



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGANSUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
J A K A R T A

PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : MASJIDIN KALALA
NIS : 02601/N-I
Bidang Keahlian : ANT - I
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

A. Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM MENUNJANG OPERASI BONGKAR MUAT DI KAPAL MT.INFINITY

B. Masalah Pokok : _____
1. Kurang memadainya peralatan yang mendukung Kelacaran kegiatan bongkar muat.
2. Minimnya penguasaan ABK Masalah keselamatan Dalam melaksanakan kegiatan bongkar

C. Pendekatan Pemecahan Masalah : _____
1. Familiarisasi terhadap Crew yang Baru
2. Penerapan procedure keselamatan kerja dengan tegas.
3. Perawatan sesuai dengan Procedure maintenance Sistem (PMS)

Jakarta, Januari 2022

Pembimbing I,

Capt Damovanto Purba, S.Si.T., M.Pd.
NIP. 19730912010121001

Menyetujui:

Pembimbing II,

Capt Bagus Elmina, MM
NIP. 198105032002122001

Peserta Diklat Pelaut (DP-I)

Masjidin Kalala
NIS. 02601

Kepala Divisi Pengembang Usaha

Dr. ALI MUKTAR SITOMPUL, M.T.
NIP. 197303312006041001

JUDULMAKALAH : • UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
MENUNJANG OPERASI BONGKAR MUAT DI KAPAL
MT.INFINITY

DOSEN PEMBIMBING MATERI : Capt Damoyanto purba, S.SI.T., M.Pd.

MATERI BIMBINGAN :

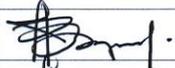
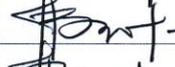
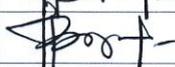
NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	20/3-22	Perbaikan Bab I, Bab II, Bab III & Bab IV (Online)	
2			
3	16/3-22	Perbaikan Babon Asij	
4	10/3-22	Daftar Pustaka	
5	24/3-22	kesimpulan & Saran	

Catatan :

JUDUL MAKALAH : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM MENUNJANG OPERASI BONGKAR MUAT DI KAPAL MT.INFINITY

DOSEN PEMBIMBING PENULIS. II : Capt Bagus Elmina,MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	12/01/22	penyusunan judul dan	
2	17/01/22	Konsep BAB I.	
3	20/01/22	BAB II penyelesaian kesker	
4	03/02/22	BAB III	
5	18/02/22	BAB IV	

Catatan : Ace siap untuk diupdate

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT
DI KAPAL MT.INFINITY**

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

**Oleh :
MASJIDIN KALALA
NIS. 02601 /N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2022**

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

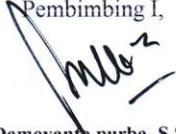


TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MASJIDIN KALALA
No. Induk Siswa : 02601/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KENERJA ABK DALAM
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL BONGKAR
MUAT DI MT.INFINITY

Jakarta, JANUARI 2022

Pembimbing I,


Capt Damoyanta Purba, S.S.T., M.Pd.
NIP. 19730919 201012 1 001

Pembimbing II,


Capt. Bagus elemina.MM
NIP. 19810503 200212 2 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika


Capt Bhima Siswo Putro, M.M
NIP. 197303526 200812 1 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : MASJIDIN KALALA
No. Induk Siswa : 02601/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL BONGKAR
MUAT DI MT.INFINITY

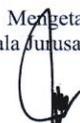
Penguji I


Capt. Bagus Elmina, M.M.
Dosen STIP

Penguji II


Widigdho, M.Sc.
Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika


Capt. Bhima Siswo Putro, M.M.
NIP . 197303526 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 KINERJA ABK DALAM MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT DI MT.INFINITY

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 Perwira 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 Yang Terhormat :

1. Capt.Sudiono,M.Mar , selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt.Bhima Siswo Putro.,M.M , selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt.Damoyanto Purba,S.SiT.,M.Pd. sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide /gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt.Bagus Elemina,MM , 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, February 2022

Penulis,



MASJIDIN KALALA

NIS. 02601 /N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran.....	23
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	24
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah	36
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran.....	51
DAFTAR PUSTAKA	52
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring dengan semakin berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka sarana dan prasarana angkutan laut juga semakin maju menuju standarisasi Internasional dalam bidang pelayaran dan pengiriman barang melalui jasa angkutan baik dilaut maupun disungai, kegiatan pelayaran niaga merupakan operasi yang khusus dan komplit di atur oleh aturan-aturan dan konvensi, baik tingkat Nasional maupun tingkat Internasional walaupun peraturan teknis pelayaran baru dapat mencapai sebagian tujuan operasional kapal dengan aman.

Kita ketahui bahwa kapal MT. Infinity merupakan salah satu jenis kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut Bahan Bakar Minyak dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Maka dari itu pada saat melaksanakan kegiatan muat dan bongkar muatan tentunya sedikit berbeda ketika melaksanakan tugas dan bongkar untuk jenis kapal yang lainnya. Apalagi dengan semakin berkembangnya sistem dan peralatan yang di gunakan untuk mendukung kegiatan operasional muat dan bongkat sehingga dalam pelaksanaan tugas pengoperasiannya tentunya semakin rumit dan komplek yang mana disertai dengan prosedur-prosedure kerja yang memadai. Ditambah lagi dengan regulasi dan peraturan di bidang Maritim juga terus berkembang.

Dewasa ini pelaut adalah motor penggerak dan pelaksana yang dituntut untuk selalu bisa mengaplikasikan semua perkembangan teknologi yang ada di bidang maritim dengan aman dan lancar serta dapat mencegah kerusakan terhadap lingkungan.

Fakta menunjukkan bahwa penanganan terhadap muatan dan sistem pengoperasian dikapal belum optimal, dimana sering terjadi kelalaian dan kesalahan dalam melaksanakan prosedur kerja karena tumpah tindihnya kepentingan, rendahnya kepedulian dan keterbatasan sumber daya manusia merupakan salah satu faktor penyebabnya. Untuk itu seluruh crew yang bekerja di atas kapal MT.Infinity di tuntut untuk mampu mengatasi dan menyelesaikan masalah-masalah yang dihadapi dengan sebaik mungkin. Maka dari itu di atas kapal MT.Infinity sangat diperlukan crew yang berkualitas dan berkompeten yang mengerti serta memiliki kinerja dan disiplin yang tinggi guna menunjang kelancaran operasi kapal.

MT.Infinity adalah salah satu kapal Tanker milik PT.Progress Tanker dsn Bhd, bertugas untuk mensuplai Bahan Bakar Minyak Oil produk (LSMGO & LSFO) untuk keperluan kapal – kapal di wilayah perairan portklang Malaysia.

Dalam perekrutan calon crew baru, perusahaan harus selektif dimana setiap calon crew harus memiliki kemampuan dan keterampilan yang sesuai standar. Hal ini sangat di perlukan sehingga tidak terjadi komplain dari pihak pencarter, seperti yang penulis pernah alami di MT.Infinity saat pelaksanaan pembongkaran di Pelabuhan Malaysia pada tanggal 23 April 2019 saat proses

pembongkaran ada rembesan pada sambungan didekat manifold sehingga mengakibatkan minyak menyembur keluar dari manifold tersebut dan pembongkaran terpaksa dihentikan karena gasket yang terpasang tidak layak pakai sehingga pihak kapal mendapat komplain atas keterlambatan kegiatan proses muat bongkar dari pihak PT. Portklang Malaysia . Peranan crew yang memiliki pengetahuan dalam pengoperasian dan penggunaan peralatan-peralatan di atas kapal, akan menunjang pencegahan timbulnya masalah, terlebih bila dikaitkan dengan usaha pencapaian tujuan yang menitikberatkan pada prinsip efektif dan efisien, selalu berusaha secara optimal mencari jalan pemecahan persoalan dalam mengatasi hambatan yang sedang dan akan terjadi.

Terhadap hal-hal yang terjadi di atas kapal, disadari bahwa peranan crew sangatlah dominan, kinerja crew yang kurang terampil akan memperlihatkan hasil yang kurang optimal begitupun sebaliknya kinerja crew yang terampil akan memperlihatkan hasil yang optimal dan memuaskan. Disamping itu ketersediaan peralatan-peralatan penunjang di atas kapal sangat membantu dalam mengoptimalkan kelancaran pelaksanaan tugas-tugas crew.

Untuk mewujudkan pelaksanaan kerja yang baik dan teratur harus mengikuti aturan-aturan dan prosedur – prosedur yang ada sehingga tercapai suatu hasil yang ingin dicapai. Disiplin yang baik adalah disiplin yang timbul karena kesadaran dari diri sendiri yang dilandasi oleh pola fikir yang baik mengenai visi dan misi yang hendak dicapai. Setiap crew di atas kapal harus

menentukan sikap kedisiplinan kerja yang baik dalam melaksanakan tugas. Sehingga setiap operasional kapal dapat terselenggara dengan baik dan setiap kegiatan dapat diselesaikan dengan tepat waktu, dan sesuai dengan jadwaljadwal yang telah ditentukan.

Pentingnya keselamatan kerja di atas kapal seperti yang sering di kampanyekan dengan slogan “SAFETY FIRST” sehingga semua Anak Buah Kapal harus betul – betul memiliki rasa tanggung jawab dalam melaksanakan tugas yang di berikan kepadanya dan harus sesuai dengan prosedur yang telah di tetapkan oleh perusahaan. Tidak dapat di pungkiri bahwa tidak semua Anak Buah Kapal memiliki kinerja yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, terutama bagi crew yang baru seperti yang penulis pernah alami pada saat bekerja di atas kapal MT.Infinity

Berdasarkan dari uraian diatas, maka penulis tertarik untuk memilih judul

“ UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT DI KAPAL MT.INFINITY “

IDENTIFIKASI , BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan dari latar belakang tersebut diatas maka penulis dapat merumuskan sebuah permasalahan yaitu bagaimana penerapan prosedur kerja anak buah kapal dalam kegiatan proses muat bongkar diatas kapal MT.Infinity

- a. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja
- b. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja
- c. Sering terjadi kecelakaan *crew* saat bekerja dikapal
- d. Kurangnya pengalaman Crew bekerja di atas kapal

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan mengenai keselamatan kerja di kapal, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di MT. INFINITY sebagai berikut:

- a. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja
- b. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah yang akan dibahas pada bab selanjutnya sebagai berikut:

- a. Bagaimana menerapkan prosedur kerja ABK dalam proses bongkar muat diatas kapal MT. Infinity ?
- b. Bagaimana meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja?

Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan yang di tuangkan dalam Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini adalah Untuk mengetahui penerapan prosedur kerja anak buah kapal dalam kegiatan proses muat bongkar diatas kapal MT.Infinity

B. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini adalah :

1. Secara teoritis :

Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan masukan dalam pengembangan ilmu pengetahuan khususnya yang berkaitan dengan peningkatan terhadap penerapan prosedur kerja di kapal jenis kapal tanker

2. Secara praktis :

Hasil penelitian ini diharapkan agar Anak Buah Kapal yaitu penelitian tersebut diharapkan bisa digunakan oleh ABK yang bekerja di kapal MT.Infinity dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur kerja

C. Hipotesis

Berdasarkan dari perumusan masalah tersebut di atas, maka penulis memberikan hipotesis yaitu diduga penerapan prosedur kerja belum dilaksanakan secara maksimal.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

1. Personality (kondisi mental)

Pengertian “mental” secara definitif belum ada kepastian yang jelas dari para ahli kejiwaan. Secara etimologi kata “mental” berasal dari bahasa Yunani yang mempunyai pengertian sama dengan *psyche*, artinya psikis, jiwa atau kejiwaan. Dengan demikian mental ialah hal-hal yang berkaitan dengan *psycho* atau kejiwaan yang dapat mempengaruhi perilaku individu.

James Draver memaknai mental yaitu “*reverting to the mind*” maksudnya adalah sesuatu yang berhubungan dengan pikiran atau pikiran itu sendiri. Secara sederhana mental dapat dipahami sebagai sesuatu yang berhubungan dengan batin dan watak atau karakter, tidak bersifat jasmani (badan).

Sedangkan secara terminologi para ahli kejiwaan maupun ahli psikologi ada perbedaan dalam mendefinisikan “mental”. Salah satunya sebagaimana dikemukakan oleh Al-Quusy (1970) yang dikutip oleh Hasan Langgulung, mendefinisikan mental adalah paduan secara menyeluruh antara berbagai fungsi-fungsi psikologis dengan kemampuan menghadapi krisis-krisis psikologis yang menimpa manusia yang dapat berpengaruh terhadap emosi dan dari emosi ini akan mempengaruhi pada kondisi mental.

Pengertian lain “mental” didefinisikan yaitu yang berhubungan dengan pikiran, akal, ingatan atau proses yang berasosiasi dengan pikiran, akal dan ingatan. Seperti mudah lupa, malas berfikir, tidak mampu berkonsentrasi, picik, serakah, sok, tidak dapat mengambil suatu keputusan yang baik dan benar, bahkan tidak mempunyai kemampuan untuk membedakan yang benar dan yang salah.

Dari sini dapat ditarik pengertian yang lebih signifikan bahwa mental itu terkait dengan akal (pikiran/rasio), jiwa, hati (qalbu) dan etika (moral serta tingkah laku). Kondisi mental tersebut dapat di golongkan dalam dua bentuk yaitu kondisi mental yang sehat dan kondisi mental yang tidak sehat. Kondisi mental yang sehat akan melahirkan tingkah laku maupun kepribadian yang sehat pula. Sedangkan kondisi mental yang tidak sehat akan membentuk suatu kepribadian yang tidak sehat pula.

Semua Anak Buah Kapal yang bekerja di atas kapal tentunya diharapkan selalu memiliki kondisi mental yang baik dalam melakukan pekerjaannya tidak terkecuali di kapal MT.Infinity Karena kondisi mental yang prima dapat berpengaruh terhadap capaian hasil pekerjaan. Apabila Anak Buah Kapal bekerja dalam kondisi mental yang baik maka dia dapat berfikir dan berkonsentrasi penuh dalam bekerja sehingga semua prosedur kerja yang ada dilakukan dengan benar sesuai dengan urutannya, sehingga pekerjaan dapat terlaksana dengan efektif dan efisien.

International Labour Organization (ILO) menyadari bahwa pelaut adalah pekerja yang memiliki karakter dan sifat pekerjaan yang sangat berbeda dengan industri sektor lain. ILO juga menyadari bahwa sesuai dengan survei yang dilakukan berbagai organisasi, transportasi barang dari satu tempat ke tempat yang lain 90% dilakukan dengan menggunakan transportasi laut. Melalui MLC (*Maritime Labour Convention*) 2006, dalam :

a. *Regulation 1.2 – Medical certificate*

- 1) Pelaut tidak boleh bekerja di kapal kecuali dalam sertifikat kesehatan dinyatakan sehat untuk melaksanakan tugas;
- 2) Pengecualian diperbolehkan hanya jika memenuhi ketentuan Code.

b. Standard A 1.2 – Sertifikat kesehatan (Surat Keterangan Dokter)

- 1) Sertifikat kesehatan diterbitkan sesuai dengan “STCW 1978 *as amended*” (*Regulation 1/9: Medical standards – Issue and registration of certificates*);
- 2) Dalam keadaan mendesak, pihak yang berwenang dapat mengizinkan pelaut untuk bekerja dengan sertifikat kesehatan yang kadaluarsa sampai pelabuhan berikutnya di mana pelaut dapat memperoleh sertifikat kesehatan dari petugas medis yang ditunjuk dengan masa berlaku tidak lebih dari 3 bulan.

2. Kondisi Fisik *Crew*

Menurut Nurmiyanto (2003:246), “kelelahan adalah aneka keadaan yang disertai penurunan efisiensi dan ketahanan dalam bekerja”.

Kemudian, kelelahan kerja akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja.

Menurut Budiono (2003:86) Kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga untuk melakukan suatu kegiatan, secara umum gejala kelelahan yang lebih sering adalah kelelahan fisik selain itu ada juga kelelahan mental.

Kelelahan dapat disebabkan oleh hal-hal diluar penyakit, misalnya kurang tidur, aktivitas berat, dan pola makan yang kurang bagus. Efek dari kelelahan menyebabkan menurunnya tingkat konsentrasi dan perhatian pada suatu pekerjaan sehingga dapat menyebabkan timbulnya masalah dalam melaksanakan pekerjaan. Apabila seorang *crew* mengalami kelelahan maka secara otomatis tingkat konsentrasi dari *crew* tersebut akan berkurang hal ini akan menyebabkan pada saat akan melakukan pekerjaan semua prosedur kerja tidak terpenuhi atau bahkan bisa jadi prosedur kerja tidak dilakukan. Akibatnya hasil kerja tidak dapat tercapai dengan maksimal.

Oleh karena itu semua *crew* wajib untuk tetap menjaga kondisi badan tetap fit dengan istirahat yang cukup ataupun olahraga yang teratur karena dengan kondisi badan yang fit tanpa mengalami kelelahan dapat membuat seseorang berfikir dengan jernih dan tetap fokus selama menjalankan tugasnya yang pada akhirnya terhindar dari masalah yang

dapat terjadi.

Untuk mencegah terjadinya kelelahan, yang perlu diperhatikan adalah periode istirahat, pekerjaan/kegiatan yang berlebihan hanya dapat dilakukan untuk pekerjaan yang tidak dapat ditunda demi alasan keselamatan/alasan lingkungan, atau untuk hal-hal yang tidak diantisipasi sebelumnya pada saat kapal akan memulai pelayaran. Maka dari itu pemerintah membuat suatu Undang-Undang yang tertuang di dalam Undang-Undang No.13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Dimana pasal 77 ayat 1, UU No.13/2003 mewajibkan setiap pengusaha untuk melaksanakan ketentuan jam kerja. Ketentuan jam kerja ini mengatur 2 sistem, yaitu :

- a. 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu; atau
- b. 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu.

Pada kedua sistem jam kerja tersebut juga diberikan batasan jam kerja yaitu 40 (empat puluh) jam dalam 1 (satu) minggu. Apabila melebihi dari ketentuan waktu kerja tersebut, maka waktu kerja biasa dianggap masuk sebagai waktu kerja lembur sehingga pekerjatau buruh berhak atas upah lembur.

Namun peraturan tersebut tentu tiak berlaku untuk beberapa jenis pekerjaan. Dan dalam penerapannya tentu pekerjaan yang dijalankan terus-menerus harus dibagi dalam shift-shift. Berdasarkan Keputusan

Menteri, Kepmenakertrans No. 233 tentang Jenis Dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Secara Terus Menerus, tanpa mengikuti ketentuan jam kerja sebagaimana tercantum dalam UU No. 13 tahun 2003, dimana pada pasal 3 ayat (1) mengatur bahwa pekerjaan yang berlangsung terus menerus tersebut adalah :

- a. Pekerjaan di bidang pelayanan jasa kesehatan;
- b. Pekerjaan di bidang pelayanan jasa transportasi;
- c. Pekerjaan di bidang jasa perbaikan alat transportasi;
- d. Pekerjaan di bidang usaha pariwisata;
- e. Pekerjaan di bidang jasa pos dan telekomunikasi;
- f. Pekerjaan di bidang penyediaan tenaga listrik, jaringan pelayanan air bersih (PDAM), dan penyediaan bahan bakar minyak dan gas bumi;
- g. Pekerjaan di bidang keamanan;

Berdasarkan peraturan tersebut, maka jenis-jenis pekerjaan di atas tidak mengikuti jam kerja sesuai UU No. 13 tahun 2003. Namun demikian, setiap kelebihan jam kerja yang dilakukan oleh buruh atau pekerja dalam melaksanakan pekerjaan di atas, harus dihitung sebagai lembur yang harus dibayarkan karena merupakan hak buruh atau pekerja yang dilindungi oleh Undang-Undang.

B. Organisasi Di Atas Kapal

1. Penanggungjawab Pekerjaan/Kegiatan

Penanggungjawab pekerjaan adalah orang bertugas memberikan bantuan moril pada rekan-rekan kerjanya yang bertugas, serta

bertanggungjawab atas kegiatan yang dilaksanakan oleh crew dalam hal ini Mualim I.

Mualim I bertanggungjawab dalam hal operasional cargo termasuk muat dan bongkar begitupun dengan perencanaan pemuatan. Seorang Mualim I harus benar-benar memastikan bahwa semua prosedur telah dijalankan sebelum kegiatan muat ataupun bongkar cargo di laksanakan.

Menurut UU No 17 tahun 2008, Berikut tugas dan tanggungjawab seorang Mualim I di atas kapal:

- a. Melaksanakan dinas jaga dan bertanggung jawab kepada Nakhoda.
- b. Memimpin dinas deck.
- c. Melaksanakan perawatan kapal.
- d. Melaksanakan administrasi muatan.
- e. Atas perintah Nakhoda, memimpin kapal jika Nakhoda berhalanag

Tujuan utama pengaturan kerja di atas kapal adalah untuk meningkatkan produktifitas kerja para anak buah kapal. Pada saat melakukan kegiatan muat ataupun bongkar maka seyogyanya kondisi diarea lingkungan pekerjaan setidaknya harus terdapat petugas yang cukup minimal 3 orang, peralatan yang cukup harus terdapat diarea pekerjaan dan ada pengawasan terhadap para anak buah kapal pada saat melakukan kegiatan dalam hal ini perwira jaga. Untuk memastikan pekerjaan berjalan sesuai dengan yang diinginkan.

2. Jam Kerja/Jam Istirahat

Waktu istirahat kerja di atur dalam pasal 77 sampai pasal 85 Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Dibeberapa perusahaan waktu istirahat di cantumkan dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB). Istirahat kerja adalah waktu untuk pemulihan setelah melakukan pekerjaan untuk waktu tertentu. Sudah merupakan kewajiban dari perusahaan untuk memberikan waktu istirahat kepada pekerjanya.

Menurut Undang-Undang mengenai istirahat kerja ialah setiap pekerja berhak atas istirahat untuk antara jam kerja dalam sehari, sekurang-kurangnya setengah jam setelah bekerja 10 jam terus-menerus dan waktu istirahat tersebut tidak termasuk jam kerja. Selain itu pengusaha wajib memberikan waktu yang cukup bagi pekerja untuk melaksanakan ibadahnya. Pemerintah negara bendera kapal menetapkan waktu istirahat minimum yang harus diberikan oleh perusahaan pelayaran kepada awak kapal (*ratings*) untuk mencegah kelelahan.

Berikut aturan bekerja dan istirahat untuk para awak kapal (*Seafarers Work/Rest*) dalam pembaruan STCW 2010 dari amandemen

Manila :

a. Para perwira dan rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau anak buah kapal lainnya yang diberi tugas berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan periode istirahat, sebagai berikut :

- 1) Minimum 10 jam istirahat dalam periode 24 jam.
- 2) 77 jam istirahat dalam 77 hari.

- 3) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 periode, yang mana salah satunya harus berdurasi sedikitnya selama 6 jam dan interval waktu antara periode yang berlangsung secara terus menerus tidak boleh melampaui 14 jam.
 - 4) Pengurangan jam istirahat menjadi 70 jam istirahat dalam periode 7 hari diperbolehkan untuk waktu yang tidak melampaui 2 minggu berturut-turut.
- b. Nakhoda harus menempatkan pengumuman yang memuat pembagian jam kerja atas kapal, yang berisikan informasi jadwal kerja/istirahat harian selama berlayar dan selama dipelabuhan, pada tempat yang mudah terlihat dan diakses di atas kapal, dan dalam bahasa yang dipergunakan di atas kapal dan dalam bahasa Inggris untuk memudahkan bagi semua anak buah kapal.

C. Kondisi Lingkungan Kerja

Defenisi lingkungan kerja menurut Komaruddin (2001:87) adalah kehidupan sosial psikologi dan fisik dalam organisasi yang berpengaruh terhadap pekerjaan karyawan dalam melakukan tugasnya.

Jadi dapat disimpulkan bahwa lingkungan kerja adalah keadaan disekitar para pekerja sewaktu pekerja melakukan tugasnya yang mana keadaan ini mempunyai pengaruh bagi pekerja pada waktu melakukan pekerjaannya dalam rangka menjalankan operasi perusahaan. Lingkungan kerja mempunyai makna yang penting bagi pekerja dalam menyelesaikan tugasnya.

Tujuan utama pengaturan lingkungan kerja di atas kapal adalah untuk meningkatkan produktifitas kerja para anak buah kapal. Pada saat melakukan kegiatan muat ataupun bongkar maka seyogyanya kondisi diarea lingkungan pekerjaan dapat mendukung pengoperasian kapal khususnya di pelabuhan dapat mendukung proses muat bongkar, peralatan penerangan yang cukup harus terdapat diarea pekerjaan dan ada pengawasan terhadap para anak buah kapal pada saat melakukan kegiatan dalam hal ini perwira jaga. Hal ini sangat berpengaruh terhadap capaian hasil yang diinginkan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka perencanaan dan pengaturan di lingkungan kerja tidak dapat diabaikan begitu saja, karena hal ini berpengaruh pada jalannya operasional pekerjaan.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. LOKASI KEJADIAN

Penelitian dilakukan pada saat penulis bekerja di kapal MV.Infinity salah satu armada milik perusahaan PT. Progress Tanker yang digunakan sendiri .Penulis bekerja diatas kapal MV.Infinity sejak tanggal 02 Maret 2019 sampai dengan 06 November 2021 dengan wilayah operasi Portklang Malaysia.

Gambar 3.1 Lokasi Kejadian MT.Infinity.



Sumber: MT.IFENITY Tahun 2019

B. SITUASI DAN KONDISI

1. Prosedur pekerjaan

Kegiatan bongkar muat seperti ini adalah hal yang biasa dilakukan oleh awak kapal setiap saat sebelum melakukan pekerjaan

perwira jaga di anjungan akan memanggil semua awak kapal yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat untuk mendengarkan pengarahan dari mualim 1 tentang segala hal mengenai kegiatan bongkar muat tersebut terutama bahaya-bahaya yang dihadapi dalam kegiatan itu atau disebut safety meeting, untuk safety meeting adalah pertemuan seluruh awak kapal membahas hal-hal yang berhubungan dengan perlengkapan bongkar muat termasuk kran hose handling, kran bongkar, sistem valves, pompa bongkar, sistem pipa, alat sounding, Pemeliharaan dan pemeriksaan yang perlu dilakukan secara rutin meliputi:

- a. Periksa kebocoran pipa jika ada.
- b. Periksa sistem kran.
- c. Periksa tangki-tangki pengisian.
- d. Periksa penghentian darurat untuk pompa cargo.
- e. Periksa kondisi packing-packing.
- f. Periksa tekanan pada sistem cargo.
- g. Periksa pada sambungan selang dan pipa.
- h. Periksa lubang udara tangki muatan.
- i. Periksa kondisi selang dan sambungan.
- j. Periksa kondisi drip pans.
- k. Periksa kondisi hose handling kran
- l. Daftar inventaris setiap bulan.

Pemeliharaan dan pemeriksaan perlengkapan bongkar muat dilaksanakan oleh Mualim III dibantu oleh AB sesuai rencana dan instruksi Mualim I dan Nakhoda. Untuk peralatan permesinan dek dibantu oleh Masinis II.

a. Tanki

Termasuk tanki muatan, tanki air tawar, tanki solar, tanki ballast, tanki coffer dam dan tanki sludge. Pemeliharaan dan pemeriksaan yang perlu dilakukan secara rutin :

- 1) Periksa kondisi packing-packing dan baut penutup.
- 2) Pelumasan baut-baut yang ada di atas dek.
- 3) Periksa lubang-lubang angin dan lubang penutup sounding.
- 4) Periksa kondisi siku-siku dan plat setiap 6 (enam) bulan.
- 5) Periksa kondisi pipa, karat, jika ada kebocoran setiap 6 (enam) bulan.
- 6) Periksa kondisi lapisan tanki, termasuk ketebalan lapisan setiap 6 (enam) bulan.

Selalu melakukan “free gas” jika ada yang akan masuk ke tanki. Pemeliharaan dan pemeriksaan tanki dilaksanakan oleh Muallim III dibantu oleh AB sesuai rencana dan instruksi Muallim I dan Nakhoda.

b. Perlengkapan Dek Lainnya

Perlengkapan dek lainnya termasuk *capstan*, *mooring winch*, *towing winch*, *fairleads*. Pemeliharaan dan pemeriksaan yang perlu dilakukan secara rutin :

- 1) Periksa motor penggerak gear.
- 2) Periksa kebocoran oli pelumas.
- 3) Pemberian pelumas pada bagian-bagian yang berputar.
- 4) Memeriksa dan memastikan rol dapat berputar dengan bebas.
- 5) Pengujian winch dan perlengkapannya.

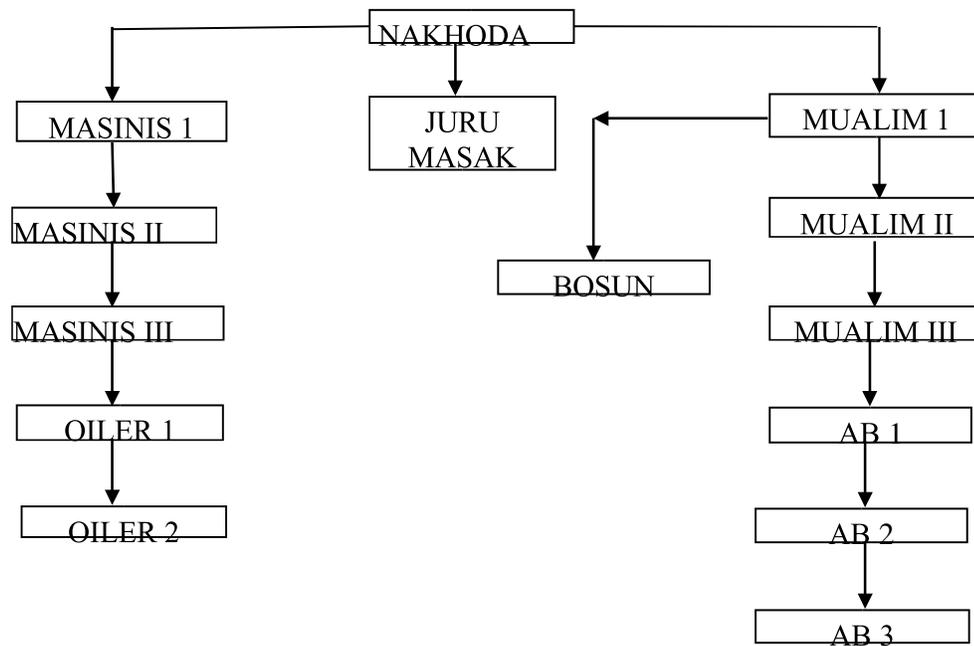
- 6) Periksa perlengkapan penggunaan manual pada saat darurat.
- 7) Periksa kasa kawat tidak rusak.
- 8) Memastikan semua perangkat penutup manual bebas.
- 9) Daftar inventaris perlengkapan setiap 6 (enam) bulan.
- 10) Periksa sistem instalasi elektrik dan hidrolis setiap 6 (enam) bulan.

Setiap melakukan suatu pekerjaan harus ada pengawasan agar sesuai dengan prosedur kerja. maka diatas kapal sangat diperlukan mengenai Pengenalan prosedur kerja, disini dalam arti suatu strategi didalam pelaksanaan pelatihan kerja yang sistematis, sehingga semua ABK dapat menggunakan dan terlatih pada semua jenis peralatan keselamatan kerja sebagai mana mestinya. ABK dituntut untuk dapat menggunakan peralatan kerja dengan baik dan benar.

2. Penanggung jawab Pekerjaan

Sistem Manajemen di kapal secara umum, hampir sama dengan kapal-kapal lainnya, hanya saja ada beberapa komposisi yang berbeda disesuaikan dengan kebutuhan diatas kapal. Tugas dan tanggungjawab awak kapal disesuaikan dengan jabatannya masing-masing. Adapun struktur di atas kapal MT.Infinity sebagai berikut:

Gambar 3.1 Struktur Komando di kapal MT.Infenity



C.TEMUAN

1. Faktor Manusia

Faktor manusia sangat berpengaruh pada pola disiplin anak buah kapal, yang didasarkan oleh, pengetahuan dan keterampilan dalam hal ini ditemukan kekurangan untuk memahami dalam sistem manajemen keselamatan kapal yakni kurang pahami mengenai prosedur kerja muat bongkar dan pengetahuan ABK terhadap pentingnya penerapan prosedur muat bongkar.

Personality itu merupakan faktor yang dapat mempengaruhi kondisi mental dalam lingkungan pekerjaan (keanekaragaman culture

dari suku bangsa). Kemudian kejenuhan adalah juga merupakan faktor yang sangat mempengaruhi kestabilan emosional sehingga dapat mengakibatkan kinerja anak buah kapal terganggu.

Bekerja di kapal membutuhkan suatu kedisiplinan dan keterampilan oleh para ABK tentang pekerjaan tersebut. Dalam hal ini peningkatan kualitas dan kedisiplinan kerja dari anak buah kapal dapat di tempuh dengan cara pengadaan job training.

Pada saat pengoperasian peralatan muat bongkar dibutuhkan minimal 3 orang ABK , mereka harus bersiap-siap pada posnya masingmasing untuk mengecek segala persiapan sebelum pelaksanaan muat bongkar. Kondisi fisik dan mental yang kurang fit pada ABK yang bertugas dapat berdampak pada kinerjanya khususnya pada penerapan prosedur pekerjaan adakalanya karena tidak fit, ada beberapa prosedur yang tidak dilakukan. Seperti yang terjadi saat akan melakukan pembongkaran muatan di pelabuhan portklang malaysia , proses pembongkaran dihentikan karena ada rembesan minyak yang terlihat pada sambungan pipa diakibatkan oleh packing yang di pasang sudah tidak layak digunakan. Hal ini disebabkan ABK tidak mengecek peralatan sebelum dipasang, pengecekan pada peralatan muat bongkar ini perlu dilakukan guna mengantisipasi adanya permasalahan pada peralatan tersebut.

Pelaksanaan pekerjaan di atas kapal membutuhkan kondisi yang fit pada ABK, tidak fitnya ABK saat melaksanakan pekerjaan akan berdampak pada kinerja yaitu ABK kurang konsentrasi pada

pekerjaannya, hal ini menyebabkan dia tidak melaksanakan prosedur kerja secara benar yaitu tidak mengecek kondisi peralatan yang digunakan masih layak untuk digunakan terlebih jika bekerja dalam kondisi yang penerangannya kurang dan tanpa pengawasan.

2. Faktor Organisasi diatas kapal

Pekerjaan muat bongkar di atas kapal menjadi tanggung jawab mualim 1, di dalam pelaksanaan pekerjaan dibantu oleh beberapa orang ABK. Koordinasi dan komunikasi yang baik antara anak buah kapal maka disetiap kegiatan operasional kapal akan memperlancar proses pekerjaan sebaliknya koordinasi dan komunikasi yang kurang akan menghambat proses pekerjaan. disamping itu kerjasama yang baik juga diperlukan di dalam menunjang proses pekerjaan, kerjasama yang baik akan meringankan pekerjaan sebaliknya tidak adanya kerjasama dapat menimbulkan kelelahan yang berlebihan pada ABK hal tersebut dapat memicu terjadinya kesalahan saat melaksanakan pekerjaan.

Koordinasi, komunikasi dan kerjasama anak buah kapal dalam setiap kondisi harus terbangun dengan baik antara pimpinan maupun bawahan agar proses pekerjaan menjadi lancar. Adanya permasalahan pada koordinasi, komunikasi dan kerjasama diatas kapal akan menjadi faktor yang sangat berpotensi dalam mempengaruhi kinerja operasional untuk kelancaran pengoperasian kapal, pengawasan yang baik juga diperlukan agar dapat memastikan bahwa pelaksanaan pekerjaan telah mengikuti prosedur kerja sehingga tidak menghambat proses

pengoperasian. Kurangnya pengawasan pada pekerjaan mengakibatkan adanya suatu hal yang sangat fatal karena jika dalam melaksanakan pekerjaan ABK tidak mengikuti prosedur kerja yang ditetapkan maka akan sangat berpengaruh saat dilakukan pengoperasian atau pembongkaran muatan. Sebagaimana yang terjadi di MT. Infinity pengawasan yang tidak dilaksanakan dengan baik sehingga menyebabkan pembongkaran terpaksa dihentikan karena pemasangan packing yang tidak disertai dengan pengecekan alat pembongkaran.

Kesalahan prosedur yang dilakukan Kurangnya kemampuan dan keterampilan yang mereka miliki belum sesuai dengan yang diharapkan perusahaan, sehingga harus selalu melakukan program pelatihan untuk mereka. Tetapi pelatihan tidak hanya dilakukan pada crew baru, namun ABK yang lama pun harus terlibat dalam pelatihan tersebut, mengingat pentingnya hal tersebut untuk menunjang pekerjaan diatas kapal. Sehingga dengan adanya pelatihan ini, diharapkan para ABK dapat melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang ada.

3. Kondisi pekerjaan dan lingkungan kerja

Proses pembongkaran membutuhkan kondisi yang memungkinkan untuk dilakukannya kegiatan pembongkaran secara aman dan lancar. Kondisi yang dimaksud termasuk penerangan di atas kapal. Penerangan yang kurang memadai akan berdampak pada pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai dengan prosedur pekerjaan. minimnya penerangan di kapal terutama pada malam hari mengakibatkan pelaksanaan pekerjaan tidak

sesuai dengan prosedur terlebih jika pelaksanaan pekerjaan tidak dalam pengawasan akan sangat mungkin terjadi kesalahan dalam pelaksanaan persiapan bongkar muat.

Faktor-faktor tersebut di atas mengakibatkan terjadi permasalahan saat melakukan pembongkaran muatan yaitu adanya rembesan minyak pada sambungan pipa saat pembongkaran muatan dilakukan yang mengakibatkan pekerjaan dihentikan untuk sementara waktu kemudian dilakukan pembenahan.

Untuk mengantisipasi kejadian yang sama penulis memberikan beberapa solusi yang dapat diambil:

- a. Meningkatkan koordinasi atau kerjasama antar ABK sehingga dalam pekerjaan bisa saling mendukung, sehingga dapat mengurangi efek kelelahan dari ABK
- b. Meningkatkan pengawasan pada pekerjaan, sehingga pekerjaan terlaksana sesuai dengan ketentuan atau prosedur yang benar.
- c. Menyiapkan penerangan yang baik khususnya di atas kapal agar ABK yang menjalankan tugasnya dapat melihat dengan jelas semua peralatan yang digunakan.

D. URUTAN KEJADIAN

1. Pada tanggal 21 April 2019, MT.INFINITY berangkat dari Tanjung Bing (Johor Malaysia) menuju portklang untuk melakukan pembongkaran muatan, pelayaran ini membutuhkan waktu 16 jam untuk sampai di pelabuhan tujuan.

2. Tanggal 22 April 2019, 17:30 LT Saat tiba di Tanjung Bing Johor Malaysia kapal tidak bisa langsung masuk untuk disandarkan ke Pelabuhan portklang Malaysia dikarenakan tidak ada pandu yang sedang standby di muara dan sesuai informasi kapal akan dimasukkan keesokan harinya.
3. Tanggal 22 April 2019 22.00 LT Perwira Jaga mendapat info dari menara kepanduan bahwa akan ada pandu yang tiba di muara pada jam 23:00
4. Tanggal 23 April 2019 03.00 kapal telah sandar di pelabuhan selanjutnya dilakukan pembongkaran muatan.
5. Setelah berselang beberapa waktu saat melakukan pengontrolan muatim 1 menemukan adanya rembesan pada sambungan pipa di dekat *manifold*, mendapati hal tersebut dia menginstruksikan agar proses pembongkaran di hentikan untuk dilakukan pembenahan
6. Setelah proses pembongkaran dihentikan untuk sementara, dilakukan pengecekan pada sambungan pipa yang bocor. Hasil pengecekan di temukan gasket atau packing yang digunakan sudah tidak layak pakai. Mengetahui permasalahan yang terjadi diakibatkan packing tersebut maka dilakukan penggantian packing dengan yang baru. Kemudian proses pembongkaran muatan dilanjutkan kembali sampai selesai.

Upaya yang dilakukan oleh pihak kapal:

1. Mengingatkan kepada semua yang bertugas agar memperhatikan pekerjaan sehingga kejadian tersebut tidak terulang lagi.
2. Melakukan *safety meeting* sebelum bekerja
3. Melakukan *drill*

4. Familiarisasi terhadap ABK kapal
5. Memperhatikan prosedur yang telah ditetapkan.

E. SOLUSI PERMASALAHAN

Berdasarkan uraian tersebut, terkait dengan kinerja ABK sehingga menimbulkan permasalahan saat melakukan pembongkaran muatan yaitu adanya rembesan minyak pada sambungan pipa saat pembongkaran muatan dilakukan yang mengakibatkan pekerjaan dihentikan untuk sementara waktu kemudian

dilakukan. sebagai solusi dari permasalahan tersebut dapat diatasi sebagaiberikut:

1. Faktor Manusia

Penyebab permasalahan tidak terlepas dari kinerja sumber daya manusia, karena setiap kegiatan melibatkan ABK untuk melaksanakan kegiatan tersebut. Kegiatan yang dilaksanakan tanpa mengikuti prosedur pekerjaan. Dalam hal ini kedisiplinan ABK dalam melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur agar hasil yang didapatkan sesuai dengan harapan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut dapat dilakukan dengan pemberian familirisasi terkait dengan pekerjaan sehingga ABK lebih familiar dengan pekerjaan dan prosedur yang harus dilakukan dalam pelaksanaan pekerjaan.

2. Faktor Organisasi diatas kapal

Organisasi diatas kapal juga memiliki peranan yang sangat penting untuk keberhasilan pelaksanaan kegiatan terutama pada pelaksanaan bongkar muat. Koordinasi dan komunikasi yang baik antara anak buah kapal maka disetiap kegiatan operasional kapal akan memperlancar proses pekerjaan sebaliknya koordinasi dan komunikasi yang kurang akan menghambat proses pekerjaan. Untuk mengantisipasi

permasalahan tersebut dapat dilakukan dengan cara meningkatkan kualitas atau kinerja dari seorang ABK sehingga dalam melaksanakan pekerjaan selalu berdasarkan prosedur yang benar, dengan begitu dapat meminimalkan kesalahan dalam proses pembongkaran muatan.

Pelaksanaan training atau pelatihan di darat sebelum *Sign On* dengan tepat dan benar.

Pelatihan yang dilakukan dengan benar sesuai dengan tata cara atau prosedur yang telah diatur dalam *Safety Management System (SMS)* dan pelaksanaan *Pre On Board Training* berjalan dengan tepat dan benar akan menghasilkan ABK yang siap melaksanakan pekerjaan karena telah mengetahui dan mengerti akan tugas serta tanggung jawabnya.

Berdasarkan uraian tersebut, terkait dengan kinerja ABK sehingga menimbulkan permasalahan saat melakukan pembongkaran muatan yaitu adanya rembesan minyak pada sambungan pipa saat pembongkaran muatan.

3. Kondisi pekerjaan dan lingkungan kerja

Proses pembongkaran membutuhkan kondisi yang memungkinkan untuk dilakukannya kegiatan pembongkaran secara aman dan lancar. Kondisi yang dimaksud termasuk penerangan di atas kapal. Penerangan yang kurang memadai akan berdampak pada pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai dengan prosedur pekerjaan. minimnya penerangan di kapal terutama pada malam hari mengakibatkan pelaksanaan pekerjaan tidak sesuai dengan prosedur terlebih jika pelaksanaan pekerjaan tidak dalam pengawasan akan sangat mungkin terjadi kesalahan dalam pelaksanaan persiapan bongkar muat. Untuk

mengatasi permasalahan dapat dilakukan dengan cara mempersiapkan fasilitas pendukung penerangan yang baik agar dapat melaksanakan proses bongkar muat dengan lancar dan dapat melihat dengan jelas pada saat melakukan pemeriksaan pada komponen-komponen yang digunakan saat melakukan pekerjaan bongkar muat.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dalam Bab-Bab sebelumnya tentang Upaya meningkatkan keselamatan kinerja dalam menunjang kelancaran bongkar muat di MT.Invenity , maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja disebabkan pengawasan belum dilaksanakan secara konsisten dan kurangnya kedisiplinan perwira jaga dalam melakukan pengawasan
2. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja disebabkan
 - a. Belum optimalnya familiarisasi kepada ABK tentang kegiatan bongkar muat sehingga ABK baru tidak cukup waktu untuk melakukan familiarisasi mengenai semua sistem dan prosedur yang ada, manajemen mengenai keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan sesuai dengan kebijakan perusahaan.
 - b. Kurangnya pelatihan tentang prosedur dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dapat mengganggu produktivitas ABK dalam melakukan kegiatan bongkar salah satunya adalah kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan juga terhadap ABK itu sendiri.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran untuk langkah- langkah pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal pada saat pelaksanaan bongkar muat sebagai berikut:

1. Perwira Jaga harus meningkatkan pengawasan secara konsisten terhadap rating yang bertugas sehingga hal-hal yang dapat menghambat kegiatan bongkar muat serta kecelakaan kerja dapat diminimalisir.
2. Diperlukan adanya pembinaan kepada perwira jaga untuk lebih disiplin dalam melaksanakan tugasnya pada saat pekerjaan bongkar muat sehingga pekerjaan berjalan lancar dan aman.
3. Perusahaan harus memberikan aturan yang jelas untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan mendapatkan Sosialisasi dan familiriasiasi minimum 3 hari setelah naik diatas kapal dan untuk serah terima dengan Kru yang lama disediakan cukup waktu agar Kru baru mendapatkan pengetahuan tentang keselamatan kerja, tugas dan tanggung jawabnya serta prosedur kerja agar semua resiko kecelakaan dan program kerja khususnya dalam kegiatan bongkar muat dapat berjalan lancar.
4. Perusahaan wajib memberikan pelatihan khusus kepada Mualim satu agar dapat melaksanakan prosedur manajemen keselamatan dengan baik dan menerapkannya diatas kapal dan juga perusahaan memberikan persediaan alat-alat keselamatan kerja yang cukup diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad (2015) Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi. Jakarta ,
Bumi Aksara
- Handoyo, Jusak Johan. (2015). Manajemen Perawatan Kapal. Jakarta . Djangkar
- Hasibuan, Melayu SP, (2017), Manajemen Sumber Daya Manusia, Jakarta ,
Bumi Aksari.
- International Labour Office (ILO-1989)*
- Lindley R. Higgis and Keith Mobley. (2002). Maintenance Engineering Handbook
3rd Edition. McGraw-Hill Companies Inc., New York*
- Schwarat dan Narang. (2001). *Production Management*. Mc.Graw Hill. North America.
- Simamora. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Satu. Yogyakarta ,
STIE YKPN Yogyakarta.
- Siswanto, B. Sastro Hadiwiryo, (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*,
Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono, (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta : PT. Raja Gravindo.
- SOLAS 1974 amandement 2017
- STCW 1978 amandement 2010
- ISM Code edition 2018
- Ocean Tankers SMS Manual Book 2016
- Yasin, Sulchan. (2017). *Kamus Pintar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Yunita. (2015). *Manajemen K3*. Jakarta : Rineka Cipta
- Suma'mur (2015) *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*.
Jakarta , Sagung Seto.
- Sardiman (2006), *Interaksi dan Motivasi Belajar-Mengajar*. Jakarta
PT. Raja Grafindo Persada

Masram (2015) Manajemen Sumber Daya Profesional. Sidoarjo: Zifatama

Al-Quusy (1970) ahli kejiwaan psikologi dan “ mental “

Nurmianto (2003:246), “kelelahan adalah aneka keadaan yang disertai penurunan efisiensi Dan ketahanan dalam bekerja.

Budiono (2003:86) Kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga untuk melakukan suatu kegiatan, secara umum gejala kelelahan yang lebih sering adalah kelelahan fisik selain itu ada juga kelelahan mental.

Undang-Undang No.13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

UU No 17 tahun 2008 tugas dan tanggung jawab seorang Muallim.

Komaruddin (2001:87) Kondisi lingkungan kerja.

GNT/NRT : 3079/1644
TYPE : OIL TANKER
FLAG : MALAYSIA
IMO NO : 8891325
AGENT : MARINE SELATAN SDN. BHD.

IMO CREW LIST

UPDATED: 01.09. 2021

NAME OF THE SHIP: MT. INFINITY				LAST PORT : PTP		DATE OF DEPARTURE: DATE OF ARRIVAL:		
NATIONALITY OF SHIP: MALAYSIA/PORT KLANG				NEXT PORT:		NATURE & NUMBER OF IDENTITY OF DOCUMENTS		
NO.	NAME	SEX	RANK	NATIONALITY	DATE OF BIRTH	PASSPORT NUMBER	EXPIRY DATE	SEAMAN BOOK NO
1	MASJIDIN KALALA	M	MASTER	INDONESIAN	01/06/1976	B 8017525	01/11/2022	C 009261
2	MD SABUJ MIA	M	CH. OFF	BANGLADESH	31/12/1971	EG0269008	15/07/2025	C/O/6499
3	MD AMINUL ISLAM	M	2ND.OFF	BANGLADESH	05/01/1991	BX 0066009	14/09/2023	C/O/5622
4	MOHAMMAD MAINAL HAQE	M	CH ENG	BANGLADESH	31/01/1977	BQ0374215	25/09/2022	C /O /7357
5	ABU MANNAF KHAN	M	2 ND ENG	BANGLADESH	01/01/1991	BM0560173	21/09/2021	C/O/6601
6	YE AUNG KYAW	M	2 ND ENG	MYANMAR	02/07/1986	MF132823	05/03/2025	71750
7	MOHAMMAD MOIN UDDIN RIFAT	M	AB	BANGLADESH MYANMAR	04.05.1998	EE0683859	02/11/2024	T/31574
8	KAUNG MIN SET	M	AB	MYANMAR	27/03/2001	ME 965085	23/01/2025	115221
9	SAW ZAYAR MYINT	M	AB	MYANMAR	12/01/1988	ME877882	24/12/2024	114676
10	ABHINAV KUMAR	M	OILER	INDIAN	23/03/1999	P1259387	06/09/2026	CHN104137
11	HASANUDDIN HASBA	M	COOK	INDONESIAN	04/06/1972	B6310259	09/03/2022	F086121

DATE AND SIGNATURE BY MASTER, AUTHORIZED AGENT OR OFFICER




CAPT. MASJIDIN KALALA MASTER OF MT.INFINITY

IMO CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL TRAFFIC

MS TERMINALS SDN BHD
A-6-1, 6TH FLOOR, SOUTHTOWER
TOWER A, BBT ONE THE TOWER,
LEBUHBATUNILAM 1, BANDAR BUKIT TINGGI
41200 KLANG, SELANGOR, MALAYSIA



VESSEL PARTICULARS

SHIP PARTICULAR	
Vessel Name	INFINITY
Call Sign	9MQM8
Type / DWT	Oil Tanker / 4994.13T
Port of Registry	Port Kelang
Official Number	335563
IMO Number	8891235
MMSI No.	533130129
Classification / No.	Ships Classification Malaysia ? Class No.9301339
LOA x LBP x Bmid x Dmid	90 m x84.03m x 16.20m x 7.50m
Tdesign	
Freeboard	1.514 m
Total Height (keel to Mast Head)	25 M
GRT / NRT	3079 / 1644
Speed (Designed)	10 Knots
Lightweight	
Displacement	4088 MT
Years Built / Place	1995 / Jingjiang China
Type of Hull	Single Hull
No. Of Tank / Total Capacity	12 /
Complement	13
Trading Area	Coastal Trade
Generator	Yanmar 6KHL-STN
Main Engine	YANMAR M220-EN (2 x 883 kw HP)
Cargo Pumps	TAIKO CSES-1000A
Pumping Rate	2 x 800 m ³ Hrs
Fuel Oil Capacity	
Fresh water capacity	
Ship owner	
Ship Manager	Progress Tankers Sdn Bhd, 18-3, jalan 2/114, Kuchai Business Centre, off Jalan Klang Lama, 58200 Kuala Lumpur, Malaysia
Ship Manager contact's	MS Terminal Sdn Bhd 1 6th Floor, South Tower, Tower A, One The Tower, Labuh Batu Nilam 1, Bukit Tinggi, 41200, Klang, Selangor, Malaysia
Ship Mobile Number	+60192224123
Ship Email Address	
MPA Account No.	

