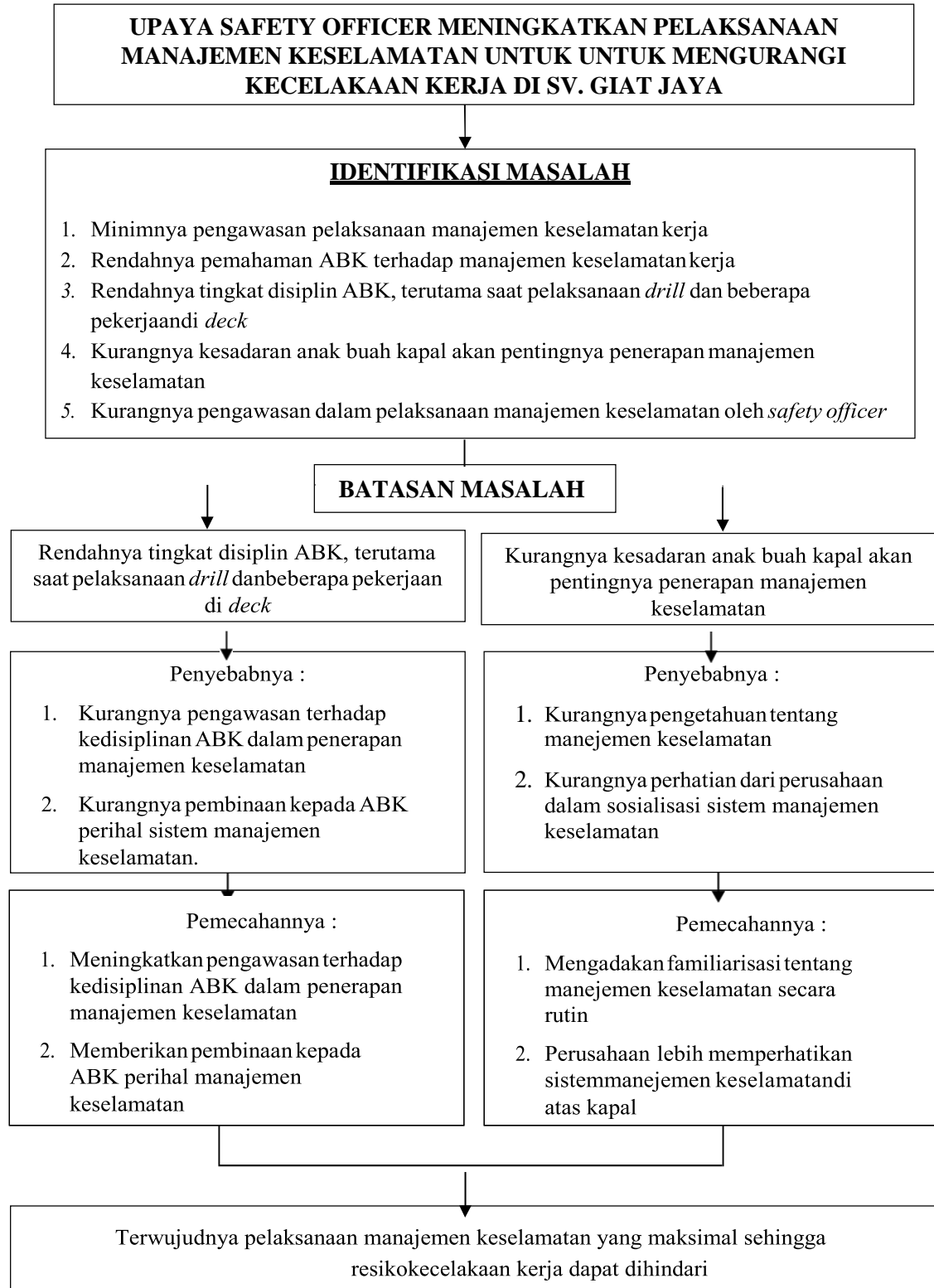
Langkah ini adalah proses mengawasi resiko yang sudah diidentifikasi, memonitor resiko yang tersisa, dan mengidentifikasikan resiko baru, memastikan pelaksanaan *risk management* plan dan mengevaluasi keefektifannya dalam mengurangi resiko.

c. Penanganan Terhadap Resiko

Terdapat lima langkah dasar yang berhubungan dengan penanganan terhadap resiko yaitu :

- 1) Menghindar/ menolak artinya tidak mengambil resiko.
- 2) Mengurangi artinya mengurangi kemungkinan terjadinya resiko.
- 3) Mendanai/ menerima artinya mendanai resiko apabila terjadi.
- 4) Menanggulangi artinya meminimalkan akibat dari resiko.
- 5) Mengalihkan artinya mengalihkan resiko ke pihak lain.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Beberapa fakta kondisi yang penulis temui selama bekerja di atas SV. GIAT JAYA diantaranya sebagai berikut :

1. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*

Setiap akan melakukan pekerjaan harian *Safety officer* akan mengadakan *tool box meeting* dan apabila akan melakukan pekerjaan-pekerjaan yang beresiko akan dibuatkan Permit diantaranya : *Hot work permit* (*pekerjaan panas*), *Enclosed entry permit* (Permit Memasuki ruang tertutup), Permit pekerjaan atas, permit pekerjaan lambung, dan sebagainya, *Tool box meeting* dihadiri oleh KKM, Masinis 1, bosun dan mandor, dari meeting ini diketahui pekerjaan apa yang akan dilakukan, siapa saja yang akan terlibat dan peralatan apa yang digunakan serta limit waktu pekerjaan serta selalu mengingatkan keselamatan adalah yang utama. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian ABK dek yang kurang memahami manajemen keselamatan sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang maksimal.

Fakta tersebut sebagaimana kejadian pada tanggal 02 Juli 2020 saat dilaksanakan *drill* ada salah satu ABK tidak memahami tugas dan tanggung jawabnya sehubungan dengan sistem manajemen keselamatan. Padahal di *muster list* yang di pasang di masing-masing kamar dan di dalam buku *Safety Manajemen System* perusahaan sudah dicantumkan tugas-tugas dan tanggung jawab ABK. Dengan tidak mengetahui Tugas dan tanggung jawabnya akan berpengaruh pada proses pelaksanaan latihan dan tentunya memakan waktu yang lebih lama pelaksanaannya dan tentunya kalau terjadi suatu *accident* akan berisiko pada keselamatan seluruh ABK di kapal.

2. Kurangnya kesadaran anak buah kapal akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan

Pada tanggal 31 Januari 2020 saat kapal sedang berlabuh di pelabuhan dilakukan serah terima jabatan (*handing over*) antara Anak Buah Kapal yang lama dengan yang baru tidak dilakukan mengikuti prosedur berdasarkan *Safety Management Manual* (SMM) kapal. Selanjutnya pada waktu kapal berlayar diadakannya latihan kebakaran (*fire drill*) dan latihan meninggalkan kapal (*abandon ship drill*) terlihat Anak Buah Kapal yang baru naik, *belum memahami apa yang harus dikerjakan dan tidak mengetahui letak lokasi alat- alat keselamatan*.

Sebagian ABK kurang disiplin terhadap peraturan-peraturan yang telah dibuat oleh perusahaan maupun peraturan-peraturan Internasional yang berhubungan dengan manajemen keselamatan seperti dalam *Safety Of Life At Sea* (SOLAS), *Standard Training Certificated and Watchkeeping for Seafarer* (STCW), ISM Code. Saat diadakan latihan keselamatan, sebagian ABK kurang memperhatikan *muster list* dan semboyan signal untuk latihan yang dimaksud.

ABK belum dapat memahami maksud dan tujuan diadakannya *check list sebelum* melaksanakan tugas atau pekerjaan yang sifatnya khusus. Masih ada anggapan oleh anak buah kapal bahwa pekerjaan tersebut sudah biasa dilakukan sehingga Anak Buah Kapal berasumsi tidak perlu dibuatkannya *check list* sebelum melakukan pekerjaan khusus. Pengalaman penulis yang pernah penulis alami yaitu pada suatu waktu ada pekerjaan *hot work* di *main deck* sewaktu kapal sandar di dermaga, KKM selaku pemimpin kerja serta Mualim 1 selaku *Safety Officer* di atas kapal tidak membuat prosedur kerja sesuai yang disebutkan dalam SMK.

Dari sini penulis melihat bahwa ada sesuatu pekerjaan yang dianggap remeh dan rawan menjadi kecelakaan karena jika sesuatu pekerjaan sudah dianggap remeh, maka kelalaian dan kecelakaan kerja akan muncul.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

1. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya sebagai berikut :

a. Kurangnya pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan

Pada saat pelaksanaan pekerjaan di atas kapal, terkadang ABK yang bertugas dalam kegiatan tersebut tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pengawasan yang lemah menyebabkan prosedur kerja tidak dilaksanakan dengan baik. Pengoperasian dan perawatan yang tidak berjalan baik dan tidak sesuai dengan prosedur mengakibatkan terjadi kesalahan dalam pengoperasian peralatan tersebut.

Pengawasan yang tidak dilakukan secara konsisten dapat menyebabkan tingkat keberhasilan suatu pekerjaan yang dilakukan menurun. Dengan demikian tidak dapat tercipta pelaksanaan kerja yang efektif dan efisien, karena pembagian tugas belum berjalan dengan baik sesuai dengan tugas dan jabatannya masing-masing. Pengawasan pelaksanaan aturan perusahaan, besar peranan-nya sebagai motivator, dalam arti peran aktif dari perwira senior untuk mengawasi ABK dalam hal bekerja.

Untuk meningkatkan keselamatan kerja dan penanganan keadaan darurat diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara pencegahan kecelakaan yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon pimpinan dan ABK yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan

penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh *Chief Officer* sebagai *Ship Safety Officer* di atas kapal.

Pengawasan merupakan aspek yang penting dalam membangun kedisiplinan. Kurangnya pengawasan akan menjadi kendala bagi pelaksanaan pekerjaan di atas kapal. Nakhoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) di kapal dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal. Dalam kedudukan demikian itu Nakhoda diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum di atas kapal.

Di atas kapal Perwira kurang mengawasi keadaan di atas kapal, sehingga akan menurunkan tingkat kedisiplinan ABK. Karena kurang ketatnya pengawasan dari Perwira, maka sebagian ABK tidak menggunakan alat keselamatan sesuai prosedur. Padahal dalam aturan bekerja di deksemua ABK wajib memakai *Personal Protect Equipment (PPE)*.

b. Kurangnya pembinaan kepada ABK perihal sistem manajemen keselamatan

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon pimpinan yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistem perencanaan perawatan kapal *planned maintenance system (PMS)*. Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut manajemen keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira-perwiranya terutama oleh Mualim 1 sebagai pimpinan di dek departemen sekaligus *Ship Safety Officer* di atas kapal. Apalagi perwira-perwira kapal tersebut tidak serius untuk membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk yang ada di kapal dari perusahaan maupun dari *pencharter* sesuai dengan yang telah dianjurkan oleh perusahaan dan pencharter sebagai bahan pengetahuan saat pengawasan dan dalam melakukan tugasnya.

Kurangnya pengetahuan ABK dek dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan (*safety procedure*), seringkali menimbulkan masalah yang

dapat mengganggu produktivitas ABK deck dan kegiatan pelayaran, salah satunya adalah kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan terhadap ABK deck itu sendiri.

Di saat bekerja, dari yang penulis perhatikan sebagian ABK deck kurang memiliki kesadaran bahwa keselamatan kerja di atas kapal itu sangat penting, terutama bagi keselamatan jiwa masing-masing ABK deck. Namun banyak sekali dari perilaku ABK deck yang menunjukkan mereka meremehkan hal-hal kecil yang dapat menimbulkan bahaya bagi keselamatan diri mereka. Misalnya ABK kurang memperhatikan fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah diberikan atau disediakan untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal dan harus digunakan sesuai dengan prosedur kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja.

ABK deck seolah-olah mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja. Jika ABK dek kurang memiliki kesadaran akan keselamatan kerja di atas kapal maka resiko terjadinya kecelakaan kerja semakin besar. Proses pembinaan sumber daya manusia tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional.

2. Kurangnya Kesadaran Anak Buah Kapal akan Pentingnya Penerapan Manajemen Keselamatan

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya yaitu:

a. Kurangnya Pengetahuan tentang Manajemen Keselamatan

Sebagian Anak Buah Kapal masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja kurang dimengerti oleh Anak Buah Kapal tersebut. Bahkan ada Anak Buah Kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal baru pertama kali melihat kapal dan sama sekali tidak mengetahui tentang keselamatan kerja di atas kapal.

Setiap pekerjaan di atas kapal selalu disertai dengan prosedur keselamatan kerja. Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar. Oleh karena itu jika kurang familiarisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal, maka pekerjaan yang dilakukan oleh ABK dapat menyimpang dari standar operasional.

Kecelakaan kerja bisa saja terjadi apabila kurang familiarisasi tentang prosedur keselamatan kerja. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Saat kapal melakukan *loading* para ABK yang bertugas jaga saat itu tidak melakukan tugas jaga dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, dimana saat itu sebelum pemuatan dimulai Master melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik dikapal maupun diterminal supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan, mereka tidak mengawasi proses pemuatan dengan benar dan juga tanpa pengawasan mualim jaga.

b. Kurangnya Perhatian Dari Perusahaan Dalam Sosialisasi Sistem Manajemen Keselamatan

Sosialisasi belum berjalan secara maksimal sehingga keterampilan dan pengetahuan ABK masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi di ataskapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi. Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing – masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang

memadai tentang prosedur pengoperasian dan perawatan peralatan keselamatan di atas kapal maka ABK tidak terampil dalam mengoperasikan serta menjalankan perawatan peralatan keselamatan tersebut.

Sosialisasi belum berjalan secara maksimal sehingga keterampilan dan pengetahuan ABK masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi di atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi. Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing-masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang prosedur pengoperasian dan perawatan peralatan keselamatan. Untuk menciptakan keselamatan jiwa maka mereka dibimbing untuk mengetahui alat-alat keselamatan. Kapal adalah tempat kerja dan tempat tinggal bagi para pelaut sehingga perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan.

Perilaku dan sikap mental awak kapal terhadap, keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing kearah pengenalan. Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada dan yang terjadi di atas kapal termasuk di dalamnya untuk mengadakan latihan serta mensosialisasikan pelatihan-pelatihan yang ada di *Muster List*.

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari pemecahan masalah dalam rangka meningkatkan penerapan manajemen keselamatan di atas kapal diantaranya yaitu sebagai berikut:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisis dan mencari solusi pemecahannya sebagai berikut:

1) Meningkatkan pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan

Pengawasan merupakan suatu usaha sistematis untuk membandingkan standar kinerja, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan. Namun, sebaik apapun rencana yang telah ditetapkan, juga tetap memerlukan pengawasan. Oleh sebab itu diantara perencanaan dan pengawasan mempunyai hubungan sangat erat, diibaratkan seperti kedua sisi mata uang yang sama, dan semua fungsi-fungsi dari manajemen mempunyai hubungan yang saling terkait.

Pengawasan membantu penilaian apakah perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan dan pengawasan berjalan dengan baik. Oleh sebab itu diantara perencanaan dan pengawasan mempunyai hubungan yang sangat erat, diibaratkan seperti kedua sisi mata uang yang sama, dan semua fungsi-fungsi dari manajemen mempunyai hubungan yang saling terkait. Pengawasan membantu penilaian apakah perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan dan pengawasan telah dilaksanakan secara efektif dan fungsi pengawasan itu sendiri harus diawasi.

Agar pengawasan berjalan dengan efektif dan efisien perlu adanya sistem pengawasan yang efektif maka perlu dipenuhi beberapa pengawasan yaitu :

- a) Pengawasan harus bersifat *fact finding*, artinya pengawasan harus menentukan fakta-fakta tentang bagaimana tugas-tugas dijalankan dalam organisasi.
- b) Pengawasan harus bersifat preventif, artinya harus dapat mencegah timbulnya penyimpangan-penyimpangan dan penyelewengan-penyelewengan dari rencana semula.

- c) Pengawasan diarahkan kepada masa sekarang
- d) Pengawasan hanya sekedar alat untuk meningkatkan efisiensi dan tidak boleh dipandang sebagai tujuan.
- e) Karena pengawasan hanya sekedar alat administrasi, maka pelaksanaan harus mempermudah tercapainya tujuan.
- f) Pengawasan tidak dimaksudkan untuk terutama menemukan siapa yang salah jika ada ketidakberesan, akan tetapi untuk menemukan apa yang tidak benar.
- g) Pengawasan bersifat harus membimbing supaya para ABK meningkatkan kemampuannya untuk melaksanakan tugas yang telah ditentukan baginya.

Pengawasan dari pihak perwira senior atau Nakhoda terhadap prosedur kerja dan implementasi SMS juga sangat penting dilakukan kepada para ABK agar mereka senantiasa terbiasa melakukan SMS di setiap kegiatan operasionalnya. Di dalam SMM juga disebutkan untuk ABK yang baru bergabung ada beberapa *check list familiarisation* yang harus dilalui dan diselesaikan mengenai SMS, prosedur kejadian pelatihan-pelatihan keselamatan yang terdapat di CBT (*Computer Based Training*)

2) Memberikan Pembinaan Kepada ABK Perihal Manajemen Keselamatan

Dalam pembinaan awal pelaksanaan ISM Code diutamakan kepada *Safety Officer* mengenai kebijakan-kebijakan dalam pelaksanaan ISM Code di kapal yang salah satunya adalah pelaksanaan SMS Manual. Perusahaan harus menjelaskan apakah itu SMS Manual, apakah itu prosedur keselamatan kerja, tujuan dan manfaatnya, menjelaskan bagaimana cara melaksanakannya dan pengawasannya, serta cara membuat laporan kerjanya, juga menjelaskan akibatnya kalau tidak melaksanakannya. Dengan langkah pembinaan awal seperti ini diharapkan agar bagi perwira kapal terutama kepada *Chief Officer* sebagai *Ship Safety Officer* yang baru

atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi ABK yang telah berpengalaman untuk mengingatkan kembali pelaksanaan ISM Code tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Penjelasan di atas tentu memiliki benang merah dengan standar sistem manajemen keselamatan di atas kapal yang telah di atur dalam ketentuan ISM Code, sehingga aspek-aspek dari efektifitas suatu manajemen prosedur keselamatan kerja dapat terwujud. Adapun aspek tersebut adalah :

- a) Adanya kebijaksanaan di bidang keselamatan dan perlindungan terhadap lingkungan

Dalam hal ini perusahaan harus membuat suatu kebijaksanaan berkenaan dengan keselamatan dan perlindungan kapal serta lingkungan yang menjabarkan cara mencapai sasaran, selain dari itu perusahaan harus menjamin bahwa kebijaksanaan tersebut diimplementasikan baik di kapal maupun di darat, kebijaksanaan yang dimaksud harus ringkas dan jelas agar nantinya mampu mencapai sasaran. Tak lupa perlunya menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab dan wewenang terhadap personil di kapal dan di darat dalam kaitannya terhadap keselamatan kerja. Pen-dokumentasian tanggung jawab dan wewenang dimaksudkan agar keikut-sertaan dan peranan personil dalam *Safety Management System* dapat berfungsi secara efektif.

- b) Perlunya prosedur untuk menjamin operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan sesuai dengan peraturan internasional dan Negara bendera.

Dengan tersedianya prosedur ataupun aturan mengenai sistem kerja yang sistematis yang berorientasikan pada keselamatan kerja tentu akan dapat membantu semua pihak, baik pihak kapal maupun pihak perusahaan. Sehingga dengan demikian keseragaman prosedur dapat terlihat dengan jelas dalam

pelaksanaannya dan dapat menjadi acuan ataupun pegangan oleh semua pihak yang terkait.

- c) Pentingnya level tanggung jawab dan jalur komunikasi antarapihak perusahaan dan awak kapal

Adanya tanggung jawab dan wewenang perusahaan atas tersedianya sarana dan dukungan dari darat terhadap pihak kapal yang memadai, agar para pelaksana dapat menjalankan fungsinya dengan seefektif mungkin.

Untuk menjamin operasi yang aman dan ketersediaan jalur komunikasi antara perusahaan dan kapal, setiap perusahaan harus menunjuk satu atau lebih petugas yang berkualitas di darat yang dapat berhubungan langsung dengan manajemen tertinggi di perusahaan, adapun wewenang dan tanggung jawab petugas tersebut adalah termasuk memonitor aspek-aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dan operasi tiap-tiap kapal dan menjamin tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat sesuai yang dipersyaratkan.

- d) Adanya prosedur laporan kecelakaan dan *non-Conformities* sesuai dengan persyaratan *ISM Code*

Di dalam pelaksanaan *Safety Management System* telah digariskan prosedur untuk menjamin bahwa kecelakaan, *non-Conformity* dan situasi berbahaya lainnya harus dilaporkan kepada perusahaan untuk diinvestigasi dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

b. Kurangnya Kesadaran Anak Buah Kapal Akan Pentingnya Penerapan Manajemen Keselamatan

Alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Mengadakan Familiarisasi tentang Manajemen Keselamatan Secara Rutin

Sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal, Nakhoda harus dapat merencanakan, mengorganisir, dan mengkoordinasikan para ABK deck untuk mewujudkan tanggung jawabnya. Disini diperlukan langkah-langkah pimpinan untuk dapat membuat perencanaan kerja yang baik yang dapat dimengerti dan dipahami oleh anak buah kapal. Selain prosedur keselamatan juga diperlukan suatu panduan pembagian tugas serta tanggung jawab dari tiap-tiap pelaksana untuk menjamin efektifitas kerja dari kinerja tenaga pelaksana.

Familiarisasi sangat diperlukan bagi ABK deck yang akan bekerja di atas kapal minimal 3 hari setelah di atas kapal. Familiarisasi yang dilakukan tidak sampai 1 hari ternyata tidak efektif bagi ABK deck yang akan joint di atas kapal. ABK deck yang baru joint di atas kapal kurang mendapatkan familiarisasi karena jadwal kapal yang padat. Untuk mengatasinya ABK deck yang akan turun diikutkan lagi di atas kapal untuk mendampingi ABK yang baru yang akan menggantikan pekerjaannya.

Pada waktu perekrutan rating maupun perwira sebelum naik ke kapal, pihak perusahaan bagian keselamatan khususnya dalam hal ini adalah DPA dengan dibantu oleh perusahaan harus lebih meningkatkan lagi dengan waktu yang cukup pensosialisasian dan pembinaan awal (*briefing*) terhadap rating yang akan ditempatkan dikapal.

Didalam pensosialisasian dan pembinaan awal pelaksanaan *ISM Code* tersebut diutamakan kepada rating mengenai kebijakan-kebijakan dalam pelaksanaan *ISM Code* dikapal yang salah satunya adalah pelaksanaan SMS manual. Perusahaan harus menjelaskan apakah itu SMS Manual, apakah itu prosedur-prosedur keselamatan kerja, tujuan dan manfaatnya, menjelaskan bagaiman cara melaksanakannya dan

pengawasannya, serta cara membuat laporan kerjanya, juga menjelaskan akibatnya kalau tidak melaksanakannya.

Tentu dengan langkah pensosialisasian dan pembinaan awal tersebut diharapkan agar bagi rating yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi rating yang telah berpengalaman untuk mengingat kembali pelaksanaan *ISM Code* tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Para ABK dek baru (*non* pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan ABK dek yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

Ada dua tujuan utama program familiarisasi dan pelatihan bagi ABK deck. Pertama: familiarisasi dan pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dek. Kedua: Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dek dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan membuat rating menjadi lebih produktif. Familiarisasi dan pelatihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan di atas kapal.

Dari beberapa macam sebab-sebab terjadinya kecelakaan di atas, maka usaha-usaha untuk menjalankan dan melaksanakan keselamatan kerja dengan baik adalah perlu adanya :

- a) Pemeriksaan secara maksimal

- b) Keadaan dan pemeliharaan pekerjaan yang baik dan tempat yang baik
- c) Mempelajari / memperhatikan keselamatan kerja, yaitu sebagai berikut :
 - (1) Cara kerja yang selamat atau aman
 - (2) Peraturan-peraturan dan pelaksanaan suatu pekerjaan
 - (3) Instruksi yang sempurna
 - (4) Perintah-perintah yang jelas
- d) Gambar-gambar / poster-poster keselamatan kerja
- e) Pertemuan / diskusi tentang keselamatan kerja Memperhatikan peraturan-peraturan dan carabekerja yang selamat.

2) **Perusahaan Lebih Memperhatikan Sistem Manajemen Keselamatan di Atas Kapal**

Perusahaan perlu memastikan bahwa Personel kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang peralatan keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan pengarahan-pengarahan dan sosialisasi tentang peralatan keselamatan.

Resiko kecelakaan kerja di atas kapal dapat dikurangi melalui kesadaran ABK untuk disiplin dan menaati prosedur keselamatan. Sosialisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi ABK. Artinya hendaknya ABK diberikan sosialisasi oleh *Safety Officer* mengenai pengoperasian peralatan keselamatan di atas kapal. Pengarahan ini penting sekali dilakukan agar ABK tidak mengalami kebingungan di dalam cara – cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan pengarahan, ABK diharapkan dapat memahami dengan teliti manfaat masing – masing peralatan keselamatan tersebut sehingga dapat menanggulangi keadaan darurat di atas kapal.

Tahap-tahap yang perlu dilakukan dalam penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan tempat penulis bekerja, sesuai dengan sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan dan kesehatan

Kerja menggunakan OHSAS-18001 adalah :

a) Membuat kebijakan keselamatan

Tiga komitmen yang harus ada dalam kebijakan keselamatan dalam OHSAS -18001 adalah komitmen untuk mencegah cedera dan gangguan kesehatan, peningkatan yang berkelanjutan dan mencapai kesesuaian dengan persyaratan yang berlaku terkait dengan keselamatan.

b) Membentuk team

Anggota team merepresentasikan semua fungsi dari organisasi yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja.

c) Melakukan pelatihan dasar

Team yang bertanggungjawab terhadap keselamatan harus paham tentang persyaratan yang sesuai dengan OHSAS-18001, tentang metoda identifikasibahaya dan penilaian resiko serta aspek-aspek yang relevan dengan aktifitas keselamatan.

d) Mengidentifikasi bahaya dan menilai resiko

Tahap pertama adalah identifikasi bahaya misalnya melihat proses dari dekat : alat-alat yang digunakan, catatan kecelakaan yang pernah terjadi, catatan-catatan yang nyaris celaka (nearmiss), dan lain-lain. Tahap kedua adalah melakukan penilaian resiko terhadap bahaya.

e) Menetapkan dan menerapkan prosedur untuk mengidentifikasi persyaratan-persyaratan keselamatan.

f) Menetapkan sasaran dan program.

g) Menyediakan infrastruktur dan teknologi yang diperlukan untuk penerapan management keselamatan.

h) Menunjuk *management representative*

i) Menetapkan dan menerapkan prosedur untuk mengembangkan kesadaran tentang keselamatan

- j) Menetapkan dan menerapkan prosedur komunikasi internal dan eksternal terkait keselamatan.
- k) Menetapkan prosedur untuk mengembangkan keterlibatan seluruh pihak.
- l) Penyusunan manual keselamatan
- m) Menetapkan dan menerapkan prosedur pengendalian dokumen.
- n) Menetapkan dan menerapkan prosedur untuk mengidentifikasi keadaan darurat.
- o) Menetapkan dan menguji secara berkala prosedur-prosedur tanggap darurat.
- p) Menetapkan dan menerapkan prosedur pemantauan dan pengukuran kinerja keselamatan.
- q) Menetapkan dan menerapkan prosedur untuk mengevaluasi persyaratan-persyaratan terkait keselamatan.
- r) Menetapkan dan menerapkan prosedur untuk investigasi insiden.
- s) Menetapkan prosedur tindakan koreksi dan pencegahan.
- t) Menetapkan dan menerapkan prosedur pengendalian catatan.
- u) Menetapkan dan menerapkan prosedur audit internal keselamatan.
- v) Melakukan tinjauan manajemen.

Disamping itu juga, diperlukan langkah-langkah yang harus dilakukan dalam menjaga peralatan keselamatan kerja di atas kapal yaitu :

- a) Untuk menjaga alat-alat kerja supaya bisa digunakan dalam jangka waktu panjang, maka diperlukan perawatan-perawatan yang tepat sesuai dengan bahannya dan jenisnya.
- b) Begitu juga apabila ada peralatan keselamatan kerja yang rusak agar segera diperbaiki dan apabila sudah tidak bisa diperbaiki ada baiknya untuk didata supaya bisa diajukan permintaan lagi kepada perusahaan.

- c) Di dalam penggunaannya peralatan keselamatan kerja tersebut harus dipakai sesuai dengan kegunaannya masing-masing, karena dengan penggunaan yang salah bisa mengakibatkan rusaknya alat- alat tersebut.
- d) Perlu diperhatikan tentang cara penyimpanan peralatan keselamatan kerja tersebut, agar diusahakan lebih teratur untuk menghindari kerusakan peralatan keselamatan kerja di dalam tempat penyimpanannya hal ini yang harus dipahami oleh anak buah kapal (ABK) mesin sehingga peralatan keselamatan tersebut bisa digunakan dengan baik sewaktu-waktu diperlukan.

2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*

1) Meningkatkan pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan

Keuntungannya :

- a) ABK lebih disiplin dalam menerapkan manajemen keselamatan di atas kapal
- b) Pelaksanaan *drill* dan pekerjaan rutin di atas kapal terlaksana dengan lancar dan aman

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan peran perwira jaga dalam pengawasan.
- b) Pengawasan harus dilaksanakan secara konsisten

2) Memberikan pembinaan kepada ABK perihal manajemen keselamatan

Keuntungannya :

- a) Pembinaan dapat meningkatkan tanggung jawab ABK sehingga akan berpengaruh terhadap kedisiplinannya dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan.

- b) Dapat menumbuhkan kesadaran ABK dalam mentaati manajemen ksealamatan

Kerugiannya :

Pembinaan harus dilaksanakan secara konsisten oleh perwira senior

b. Kurangnya kesadaran anak buah kapal akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan

1) Mengadakan familiarisasi tentang manajemen keselamatan secara rutin

Keuntungannya :

ABK lebih memahami manajemen keselamatan kerja sehingga dapat menumbuhkan kesadarannya akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran perwira dalam pelaksanaannya

2) Perusahaan lebih memperhatikan sistem manajemen keselamatan di atas kapal

Keuntungannya :

- a) Penerapan manajemen keselamatan lebih optimal
- b) Pekerjaan dapat terlaksana dengan lancar dan aman

Kerugiannya :

Membutuhkan koordinasi dan memberi masukan kepada pihak perusahaan agar dapat mensupport sistem manajemen keselamatan di atas kapal.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi untuk meningkatkan disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan

drill dan beberapa pekerjaan di *deck* dilakukan yaitu dengan meningkatkan pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan.

b. Kurangnya kesadaran anak buah kapal akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi untuk meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan yaitu dengan cara mengadakan familiarisasi tentang manajemen keselamatan secara rutin.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dalam bab-bab sebelumnya tentang penerapan sistem manajemen keselamatan guna menunjang kelancaran operasional di atas SV. GIAT JAYA, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Rendahnya tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck* disebabkan oleh:
 - a. Kurangnya pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan
 - b. Kurangnya pembinaan kepada ABK perihal sistem manajemen keselamatan.
2. Kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan disebabkan oleh :
 - a. Kurangnya pengetahuan tentang manajemen keselamatan
 - b. Kurangnya perhatian dari perusahaan dalam sosialisasi sistem manajemen keselamatan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka agar resiko kecelakaan kerja dapat dihindari Penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan tingkat disiplin ABK, terutama saat pelaksanaan *drill* dan beberapa pekerjaan di *deck*, disarankan untuk:
 - a. Meningkatkan pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan.

- b. Memberikan pembinaan kepada ABK perihal manajemen keselamatan secara rutin.
2. Untuk meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan, disarankan untuk :
- a. Memberikan familiarisasi tentang sistem manajemen keselamatan melalui *in house training* di Kantor Pusat selama 2-3 hari kepada ABK dek yang akan *on board*, dan dilanjutkan dengan familisasi di atas kapal saat serah terima dengan didampingi oleh *safety officer*, Agar ABK deck yang baru joint benar-benar paham akan tugas dan tanggung jawabnya dalam bekerja dan paham akan penerapan safety managemen sistem yang dijalankan di kapal.
 - b. Meminta perusahaan untuk melengkapi alat-alat keselamatan yang diminta oleh pihak kapal dengan kualitas yang bagus atau sesuai standart internasional (standart SOLAS), dan kordinasi dengan pihak kapal sebelum barang dikirim ke kapal agar tidak terjadi salah kirim.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Lukman. 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Tim Penyusun Kamus*. Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, PN. Balai Pustaka
- Budiono, AM. Sugeng. 2003. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Semarang : Badan Penerbit UNDIP
- Cooper. 2002. *Improving Safety Culture : A Practical Guide Measuring Safety Climate*. London : J.Wiley & Sons, Chichester
- Danuasmoro, Goenawan. 2003. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudra
- Em Zul, Fajri& Ratu Aprilia Senja. 2008. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia, Edisi Revisi, Cet.3*, Semarang: Difa Publishers
- Gaspersz, vincent. 2005. *Total quality management*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Hasibuan, Malayu SP. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- IMO. *International Convention for The Safety of Life At Sea, 1974 (SOLAS 74), Consolidated Edition*. 2018. London : IMO Publication.
- IMO. *International Safety Management (ISM) Code with guidelines for its implementation 2018*. London : IMO Publication
- Kertajaya, Hermawan. 2010. *Brand Operation*. Jakarta: Esenssi Erlangga Group
- Moekijat. 2002. *Manajemen Tenaga Kerja: Ancaman dan Hubungan Kerja*. Bandung: Pionir Jaya
- Murdifing, Haming. 2007. *Manajemen Produksi Modern operasi manufactur dan Jasa*. Jakarta: Bumi Aksara
- Nugroho. 2008. *Metode Penelitian Kebijakan*. Yogyakarta : Pustaka Belajar
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2012. *Manajemen Keselamatan Kapal*. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor :879, Jakarta.
- Poerwadarminto. 2017. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai. Pustaka.
- Poesprodjo. 2007. *Filsafat Moral*. Bandung: Pustaka Grafika
- Sudjana, Nana. 2002. *Dasar-Dasar Proses Belajar Mengajar*. Bandung: Sinar Baru Algensindo

Lampiran 1. Ship Particular

SV. GIAT JAYA (ex. Nautika Pride)

SHIP PARTICULARS



CHARACTERISTICS	
Ship's Type	: Offshore Supply Cargo Vessel
Ship's owner	: PT. TRIJAYA GLOBAL MARINDO
Length Overall	: 58.30 M
Length B.P	: 52.00 M
Beam	: 13.80 M
Depth	: 5.50 M
Draft	: 4.80 M
Tonnage	: GRT 1302 NT 390
IMO Number	: 9541162
Port of Registry	: Jakarta
Call Sign	: YBHS2
Year Build	: 2008
Ship's Builder	: Sarawak Slipways Sdn Bhd
Designed by	: Conan Wu & Associates, SIN
Construction Material	: Steel Construction
Classification	: RINA , RI no. 94743
	: C Offshore Support Vessel
	: Unrestricted Navigations
Bunker Convention Blue Card	: Registered no. 201600317
Marine & Hull Insurance	: Comply
MMSI	: 525 010 344
Mark of Tonnage	: GT 1302 No. 4121/Ba
Protection & Indemnity	: Comply Class 1

MAIN PROPULSION SYSTEM	
Main Engines	: 2 x Cummins KTA50M2
	: 1.600 bhp each Total 3.200 HP/
	: 2.386 Kw, RPM Max. 1.800
Gear Box	: 1 x MG 5506DC
Steering Gear	: Wagner Jog Lever JL-100
Rudder	: Feedback RFU 2000
Propulsion	: 2 x Mentrade FPP in Nozzles
Generators	: 2 x Caterpillar 3406 C,
	: Output 315kW/393,75 kVA each
Emergency Generator	: Driven by Perkins Diesel 70 HP
Bow Thruster	: Driven by Cummins Diesel
	: Type KTA19-M3, 5 tons thrust
	: HRP – Tunne Thruster 3001TT

PERFORMANCE	
Speed	: 12.0 Knots @100% MCR
Cargo Deck Space	: 39.16 m x 10.76 m = 421.36 m2
Cargo Deck Load	: 7 Ton/m ²
Cargo Fuel Oil Tank Capacity	: Total 820,80 cubic meter
Cargo FW Tank Capacity	: Total 394,80 cubic meter
Cargo Fuel Oil Transfer Rates	: 150 m3/hour Min. @70M Head
Cargo Fresh Water Transfer Rates	: 120 m3/hour Min. @75M Head

NAVIGATION ELECTRONICS	
GMDSS Radio Station	: Furuno RC-1800F/1800T
Radar	: JRC, 1x NWZ .173 and
	: 1x NCD 4170
Magnetic Compass	: Lilley & Gilley MK2000
Magnetic Compass (Standard)	: 2 units x Yokogawa MED-B9424
Compass Deviation Card	: Veranautikas/Hidros
Gyro Compass + Repeater	: Yokogawa CMZ- 900B
	: Havant, Type NT920 U.K.
Azimuth Ring/Mirror	: 1 unit; Yokogawa MKX-617
Auto Pilot	: Navitron NT991G MK2
GPS Navigator + Repeater	: 1 unit Furuno GP-150
	: 1 unit Furuno GP-32 (Repeater)
	: 1 unit Furuno RD-30
Depth Sounder	: JRC, JFE-380
UAIS Transponder	: Furuno FA-150
SSAS	: Furuno SSAS IC-307
Doppler Log	: JRC JLN-205
Internet	: AST Global
Single Side Band	: Furuno FS-1570/2570
MF/HF Radio	: 1 unit; iCOM Type IC-M710
VHF Radio	: 2 units; iCOM; IC-M34
	: Furuno HS-2003
Walkie Talkie	: 5 units; iCOM; IC-M34
Binocular	: 3 units
Navtex	: NX-700A/B
VHF Radiotelephone	: Furuno FM-8800D/8800S
Analogue Heading Repeater	: Navitron NT920HR MKII
Barometer	: 1 unit; Barigo
Sextant	: 1 unit type GLH130-40
Thermometer	: 1 unit Cammon
Rudder Indicator	: 150 Series Angle Indicator System FWD
	: 150 Series Angle Indicator System AFT

SPECIAL EQUIPMENT	
Thermo fluid heating system	: Aalborg / 4-TFO-008
Water Maker	: Reverse Osmosis 2 x 5m3/day
Gantry Crane	: SBG hydraulic stiff boom AS SWL 3 T
Fuel Cons. Monitoring System	: E-GenKit by Power Instrument
Fresh Water Maker	: ECH20 Technic, 2 x 5 ton/day.

LSA & FIRE FIGHTING	
Rescue Boat	: 1 unit with outboard engine
	: 25 HP 6 person capacity
CO2 Fire Extinguisher System	: 12 Bottles centralized
Fire Detection and Alarm System	: Fitted
External Fire Fighting System	: Half Fifi 1.200 m3/hours
	: Driven by Detroit Diesel.
Fire Monitors	: 2 units
Fire Hydrants	: 12 units c/w Cover and Seals
Fire Extinguishers	: Dry Powder 6kgs 12 units

Lampiran 1. Ship Particular

DECK EQUIPMENT	
Anchor Windlass cum winch	: Mentrade
Bollard	: Marine Cross Joint 8 units each side
Capstan	: Mentrade, 5 Tonnes
Electrical Sockets	: 14 units (female)
Cargo Railing Guard	: Fitted

ACCOMMODATION		
Air Conditioner	:	Centralized Fully AC System
Total Bed	:	40 units
Communal Toilet	:	2 rooms
Cabins	:	7 Cabins 4 Men 5 Cabins 2 Men
Mess Room	:	Capacity for 20 Persons
Washing Machine	:	2 units
Dryer	:	2 units

	Water Chemical 9kgs 4 units
	Foam AFF 9 kgs 8 units
	CO2 Portable 45 kgs 1 unit
	CO2 Portable 5 kgs 1 unit
Life Raft	: 3 units at P/S Cap. 20 persons
	3 units at STB/S Cap. 20 persons
Life Buoys	: 18 units c/w SIL and Buoyant lines
Life Jackets	: 50 units c/w SIL and deflector tape
MOB	: 2 units
Breathing Apparatus	: 4 sets; Interspiro
GMDSS Walkie Talkie (two way)	: 3 units iCOM IC-GM1600
Fireman Outfit	: 2 complete sets
EEBD	: 4 complete sets
Radar Transponder (SART)	: 2 units McMurdo S4
EPIRB	: 1 unit SIMRAD EP 50
Pyrotechnic	: As per SOLAS Requirements
Scrambling Net	: 2 units, each 3m x 5m size.
Fire Blanket	: 2 units

SICKBAY		
SICKBAY	:	1 Room
Equipments	:	1 Bed for Observation
		Medical Supplies
		Stretchcher 1 unit
		Life Oxygen pax + Oxygen unit
		AED
Location	:	Accomodation Main Deck

All interested parties must satisfy themselves by inspection or other means of the details from this vessel



Lampiran 2. Crew List




CREW LIST.

Name of vessel : SV. GIAT JAYA
Vessel Type : SUPPLY VESSEL
Call Sign : YBHS2
Port of Registry : JAKARTA
Flag : INDONESIA
Last port : Pabelokan
Next Port : Pabelokan

IMO Number : 9541162
GRT : 1302 T
NRT : 390 T
Crew : 14 Person
Owner : PT TRIJAYA GLOBAL MARINDO
DATE : 27 SEPTEMBER 2021

NO	NAME	Rank	COC Number	COC Number	PKL NUMBER	Date of Birth	Seaman Book	EXPIRE DATE
1	M.FAHRUL PADINDI	Master	ANT - II	6200520754N20216	No.PK.308/41/20/KSOP.KS/-18	28.03.1978	F 319569	05.02.2023
2	TIMOTIUS YOHAN N	Chief Officer	ANT - III	6200320360M30217	No.AL.524/38/18/KSOP.KS/20	10.11.1988	G 020085	18.08.2023
3	ALI SODIKIN	2 nd Officer	ANT - IV	620082911M40519	No.AL.524/35/10/KSOP.KS/20	04.05.1973	F.077321	13.12.2022
4	HELWIS DAME	Chief Eng.	ATT - II	6200096640T20114	No.PK.308/49/8/KSOP.KS/S-18	10.02.1972	G.020477	07.09.2023
5	ANSELMUS TIJIKO	2 nd Eng.	ATT - II	6200089169T20114	No.AL.524/33/7/KSOP.KS/19	21.06.1973	E. 065723	20.02.2023
6	FEDLY	3 rd Eng.	ATT - IV	6200472819S43817	No.PK.308/36/10/KSOP.KS-17	31.01.1987	G.048837	27.01.2024
7	WARSITA	AB	ABLE DECK	6201192597N60711	No.AL.524/39/16/KSOP.KS/20	26.10.1977	F.003575	20.03.2022
8	SAM ELWIN SUHADA	AB	ABLE DECK	6211428924340219	No.AL.524/18/18/KSOP.KS/2021	24.06.1997	D.080286	19.05.2022
9	ARHAM	AB	ANT - V	6200519624N50209	No.PK.308/49/10/KSOP.KS/S-18	18.04.1978	E.158166	02.03.2022
10	IRFAN	AB	ABLE DECK	6211947751340521	No.AL.524/21/12/KSOP.KS/2021	10.02.1994	F 327725	04.02.2023
11	YULIANTA	Cook	BST	6211926638011019	No.AL.524/19/6/KSOP.KS/2021	06.11.1988	G 026621	16.09.2023
12	AHMAD HARUN AL HAKIM	Oiler	ATT - V	6201113410T50214	No.AL.524/39/17/KSOP.KS/20	10.08.1983	E.116530	30.08.2023
13	BENYAMIN SINAY	Oiler	ABLE ENG	6201013217T60110	No.PK.308/7/17/KSOP.KS/2017	21.04.1972	F.265749	26.08.2022
14	RIFALDO JHON KANSIL	Oiler	ABLE ENG	6201509005420716	No.AL.524/23/11/KSOP.KS/2021	23.10.1991	F.028312	17.07.2022

Total Crew, 14 Persons On Board.

Acknowledged,

 (M. Fahrul Padindi)
 Master

Lampiran 3. Foto kapal

