

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



MAKALAH

UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
DECK RATING GUNA MENUNJANG KELANCARAN
OPERASIONAL KAPAL FC. WINNING GUINEA STAR

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT — I

SUWITO TEGUTI ARIFianto
GIS. 02608 /N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I
JAKARTA
2022



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA**



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA SUWITO TEGUH ARIFianto
NIS 02608/N-1
BIDANG KEAHLIAN NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DECK RATING GUNA
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL FC.WINNING GUINEA STAR

B. Masalah Pokok

1. Deck rating kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal
2. Deck rating kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan disiplin *deck rating* dengan pengawasan saat melaksanakan pekerjaan harian dan meningkatkan tanggung jawab *deck rating* dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja
2. Memberikan familiarisasi dan latihan terhadap *deck rating* tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja

Menyetujui
Dosen Pembimbing I , Dosen Pembimbing II

Jakarta, Januari 2022
Penulis

Capt. Saiim Budi Setiawan, MM
Penata Tk.I (IILd)
NIP. 19690616 199903 1 001

A. Chalid Pasyah Dipl., Tesl, M.Pd
Pembina (IV/a)
NIP. 19600814 198202 1 001

Suwito Teguh Arifianto
02608/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

Dr. Ali Mukompu, MT

NIP. 1963 03 04 1 001



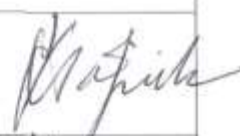
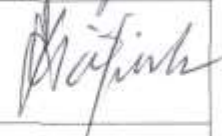

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah

UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DECK
RATING GUNA MEMUJANG KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL FC. WINNING GUINEA STAR

Dosen Pembimbing I Makalah caet. saiim Budi Setiawan, MM

Bimbingan I

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	08-01-2021	Persetujuan Sinopsis	
	08-02-2022	Pembahasan bab I, supaya promosi lus sesuai kpl & prosedur.	
	10-02-2022	Pembahasan bab II, theory dan selas lus yg terupdate.	
	15-02-2022	Pembahasan bab III, etc.	
	10-03-2022	Pembahasan bab IV, pada saat lus di pital sesuai 2 point yang ada pada ketrampilan	

Catatan


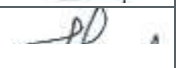
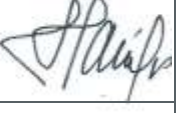
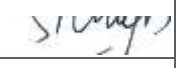
: Makalah ini siap untuk diserahkan

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DECK
RATING GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL F.C. WINNING GUINEA STAR

Dosen Pembimbing II Makalah : A. Chalid Pasyah Dipl., Tesl, M.Pd

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	18-01-2022	persetujuan sinopsis	
2.	10-02-2022	pendahuluan Bab I di sempurnakan lagi	
3	12-02-2022	Bab II penulisan untuk kejadiannya	
		diperjelas.	
4	18-02-2022	Bab III & IV disempurnakan	
5.	20-02-2022	III ok	
6	8-03-2022	Bab IV di sempurnakan lagi	
7	10-03-2022	dan IV ok	

Catatan Makalah ini siap di fidarkan

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SUWITO TEGUH ARIFianto
No. Induk Siswa : 02608 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DECK
RATING GUNA MENUNJANG KELANCARAN
OPERASIONAL KAPAL FC. WINNING GUINEA STAR

Jakarta, April 2022

Penguji I

Capt. Sugiyanto
Dosen Stip

Penguji II

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM
Penata Tk.I (IIIId)
NIP. 19690616 199903 1 001

Mengetahui :
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM
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 MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DECK RATING GUNA
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL FC, WINNING GUINEA
STAR ”**

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 diselesaikan berdasarkan pengalaman 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 disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada 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:

- Yth. Bapak Sudiono, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

- Yth. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Yth. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
- Yth. Capt. Sajim Budi Setiawan, MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
- Yth. Bapak A.Chalid Pasyah, Tesl, M.Pd, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
- Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
- 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, Januari 2022
Penulis,

SUWITO TEGUH ARIFianto
NIS. 02608 /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	
• Latar Belakang.....	1
• Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	2
• Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	3
• Metode Penelitian	4
• Waktu dan Ternpat Penelitian	6
• Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
• Tinjauan Pustaka.....	8
• Kerangka Pemikiran.....	23
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
• Deskripsi Data	24
• Analisis Data	27
• Pemecahan Masalah.....	34
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	

- Kesimpulan42
- Saran43

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR ISTILAH

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular

Lampiran 2. Crew List

Lampiran 3. Drill Check List

Lampiran 4. Familiarisation Check List

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Selama penulis bekerja diatas kapal dan pengalaman terakhirs sebagai master di FC.Winning Guinea Star, Penulis sering menemukan adanya ABK yang tidak disiplin dan tidak peduli dengan keselamatan selama bekerja sehingga dapat mengganggu kelancaran operasional kapal.

Faktor keselamatan merupakan sesuatu hal yang paling utama dalam berbagai bidang pekerjaan di kapal. Fakta di lapangan 80% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (*human error*). Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan-kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu sistem manajemen keselamatan baik di darat maupun di kapal serta pelaksanaan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 74/78* dengan sebaik baiknya. Karena itu, sangat dibutuhkan suatu sistem manajemen keselamatan yang mengatur segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja dengan memperhatikan keselamatan ABK dan pengoperasian kapalnya, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran yang mungkinakan terjadi.

Meskipun ISM Code dan SOLAS 74/78 bukan merupakan hal yang baru, namun dalam pelaksanaanya masih banyak perusahaan pelayaran yang kurang memperhatikan aturan tersebut. Untuk itu sangat dibutuhkan usaha dan kerja keras dari seluruh personel baik di darat, maupun yang di kapal. Walaupun dewasa ini teknologi semakin maju, yaitu dengan majunya industri mesin dan robot, namun tidak bisa menggantikan peranan manusia secara menyeluruh. Demikian juga untuk mengoperasikan kapal niaga sangat dibutuhkan Sumber Daya Manusia yang cakap dan terampil, yang benar-benar handal dalam menguasai tugas dan bertanggung jawab. Sebagai seorang Perwira di atas kapal, pada khususnya dituntut untuk benar-benar menguasai manajemen keselamatan dengan baik, baik pada saat kapal berada di dermaga maupun pada saat kapal berlayar. Seorang Perwira juga harus mengerti prosedur pengoperasian kapal dan dapat mensosialisasikan prosedur pada masing-

masing awak pada regu jaga, serta mampu menggunakan dan mengoperasikan alat-alat keselamatan dengan baik dan benar.

Keselamatan merupakan suatu keadaan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan kerja ABK serta untuk mengamankan kapal dan lingkungan. 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 ABK di dalam menjalankan tugasnya.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja sebagai Master di atas kapal FC. Winning Guinea Star menunjukkan bahwa dalam mengoperasikan kapal sering juga terjadi hambatan / kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti peralatan di kapal yang tidak siap pakai, kedisiplinan *deck rating* yang rendah, serta Sumber Daya Manusia yang kurang berpengalaman dalam mengoperasikan kapal tersebut sehingga berpengaruh terhadap keselamatan kerja di atas kapal. Dalam istilah kapal laik laut, tidak dapat diabaikan faktor Sumber Daya Manusia yang mengawaki kapal tersebut. Untuk itu keahlian, kecakapan, profesionalisme dan kedisiplinan dari awak kapal sangat di tuntut dalam mengoperasikan kapal dengan baik.

Dengan terjadinya kecelakaan tentunya berdampak pada kelancaran pengoperasian kapal dan sudah tentu akan berpengaruh terhadap biaya operasi kapal. Untuk menjaga agar kapal selalu dalam keadaan siap operasi dibutuhkan peran ABK baik perwira maupun rating dalam menangani pencegahan kecelakaan pada saat melakukan pekerjaan harian di atas kapal. Hal ini merupakan satu kesatuan sistem untuk menunjang kelancaran beroperasinya kapal dan terhindarnya tingkat resiko kecelakaan yang tinggi.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk mengambil judul makalah: **“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DECK RATING GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL FC. WINNING GUINEA STAR”.**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas penulis dapat mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di kapal FC. Winning Guinea Star sebagai berikut:

- a. *Deck rating* kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal.
- b. *Deck rating* kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
- c. Seringnya terjadi *nearmiss incident* pada saat *deck rating* melaksanakan pekerjaan
- d. Rusaknya sebagian alat-alat keselamatan akibat penggunaan dan perawatan alat yang tidak sesuai standard pemakaian dan pemeliharaan.
- e. Kurang efisiennya penggunaan waktu yang sesuai standar penyelamatan dalam melaksanakan pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja *deck rating*, maka penulis membatasi pembahasannya berdasarkan pengalaman saat bekerja di kapal FC. Winning Guinea Star sebagai Master sejak 22 Agustus 2020 sampai dengan 20 September 2021. Pembahasannya difokuskan pada:

- a. *Deck rating* kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal.
- b. *Deck rating* kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang terjadi, maka penulis dapat merumuskan pembahasan masalah pada makalah ini sebagai berikut:

1. Mengapa *deck rating* kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal ?
2. Mengapa *deck rating* kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan makalah ini adalah :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja *deck rating*.
- b. Untuk menganalisa penyebab dari permasalahan *deck rating* yang kurang maksimal dalam menggunakan peralatan keselamatan dan kurang terampilnya *deck rating* dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
- c. Untuk mencari solusi dari permasalahan tersebut sehingga operasional kapal berjalan lancar.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penulisan makalah ini adalah:

a. Manfaat Teoritis

Diharapkan hasil penulisan makalah ini dapat menambah pengetahuan penulis, pembaca, khususnya peserta Diklat di STIP Jakarta maupun kalangan umum tentang pentingnya keselamatan kerja.

b. Manfaat Praktisi

- 1) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam meningkatkan keselamatan kerja *deck rating*.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas jenis kapal yang sama.

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 (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan meningkatkan kinerja sistem udara tekan guna menunjang kelancaran operasional motor induk pada kapal FC. Winning Guinea Star.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tekhnik pengunpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *Ship Particular, Safety Management System (SMS)* 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 Master di atas kapal FC. Winning Guinea Star sejak 22 Agustus 2020 sampai dengan 20 September 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal FC. Winning Guinea Star berbendera Singapore dengan isi kotor 4073 T milik perusahaan PT. Winning Ships Management yang beroperasi di alur pelayaran West Afrika Transhipment.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (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

Dalam bab ini dijelaskan pendahuluan yang membahas latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dijelaskan 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

Dalam bab ini dijelaskan deskripsi data yang diambil dari lapangan yang terjadi selama penulis bekerja di atas kapal FC. Winning Guinea Star sebagai Master berupa fakta-fakta hasil tinjauan pustaka, 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

Dalam bab ini dijelaskan penulis 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 dapat menganalisa masalah yang ada, agar didapatkan suatu penyelesaian, maka diperlukan dasar keterangan yang bersifat objektif, dalam hal ini penulis menggunakan beberapa dasar sebagai berikut:

1. Keselamatan Kerja

a. Definisi 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 Bangun Wilson (2012:377) menyatakan bahwa keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan..

b. Alat-Alat Keselamatan Kerja

Berdasarkan SOLAS 1974 Chapter III *Life Saving Appliances And Arrangements Life Saving Appliance* adalah sebuah standar keselamatan yang harus dipenuhi 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.

Termasuk dari *Life Saving Appliance* yaitu *Personal Protective Equipment* (PPE) adalah bentuk pakaian dan peralatan tambahan/aksesori yang direkapipta untuk memberi perlindungan dari bahaya di tempat kerja

bertujuan untuk melindungi dari bahaya atau sesuatu perkara yang mencelakakan kesehatan dan keselamatan.

Menurut Tigor Tambunan (2017:1) bahwa *Personal Protective Equipment* (PPE) atau peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di atas kapal untuk menjamin keselamatan para awak kapal di atas kapal, yaitu :

1) *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*.

2) *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.

3) *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.

4) *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.

5) *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 mata. Pekerjaan yang harus menggunakan *safety goggles* seperti pengelasan, memotong dimana *safety goggles* berfungsi untuk melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

6) *Ear Plug*

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

7) *Safety harness*

Safety harness 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 harness*.

8) *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 direkayasa untuk memberi perlindungan dari bahaya di atas kapal.

c. Penyebab Kecelakaan di atas kapal

Menurut Suma'mur (2016:65) bahwa kecelakaan disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia yang lebih dominan. Sebagaimana kecelakaan yang terjadi pada tanggal 18 September 2019 saat kapal sandar di MV.WINNING OCEAN, *deck rating* tergelincir ketika mengambil alat kerja di gudang, walau tak parah tapi membuat pergelangan kakinya terkilir. *Deck rating* kelelahan dikarenakan kurang istirahat setelah selesai bekerja, dia asik dengan handphone nya sehingga waktu istirahat nya kurang, Itu membuktikan bahwa *deck rating* tidak mengikuti arahan-arahan atau prosedur-prosedur yang sudah ditetapkan.

Menurut Suma'mur (2016:70) penyebab yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia karena manusiannya mempunyai sifat-sifat antara lain:

- 1) Tidak tahu, dimana yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya-bahaya yang ditimbulkannya sehingga terjadi kecelakaan.
- 2) Tidak mau, dimana yang bersangkutan tidak mau peduli walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja / peraturan dan bahaya-bahaya yang ditimbulkannya serta mampu atau dapat melakukannya tetapi kemauannya tidak ada yang berakibat terjadinya kesalahan sehingga terjadi kecelakaan.
- 3) Tidak mampu / tidak bisa, dimana yang bersangkutan telah mengetahui cara yang aman dan bahaya-bahaya yang mungkin ditimbulkannya, namun belum mampu atau kurang terampil sehingga melakukan suatu kesalahan yang fatal.

b. Pencegahan Kecelakaan Kerja di Atas Kapal

Menurut Suma'mur (2016:73) bahwa perbaikan pada sistem yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan/ insiden yang merugikan, dimana dapat meningkatkan produktifitas perusahaan.

1) Pendekatan Sub Sistem Lingkungan Fisik

Usaha keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik ini bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja. Bahaya adalah suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda. Bahaya ini dapat berbentuk bahaya mekanik, fisik, kimia, dan listrik. Dalam hal ini usaha untuk mengurangi kecelakaan kerja sekecil mungkin dengan cara sebagai berikut :

- a) Perancangan mesin atau peralatan dengan memperhatikan segi keselamatan
- b) Perancangan peralatan atau lingkungan kerja yang sesuai dengan batas kemampuan kerja sehingga dapat dihindari ketegangan jiwa, badan maupun penyakit kerja terhadap manusia.
- c) Pembelian yang didasarkan mutu dan syarat keselamatan kerja.
- d) Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
- e) Pembuangan bahan limbah / ballast / air got dengan memperhitungkan kemungkinan bahayanya, baik terhadap masyarakat maupun lingkungan sekitarnya.

2) Pendekatan Sub Sistem Manusia

Tinjauan terhadap unsur manusia ini dapat berdiri sendiri tetapi harus

dikaitkan dengan interaksinya bersama unsur lingkungan fisik dan sistim manajemen. Dari sudut manusia secara pribadi kita harus mengusahakan agar dapat dicapainya penempatan kerja yang benar disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi : (Suma'mur, 2016:73)

a) Dari segi Kemampuan

Dari segi kemampuan dapat dilakukan program pemilihan penempatan dan pemindahan pegawai yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua karyawan sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada *deck rating* yang secara fisik mampu melaksanakan pekerjaannya dengan baik perlu dilakukan:

- (1) Uji kesehatan pra kerja
- (2) Uji kesehatan tahunan secara berkala
- (3) Penempatan kerja yang baik
- (4) Uji kesehatan untuk pemindahan *deck rating* pengamatan keterbatasan fisik.

b) Dari segi Kemauan

Dari segi kemauan perlu dilakukan program yang mampu / mau memberikan motifasi pada para pekerja agar bersedia secara aman. Faktor-faktor yang mempengaruhi kemauan *deck rating* dalam bidang keselamatan kerja antara lain :

- (1) Contoh yang diberikan oleh pengawas, pimpinan madya maupun pejabat tertinggi di perusahaan
- (2) Komunikasi tentang keselamatan kerja
- (3) Partisipasi karyawan tentang keselamatan kerja, *safety meeting*
- (4) Penerapan peraturan keselamatan kerja
- (5) Keadaan mental seperti marah, ketegangan kerja (*stress*), kelemahan mental, dapat diatasi melalui perencanaan alat dan pengawasan yang baik sehingga tercipta suasana kerja yang

aman dan nyaman.

3) Pendekatan Sistim Manajemen

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemen yang menentukan pengaturan unsur produksi lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digaris bawahi bahwa keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan ini dapat terwujud jika keselamatan kerja dipadukan dalam sistim prosedur yang ada dalam perusahaan. (Suma'mur, 2016:73)

Umumnya usaha-usaha ini dirumuskan dalam suatu program keselamatan kerja yang komponen- komponennya adalah :

- a) Kebijakan keselamatan kerja (*safety policy*) dan partisipasi manajemen (*management participation*)
- b) Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban (*Accountability*) dalam bidang keselamatan kerja
- c) Panitia keselamatan kerja (*Safety Committe*)
- d) Peraturan standart dan prosedur keselamatan kerja
- e) Sistem untuk menentukan bahaya, baik yang potensial melalui inspeksi, analisa kegagalan (*Fault tree analysis*) dan analisa keselamatan (*Job safety observation*)

4) Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja

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.

- 5) Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap *deck rating* harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :
- a) Teknik penyelamatan diri (*Personal Survive Technique*)
 - b) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*Fire Prevention and Fighting*)
 - c) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*Elementary First Aid*)
 - d) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*Personal safety and Social Responsibility*)

2. Kedisiplinan

Menurut Suparno Eko Widodo (2015:135) bahwa kedisiplinan adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Kedisiplinan meliputi ketaatan dan hormat perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan karyawan. Disiplin juga berkaitan erat dengan sanksi yang perlu dijatuhkan kepada pihak yang melanggar. Prawairosentono (2013:31) mengemukakan bahwa secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Kedisiplinan setiap ABK di atas kapal merupakan suatu hal yang penting karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan yang dimaksud yaitu keinginan dan kesadaran setiap ABK dalam menatati peraturan-peraturan perusahaan. Dengan tingkat kedisiplinan yang tinggi dari masing-masing ABK dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal maka dapat mengurangi kecelakaan kerja.

Dari pengertian di atas, disimpulkan bahwa dari sudut pandang manapun, disiplin merupakan sifat yang wajib ada dalam diri semua individu. Karena merupakan dasar perilaku seseorang yang sangat berpengaruh besar terhadap segala hal, baik untuk urusan pribadi maupun untuk urusan bersama dan untuk memiliki tingkat kedisiplinan yang tinggi dalam mengerjakan apapun, maka dibutuhkan latihan dengan kesadaran dari dalam diri akan pentingnya sikap disiplin, sehingga menjadi suatu landasan bukan hanya pada saat bekerja tetapi dalam perilaku sehari-hari.

3. Familiarisasi

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2017:16) resiko kecelakaan kerja dapat dikurangi melalui kesadaran seseorang untuk disiplin dan menaati prosedur keselamatan. Familiarisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi anak buah kapal.

Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi anak buah kapal 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 pengenalan yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan di atas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, perwira

memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan

Ketentuan tentang familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW 1978 amandemen 2010, adalah :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan oleh Nakhoda.
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
- e. Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil yang sesuai dan memenuhi kualifikasi yang cukup.
- f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh anak buah kapal yang baru bergabung.

Berdasarkan definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa familiarisasi adalah sebuah metode pengarahan / pengenalan kepada anak buah kapal untuk menyampaikan prosedur keselamatan agar dapat menyelesaikan tugasnya dengan baik.

4. Pelatihan

a. Definisi Pelatihan

Menurut Suparno Eko Widodo (2015:80) pelatihan adalah bagian pendidikan yang menyangkut proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan di luar sistem pendidikan yang berlaku, dalam waktu yang relatif singkat, dan dengan menggunakan metode yang lebih mengutamakan praktik daripada teori.

Pada dasarnya pelatihan adalah proses memberikan bantuan bagi para pekerja untuk menguasai keterampilan khusus atau membantu untuk memperbaiki kekurangannya dalam melaksanakan pekerjaan. Pelatihan

adalah proses sistematis mengubah tingkah laku pekerja untuk mencapai tujuan.

Menurut Suparno Eko Widodo (2015:80) bahwa pelatihan dan pengembangan adalah suatu yang mengacu pada hal-hal yang berhubungan dengan usaha-usahan berencana yang dilaksanakan untuk mencapai penguasaan keterampilan, pengetahuan, dan sikap karyawan tau anggota organisasi.

b. Pelatihan berdasarkan aturan SOLAS 1974

Berdasarkan aturan *Safety of life at sea* (SOLAS) 1974 *amandement* 2010 pada bab III peraturan 19 menyatakan bahwa : Latihan dan pelatihan darurat sebagai berikut :

- 1) Peraturan ini berlaku bagi semua kapal
- 2) Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik pelatihan
 - a) Setiap ABK dengan tugas-tugas darurat yang diberikan harus paham dengan tugas-tugas ini sebelum perjalanan dimulai.
 - b) Latihan harus dilaksanakan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat sebenarnya.
 - c) Setiap awak kapal harus berpartisipasi paling tidak dalam satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan.
 - d) Latihan meninggalkan kapal
 - e) Latihan kebakaran
 - f) Pelatihan dan Instruksi di atas kapal
 - g) Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan peralatan keselamatan jiwa kapal, termasuk peralatan sekoci penyelamat dan dalam penggunaan peralatan pemadam api kapal harus diberikan sesegera mungkin tidak lebih dari dua minggu setelah awak kapal bergabung dengan kapal tersebut.

- h) Setiap awak kapal harus diberi instruksi yang mencakup tetapi tidak harus dibatasi ;
 - (1) Pengoperasian dan penggunaan *liferafts* kapal yang dapat digelembungkan.
 - (2) Masalah hipotermia, pemberian pertolongan pertama bagi hipertermia dan prosedur pertolongan pertama yang memadai.
 - (3) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan peralatan keselamatan jiwa di kapal dalam kondisi cuaca buruk dan laut buruk.
 - (4) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.
 - (5) Pelatihan *on board* dalam penggunaan liferafts diluncurkan dengan Derek akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan pada setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu
- i) Tanggal ketika *drill* dilaksanakan, detail latihan untuk meninggalkan kapal dan latihan kebakaran, latihan dari peralatan keselamatan jiwa yang lain dan pelatihan *on board* harus dicatat dalam buku jurnal / *log book* kapal.

5. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

Menurut George R. Terry (2015:395) 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 itu merupakan suatu proses aktivitas yang sangat mendasar, sehingga membutuhkan seorang manajer untuk menjalankan tugas dan pekerjaan organisasi.

Pada pokoknya pengawasan adalah keseluruhan daripada kegiatan yang membandingkan atau mengukur apa yang sedang atau sudah dilaksanakan

dengan kriteria, norma-norma, standar atau rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

b. Jenis-Jenis Pengawasan

Menurut Zuhad (2014:302) pengawasan dikelompokkan menjadi 3 (tiga) tipe pengawasan yaitu:

1) 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.

2) Pengawasan pada saat kerja berlangsung (*cocurrent 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.

3) Pengawasan timbal balik (*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 feed back (umpan balik) adalah bahwa dipusatkan perhatian pada hasil-hasil historikal, sebagai landasan untuk mengoreksi tindakan-tindakan masa mendatang.

Dari beberapa teori diatas yang dapat saya simpulkan yaitu, pengawasan merupakan suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan tujuan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang system informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan.

c. Prinsip-Prinsip Pengawasan

Menurut Sukarna (2011:112) bahwa prinsip-prinsip pengawasan agar berjalan efektif sebagai berikut :

- 1) Prinsip tercapainya tujuan (*principle of assurance of objective*), Pengendalian harus ditujukan ke arah tercapainya tujuan, yaitu dengan mengadakan perbaikan (koreksi) untuk menghindarkan penyimpangan/deviasi dari perencanaan.
- 2) Prinsip efisiensi pengendalian (*principle of efesience of control*) Pengendalian efisiensi ini bertujuan untuk menghindarkan deviasi-deviasi dari perencanaan sehingga tidak menimbulkan hal-hal lain yang diluar dugaan.
- 3) Prinsip tanggung jawab pengendalian (*Principle of control responbility*)

Pengendalian hanya dapat dilaksanakan apabila manager dapat bertanggung jawab terhadap pelaksanaan rencana.
- 4) Prinsip pengendalian terhadap masa depan (*principle of future control*)

Pengendalian yang efektif harus ditujukan ke arah pencegahan, penyimpangan, perencanaan yang akan terjadi, baik sekarang maupun pada masa yang akan datang.
- 5) Prinsip pengendalian langsung (*principle of direct control*)

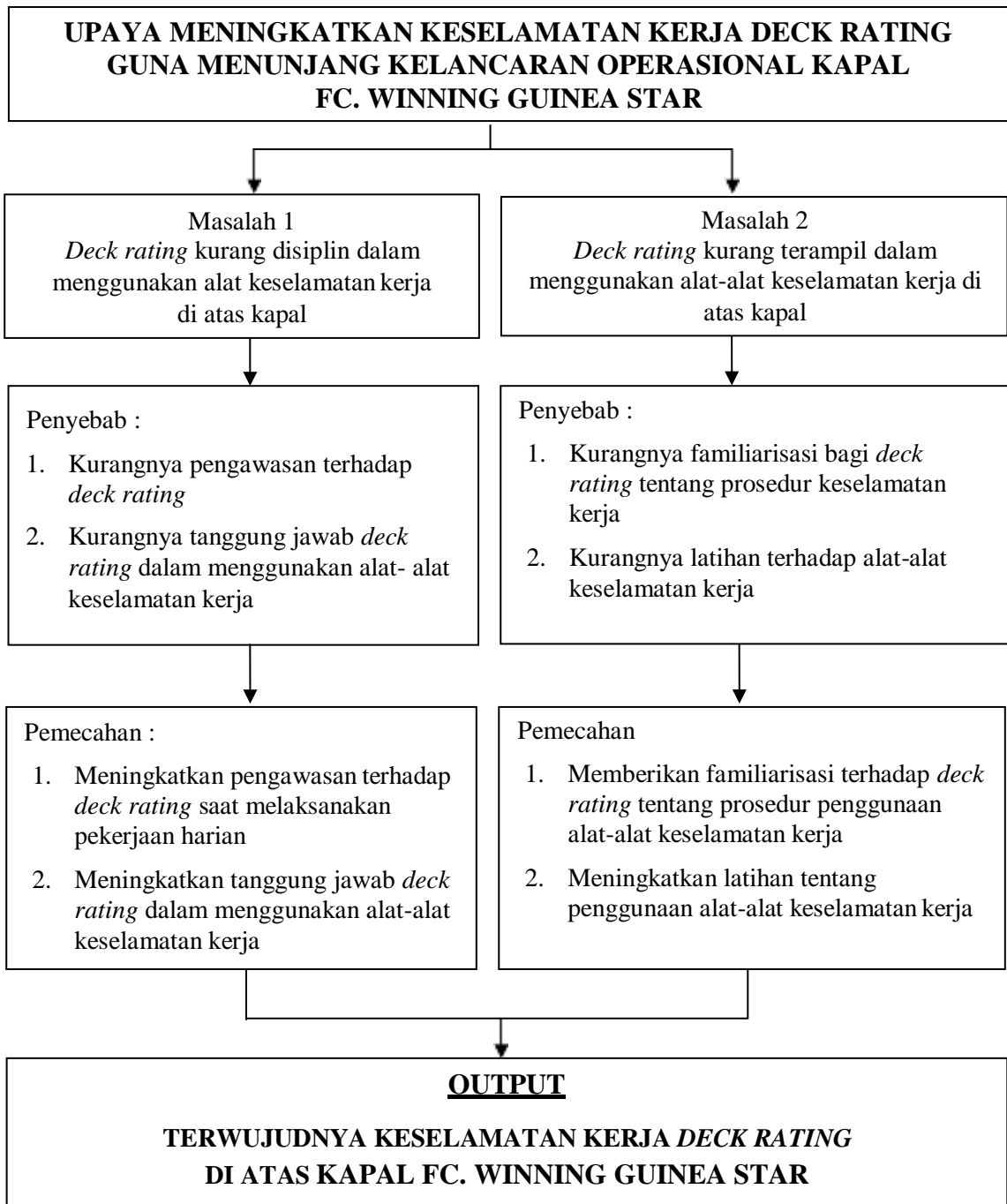
Teknik control yang paling efektif adalah mengusahakan adanya bawahan yang berkualitas baik.

- 6) Prinsip refleksi perencanaan (*principle of reflection of plan*)
Perencanaan harus disusun dengan baik, sehingga dapat mencerminkan karakter dan susunan perencanaan.
- 7) Prinsip penyesuaian dengan organisasi (*principle of organizational*)
Pengendalian harus dilaksanakan sesuai dengan struktur organisasi. Manager dan bawahannya merupakan sasaran untuk melaksanakan rencana.
- 8) Prinsip pengendalian individual (*principle of individually of control*)
Pengendalian dan tehnik pengendalian harus sesuai dengan kebutuhan manajer.
- 9) Prinsip standar (*principle of standar*)
Control yang efektif dan efesien memerlukan standar yang tepat sebagai tolak ukur pelaksanaan dan tujuan yang akan dicapai.
- 10) Prinsip pengawasan terhadap strategis (*principle of strategic point control*)
Pengendalian yang efektif dan efesien memerlukan perhatian yang ditentukan factor-faktor yng strategis.
- 11) Prinsip perkecualian (*the exception principle*)
Perkecualian ini dapat terjadi keadaan tertentu ketika situasi berubah.
- 12) Prinsip pengendalian fleksibel (*principle of flexibility of control*)
Pengendalian harus luwes untuk menghindari kegagalan pelaksanaan rencana.
- 13) Prinsip peninjauan kembali (*principle of riview*)
System control harus ditinjau berkali-kali agar system yang digunakan berguna untuk mencapai tujuan.
- 14) Prinsip tindakan (*principle of action*)
Pengendalian dapat dilakukan apabila ada ukuran-ukuran rencana orgnisasi, staffing, dan directing.

6. *International Safety Management (ISM) Code*

- a. *Chapter 6.1* Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah :
 - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - 2) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
 - 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. *Chapter 6.2* Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan•persyaratan, baik nasional maupun internasional
- c. *Chapter 6.3* Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lindungan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
- d. *Chapter 6.4* Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
- e. *Chapter 6.5* Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan
- f. *Chapter 6.6* Perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan SMS dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka
- g. *Chapter 6.7* Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan SMS

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Fakta kondisi yang terjadi di atas kapal FC. Winning Guinea Star berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal tersebut sebagai Master sejak 22 Agustus 2020 sampai dengan 20 September 2021 diantaranya adalah sebagai berikut :

1. *Deck Rating* Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Pada tanggal 10 Juli 2021 *deck rating* mengalami kecelakaan kerja dikarenakan kurang berhati-hati dalam melakukan kegiatan Loading di MV, Winning Brother. Kejadiaannya yaitu pada saat *deck rating* bertugas jaga tidak menggunakan *safety helmet*. Pada saat turun tangga kepalanya terbentur sehingga mengakibatkan kepalanya bengkak / luka lebam (luka ringan). Kejadian tersebut merupakan salah satu contoh kurangnya disiplin *deck rating* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya serta dalam melakukan prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, namun namanya sifat manusia ada yang mau melaksanakan dengan bersungguh-sungguh dan ada pula hanya sebatas formalitas.

2. *Deck Rating* Kurang Terampil Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian, setiap perencanaan keputusan dan organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan kerja (*Safety First*). ISM Code merupakan kumpulan prosedur-prosedur kerja yang menjamin keselamatan kerja apabila diikuti secara benar. Namun dalam kenyataan sehari-hari penulis sering melihat dalam mengerjakan

suatu arahan dari perwira, *deck rating* sering mengabaikan prosedur-prosedur kerja ini. Sebagai contoh, saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek, seharusnya *deck rating* memakai sepatu kerja dan juga helm keselamatan dan begitu pula pada saat melakukan kegiatan olah gerak kapal untuk sandar ke dermaga dilanjutkan dengan kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

Pada tanggal 23 Juli 2021 saat A/B melakukan pekerjaan pengecatan di anjungan kapal. Pada saat melakukan pengecatan di posisi anjungan kanan yang disitu terdapat *handle pin lock* untuk *Man Over Boat*, dia pun mencabut *pin lock* tersebut dengan alasan untuk melakukan pengecatan di area tersebut tanpa memberitahukan dan meminta izin kepada *Safety Officer* yaitu Mualim I, sehingga mengakibatkan MOB jatuh ke laut dan menjadi aktif. Pada hal MOB itu hanya boleh diaktifkan pada saat keadaan darurat saja. Tindakan tersebut jelas menyalahi prosedur dan peraturan karena pekerjaan tersebut harus melakukan persetujuan pertama kali dari *Safety Officer*.

Dari uraian pengalaman penulis tersebut di atas, maka dapat diamati bahwa sebagian anak buah kapal dalam melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tidak memahami dengan baik prosedur kerja. Seperti yang dilakukan oleh A/B bahwa untuk melakukan pekerjaan yang berbahaya diperlukan izin dari *Safety Officer* dan *Work Permit* yang dibuat oleh *Safety Officer* dan disahkan oleh Nahkoda. Untuk pekerjaan tersebut diperlukan *Work Permit* yang telah ditentukan oleh sistem manajemen keselamatan kerja pada saat itu membuat *deck rating* yang mengalami insiden kecelakaan atas kelalaiannya sendiri tidak mendapatkan asuransi.

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.

Untuk mengatasi permasalahan yang dialami, penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi penyebab dari meningkatnya resiko kecelakaan kerja di atas kapal, maka penulis berkesimpulan

bahwa faktor utama penyebab *deck rating* kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sehingga menyebabkan kecelakaan yaitu sebagai berikut :

1. *Deck Rating* Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Adapun analisis dari 2 (dua) faktor penyebab tersebut yaitu :

a. Kurang Pengawasan Terhadap *Deck Rating*

Perilaku dan sikap mental *deck rating* terhadap keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing kearah pengenalan. Untuk mengatasi keadaan darurat diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan agar pengendalian keadaan darurat dapat berjalan secara tepat.

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon pimpinan dan *deck rating* 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 prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh *Chief Officer* sebagai *Ship Safety Officer* diatas kapal.

Apalagi perwira kapal tersebut tidak serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk yang ada dikapal, baik dari perusahaan maupun dari pencharter sesuai dengan yang telah dianjurkan oleh perusahaan dan pencharter sebagai bahan pengetahuan saat pengawas melakukan tugasnya. Dengan tidak memadainya pembinaan tersebut diatas membuat *Safety Officer* dan perwira perwira lainnya kurang pengetahuan tentang cara pengawasan terhadap pelaksanaan keselamatan kerja.

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 pekerjaan yang dilakukan Jurumudi di atas kapal, sehingga akan menurunkan tingkat kedisiplinan Jurumudi. Karena kurang ketatnya pengawasan dari Perwira, maka sebagian Jurumudi terkadang kurang memperhatikan faktor keselamatan saat melakukan tugasnya seperti tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja secara lengkap. Padahal dalam aturan bekerja di dek semua *deck rating* wajib memakai *Personal Protect Equipment (PPE)*.

b. Kurangnya Tanggung Jawab *Deck Rating* dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

Rangkaian prosedur keselamatan belum dilaksanakan dengan baik karena kurangnya kesadaran Jurumudi akan pentingnya memahami cara penanganan keadaan darurat yang setiap saat dapat terjadi di atas kapal. Kesadaran sama artinya dengan mawas diri (*awareness*). Kesadaran juga bisa diartikan sebagai kondisi dimana seorang individu memiliki kendali penuh terhadap stimulus (dorongan/rangsangan) internal maupun stimulus eksternal. Namun, kesadaran juga mencakup dalam persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu sehingga akhirnya perhatiannya terpusat. *Awareness* adalah kesadaran, keadaan, kesiagaan, kesediaan, atau mengetahui sesuatu kedalam pengenalan atau pemahaman peristiwa-peristiwa lingkungan atau kejadian-kejadian internal.

Setiap Pimpinan di atas kapal dituntut untuk melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar dan baik di atas kapal untuk kelancaran operasional kapal. Keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut.

Masih ada *deck rating*, dimana tidak mau serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk mengenai prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan dikapal dari perusahaan maupun dari pencharter yang ada diatas kapal, mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Ada diantara para *deck rating* yang telah membaca buku - buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja, tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang - buang waktu dan menambah kegiatan saja, karena pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang - ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap keselamatan kerja. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dengan tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang buang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

2. *Deck Rating* Kurang Terampil Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Adapun analisis dari 2 (dua) penyebab tersebut yaitu :

a. Kurangnya Familiarisasi bagi *Deck Rating* Tentang Prosedur Keselamatan Kerja

Terkadang *deck rating* kapal kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreasing buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur

keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Saat kapal melakukan loading para *deck rating* 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 di terminal supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan mereka tidak melakukan tugas jaga dengan serius.

b. Kurangnya Latihan *Deck Rating* Terhadap Alat-Alat Keselamatan Kerja

Latihan keselamatan adalah suatu yang mutlak harus dilakukan di atas kapal. Ini bertujuan untuk melatih diri masing-masing ABK untuk siap dalam menghadapi segala macam keadaan bahaya. Dalam teorinya pelatihan kapal harus dilakukan secara terjadwal, akan tetapi pada kenyataan hal ini sulit sekali dilakukan karena alasan padatnya operasional kapal dan juga terkadang waktunya tersedia akan tetapi cuaca yang tidak mendukung. Sehingga latihan keselamatan yang dilakukan tidak dapat dilakukan dengan sebenar-benarnya sehingga sudah pasti tidak mencapai sebuah latihan tujuan dan maksud dari sebuah latihan keselamatan atau drill secara terjadwal. Ini menyebabkan beberapa ABK tidak begitu terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Dalam situasi seperti ini kita tidak tahu apa yang akan terjadi apabila tiba-tiba suatu keadaan yang darurat berlaku.

Dalam urutan susunan *deck rating* di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating* (bintara). Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari *deck rating* agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka bintara yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan

beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternative Pemecahan Masalah

a. *Deck Rating* Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal

Adapun alternative pemecahan masalahnya sebagai berikut :

1) Meningkatkan Pengawasan Terhadap *Deck Rating* Saat Melaksanakan Pekerjaan Harian

Untuk meningkatkan kedisiplinan *deck rating* dalam menggunakan alat keselamatan dapat dilakukan dengan pengawasan kerja oleh perwira. Dengan adanya pengawasan yang ketat dapat menumbuhkan disiplin kerja *deck rating*. Selain itu, juga perlu adanya reward bagi *deck rating* yang disiplin dan *punishment* bagi *deck rating* yang tidak disiplin.

Di dalam pensosialisasian dan pembinaan awal pelaksanaan ISM Code tersebut 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. Tentu dengan langkah pensosialisasian dan pembinaan awal seperti ini diharapkan agar bagi perwira kapal terutama kepada *Chief Officer* sebagai *Ship Safety Officer* di atas kapal yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi *deck rating* yang

telah berpengalaman untuk mengingatkan kembali pelaksanaan ISM Code tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Dalam hal pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, pengawasan harus dilaksanakan secara konsisten artinya pekerjaan tersebut diawasi hingga pekerjaan itu selesai dan terlihat hasilnya. Perlu diingat bahwa yang diawasi itu adalah pekerjaan serta pelaksanaannya dan bukan orang-orang yang melaksanakannya.

Pengawasan terhadap pekerjaan *deck rating* harus konstruktif dan bilamana si pengawas tiba di lokasi ia seharusnya tidak boleh mengeluarkan sindiran-sindiran umum tentang cara pelaksanaannya, tetapi harus secara tegas mengatakan apa yang kurang atau salah. Pada umumnya *deck rating* tidak senang bila diawasi, karena merasa bahwa keterampilan dan kemampuan mereka dipertanyakan. Namun apabila suatu pekerjaan layak dilaksanakan, maka pengawasan harus dilakukan tidak perlu oleh pimpinan tertinggi, akan tetapi oleh seorang yang berwenang, pangkat atau keahlian dari si pengawas harus berkaitan dengan pekerjaan yang dilaksanakan.

2) Meningkatkan Tanggung Jawab *Deck Rating* dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Perusahaan harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap pengawas maupun para *deck rating* di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Pembinaan-pembinaan yang harus dilakukan perusahaan berupa pelaksanaan kebijakan *ISM Manual* seperti *Safety Familiarization*, *Permit To Work System*, *Job Safety Analysis*, *Safety Check List*, *Tool Box Meeting*, *Ship Safety Meetings*, *Safety Training*, *Persentation*, *Safety Video* dan tanya jawab seputar prosedur keselamatan kerja, yang dinilai masih terasa asing bagi para pelaut pemula atau pelaut yang belum berpengalaman.

Pemberian contoh bagaimana cara membuat atau melaksanakan prosedur-prosedur dan akibatnya kalau tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja tersebut. Dengan demikian akan meningkatkan kesadaran atas pentingnya prosedur keselamatan kerja tersebut sehingga dapat menumbuhkan rasa tanggung jawab seperti sebelum melakukan pekerjaan terlebih dahulu mengadakan *Tool Box Meeting* dan pengisian *check list form* sebagai laporan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Pengecekan secara langsung oleh pihak perusahaan dimaksudkan bukan untuk mencari kesalahan pihak kapal, akan tetapi untuk membantu pihak kapal dalam melaksanakan kebijakan perusahaan seperti SMS Manual. Perusahaan dalam melaksanakan pengecekan secara langsung seperti dilaksanakannya program internal audit langsung ke kapal harus ditingkatkan lagi dengan memberikan petunjuk penyelesaian atas semua ketidaksesuaian yang dijumpai selama internal audit. Setelah melakukan internal audit wakil perusahaan harus memberikan laporan hasil auditnya kepada pimpinan di kapal, melakukan diskusi, memberikan saran-saran, memberikan petunjuk cara penyelesaiannya dan selanjutnya mengadakan meeting yang dihadiri oleh semua *deck rating* untuk meningkatkan kesadaran semua *deck rating* sehingga pimpinan kapal tidak mengalami kesulitan dan mendapatkan dukungan dari semua *deck rating* dalam menyelesaikan ketidaksesuaian berdasarkan hasil internal audit.

b. *Deck Rating* Kurang Terampil Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Pemecahannya yaitu :

1) Memberikan Familiarisasi terhadap *Deck Rating* tentang

Prosedur Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Perusahaan perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan pemahaman *deck rating* tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh *safety officer* atau *Chief officer* yaitu menonton video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman *deck rating* tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal. Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. *Deck rating* juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada Nakhoda atau *Safety Officer*.

Dalam usaha meningkatkan pemahaman terhadap *deck rating* tentang pentingnya mengikuti prosedur dalam menggunakan alat-alat keselamatan juga dapat dilakukan dengan cara bekerja sama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang ada di darat dan mengirim *deck rating* ke lembaga-lembaga pendidikan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan *deck rating* tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-alat keselamatan sehingga *deck rating* akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

Sebelum bekerja di kapal *deck rating* yang akan bekerja juga di haruskan mengikuti pendidikan atau pembinaan (*safety course*) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk *deck rating* mempunyai tujuan utama yaitu untuk menganalisa kualitas kerja

deck rating dalam upaya mencegah kecelakaan kerja di kapal, ini merupakan sasaran yang akan dicapai.

Familiarisasi dapat dilakukan melalui berbagai cara, diantaranya yaitu:

- a) Melalui gambar-gambar / poster-poster keselamatan kerja

Dengan menempel poster-poster keselamatan kerja di tempat-tempat yang sering dikunjungi ABK. Dengan demikian dapat dijadikan sebagai pengingat bagi ABK sekaligus petunjuk untuk melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan.

- b) Melalui pertemuan / diskusi tentang keselamatan kerja

Familiarisasi bagi ABK dapat dilakukan bersamaan dengan pertemuan yang dilakukan secara rutin setiap bulan sekali. Dalam pertemuan tersebut dijelaskan tentang peraturan-peraturan dan cara bekerja yang aman sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan.

- c) Mempelajari / memperhatikan keselamatan kerja, 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

Dengan familiarisasi tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja maka diharapkan ABK mampu memahami pentingnya alat-alat keselamatan dan cara pengoperasiannya. Sebab dengan mengembangkan sikap, tingkah laku, kemampuan dan pengetahuan dari awak kapal sesuai dengan keinginannya. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula. Apabila prosedur penggunaannya telah kita pahami maka secara langsung kita akan familiar dengan alat-alat keselamatan tersebut.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan familiarisasi, yang antara lain sebagai berikut:

- a) Pengoperasian alat-alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik

Dengan familiarisasi maka salah satu sasaran yang diharapkan dapat dicapai adalah agar pengoperasian alat-alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik. Dengan familiarisasi tersebut maka ABK akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan pengoperasian alat-alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam pelatihan, maka diharapkan para awak kapal tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun awak kapal lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

- b) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama.

Dalam familiarisasi dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu investasi yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

- c) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam familiarisasi ini maka ABK dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan

mengetahui hal tersebut para awak kapal akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti: kebakaran, kebocoran, kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

d) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

Sebagaimana telah dikemukakan diawal bahwa familiariasi dan latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan pengetahuan dan kemampuan saja, tetapi juga termasuk disini untuk mernperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan. Sebenamya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-rnata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk mernberikan rasa tanggung jawab yang besar.

2) Meningkatkan Latihan Tentang Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Upaya untuk meningkatkan keterampilan *deck rating* tentang sistim dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan pelatihan kepada *deck rating* yang akan bekerja diatas kapal. Pelatihan tersebut menjelaskan tentang alat-alat keselamatan kerja yang berisi tentang cara penggunaan. Perusahaan juga senantiasa memberikan pelatihan khusus diatas kapal terhadap semua awak kapal disetiap ada kesempatan yang dinilai tidak mengganggu operasional kapal.

Pelatihan merupakan bagian dari pendidikan pelatihan bersifat spesifik, praktis dan segera. Spesifik berarti pelatihan berhubungan dengan alat-alat keselamatan kerja. Praktis dan segera berarti yang sudah dilatihkan atau dipraktikkan. Umumnya pelatihan dimaksudkan untuk

memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan kerja dalam waktu yang relatif singkat (pendek). Suatu pelatihan berupaya menyiapkan para *deck rating* untuk melakukan alat-alat keselamatan kerja yang dihadapi saat terjadi kecelakaan.

Tujuan dari pelatihan ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan-masukan kepada *deck rating* mengenai cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan manajemen yang telah dibuat oleh perusahaan agar digunakan dengan efektif dan efisien. Manajemen penggunaan alat-alat keselamatan kerja harus tetap dilaksanakan walaupun pekerjaan yang dilakukan setiap hari dan sudah berulang – ulang dilaksanakan agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan dengan lancar dan aman serta resiko kecelakaan kerja dapat dihindari.

Apabila *deck rating* yang sudah bekerja diatas kapal kurang profesional dan memiliki pengetahuan yang minim mengenai manajemen keselamatan kerja, Nakhoda sebagai pimpinan dan pemegang kekuasaan tertinggi diatas kapal memberikan pengarahan dan pelatihan kepada ABK. Setelah itu Nakhoda mencontohkan cara memberikan pelatihan dan briefing tentang manajemen keselamatan kerja terhadap *deck rating*. Nakhoda juga memberikan buku pedoman tentang keselamatan kerja kepada *deck rating* agar dapat dipelajari dan segera dipahami oleh *deck rating*. Kemudian nakhoda mengawasi dan memperhatikan perkembangan *deck rating* di atas kapal dalam menjalankan maupun mengarahkan prosedur keselamatan kerja yang wajib dipatuhi seluruh awak kapal sehingga tidak terjadi pelanggaran dan meminimalisir resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Adapun pola pelatihan dan latihan di perusahaan adalah sebagai berikut:

- 1) Memberikan buku-buku petunjuk mengenai keselamatan kerja yang ada di perusahaan. Buku-buku petunjuk ini sangat bermanfaat bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal agar dapat meningkatkan pengetahuan awak kapal tentang keselamatan kerja yang ada di atas kapal.

- 2) Memutar video kepada awak kapal mengenai keselamatan kerja dan kecelakaan–kecelakaan yang sering terjadi dari beberapa kasus yang dialami dan sudah dibuatkan videonya dan diharapkan dengan menggunakan video ini maka awak kapal dapat dengan mudah dimengerti.

Pelatihan langsung dilapangan dengan memberikan secara praktek cara keselamatan kerja yang baik dan benar serta memberikan resiko-resiko akibat dari kecelakaan kerja yang akan dihadapi pada saat bekerja yang dapat menimbulkan besar potensial kecelakaan.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. *Deck Rating* Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal

1) Meningkatkan Pengawasan Terhadap *Deck Rating* Saat Melaksanakan Pekerjaan Harian

Keuntungannya :

Deck rating lebih disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sesuai dengan prosedur yang berlaku sehingga resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran perwira jaga dalam melakukan pengawasan secara konsisten

2) Meningkatkan Tanggung Jawab *Deck Rating* dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Keuntungannya :

Pembinaan dapat meningkatkan tanggung jawab *deck rating* dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja.

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari Mualim I untuk membina tanggung jawab *deck rating* dan kesediaan dari masing-masing *deck rating*

b. *Deck Rating* Kurang Terampil Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

1) Memberikan Familiarisasi terhadap *Deck Rating* tentang Prosedur Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Keuntungannya :

Familiarisasi yang dilakukan secara rutin dapat meningkatkan pemahaman *deck rating* tentang manajemen keselamatan kerja, sehingga mampu melaksanakan pekerjaan dengan baik.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran Mualim I untuk melakukan familiarisasi.

2) Meningkatkan Latihan Tentang Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Keuntungannya :

Dengan latihan keselamatan secara terjadwal dapat meningkatkan kemampuan *deck rating* dalam melaksanakan tugasnya dan bekerja sesuai dengan prosedur keselamatan.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran perwira senior untuk melakukan pembinaan dan pelatihan.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. *Deck Rating* Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan disiplin *deck rating* dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal yaitu meningkatkan pengawasan terhadap *deck rating* saat melaksanakan pekerjaan harian.

b. *Deck Rating* Kurang Terampil Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan *deck rating* dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja yaitu memberikan familiarisasi terhadap *deck rating* tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang upaya meningkatkan keselamatan kerja *deck rating* guna menunjang kelancaran operasional kapal FC. Winning Guinea Star, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. *Deck rating* kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal disebabkan kurangnya pengawasan terhadap *deck rating* dan kurangnya tanggung jawab *deck rating* dalam menggunakan alat- alat keselamatan kerja akibat dari *pre-joining ship* yang tidak dilaksanakan secara maksimal. Masalah ini dapat diatasi dengan cara meningkatkan pengawasan terhadap *deck rating* saat melaksanakan pekerjaan harian.
2. *Deck rating* kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal disebabkan kurangnya familiarisasi bagi *deck rating* tentang prosedur keselamatan kerja dan kurangnya periode atau waktu latihan bagi *deck rating* dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja. Masalah ini dapat diatasi dengan cara memberikan familiarisasi terhadap *deck rating* tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

B. SARAN

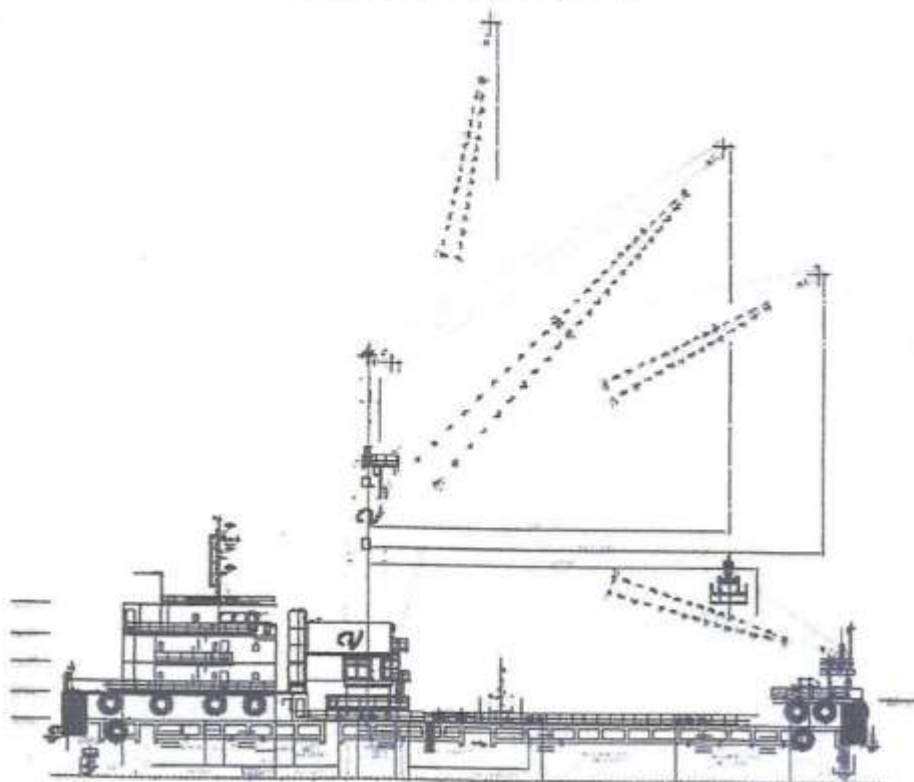
Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, kami sarankan beberapa hal, antara lain sebagai berikut :

1. Mualim I mendelegasikan tugas kepada Mualim II/Operation Officer untuk meningkatkan pengawasan terhadap *deck rating* dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal sehingga lebih disiplin dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja.
2. Mualim I hendaknya meningkatkan tanggung jawabnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja sehingga dapat meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kerja.
3. Mualim I melalui persetujuan Nakhoda menganjurkan kepada pihak kantor supaya melaksanakan *pre joining ship* kepada setiap calon crew yang akan bekerja di atas kapal sehingga mereka lebih memahami prosedur keselamatan kerja secara maksimal.
4. Mualim I seharusnya dapat meningkatkan latihan secara rutin tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja untuk meningkatkan keterampilan *deck rating*.

DAFTAR PUSTAKA

- Bangun, Wilson. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Erlangga
- Hasibuan, Malayu SP. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Bumi Aksara.
- IMO. (1974). *SOLAS Consolidated Edition 2009, The International Maritime Organisation*.
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. London : IMO Publication
- IMO. (2011). *International Convention On Standars Of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers Includine 2010 Manila Amandement STCW Convention And STCW Code*, Edition IMO Publication.
- Prawairosentono. (2013). *Manajemen Produktivitas*”. Jakarta: PT. Bumi Angkasa
- Sukarna. (2011). *Dasar-dasar Manajemen*. Cetakan XIV. Jakarta : Miswar.
- Suma'mur. (2016). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta : Gunung Agung.
- Tery, George R. (2015). *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Widodo, Suparno Eko. (2015). *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Pustaka Pelajar
- Zuhad. (2014). *Manajemen (Alih Bahasa)*. Jakarta : Erlangga
- _____Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

FC WINNING GUINEA STAR



FLOATING CRANE, Special service, floating transfer unit -assist propulsion, unrestricted navigation, in water survey

CLASSIFICATION AND REGISTRATION

Year Built	2019 VB0019A
Flag	Marshall Islands
Builder Yard	Shanghai Huarun Dadong Dockyard Co. Ltd.
Classification	BV, +HULL, +MACH
Call Sign	V7A2579
Official Number	8617

DIMENSIONS

Length O.A	75 m
Breadth Moulded	26 m
Depth Moulded	5.5 m
Draft (Operations)	3.7 m

MAIN MACHINERIES

Main Generator Engines	2x YANMAR 8EY26LW, 2450 KW @ 720 rpm
Aux Generator Engines	2x YANMAR 6N 165L-SW, 353 KW @ 900 rpm
Propulsion Thrusters	2x NRP100L-002 Azimuth @ 650 KW with FPP
Bow Thruster	1x 250 KW
Oily Water Separator	

TONNAGE

Gross tonnage	4073
Net tonnage	1221
Lightship	2833.7 Ton

Type of Drill : Man Over Board Drill
Date Drill Held : 26 July 2021
Location : FCT. Winning Guinea Star
(morebaya- anchorage)
Controller : Capt.Suwito Teguh Arifianto

Time : 13:50 hrs. to 14:15 hrs.
Total POB : 31 Persons
Visitors : Nill

AA. Objective :

1. To test E.R.T and all personnel's Alertness in Emergency

BB. Scenario: Action rescue man over board during loading operation

<u>TIME</u>	<u>SEQUENCE OF ACTIVITY OR ACTIONS TAKEN</u>
13:50 hrs.	Broadcast to all station through with activated emergency alarm and P.A loud speaker announcement for all personals on onboard that has MOB
13:55 hrs.	All crew proceeding to nearest site casualty MOB
14:00 hrs.	Watch out casualty and report to officer on duty to find assisting rescue tug
14:05 hrs.	Action to rescue casualty by throw away a life buoy with life line to nearest casualty site
14:10 hrs.	Provide medicine if needed
14:15 hrs.	Drill was completed with 3 short blast followed by PA announcement to all proceed to normal activities

Remark : 23 persons involve in exercised and 8 persons on duty

CC. Remarks.

- ❖ Keep sense alertness to reduce hazards

DD. Recommendations:

- Minimum usage PPE during in emergency and drills can occur injuries

Prepared by:


Leng van gui
Chief officer

Acknowledged by:


Suwito Teguh Arifianto
Master

Picture Man Over Board Drill



CREW STATUS

VESSEL : FC WINNING GUINEA STAR

DATE : 26-july-2021

LOCATION & TIME : DUMPING AREA (MOREBAYA -CONAKRY)

NO	RANK	NAME		
1	MASTER	SUNWITO TEGUH ARIFANTO	1	
2	CHIEF OFFICER 1	LENG YUN GUI	2	
3	2ND OFFICER 1	ARI ASPAR	3	
4	2ND OFFICER 2	HARIS TAUFIK	4	
5	CHIEF ENGR	FAN HONG JUN	5	
6	2ND ENGR	CHAO GEN LIANG	6	
7	4TH ENGR	DAUGLAS PARLINDUNGAN	7	
8	ELECTR	HAN TAO	8	
9	BOSUN	JOHANES JEVERY SALMON	9	
10	GP. 1	AFRIZAL	10	
11	GP. 2	RASDIN BERAHIMA	11	
12	GP. 3	ANDROKOP	12	
13	GP. 4	DWI SAPUTRO	13	
14	FITTER.1	GENG LIN DONG	14	
15	FITTER.2	APANDI	15	
16	OILER. 1	JONDRIS ROBERTO	16	
17	OILER. 2	TEGUH RIYADI	17	
18	OILER. 3	WINARNO	18	
19	C/ COOK	TEGUH SANTOSO	19	
20	CHINESE COOK	BIN QIU WENG	20	
21	2ND COOK	SYAMSUL MAARIF	21	
22	OPR. CRANE. 1	DARWIS	22	
23	OPR. CRANE. 2	BAGUS BUDIONO	23	
24	OPR. CRANE. 3	BUDI UTOMO	24	
25	OPR. WHEEL LOADER. 1	EDY SULISTYONO	25	
26	OPR. WHEEL LOADER. 2	IRWAN	26	
27	OPR. WHEEL LOADER. 3	SLAMAT SUGIATNA	27	
28	OPR. WHEEL LOADER. 4	IKHWAN MAULANA	28	
29	TRAINING CRANE OPR	RINALDY BERU	29	
30	GP MOORING	EDO FRENTANIO	30	
31	GP MOORING	ARDI	31	



Type of Drill : Broken Line Drill
Date Drill Held : 26 July 2021
Location : FCT. Winning Guinea Star
(morebaya-anchorage)
Controller : Capt. Suwito Teguh Arifianto

Time : 13:20 hrs. to 13:45 hrs.
Total POB : 31 Persons
Visitors : Nill

AA. Objective :

1. To test E.R.T and all personnel's Alertness in Emergency

BB. Scenario: Action renew broken line during loading operation

TIME

SEQUENCE OF ACTIVITY OR ACTIONS TAKEN

13:20 hrs. Broadcast to all station through with activated emergency alarm and PA loud speaker.
Announcement for all personal on board that was head line outside to OGV was broken off.
13:22 hrs. Crew deck on duty and bosun proceeding to broken head line.
13:25 hrs. Officer on duty inform to crew OGV that 1 head line outside was broken and call assist tug to stand by.
13:30 hrs. Bosun and crew deck pick up broken head line from the water
13:35 hrs. Splicing mooring rope for makeup eye for head line out side
13:40 hrs. Call crew OGV for sending messenger line for additional line.
13:45 hrs. Drill was complete with 3 short blast followed by PA announcement to all proceed to normal activities

Remark : 23 persons involve in exercised and 8 persons on duty

CC. Remarks.

- ❖ Keep sense alertness to reduce hazards

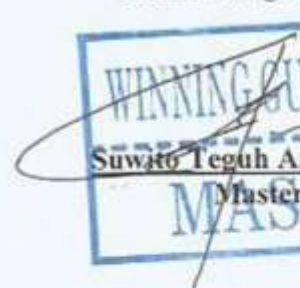
DD. Recommendations:

- Minimum usage PPE during in emergency and drills can occur injuries

Prepared by:


Leng Yun Gui
Chief Officer

Acknowledged by:


WINNING GUINEA STAR
Suwito Teguh Arifianto
Master

Broken Line Drill



CREW STATUS

VESSEL : FC" WINNING GUINEA STAR

DATE : 26-july-2021

LOCATION & TIME : DUMPING AREA (MOREBAYA -CONAKRY)

NO	RANK	NAME		
1	MASTER	SUWITO TEGUH ARIFANTO	1	
2	CHIEF OFFICER 1	LENG YUN GUI	2	
3	2ND OFFICER 1	ARI ASPAR	3	
4	2ND OFFICER 2	HARIS TAUFIK	4	
5	CHIEF ENGR	FAN HONG JUN	5	
6	2ND ENGR	CHAO GEN LIANG	6	
7	4TH ENGR	DAUGLAS PARLINDUNGAN	7	
8	ELECTR	HAN TAO	8	
9	BOSUN	JOHANES JEVERY SALMON	9	
10	GP. 1	AFRIZAL	10	
11	GP. 2	RASDIN BERAHIMA	11	
12	GP. 3	ANDROKOP	12	
13	GP. 4	DWI SAPUTRO	13	
14	FITTER.1	GENG LIN DONG	14	
15	FITTER.2	APANDI	15	
16	OILER.1	JONDRIS ROBERTO	16	
17	OILER.2	TEGUH RIYADI	17	
18	OILER.3	WINARNO	18	
19	C/COOK	TEGUH SANTOSO	19	
20	CHINESE COOK	BIN QIU WENG	20	
21	2ND COOK	SYAMSUL MAARIF	21	
22	OPR.CRANE.1	DARWIS	22	
23	OPR.CRANE.2	BAGUS BUDIONO	23	
24	OPR.CRANE.3	BUDI UTOMO	24	
25	OPR.WHEEL LOADER.1	EDY SULISTYONO	25	
26	OPR.WHEEL LOADER.2	IRWAN	26	
27	OPR.WHEEL LOADER.3	SLAMAT SUGIATNA	27	
28	OPR.WHEEL LOADER.4	IKHWAN MAULANA	28	
29	TRAINING CRANE OPR	RINALDY BERU	29	
30	GP MOORING	EDO FRENTANIO	30	
31	GP MOORING	ARDI	31	



WINNING LOGISTIC

Minutes of meeting no : 01		Date : 24 AUG 2021 Time : 18:00/19:00 Hrs
Subject : Monthly Safety Meeting		Place : FC. Winning Guine Star
Chair : Suwito Teguh.A(Master of Winning Guinea)		Client: Nil
bje	Description of Discussion	Remarks
1	Safety reminder & safety circular 2021	
	a.Reminder of how to prevent malaria,Ebola and covid 19	
2	PPE implementation,crew should use PPE in accordance with their work	
3	Safety precaution	
4	To do good communication with other parties for safe operation	
5	Discuss with :	
6	a. Master regarding critical operation(Climb up to Grab for change grab & lifting loader, coiling towing line, rejoin mooring to barge)	
	b. Chief engineer regarding critical operation: crane speed normaly	
	c. Deck officer : if there is any doubt or in an emergency, call master	
	d. Method of transferring wheel loaders from / to cargo barge	
	e. Always ensure lifting gears and safety devices in place and good condition	
	f. Clear communication and correct signaling handy talky CH.08	
	g. Make sure always wearing safety life jacket for wheel loader drivers and GP when shift on from FC to barge or barge to FC	
	h. Explain to operator crane how to dredging & dumping operation guide	
	i. Explain to operator w/loader to be carefull when discharge mud	
7	Explain about plant WGS will going to new location for dredging	
8	Explain to all crew always wearing safety harness full body when climb up to install chain for change grab dredging & check /measure wire crane	
	Other Topic:	
	Keep maintenance accommodation house keeping	
	a) Explanation and discussion crew home leave schedule plan	
	b) Remain to deck always secure the handle safety lock of the winch machine after use.	
	c) Collect garbage and put on the garbage disposal storage	
	d) Keep at all time all the doors and windows close during A/C running	

Prepared by :


LENG YUN GUI

Chief officer



Picture Safety Meeting



Safety meeting in mess room

CREW STATUS

VESSEL : FC WINNING GUINEA STAR

DATE : 24-aug-2021

LOCATION & TIME : DUMPING AREA (MOREBAYA -CONAKRY)

NO	RANK	NAME		
1	MASTER	SUWITO TEGUH ARIFIANTO	1	
2	CHIEF OFFICER 1	LENG YUN GUI	2	
3	2ND OFFICER 1	ARI ASPAR	3	
4	2ND OFFICER 2	HARIS TAUFIK	4	
5	CHIEF ENGR	FAN HONG JUN	5	
6	2ND ENGR	CHAO GEN LIANG	6	
7	4TH ENGR	DAUGLAS PARLINDUNGAN	7	
8	ELECTR	HAN TAO	8	
9	BOSUN	JOHANNES JEVERY SALMON	9	
10	GP. 1	AFRIZAL	10	
11	GP. 2	RASDIN BERAHIMA	11	
12	GP. 3	ANDROKOP	12	
13	GP. 4	DWI SAPUTRO	13	
14	FITTER.1	GENG LIN DONG	14	
15	FITTER.2	APANDI	15	
16	OILER.1	JONDRIS ROBERTO	16	
17	OILER.2	TEGUH RIYADI	17	
18	OILER.3	WINARNO	18	
19	C/COOK	TEGUH SANTOSO	19	
20	CHINESE COOK	BIN QIU WENG	20	
21	2ND COOK	SYAMSUL MAARIF	21	
22	OPR.CRANE.1	DARWIS	22	
23	OPR.CRANE.2	BAGUS BUDIONO	23	
24	OPR.CRANE.3	BUDI UTOMO	24	
25	OPR.WHEEL LOADER.1	EDY SULISTYONO	25	
26	OPR.WHEEL LOADER.2	IRWAN	26	
27	OPR.WHEEL LOADER.3	SLAMAT SUGIATNA	27	
28	OPR.WHEEL LOADER.4	IKHWAN MAULANA	28	
29	TRAINING CRANE OPR	RINALDY BERU	29	
30	GP MOORING	EDO FRENTANIO	30	
31	GP MOORING	ARDI	31	