

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM
PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA
DI KAPAL JOPETWIL 80**

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

Oleh :

MUCHAMAD FAUZI

NIS. 02636/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MUCHAMAD FAUZI
No. Induk Siswa : 02636/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM
PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA DI
KAPAL JOPETWIL 80

Jakarta, 31 Mei 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Panderaja sijabat S.Kom. MMTr

Penata Tk.I (III d)

NIP. 19730115 199803 1 001

Capt Zainal Abidin Achmad

Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro.MM

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : MUCHAMAD FAUZI
No. Induk Siswa : 02636/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM
PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA DI
KAPAL JOPETWIL 80

Penguji I

DR. Larsen Barasa, SE, M.M. Tr
Penata (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Penguji II

Capt. Marihot Simanjuntak, MM
Penata (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

Penguji III

Capt. Zainal Abidin Achmad
Dosen STIP

Mengetahui
Ketua 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 KEDISIPLINAN ABK DALAM PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL JOPETWIL 80”

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 ditambah 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, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Bapak Panderaja sijabat S.Kom. MMTr, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt Zainal Abidin, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXII tahun ajaran 2022 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, 31 Mei 2022

Penulis,



MUCHAMAD FAUZI

NIS. 02636/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 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 Ternpat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	21
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	22
B. Analisis Data	23
C. Pemecahan Masalah	26
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	35
B. Saran	35
 DAFTAR PUSTAKA	 37
DAFTAR ISTILAH	
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship particular*

Lampiran 2. *Crew List*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Semakin meningkatnya kebutuhan akan minyak dan gas di dunia internasional, mendorong negara-negara penghasil minyak dunia berusaha meningkatkan eksplorasi untuk mencari ladang ladang minyak dan gas baru serta membangun sumur-sumur minyak yang baru di lepas pantai. Pemasangan pipa-pipa bawah laut dan Merestorasi ladang maupun sumur minyak dan gas yang sudah ada untuk ditingkatkan kapasitas produksinya. Keadaan yang demikian, mendorong semakin tingginya permintaan kapal-kapal untuk operasi lepas pantai (*Offshore*) dengan spesifikasi yang lebih lengkap dan canggih sesuai dengan kebutuhan eksplorasi lepas pantai.

Untuk menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung dengan sumber daya manusia yang memadai, anak buah kapal yang disiplin, berpengetahuan, cakap dan terampil serta menerapkan prinsip-prinsip pengelolaan kapal yang mengikuti kaidah dan persyaratan ISM Code serta mematuhi peraturan-peraturan dan petunjuk-petunjuk keselamatan di atas kapal yang terkait baik nasional maupun Internasional.

Keselamatan kerja anak buah kapal sangat berguna bagi mereka yang bekerja di kapal, dengan adanya bekal pengetahuan mengenai keselamatan kerja di atas kapal diharapkan dapat dicegah kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja merupakan satu segi penting dari perlindungan untuk setiap pekerja atau anak buah kapal, maka harus diperhatikan sehubungan dengan peranannya terhadap masalah keselamatan. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam pengoperasian kapal tidak hanya ditunjang oleh alat-alat yang *modern* tapi juga sumber daya manusianya dalam hal ini menyangkut pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan disiplin serta kerja sama yang baik antara semua pihak baik pihak kapal maupun pihak darat.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berkualitas baik. Kedisiplinan awak kapal yang cukup tinggi sangat menentukan apakah suatu tugas atau tanggung jawabnya dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan kerja di atas kapal dapat

di cegah sedini mungkin dan keselamatan kapal, awak kapal serta muatannya dapat terjamin. Kurangnya pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan kurangnya pemahaman awak kapal akan prosedur kerja tersebut merupakan permasalahan yang menjadi penyebab Jurumudi tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja semakin tinggi.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Master di atas kapal JOPETWIL 80 menunjukkan bahwa dalam penerapan manajemen keselamatan di atas kapal sering terjadi hambatan / kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti peralatan keselamatan di kapal yang tidak siap pakai, kedisiplinan Jurumudi yang rendah, serta kurangnya keterampilan ABK khususnya Jurumudi dalam menggunakan peralatan keselamatan. Dalam istilah kapal laik laut, tidak dapat diabaikan faktor Sumber Daya Manusia yang mengawaki kapal tersebut. Untuk itu keahlian, kecakapan, profesionalisme dan kedisiplinan dari ABK sangat dituntut dalam mengoperasikan kapal dengan baik.

Pada umumnya kecelakaan kerja disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur yang benar. Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat ditingkatkan bilamana para pekerja atau *Team* kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sesuai dengan kebijakan *Safety Manangement Certificate* (SMC) dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan ISM Code apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kepedulian perusahaan pemilik kapal dan pencarter kapal itu sendiri.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul: **“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL JOPETWIL 80”** dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya selama bekerja di atas kapal.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang terjadi, sebagai berikut :

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja
- b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja
- c. Seringnya terjadi kecelakaan kerja pada saat Jurumudi 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 standard penyelamatan dalam melaksanakan pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyak permasalahan yang sering terjadi dalam meningkatkan disiplin Jurumudi untuk keselamatan kerja di kapal JOPETWIL 80, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada:

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja
- b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

- a. Mengapa ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja?
- b. Mengapa ABK kurang memahami tentang prosedur keselamatan kerja?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Untuk mengetahui prosedur kedisiplinan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan dan tidak terampilnya Jurumudi dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
- c. Mencari solusi dari permasalahan yang berkaitan dengan kurang disiplin dan kurang terampilnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan satu profesi untuk lebih mengetahui bagaimana meningkatkan disiplin dan tanggung-jawab Jurumudi dalam menunjang keselamatan kerja di atas kapal. Menuangkan pemikiran penulis ke dalam bentuk makalah untuk dapat mendorong kemauan serta kemampuan rekan-rekan satu profesi lebih kompeten.
- 2) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

b. Aspek Praktis

- 1) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam meningkatkan disiplin dan tanggung-jawab Jurumudi.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.

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 JOPETWIL 80.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengunpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen di 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 *engine logbook*, *planned maintenance system (PMS)*, *maintenance record*, *manual book* 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 JOPETWIL 80 sejak 22 Oktober 2021 sampai dengan 18 Februari 2022.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal JOPETWIL 80 berbendera UAE dengan isi kotor 275 T milik perusahaan Jopetwil Marine LLC.

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

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang yang menjelaskan tentang kedisiplinan ABK berkaitan dengan alat-alat keselamatan, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan. Bertujuan untuk menganalisis penyebab tidak kedisiplinan dan pemahaman ABK berkaitan dengan alat-alat keselamatan kerja dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja sebagai nakhoda di atas kapal JOPETWIL 80. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

1. Meningkatkan

Meningkatkan berasal dari kata tingkat yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat dapat juga berarti pangkat, taraf dan kelas. Sedangkan meningkatkan berarti kemajuan, secara umum meningkatkan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga diartikan penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

Kata meningkatkan biasanya digunakan untuk arti yang positif. Contoh meningkatkan hasil belajar, meningkatkan keterampilan menulis, meningkatkan motivasi belajar. Meningkatkan dalam contoh diatas memiliki arti yaitu usaha untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik daripada sebelumnya. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan dan eksekusi yang baik. Perencanaan dan eksekusi ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

Kata meningkatkan juga dapat menggambarkan perubahan dari keadaan atau sifat yang negatif berubah menjadi positif. Sedangkan hasil dari sebuah peningkatan dapat berupa kuantitas dan kualitas. Kuantitas adalah jumlah hasil dari sebuah proses. Sedangkan kualitas menggambarkan nilai dari suatu objek karena terjadinya proses yang memiliki tujuan yang berupa peningkatan. Hasil dari suatu peningkatan dapat ditandai dengan tercapainya tujuan pada suatu titik tertentu. Dimana saat suatu usaha atau proses telah sampai pada titik tersebut maka akan timbul perasaan puas dan bangga atas pencapaian yang telah diharapkan.

2. Kedisiplinan

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.

Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi. Beberapa pengertian disiplin menurut para ahli:

- a. Menurut James Drever dari sisi psikologis, disiplin adalah kemampuan mengendalikan perilaku yang berasal dari dalam diri sendiri sesuai dengan hal yang sudah di atur dari luar atau norma yang sudah ada. Dengan kata lain, disiplin dari segi psikologis merupakan perilaku seseorang yang muncul dan mampu menyesuaikan diri dengan aturan yang telah ditetapkan.
- b. Menurut John Macquarrie dari segi etika, disiplin adalah suatu kemauan dan perbuatan seseorang dalam mematuhi seluruh peraturan yang telah terangkai dengan tujuan tertentu.
- c. Menurut Atmosudirjo “Dalam Atmodiwirjo” Mendefinisikan disiplin sebagai bentuk ketaatan dan pengendalian diri erat hubungannya rasionalisme, sadar, tidak emosional. Pendapat ini mengilustrasikan bahwa disiplin sebagai bentuk kepatuhan terhadap aturan melalui pengendalian diri yang dilakukan melalui pertimbangan yang rasional.

Dari ketiga 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. Keselamatan Kerja

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

Menurut Goenawan Danuasmoro (2019:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

- a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :
 - 1) Pengetahuan keselamatan
 - 2) Pencegahan kebakaran
 - 3) Prosedur keadaan darurat
 - 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
 - 5) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
 - 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.
- b. Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :
 - 1) Teknik penyelamatan diri (*Personal Survive Technique*)
 - 2) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*Fire Prevention and Fighting*)
 - 3) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*Elementary First Aid*)
 - 4) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*Personal safety and Social Responsibility*)

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan

darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan ABK khususnya Jurumudi dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

4. *Safety Management System (SMS)*

Safety Management System menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunen menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang di rekomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim di masukan dalam pertimbangan dan dapat diberlakukan.

5. Pengertian Operasional Kapal

Operasional kapal terdiri dari :

- a. Waktu tunggu kapal (waiting time) adalah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba dilokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan. Atau dapat pula didefinisikan sebagai waktu berlabuh menunggu pelayanan pandu diperairan pelabuhan untuk merapat kedermaga.
- b. Waktu pelayanan pemanduan (approach time) adalah jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat taliditambatan atau sebaliknya. Dapat pula didefinisikan sebagai waktu pemanduan kapal dari tempat kapal berlabuh sampai merapat didermaga atau sebaliknya.
- c. Waktu tambat (berthing time) adalah waktu mulai sampai dengan lepas ikat tali di tambatan.
- d. Berth working time adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada didermaga.
- e. Waktu efektif (effective time) adalah waktu yang benar-benar digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal didermaga.
- f. Idle time adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama kapal berada ditambatan disebabkan beberapa hal seperti pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak.
- g. Non operational time adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama kapal dipelabuhan, seperti waktu kapal bongkar muat dan waktu istirahat kerja.

6. STCW 1978 Amandement 2010 (*International Maritime Organization Convention*)

Di dalam konvensi international STCW 1978 amandement 2010 telah diatur sebagai berikut yakni semua pelaut diharuskan untuk memahami, bahwa sebelum ditempatkan di kapal harus diberikan latihan yang sungguh-sungguh. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di kapal sudah memahami dan

mengetahui penggunaan perlengkapan keselamatan yang dimaksud ada beberapa faktor yang perlu diketahui sebagai berikut:

a. Kecelakaan di atas kapal

Untuk dapat mencegah terjadinya kecelakaan di atas kapal, maka kita harus mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tersebut antara lain:

1) Sebab-sebab kecelakaan

Dan hasil penelitian ternyata 80 %-85 % kecelakaan disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia yang lebih dominan. Kecelakaan umumnya diakibatkan karena berhubungan dengan sumber tenaga misalnya tenaga penggerak mesin dan peralatan, kimia, panas, listrik dan lain-lain, kerugian tersebut tidak sedikit menelan biaya dan untuk mengatasi hal tersebut perlu adanya usaha pencegahan melalui usaha keselamatan kerja yang baik.

2) Penyebab terjadinya kecelakaan

Adapun penyebab yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia karena manusiannya mempunyai sifat-sifat antara lain:

- a) TIDAK TAHU, dimana yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya-bahaya yang ditimbulkannya sehingga terjadi kecelakaan.
- b) 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.
- c) 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

Perbaikan pada sistem yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan/ insiden yang merugikan, dimana dapat meningkatkan produktifitas perusahaan. Menurut Goenawan Danoeasmoro (2003:25) bahwa pencegahan kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan cara :

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) Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
- d) 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 :

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 karyawan / ABK 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 ABK pengamatan keterbatasan fisik.

Sedangkan untuk memperoleh ABK yang tepat dari segi pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja sesuai kompetensi perlu dilakukan pembinaan baik bagi pekerja / ABK baru maupun pekerja lainnya.

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 ABK dalam bidang keselamatan kerja antara lain :

- (1) Contoh yang diberikan oleh pengawas, pimpinan madya maupun pejabat tertinggi 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.

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*).

c. Pencegahan Kecelakaan Kerja

Apabila tidak bertentangan dengan undang-undang dan ketentuan-ketentuan praktis Negara bendera kapal, perwira keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan dan kesehatan yang dibuat oleh pemilik pengelola kapal dan menjalankan instruksi-instruksi nahkoda untuk:

- 1) Meningkatkan kepedulian ABK mengenai keselamatan.
- 2) Menyelidiki setiap keluhan tentang keselamatan yang disampaikan dan kesehatan, kepada pelapornya kalau memang perlu.
- 3) Menyelidiki kecelakaan-kecelakaan yang terjadi dan membuat rekomendasi-rekomendasi yang sesuai untuk mencegah terulangnya kecelakaan yang sama.
- 4) Melakukan inspeksi-inspeksi keselamatan.
- 5) Memantau dan menjalankan pelatihan-pelatihan mengenai keselamatan kepada ABK.
- 6) Pada setiap kesempatan perwira keselamatan harus berusaha bekerja sama mencari bantuan komite keselamatan dan perwakilan-perwakilan lainnya dalam menjalankan tugas ini.

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

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

8. Sumber Daya Manusia

Berdasarkan ISM Code Elemen 6 : *Resources And Personnel* (Sumber Daya dan Personil) terjemahan bebas oleh Pieter Batti (2000:121), sebagai berikut :

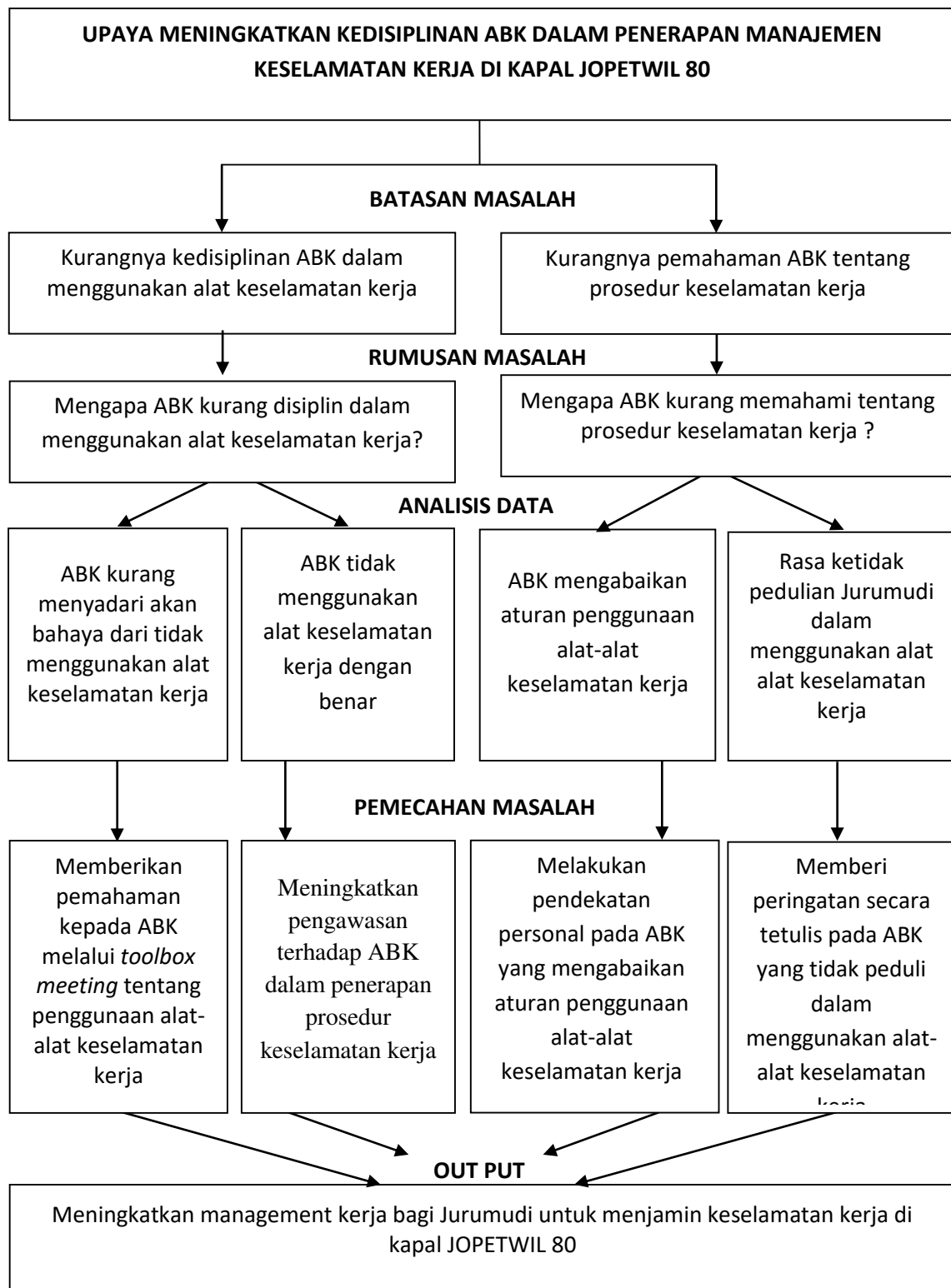
- a. Elemen 6.1 Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah :
 - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - 2) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
 - 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. Elemen 6.2 Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
- c. Elemen 6.3 Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberikan waktu

penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan

- d. Elemen 6.4 Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
- e. Elemen 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.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis memberikan gambaran berupa block diagram mengenai konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting dan terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dan secara teoritis dapat ditemukan pemecahan masalahnya (kerangka pemikiran terlampir)



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kapal Jopetwil 80 adalah kapal *utility crew boat* dimana penulis bekerja sebagai Master. Adapun fakta kondisi yang terjadi di atas kapal Jopetwil 80 adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya Kedisiplinan ABK Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

Pernah penulis temui di atas kapal selama melakukan pengamatan, yang mana pada Jam 21.00 LT tanggal 25 Juli 2021 tepatnya pada saat sandar di freeport, terjadi kecelakaan kerja yang dialami oleh ABK, kecelakaan kerja yang terjadi pada saat itu ABK keletihan dikarenakan kurang istirahat setelah selesai bekerja, dia pesiar hingga lupa waktu, kembali ke kapal pada esok harinya.

Sedangkan esok harinya dia harus bekerja harian, akhirnya terjadi kecelakaan kerja yaitu tergelincir ketika mengambil tangga (*gangway*), walau tak parah tapi membuat pergelangan kakinya terkilir. Itu terjadi disebabkan dia tidak benar-benar mengikuti arahan-arahan atau prosedur-prosedur yang sudah ditetapkan.

2. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja

Pada tanggal 15 Juli 2021, saat ABK mengalami kecelakaan kerja dikarenakan kurangnya berhati-hati dalam melakukan kegiatan bongkar di pelabuhan bongkar. Kejadiaannya yaitu pada saat bongkar muat ABK tidak menggunakan perlengkapan keselamatan secara lengkap, lupa memakai helem (*safety helmet*), kepalanya terbentur sehingga mengakibatkan kepalanya bengkak / luka lebam (luka ringan). Kejadian tersebut merupakan salah satu contoh kurangnya disiplin ABK dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya serta dalam melakukan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

B. ANALISIS DATA

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 ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sehingga menyebabkan kecelakaan yaitu sebagai berikut :

1. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja

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

a. ABK Kurang Menyadari Akan Bahaya Dari Tidak Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

Sebagian ABK masih kurang menyadari akan bahaya yang dapat terjadi jika tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Hal ini ditunjukkan dari kurang disiplinnya ABK dalam menggunakan alat keselamatan di atas 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.

ABK kurang serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk mengenai prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari pencharter yang ada di atas kapal, mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Ada diantara para perwira 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 waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

b. ABK kurang disiplin Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Dengan Benar

Untuk meminimalisir resiko bahaya dari kecelakaan kerja diperlukan alat keselamatan kerja yang memadai. Dimana manfaat dari penggunaan alat keselamatan kerja ini diantaranya yaitu untuk mencegah bahaya bagi penggunanya akibat kecelakaan kerja. Untuk itu, diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengawasan tentang cara-cara pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan kerja agar pengendalian keadaan darurat dapat berjalan secara tepat. Dengan masih kurangnya pengawasan bagi ABK, 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.

2. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja

Adapun analisis dari 2 (dua) penyebab tersebut yaitu :

a. ABK Mengabaikan Aturan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Terkadang ABK mengabaikan aturan penggunaan alat keselamatan kerja, dikarenakan mereka beranggapan bahwa pekerjaan sudah biasa dilakukan. ABK kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan dirinya 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 refresing 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 ABK yang bertugas jaga saat itu tidak melakukan tugas jaga dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, dimana saat itu sebelum pemuatan dimulai Officer melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik di kapal maupun di pelabuhan supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan mereka tidur-tiduran diantara palet yang ada diatas dek tanpa mereka sadari dan juga tanpa pengawasan mualim jaga tiba-tiba *safety officer* dari pihak pelabuhan muncul dan menegur mereka, akibatnya pihak kapal diminta untuk buat berita acara dan kapal mendapat peringatan keras jika sekali lagi terulang kejadian itu kapal akan mendapat sanksi tidak boleh masuk pelabuhan.

Pada hari yang sama sebelum kegiatan antar jemput penumpang dimulai anak buah yang bertugas jaga diberitahu oleh mualim jaga untuk mengawasi penjemputan penumpang. Apabila terjadi kesalahan dalam menjalani prosedur segera memberitahu Mualim Jaga. Setelah selesai penanda tanganan document dan *checklist* maka proses pejnemputan segera dimulai, 2 (dua) jam kemudian Officer mengontrol para anak buah yang sedang bertugas jaga sekaligus memeriksa kondisi penumpang. Dari kelalaian-kelalaian yang terjadi maka penulis melihat betapa rendahnya rasa tanggung jawab yang anak buah kapal miliki.

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

b. Rasa ketidak pedulian ABK Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Dalam urutan susunan ABK 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 ABK 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

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari beberapa alternative pemecahan masalahnya dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja ABK guna menunjang kelancaran operasional kapal di JOPETWIL 80 diantaranya yaitu sebagai berikut :

1. Alternative Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Kedisiplinan ABK Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

Adapun alternative pemecahan masalahnya sebagai berikut :

1) Memberikan pemahaman kepada ABK melalui *toolbox meeting* tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja

Pada waktu perekrutan ABK sebelum naik ke kapal, pihak perusahaan bagian keselamatan khususnya dalam hal ini adalah DPA (*Designated*

Person Ashore) yang ditunjuk perusahaan mempunyai kewajiban dan kewenangan memantau pengoperasian setiap kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dengan dibantu oleh *Company Safety Officer* lebih meningkatkan lagi pensosialisasian dengan waktu yang cukup dan pembinaan awal terhadap *Officer* yang akan ditempatkan di kapal.

Didalam pensosialisasian dan pembinaan awal pelaksanaan ISM Code tersebut diutamakan kepada *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 yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi ABK yang telah berpengalaman untuk mengingatkan kembali pelaksanaan ISM Code tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

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 Anak Buah Kapal 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 Anak Buah Kapal 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 pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja diperlukan peran dari perwira. Dalam hal ini, Officer harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap ABK 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 ABK untuk meningkatkan kesadaran semua ABK sehingga pimpinan kapal tidak mengalami kesulitan dan mendapatkan dukungan dari semua ABK dalam menyelesaikan ketidaksesuaian berdasarkan hasil internal audit.

b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja

Pemecahannya yaitu :

1) Melakukan Pendekatan Personal pada ABK yang Mengabaikan Aturan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Officer perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan pendekatan kepada ABK . Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang dilakukan oleh *officer* yaitu pendekatan khusus pada ABK tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman ABK 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. ABK juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada *Officer*.

Dalam usaha meningkatkan pemahaman terhadap ABK 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 ABK ke lembaga-lembaga pendidikan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan ABK tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-

alat keselamatan sehingga ABK akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

Sebelum bekerja di kapal ABK yang akan bekerja juga di haruskan mengikuti pendidikan atau pembinaan (*safety course*) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk ABK mempunyai tujuan utama yaitu untuk menganalisa kualitas kerja ABK dalam upaya mencegah kecelakaan kerja di kapal, ini merupakan sasaran yang akan dicapai.

2) Memberi peringatan secara tertulis pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja

Upaya ini agar ABK lebih bertanggung jawab pada dirinya untuk untuk menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja dan berdisiplin jaga dan mengetahui tentang sistim dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan pelatihan kepada ABK 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 ABK 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 ABK 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 di hindari.

Apabila ABK yang sudah bekerja diatas kapal kurang profesional dan memiliki pengetahuan yang minim mengenai manajemen keselamatan kerja, Officer sebagai perwira yang dapat memberi contoh pada ABK diatas kapal memberikan pengarahan dan pelatihan kepada ABK . Setelah itu perwira atau officer mencontohkan cara memberikan pelatihan dan briefing tentang manajemen keselamatan kerja terhadap ABK . Officer juga memberikan buku pedoman tentang keselamatan kerja kepada ABK agar dapat dipelajari dan segera dipahami oleh ABK Kemudian officer mengawasi dan memperhatikan perkembangan ABK diatas kapal dalam menjalankan maupun mengarahkan prosedur keselamatan kerja yang wajib dipatuhi seluruh awak kapal sehingga tidak terjadi pelanggaran dan meminimalisir resiko kecelakaan kerja diatas kapal.

Adapun pola pelatihan dan latihan di perusahaan adalah sebagai berikut:

- a) 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.
- b) 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. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja

1) Memberikan pemahaman kepada ABK melalui *toolbox meeting* tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

Keuntungannya :

Dengan mengadakan *toolbox meeting* ABK akan lebih termotivasi dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Kerugiannya :

Officer harus lebih aktif.

2) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja

Keuntungannya :

Dengan pengawasan yang dilakukan secara rutin maka ABK akan lebih disiplin dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran perwira jaga dan bosun dalam pengawasan

b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja

1) Melakukan pendekatan personal pada ABK yang mengabaikan aturan penggunaan alat-alat keselamatan kerja

Keuntungannya :

ABK memahami prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar sehingga dapat terhindar dari kecelakaan kerja.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu untuk melakukan familiarisasi.

2) Memberi peringatan tertulis pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja

Keuntungannya :

Dapat meningkatkan semangat ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran perwira dalam pelaksanaannya.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Kurangnya Disiplin ABK Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal

b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada Bab III, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurang maksimalnya pengawasan terhadap ABK dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal.
2. Kurangnya motivasi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja sehingga ABK tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
3. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan kerja sehingga ABK kurang memahami prosedur keselamatan kerja yang benar.
4. Kurangnya latihan bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja sehingga ABK tidak terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

B. SARAN

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

1. Perwira meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal untuk meningkatkan kedisiplinan ABK
2. ABK meningkatkan motivasi dan tanggung jawabnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
3. Perwira melaksanakan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang benar untuk meningkatkan pemahaman ABK.
4. Perwira meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal untuk meningkatkan keterampilan ABK.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi, (1995), *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*, Yogyakarta, Bumi aksara
- Danoasmoro Goenawan, (2003), *Kesehatan Keselamatan Kerja*, Jakarta, Yayasan Bina Citra Samudera.
- Donnelly, (2016), *Manajemen Edisi Sembilan Jilid 1 Alih Bahasa Zuhad Ichyudin*, Jakarta, Erlangga.
- Febriani, (2005), *Pengertian Dan Tujuan Pengawasan*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada
- Hasibuan Malayu SP, (2016), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta, Bumi Aksari.
- IMO, (2009), *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, IMO, London
- Kertonegoro, (1998), *Perilaku Di Tempat Kerja Individu Dan Kelompok*, Jakarta, Yayasan tenaga kerja Indonesia.
- Nana Sudjana, (1992), *Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar*, Bandung, Remaja Rosdakarya
- Prawairosentono, (2019), *Kebijakan Kinerja Karyawan*, Yogyakarta, BPFE
- Siagian sondang, (1990), *Administrasi Pembangunan*, Jakarta, gunung agung
- Silverius, suke, (1991), *Evaluasi Hasil Belajar Dan Umpan Balik*, Jakarta, Grasindo
- Sugandha, (2019), *Kepemimpinan Di Dalam Organisasi*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar
- Sujamto, (1986), *Beberapa Pengantar Di Bidang Pengawasan*, Jakarta, Graha Indonesia
- Suma'mur, (2016), *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta, Gunung Agung.
- Terry George R., (2016), *Prinsip-Prinsip Manajemen*, Jakarta, Bumi aksara.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*
- Winardi, (2000), *Manajer Dan Manajemen*, Bandung, citra aditya bakti
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE)*, Jakarta, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.
- Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, Amandement 95/97 (STCW Convention,*

PENJELASAN ISTILAH

<i>Alongside (sandar)</i>	: Berada disamping kapal, dermaga, atau dinding pelindung pelabuhan.
<i>ABK (Anak Buah Kapal)</i>	: Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
<i>Cargo Hose</i>	: Selang yang digunakan untuk mentransfer muatan dari kapal ke tanki darat atau sebaliknya.
<i>Check list</i>	: Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan dilapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (✓).
<i>Cargo Pipe Line</i>	: Pipa yang ada diatas kapal untuk memindahkan minyak dari tanki ke tanki atau tanki ke darat
<i>Dry Tank Certificate</i>	: Sertifikat yang dikeluarkan setelah dipastikan tanki dalam keadaan kosong.
<i>ISM Code</i>	: <i>International Safety Management Code</i> (Kode Internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran).
Kapal tanker	: setiap sarana yang digunakan atau dapat digunakan sebagai pengangkut atau angkutan muatan cair (minyak, bahan kimia atau gas) di atas permukaan laut termasuk suatu angkutan kombinasi ketika digunakan untuk tujuan ini.

Kecelakaan	: kejadian-kejadian atau suatu musibah yang menimbulkan orang terluka atau mati, merusak lingkungan hidup, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya
<i>MFO (Marine Fuel Oil)</i>	: Bahan bakar minyak hitam yang dipergunakan oleh mesin induk untuk menggerakkan kapal pada saat kapal sudah maju penuh tidak mengolah gerak.
<i>MDO (Marine Diesel Oil)</i>	: bahan bakar minyak solar yang dipergunakan oleh kapal pada saat mengolah gerak dan mesin bantu generator.
<i>Manifold</i>	: Sistem pipanisasi yang memiliki banyak cabang yang dihubungkan untuk mengalirkan muatan.
<i>Oil Spill</i>	: Minyak yang tumpah di atas dek atau di laut
Perusahaan	: Pemilik kapal atau organisasi lainnya atau orang/perorangan yang telah dianggap bertanggung jawab terhadap pengoperasian/pengolahan kapal dari pemiliknya dan dalam memikul tanggung jawab tersebut telah menyetujui untuk mengambil alih tugas-tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh ISM Code.
<i>Surveyor</i>	: Seorang ahli dalam meneliti pengisian bahan bakar yang ditugaskan oleh pihak kapal penerima untuk membantu Kepala Kamar Mesin (KKM) dalam proses pengisian bahan bakar, sebagai pihak independent.
<i>Scupper Plug</i>	: Penutup lubang yang terdapat di deck untuk mencegahminyak tumpah/tidak jatuh kelaut.

SMS : (*Safety Management System*) Sistem Manajemen Keselamatan yang diterbitkan oleh perusahaan sebagai pengimplementasian dari ISM Code.

LAMPIRAN I



JOPETWIL INDUSTRIAL COMPANY LLC
Marine Operation Services (Oil & Gas)

CREW SHIP JOPETWIL 80



TECHNICAL SPECIFICATION		MACHINERY	
VESSEL NAME	JOPETWIL 80	MAIN ENGINES	3 X 1659HP ; 1900 RPM
CLASSIFICATION	BUREAU VERITAS	GEAR BOX	YANMAR - 12AYM WET
IMO No.	9727699	MAIN GENERATOR	TWIN DISC/MGX6690SC RATIO: 1.88: 1
CALL SIGN	A6E2223	FUEL CONSUMPTION	2 X 90 KW/ 50HZ@1500RPM
OFFICIAL No.	0007562	PROPELLER	D7AT VOLVO MARINE
BUILDER	SIDDARTH ENG & SHIP BLDG CO.		
YEAR OF BUILT	GOA, INDIA		
FLAG / PORT of REGISTRY	2014		
OWNER	UAE / ABU DHABI		
	JOPETWIL INDUSTRIAL COMPANY LLC	BOW THRUSTER	12 tons/day@maximum load
PRINCIPAL PARTICULARS		PUMPS	
LENGTH OVER ALL	40.38 M	FRESH WATER PUMP	3 X MO-19/20 3.2 CU M/H.;AZCUE, SPAIN
LENGTH W.L.	38.05 M	BILGE PUMP	10 CU M/ H@6M HEAD ;AZCUE, SPAIN
BREATH MOULDED	7.80 M	FUEL TRANSFER PUMP	3 CU M/H, 15M HEAD; AZCUE, SPAIN
DEPTH MOULDED	3.40 M	SEWAGE TREATMENT PLANT	3500 LTR/ DAY ; SELMAR BLUE SEA
DESIGNED DRAFT	1.30 M	OILY WATER SEPARATOR	0.5 CU M / H
SPEED	25 KNTS (SERVICE)/ 28 KNTS (MAX)	FIRE & GS PUMP	3 X 25 CU M/H 35M HEAD,AZCUE, SPAIN
GRT/ NRT	275 T / 82 T	SEWAGE PUMP	1 X 3 CU M /H 20M HEAD, AZCUE, SPAIN
CLEAR DECK SPACE	130 cubic mtr x 21 M X 6.3 M	EMERGENCY FIRE PUMP	CA-50-3 15 CU M/H ;AZCUE, SPAIN
DECK LOAD	21M X 6,3M = 130M2	FW & SW PRESSURE SET	2 X 2 PUMPS + 100 LTR TANKS. 3.2 CU M/H
DECK LOADING STRENGTH	TBA		28M HEAD; AZCUE, SPAIN
MAIN ENGINE	310 LTR/HR @ 1900RPM (100%)	SAFETY EQUIPMENT	
CONSUMPTION	200 LTR/HR @ 1730RPM (75%)	RESCUE BOAT	HRL430.9 + 1 PERSON/25 HP ENGINE
	120 LTR/HR @ 1500RPM (50%)	FIFI	1300 CU M/H, 120M HEAD
TANK CAPACITY		FIRE ALARM SYSTEM	MAVIGARD- SD64
FOT	65.3 CU M	LIFE JACKET	104 PCS, SOLAS APPROVED
FWT	58.2 CU M	LIFE RAFT	4 X 65 PERSONS CAP & 2 X 6 PERSON CAP
LUBE OIL	0,5 CU M	FIRE EXTINGUISHERS	6 x 4.5KG / 11 X 9 LTRS
DECK EQUIPMENT		FIXED CO2 SYSTEM	SOLAS MARINE, UAE
ANCHOR WINDLASS	1.66 TONS (ELECTRO HYDRAULIC WIREDRUM	NAVIGATION EQUIPMENT	
ANCHOR	HIGH HOLDING POWER TYPE 1 X 255KG	ECHO SOUNDER	KODEN, JAPAN
CRANE	3 TONS @ 1 MTRS OUTREACH	VHF DSC	SARACOM- RH60
	500KG @ 6 MTRS	EPIRB	SAMYUNG- SEP 500, KOREA
	FLUIDMECANICA; VIGO,SPAIN	SART	SAMYUNG- SAR 9, KOREA
STEERING	ELECTRO HYDRAULIC,TWIN CYLINDER WITH TIE ROD ABOUT 12KN TORQUE	GPS NAVIGATOR	KODEN, KOREA
ACCOMMODATION / FACILITIES		GYRO COMPASS	SIMRAD- RGC 50, NETHERLANDS
BUNKS (4X) 2 MAN	(4) 2 MAN CABINS	AUTOPILOT	SAURA KEIKI - SA 10, JAPAN
	(2) 4 MAN CABINS	SOUND POWER TELEPHONE	MRC LC-1843, KOREA
PERSONNEL (SEATING)	80 PERSONS CAP	GMDSS WALKIE TALKIE	SAMYUNG- SAR 9, KOREA
HOSPITAL	1 ON MAIN DECK	2 X RADAR	KODEN-MDC 2910P, KOREA
CHARTERER'S/ OWNERS	2	INTERCOM/ PA SYSTEM	GARMIN 5012, CHINA
W/BERTH		NAVTEX RECEIVER	PHONTECH, NORWAY
HVAC	PARAMOUNT, SINGAPORE	MAGNETIC COMPASS	SAMYUNG SNX 300, KOREA
FLAT SCREEN TV	2 X 48" - PASSENGER'S DECK	AIS	PLASTIMO OFFSHORE, SN: 0062/13
	1 X 32" - MESS HALL	LRIT	MCMURDO MS, U.K.
		SSB RADIO	POLESTAR, U.K.
		SVDR	SAMYUNG SRG 1150 DN, KOREA
			HLD S2, BEIJING HIGHLANDER

1. JOPETWIL 80 SHIP SPECIFICATION.xlsx

LAMPIRAN II



JOPETWIL INDUSTRIAL COMPANY

JOPETWIL INDUSTRIAL COMPANY LLC

Marine Operation Services (Oil & Gas)

VESSEL CREW LIST

VESSEL NAME:		JOPETWIL 80		VESSEL SECURITY PASS				OFFICIAL NO		7562		
CALL SIGN :		A8E223		ID No: 793959168				IMO NO		9727699		
FLAG:		UAE		Expiry Date 27.07.2022				GRT / NRT		275T / 82 T		

No	FULL NAME	COMPANY ID	RANK	DATE OF BIRTH	CNA PASS NUMBER	CNA PASS EXPIRY DATE	SEAMAN BOOK NUMBER	SEAMAN BOOK EXPIRY DATE	PASSPORT NUMBER	PASSPORT EXPIRY DATE	VISA EXPIRY DATE	ARRIVAL DATE IN UAE	JOINING DATE ONBOARD
1	MUCHAMAD FAUZI	58539	MASTER	02.11.1981	780318508	15.02.2022	F092795	15.12.2022	C7307888	22.07.2025	15.02.2022	12-Jun-21	22-Oct-21
2	TADESSE KIBRET	68664	C/O	14.12.1970	780319908	20.03.2022	SB 2295	05.03.2022	EP5117996	28.03.2023	19.08.2022	03-Nov-21	25-Nov-21
3	MULUGETA	58377	CH/ENG	01.01.1969	780318808	20.03.2022	689	04.03.2025	K0302835	18.05.2025	13.04.2023	20-Nov-21	25-Nov-21
4	ABIEL DESSYE LIBEN	68665	A/B	19.07.1979	780319808	20.03.2022	7264	07.10.2022	EP6187162	15.06.2025	19.08.2022	05 - Oct - 21	22-Oct-21
5	TADIWOS BIKSEGN	68668	A/B	07.03.1989	780319208	20.03.2022	3515	29.03.2026	EP62126479	08.10.2025	10.01.2023	05-Nov-21	25-Nov-21
6	JOSEPH DARJIN	3296	A/B	02.04.1994	SUBMITTED	SUBMITTED	MUM 264687	14.09.2026	N3311033	05.10.2025	16.11.2023	14-Nov-21	27-Nov-21
7	YOHANNES MESELE	3292	OILER	27.11.1989	789247708	06.01.2021	1174	17.02.2026	EQ0080502	02.05.2026	18.11.2023	24-Okt-21	27-Nov-21
8	BELAY HABENOM	3286	OILER	06.10.1988	787236208	20.03.2022	2668	20.10.2026	EP6585321	12.07.2026	21.10.2023	17.09.21	27-Nov-21
9	BRHANE HABTE	68657	COOK	21.08.1992	786430508	20.03.2022	3324	16.08.2026	K0508175	12.07.2026	24.06.2022	05.08.2021	05-Nov-21


 JOPETWIL 80
 GRT/NRT : 275/82
 IMO : 9727699
 CAPT. M. FAUZI
 MASTER