

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



MAKALAH
MENGOPTIMALKAN PERAN SERTA AWAK KAPAL DALAM
MENUNJANG KEBERHASILAN PROGRAM NEAR-MISS
CAMPAIGN UNTUK KESELAMATAN DI KAPAL CHARTER
PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.

Oleh :

MOHAMAD ASOK KHUMAR
NIS. 02119 / N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2017

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



MAKALAH
MENGOPTIMALKAN PERAN SERTA AWAK KAPAL DALAM
MENUNJANG KEBERHASILAN PROGRAM NEAR-MISS
CAMPAIGN UNTUK KESELAMATAN DI KAPAL CHARTER
PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.

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

Oleh :

MOHAMAD ASOK KHUMAR
NIS. 02119 / N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2017

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : Mohamad Asok Khumar
No. Induk Siswa : 02119/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENGOPTIMALKAN PERAN SERTA AWAK KAPAL
DALAM MENUNJANG KEBERHASILAN PROGRAM
NEAR-MISS CAMPAIGN UNTUK KESELAMATAN DI
KAPAL CHARTER PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.

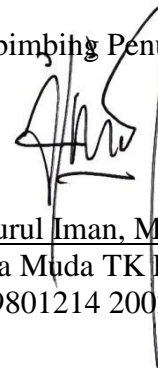
Jakarta, September 2017

Pembimbing Materi,



Capt. Asep Yedi Heryadi, M.M.
Penata TK I (III/d)
NIP.19730810 2005021001

Pembimbing Penulisan,



Nurul Iman, M.Si.
Penata Muda TK I (III/b)
NIP. 19801214 2002121005

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika



Suhartini, M.MTr.
Penata (III/c)
NIP.198003072005022002

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : Mohamad Asok Khumar
No. Induk Siswa : 02119/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENGOPTIMALKAN PERAN SERTA AWAK KAPAL
DALAM MENUNJANG KEBERHASILAN PROGRAM
NEAR-MISS CAMPAIGN UNTUK KESELAMATAN DI
KAPAL CHARTER PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Jaja Suparman, M.M.
Pembina (IV/a)
NIP.19670811 199903 1 001

Capt. Bhima Siswo Putro, M.M.
Penata Muda (III/b)
NIP.19730526 200812 1 001

Ferry Budi Cahyono, ST, M.M.
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19810215 200212 1 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Suhartini, M.MTr.
Penata (III/c)
NIP.19800307 200502 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah S.W.T akhirnya penulis dapat menyelesaikan makalah yang berjudul: ***“MENGOPTIMALKAN PERAN SERTA AWAK KAPAL DALAM MENUNJANG KEBERHASILAN PROGRAM NEAR-MISS CAMPAIGN UNTUK KESELAMATAN DI KAPAL CHARTER CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.”***

Penyelesaian makalah ini melibatkan banyak pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan baik secara langsung ataupun secara tidak langsung, baik secara moril maupun secara materil. Untuk itu, pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang sangat dalam atas bantuan dan dukungan yang telah disumbangkan terutama kepada :

1. Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H. Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta.
2. Suhartini, S.SiT., M.MTr. Ketua Jurusan Nautika, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta
3. H. Abdul Rachman, M.M. Ketua Divisi Pengembangan Usaha, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta.
4. Capt. Asep Yedi Heryadi, M.M. Dosen Pembimbing materi dalam penyusunan makalah ini.
5. Nurul Iman, M.Si. Dosen Pembimbing penulisan dalam penyusunan makalah ini
6. Para Dosen, Pengajar dan Instruktur Program DIKLAT PELAUT TINGKAT ANT-I, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta, yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.
7. Staff dan karyawan Sekolah Tingi Ilmu Pelayaran yang terkait, atas segala bantuan dan fasilitas pendidikan yang disediakan selama penulis dalam masa pendidikan di Program tersebut.
8. Rekan-rekan sesama peserta Program DIKLAT PELAUT TINGKAT ANT-I, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta, yang senantiasa memberikan masukan selama penulis menjalani pendidikan.
9. Pimpinan PT. CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD yang telah memberikan izin dan keikutsertaannya meluangkan waktu dan tenaga dalam proses penyusunan makalah ini.

10. Ayahanda dan ibunda tercinta atas do'a yang selalu diberikan kepada penulis.
11. Selanjutnya, secara khusus penulis persembahkan kepada istri dan anak-anak tercinta yang telah senantiasa memotivasi penulis dalam menyelesaikan studi ini. Semoga Allah S.W.T. membalas semua amalan tersebut dengan pahala yang berlimpah, Aamiin.

Disadari atau tidak disadari, bahwa hasil yang telah penulis peroleh baik dalam menyelesaikan makalah maupun studi ini adalah masih terdapat kekurangan dan kekhilafan dari penulis sendiri terutama dalam penyusunan makalah ini. Oleh karena itu penulis sangat mengharapkan tanggapan, masukan dan koreksi dari berbagai pihak sebagai bahan perbaikan, dengan harapan pada akhirnya makalah ini dapat disajikan sebagai buah karya yang bermanfaat untuk kalangan yang lebih luas.

Jakarta, September 2017
Penulis,

MOHAMAD ASOK KHUMAR
NIS : 02119/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL MAKALAH	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR ISTILAH	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	7
F. Sistematika Penulisan Makalah	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pemikiran.....	25
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	26
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah.....	33
BAB IV KESIMPULAN	
A. Kesimpulan	39
B. Saran-Saran.....	40
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1 Penyebab near miss	11
Gambar 2 Piramida kecelakaan.....	12
Gambar 3 Piramida near-miss	13
Gambar 4 Teori kebutuhan Maslow	15
Gambar 5 Proses motivasi.....	16
Gambar 6 Kegagalan pemimpin.....	18
Gambar 7 Pemimpin	19
Gambar 8 Gaya kepemimpinan	22
Gambar 9 Skema kerangka pemikiran	24

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1 : Fungsi-Fungsi Manajemen	14
Tabel 2 : Data Near miss Report Tiap Kapal Tahun 2006.....	31

DAFTAR ISTILAH

1. Near-miss : Sebuah peristiwa tak terencana yang tidak menyebabkan cedera atau kerusakan tetapi memiliki potensi untuk terjadi. (pusdiklatk3.blogspot.com/2014/04/perbedaan-accident-incident-dan-near.html)
2. Accident : Kejadian yang tidak direncanakan, kejadian yang di luar kendali yang dapat menyebabkan cedera pada manusia, kerusakan dan kerugian lainnya. (<http://www.oshforumfkmundip.com/2011/03/hazard-risk-unsafe-act-unsafe-condition.html>)
3. Incident : Kejadian yang bisa menimbulkan atau mengarah pada kecelakaan. (<http://www.oshforumtkmundip.com/2011/03/hazard-risk-unsafe-act-unsafe-condition.html>)
4. Unsafe act : Faktor perilaku manusia yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. (<http://iddamahfiroh.blogspot.com/2013/04/istilah-istilah-dalam-k3.html>)
5. Unsafe condition : Suatu kondisi fisik di tempat kerja yang berbahaya yang memungkinkan secara langsung timbulnya kecelakaan. (<http://iddamahfiroh.blogspot.com/2013/04/istilah-istilah-dalam-k3.html>)
6. Near-miss campaign : Suatu program manajemen yang bertujuan untuk meningkatkan kepedulian awak kapal terhadap keselamatan di atas kapal dengan cara mengidentifikasi sebanyak mungkin near-miss yang terjadi diatas kapal.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Ship's Particular dan Crew List
Lampiran 2	HSE Performance Near-miss Activity 2016
Lampiran 3	Near-miss Report

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Industri maritim mempunyai potensi bahaya yang sangat besar yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan sehingga menimbulkan resiko terhadap *crew* kapal. Potensi bahaya tersebut seringkali terabaikan oleh awak kapal yang disebabkan oleh beragam alasan seperti sibuknya jadwal kapal, tidak pedulinya sebagian besar awak kapal akan keberadaan potensi bahaya tersebut, dan kurangnya peranan Nakhoda dan perwira senior dalam memberi motivasi kepada awak kapal untuk lebih berkontribusi.

Banyaknya kejadian yang membahayakan kapal beserta awaknya membuat perusahaan pelayaran berpikir keras mencari solusi terbaik dalam meminimalisasi terjadinya situasi yang berbahaya. Salah satu terobosan yang telah dilakukan oleh perusahaan pencharter kapal khususnya PT. CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD yaitu dengan rutin mengadakan sebuah program yang disebut *Near-miss Campaign*. Program ini adalah sebuah perwujudan aktual dari kepedulian perusahaan untuk mengurangi potensi bahaya tersebut. Program ini diadakan selama kurun waktu setiap bulannya dimana kapal / manajemen kapal yang paling banyak memberi kontribusi dalam melaporkan adanya *near-miss* akan dinobatkan sebagai kapal / manajemen terbaik dalam pelaporan *near-miss*.

Pengendalian sedini mungkin harus dilakukan terhadap penyebab timbulnya bahaya sehingga awak kapal terhindar dari marabahaya. Hal ini sangat penting diterapkan karena bahaya selalu mengancam setiap saat tanpa disadari sekali pun oleh awak kapal Program *Near-miss Campaign* tersebut diharapkan dapat berperan besar untuk mewujudkan kondisi kerja di atas kapal yang lebih aman untuk semua crew kapal.

Pengendalian tersebut dapat diwujudkan dalam bentuk berperan aktif dalam *Near-miss campaign* (Lihat Lampiran) tersebut yang diadakan oleh perusahaan pelayaran. Dalam program tersebut, masing-masing kru diharapkan melaporkan kejadian apapun yang berpotensi membahayakan kapal dan seisinya. Jika satu orang melaporkan satu jenis kejadian yang berpotensi membahayakan maka satu kapal dapat terkumpul setidaknya lima kejadian yang berpotensi membahayakan. Semakin banyak awak kapal dapat mengidentifikasi potensi bahaya tersebut maka diharapkan dapat semakin menambah kewaspadaan dan pembelajaran terhadap apa penyebab terjadinya potensi bahaya tersebut dan cara menanggulangnya.

Sayangnya awak kapal kurang berpartisipasi aktif dalam mewujudkan keberhasilan *Near-miss Campaign* ini khususnya seperti yang terjadi di kapal charter PT CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD. Mereka kurang terlalu peduli akan keberadaan dan fungsi dari program *Near-miss Campaign* ini. Mereka menganggap program ini tidak menguntungkan bagi mereka yang sudah terlalu sibuk larut dalam pekerjaan sehari-hari sehingga waktu mereka tersita sangat banyak jika harus mengikuti program *Near-miss Campaign* tersebut. Dan dalam pembuatan pelaporan *Near-miss* sering kali ditemukan permasalahan kru kapal dalam format pelaporan harus menggunakan bahasa Inggris, sehingga kru kapal merasa terbebani dalam masalah pembuatan pelaporan *Near-miss* tersebut.

Untuk mengubah pola pikir dari sebagian besar awak kapal tersebut diperlukan beberapa terobosan penting sehingga program *Near-miss Campaign* tersebut dapat berjalan sesuai harapan. Hal ini sangat penting dilakukan karena program ini selaras dengan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan.

Di sinilah peranan penting seorang Nakhoda harus ditonjolkan guna memenuhi ekspektasi perusahaan yang tertuang dalam Sistem Manajemen Keselamatan.

Sehubungan dengan hal diatas, tema ini sengaja diangkat dengan judul “*Mengoptimalkan peran serta awak kapal dalam menunjang keberhasilan program Near-miss Campaign untuk keselamatan di kapal Charter PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.*”

B. IDENTIFIKASI MASALAH, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Adapun masalah-masalah yang dapat diidentifikasi diantaranya sebagai berikut:

- a. Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di *charter* oleh PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss*.
- b. Kurangnya peranan Nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal untuk memberikan kontribusi dalam Program *Near-miss Campaign*
- c. Takutnya awak kapal untuk melaporkan sebuah *near-miss*.
- d. Banyaknya keadaan *near-meas* yang terjadi.
- e. Crew kurang mengetahui keadaan *near-meas*.
- f. Kurangnya sosialisasi kepada crew tentang keadaan *near-meas*.
- g. Kurang maksimalnya dukungan oleh perusahaan dalam Program *Near-miss Campaign*.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya pembahasan permasalahan serta berdasarkan uraian dan perumusan masalah di atas maka penulis hanya membatasi masalah pada:

- a. Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-miss*.
- b. Kurangnya peranan Nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *Near-miss Campaign*.

3. Rumusan Masalah

Setelah diidentifikasi masalah yang dijabarkan dan kemudian diberi batasan masalahnya, maka untuk langkah-langkah selanjutnya adalah dengan memberikan rumusan masalah guna mempermudah dalam penjabaran

permasalahan selanjutnya pada bab-bab berikutnya. Adapun rumusan masalahnya sebagai berikut :

- a. Bagaimana cara Anak Buah Kapal (ABK) meningkatkan kontribusi dalam mengidentifikasi sebuah *Near-miss* ?
- b. Bagaimana cara Nakhoda sebagai pemimpin agar berperan aktif dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *Near-miss Campaign* ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai bahan masukan atau solusi dalam meningkatkan partisipasi awak kapal dalam menunjang keberhasilan program *Near-miss Campaign* demi keselamatan di atas kapal *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD, antara lain :

- a. Untuk mengetahui bagaimana cara awak kapal untuk meningkatkan kontribusi dalam sebuah *near-miss* dengan program *Near-miss Campaign*.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis data kurangnya peranan Nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal yang saat ini di-*charter* oleh PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD untuk memberikan kontribusi dalam program *Near-miss Campaign*

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna bagi semua pihak yang berkepentingan ditinjau dari beberapa aspek, yaitu:

a. Aspek Teoritis

- 1) Untuk dapat menambah pengetahuan dan memotivasi rekan-rekan seprofesi yang akan dan telah bekerja di atas kapal tentang cara meningkatkan partisipasi awak kapal dalam *Near-miss Campaign*.
- 2) Sebagai rujukan kepada penelitian selanjutnya.

b. Aspek Praktis

- 1) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan ANT I sebagai bahan kajian bagi perusahaan agar lebih memotivasi awak kapal tentang pentingnya *Near-miss Campaign* guna menambah kesadaran terhadap keselamatan di atas kapal.
- 2) Sebagai bahan kajian bagi awak kapal tentang pentingnya kepada mengidentifikasi sebuah *Near-miss* demi keselamatan dikapal dan nakhoda sebagai pemimpin dapat lebih aktif dalam memberikan motivasi kepada awak kapal untuk memberikan distribusi dalam program *Near-miss* demi keselamatan di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini, penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain:

a. Studi Kasus

Penulis melakukan penelitian dalam rangka mengatasi masalah nyata tentang hambatan-hambatan yang terjadi dalam mengoptimalkan keberhasilan program *Near-miss Campaign*, khususnya dari sisi awak kapalnya. Untuk itu, perlu dicari solusi untuk mencegah terjadinya hal yang sama pada saat yang akan datang.

b. Deskriptif Kualitatif

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu laporan secara terperinci dan melakukan studi pada situasi yang dialami. Dalam penulisan makalah ini dijelaskan berdasarkan pengalaman dan pengamatan berupa gambaran nyata terhadap masalah-masalah yang terjadi selama penulis bekerja di atas kapal.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pelaksanaan pengumpulan data yang diperlukan hingga selesainya penulisan makalah ini, penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

a. Observasi

Mengadakan pengamatan secara langsung di kapal di mana penulis melakukan penelitian dan pencatatan secara sistematis.

b. Wawancara

Melakukan tanya jawab langsung dengan pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan di atas kapal tempat penelitian.

c. Dokumentasi

Dengan membaca buku, dokumen, peraturan, dan sebagainya yang berhubungan dengan penulisan makalah ini.

d. Studi Pustaka

Dengan mengambil data dari berbagai sumber melalui buku, internet, Booklet, dan sebagainya.

3. Subjek Penelitian

Dalam mendukung pelaksanaan program *Near-miss Campaign* di atas kapal *charter* PT, CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD sebagai subjek penelitian yang penulis lakukan dalam kaitannya dengan upaya mengoptimalkan peran serta awak kapal dalam menunjang keberhasilan program tersebut di atas kapal *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya, penulis analisis berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai *staff Operation* di area *Sumatra on shore* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD .

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Penelitian dilakukan semenjak mulai dari Maret 2017 ketika penulis menjabat sebagai *staff operation* di area *Sumatera On Shore* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD. Tempat penelitian dilakukan di atas kapal Charter PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD , terdiri dari tiga armada SPOB (*Self Propeller Oil Barge*) yang di-*charter* oleh PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dari *Ship Management* yang terdiri dari :

1. SPOB OPS. ALTAIR dengan *Ship Management* PT. Oceanindo ,
2. SPOB MERANTI DAYA dengan *Ship Management* PT. MPPL.
3. SPOB MUSI PROSPERITY dengan *Ship Management* PT. Soechi Lines.

Dengan route pelayaran tetap yaitu Ramba Jetty PT. CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD di area sungai Dawas Sumatra Selatan menuju *Coridor Storage Tank* di Area Tanjung Besayap Muntok Bangka.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah dalam pembahasan makalah ini, maka penulis membuat sistematika penyusunan makalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Di dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang pemilihan judul makalah "Mengoptimalkan Peran Serta Awak Kapal dalam Menunjang Keberhasilan Program *Near-miss Campaign* demi keselamatan di kapal charter PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD," kemudian dilanjutkan dengan identifikasi masalah, batasan masalahnya dan untuk selanjutnya diberikan rumusan masalah. Juga dijelaskan tentang tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian serta waktu dan tempat penelitian. Yang kemudian ditutup dengan sistematika penulisan yang digunakan untuk mencapai pemecahan masalah yang diinginkan sesuai dengan prosedur.

BAB II LANDASAN TEORI

Di dalam bah ini diuraikan tentang landasan teori yang digunakan yang diambil dan beberapa tinjauan pustaka yang berisikan uraian mengenai ilmu yang terdapat

dalam pustaka dan ilmu pengetahuan pendukung serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti. Juga terdapat Kerangka Pemikiran sebagai konsep yang digunakan dalam pemecahan masalah yang diteliti.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Di dalam bab ini dijelaskan tentang deskripsi data-data yang diperoleh di lapangan yang ditemukan sehubungan dengan masalah yang ada selama dalam penelitian. Selanjutnya ditentukan tentang metode pendekatan dalam upaya pemecahan masalah yang akan diambil.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab terakhir ini akan disampaikan kesimpulan-kesimpulan yang bisa diambil dari hasil analisis yang untuk kemudian semua uraian tersebut dalam makalah ini akan diberikan saran-saran yang bersifat membangun untuk pihak yang terkait agar bisa memecahkan masalah yang ada.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dengan pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut melalui sumber dan referensi buku-buku pustaka yang terkait.

1. Kumpulan definisi dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss*

a. Kontribusi

Menurut <http://m.artikata.cori.i/arti-336152-kontribusi.html> "Kontribusi diartikan sebagai peran seseorang dalam ke ikutsertaan terhadap sesuatu." Menurut Kamus Ilmiah Populer, Dany H (2006:264) "Kontribusi diartikan sebagai sumbangan atau sokongan. "Menurut <http://djajendra-motivator.com/?p=1351> "Kontribusi artinya memberikan segala kemampuan, bakat, motivasi, kualitas, pelayanan, Ioyalitas, dedikasi dan tekad untuk keberhasilan visi organisasi."

Bertolak pada berbagai definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kontribusi adalah sumbangan, sokongan atau dukungan seseorang terhadap suatu keikatan dengan memberikan segala kemampuan, bakat, motivasi, kualitas, pelayanan, loyalitas, dedikasi, dan tekad untuk keberhasilan organisasi.

b. Awak kapal

Menurut UU No. 17 (2008) "Pengertian awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil."

c. *Near-miss*

Membahas *Near-miss* erat kaitannya dengan *accident*, *incident*, *unsafe act* dan *unsafe condition*. Menurut pusdiklatk3.blogspot.com "*Accident* adalah kejadian yang tidak direncanakan, kejadian yang diluar kendali yang dapat mengakibatkan cedera pada manusia, kerusakan atau dan kerugian kerugian lainnya."

Definisi lain berbunyi "*Accident* adalah kejadian yang merupakan hasil dari serangkaian kejadian yang tidak direncanakan/ tidak diinginkan/ tak terkendalikan/ tak terduga yang dapat menimbulkan segala bentuk kerugian baik materi maupun non materi baik yang menimpa diri manusia, benda benda fisik berupa kekayaan atau aset, lingkungan hidup, masyarakat luas." (Satrya, 2005)

Accident akan menyebabkan kerugian-kerugian. *Accident* dapat terjadi pada apa saja termasuk pada manusia. Kerugian yang berkaitan dengan terjadinya *accident* pada manusia seperti: kematian, luka berat, patah tulang, atau cedera lainnya sering kali menjadi pusat perhatian. Namun kerugian dapat juga menimpa apa saja selain manusia seperti: aset, kerusakan peralatan, kehilangan waktu kerja, berkurangnya kualitas kerja, berkurangnya minat kerja. *Accident* tidak terjadi karena hanya satu sebab, tetapi adalah karena banyak sebab sebab yang tersusun kedalam suatu rangkaian kejadian.

Menurut <http://www.oshforurnfkmundip.com/2011/03/hazard-risk-unsafe-act-unsafe-condition.html> *Accident* adalah kejadian yang tak diinginkan terjadi, mengakibatkan cedera pada manusia dan kerusakan lainnya. Contohnya adalah terjadinya tubrukan antara dua kapal, kapal kandas, kebakaran di kamar mesin dan sebagainya.

Menurut <http://www.oshforurnfkrnundip.com/201103/hazard-risk-unsafe-act-unsafe-condition.html> *Incident* adalah kejadian yang bisa menimbulkan atau mengarah pada kecelakaan. Contohnya adalah kepadatan alur di area sungai Dawas, genangan oli dan sebagainya.

Menurut <http://www.oshforumfkmundip.com> *Near-miss* adalah sebuah peristiwa tak terencana yang tidak menyebabkan cedera atau kerusakan

tetapi memiliki potensi untuk terjadinya. Contohnya adalah terpeleset, tersandung, salah mengambil bahan kimia dan sebagainya.



Gambar 1 Penyebab Near-miss

Mengutip dari website <http://iddamahfiroh.blogspot.com/2013/04/istilah-istilah-dalam-k3.html> *Unsafe act* adalah faktor perilaku manusia yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Selain itu, *Unsafe Act* juga dapat diartikan sebagai suatu bentuk pelanggaran terhadap prosedur keselamatan yang telah ditetapkan di mana memberikan peluang untuk terjadinya kecelakaan kerja di sisi lain, *Unsafe act* juga merupakan suatu unsur perilaku yang tidak memuaskan di mana sebelum suatu peristiwa kecelakaan yang signifikan dalam memulai sebuah kegiatan. Contohnya adalah mengangkut beban yang berlebihan, bekerja berlebihan atau melebihi jam kerja dan sebagainya.

Menurut <http://iddamahfiroh.blogspot.com/2013/04/istilah-istilah-dalam-k3.html> *Unsafe condition* adalah suatu kondisi fisik di tempat kerja yang berbahaya memungkinkan secara langsung timbulnya kecelakaan. Selain itu, *Unsafe Condition* juga dapat diartikan sebagai kondisi fisik yang tidak memuaskan yang ada di lingkungan tempat kerja segera sebelum suatu

peristiwa kecelakaan yang signifikan dalam memulai kegiatan. Contohnya adalah pecahan kaca, kebisingan, kabel terkelupas, lantai licin, pencahayaan kurang. Perhatian yang tidak layak pakai dan sebagainya.



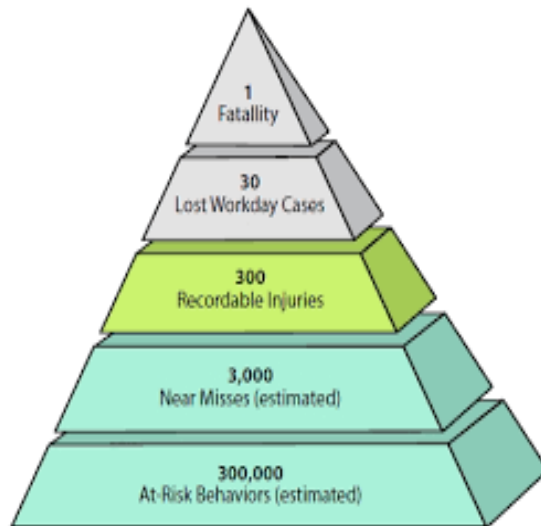
Gambar 2 Piramida Kecelakaan

d. Meningkatkan flow

Meningkatkan adalah menaikkan (derajat, taraf, dan sebagainya), mempertinggi dan memperhebat. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia KBBI: Depdiknas 2013:91. Meningkatkan tersirat adanya unsur tahap puncak.

2. Kepedulian awak kapal dengan adanya program *near-miss Campaign*

Menurut Standar Procedure HSE Departement PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD, Pengertian *Near-miss campaign* adalah salah satu program manajemen yang bertujuan untuk meningkatkan kepedulian awak kapal terhadap keselamatan di atas kapal dengan cara mengidentifikasi sebanyak mungkin *near-miss* yang terjadi di atas kapal.



Gambar 3 Piramida Near-miss

3. Penelitian nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi mereka

a. Nakhoda

Menurut UU No. 17 (2008) Pengertian Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal harus mempunyai kemampuan manajemen yang baik sesuai tingkat kompetensi yang dimilikinya. Menurut Malayu S. P Hasibuan (2007: 1-2) "Manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber- sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Fungsi-fungsi manajemen dikemukakan para pakar tidak sama, tergantung pada sudut pendekatan dan pandangan mereka".

Untuk bahan perbandingan dikemukakan pembagian fungsi-fungsi manajemen pada tabel I di bawah ini.

G. R. Terry	John F. Mee	Louis A.Allen	MC. Namara
1. Planning 2. Organizing 3. Actuating 4. Controlling	Planning Organizing Motivating Controlling	Leading Planning Organizing Controlling	Planning Programming Budgeting System
Henry Fayol	Harold Koontz Cyril O'Donnel	Drs. P.Siagian	Prof. Drs. Oey Liang Lee
1. Planning 2. Organizing 3. Commanding 4. Coordinating 5. Controlling	Planning Organizing Staffing Directing Controlling	Planning Organizing Motivating Controlling Evaluation	Perencanaan Pengorganisasian Pengarahan Pengkoordinasian Pengontrolan
W.H. Newman	Luther Gullick	Lyndall F.Unvick	John D. Millet
1. Planning 2. Organizing 3. Assembling Resources 4. Directing 5. Controlling	Planning Organizing Staffing Directing Coordinating Reporting Cudgeting	Forecasting Planning Organizing Commanding Coordinating Controlling	Directing Facilitating

Tabel 1 Fungsi-Fungsi Manajemen

Fungsi-fungsi ini pada dasarnya harus dilaksanakan oleh setiap Nakhoda secara berurutan supaya proses manajemen itu diterapkan secara baik. Dengan demikian dapat disimpulkan pengertian dari Nakhoda adalah pemimpin tertinggi di kapal yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan mempunyai kemampuan manajemen yang baik sesuai dengan tingkat kompetensi yang dimilikinya.

b. Anak Buah Kapal (ABK)

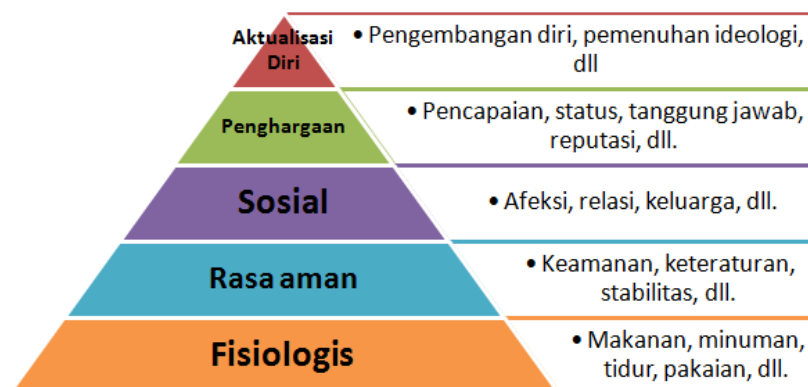
Menurut UU No. 17 (2008) "Anak Buah Kapal (ABK) adalah awak kapal selain Nakhoda."

c. Motivasi

Menurut <http://id.wikipedia.org/wiki/Motivasi>, motivasi adalah proses yang menjelaskan intensitas, arah, dan ketekunan seorang individu untuk mencapai tujuannya. Berdasarkan teori hierarki kebutuhan Abraham Maslow, teori X dan teori Y Douglas McGregor maupun teori motivasi kontemporer, arti motivasi adalah 'alasan' yang mendasari sebuah perbuatan yang dilakukan oleh seorang individu. Seseorang dikatakan

memiliki motivasi tinggi dapat diartikan orang tersebut memiliki alasan yang sangat kuat untuk mencapai apa yang diinginkannya dengan mengerjakan pekerjaannya yang sekarang. Dalam hubungan antara motivasi dan intensitas, intensitas terkait dengan seberapa giat seseorang berusaha, tetapi intensitas tinggi tidak menghasilkan prestasi kerja yang memuaskan kecuali upaya tersebut dikaitkan dengan arah yang menguntungkan organisasi. Sebaliknya elemen yang terakhir, ketekunan, merupakan ukuran mengenai berapa lama seseorang dapat mempertahankan usahanya.

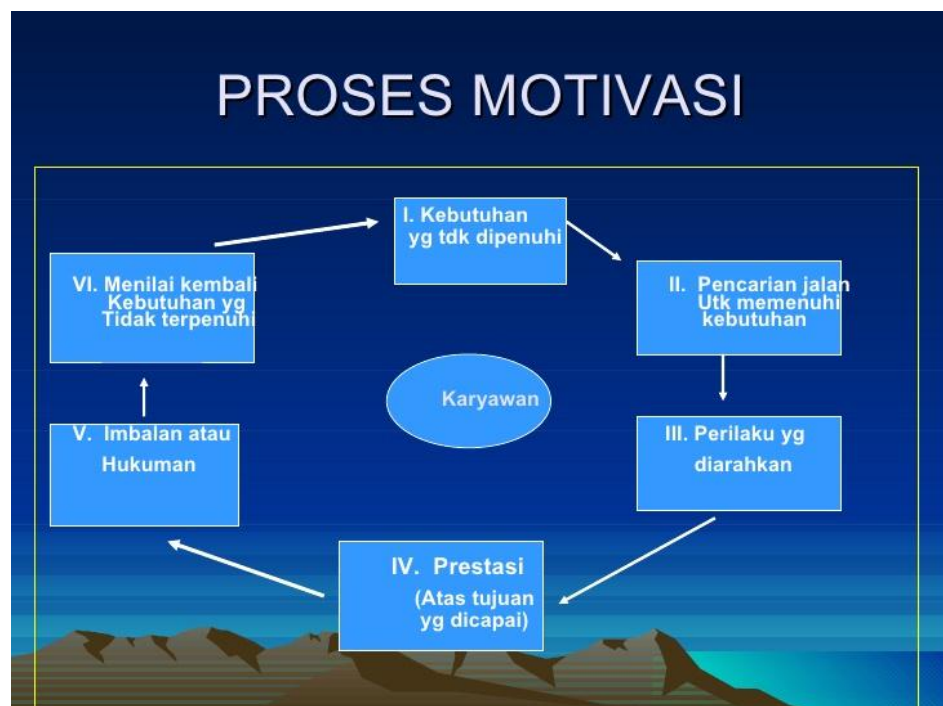
Teori motivasi yang paling terkenal adalah hierarki teori hierarki kebutuhan milik Abraham Maslow. Ia membuat hipotesis bahwa dalam setiap diri manusia terdapat hierarki dari lima kebutuhan, yaitu fisiologis (rasa lapar, haus, seksual, dan kebutuhan fisik lainnya), rasa aman (rasa ingin dilindungi dari bahaya fisik dan emosional), sosial (rasa kasih sayang, kepemilikan, penerimaan, dan persahabatan), penghargaan (faktor penghargaan internal dan eksternal), dan aktualisasi diri (pertumbuhan, pencapaian potensi seseorang, dan pemenuhan diri sendiri).



Gambar 4 Teori Kebutuhan Maslow

Menurut <http://www.i.yuwonoputra.com/2013/07/proses-terbentuknya-motivasi.html> "Terbentuknya motivasi berasal dari dua jenis, yaitu berasal dari diri sendiri (internal) dan juga berasal dari lingkungan." Motivasi internal adalah motivasi yang muncul dari dalam diri sendiri tanpa ada faktor luar yang mempengaruhi. Motivasi ini lebih menekankan nilai dari kegiatan itu sendiri dari pada penghargaan dari luar.

Motivasi internal masih dibagi lagi menjadi dua yaitu, determinasi diri dan pilihan personal. Determinasi di sini maksudnya adalah kita melakukan sesuatu karena kita mau melakukannya bukan karena paksaan atau imbalan. Sedangkan pilihan personal adalah kita melakukan sesuatu karena kita merasakan perasaan bahagia dan menyenangkan, kita merasakan kepuasan tersendiri ketika selesai melakukan sesuatu. Berbeda dengan motivasi eksternal yaitu motivasi yang muncul karena dorongan dari luar baik itu berupa hal yang positif seperti imbalan, reward, hadiah, penghargaan dan lain-lain maupun hal yang negatif seperti, hukuman, paksaan dll. Contohnya kita bekerja karena gaji yang akan kita dapatkan setiap bulannya. Motivasi yang paling kuat adalah motivasi yang berasal dari dalam diri seseorang, sebab kita dengan sadar ingin melakukan sesuatu bukan karena imbalan, pujian, hukuman dan lain-lain tetapi karena kita memang menginginkannya.



Gambar 5 Proses Motivasi

d. Pemimpin

Dalam bahasa Indonesia "pemimpin" sering disebut penghulu, pemuka" pelopor, pembina, panutan, pembimbing, pengurus, penggerak, ketua,

kepala, penuntun, raja, tua-tua, dan sebagainya. Sedangkan istilah Memimpin digunakan dalam konteks hasil penggunaan peran seseorang berkaitan dengan kemampuannya mempengaruhi orang lain dengan berbagai cara.

Definisi pemimpin menurut Kartini Kartono (1994: 181)

Pemimpin adalah seorang pribadi yang memiliki kecakapan dan kelebihan khususnya kecakapan-kelebihan di satu bidang, sehingga dia mampu mempengaruhi orang lain untuk bersama-sama melakukan aktivitas-aktivitas tertentu untuk pencapaian satu beberapa tujuan.

Menurut Miftha Thoha dalam bukunya Prilaku Organisasi (1983 : 255)

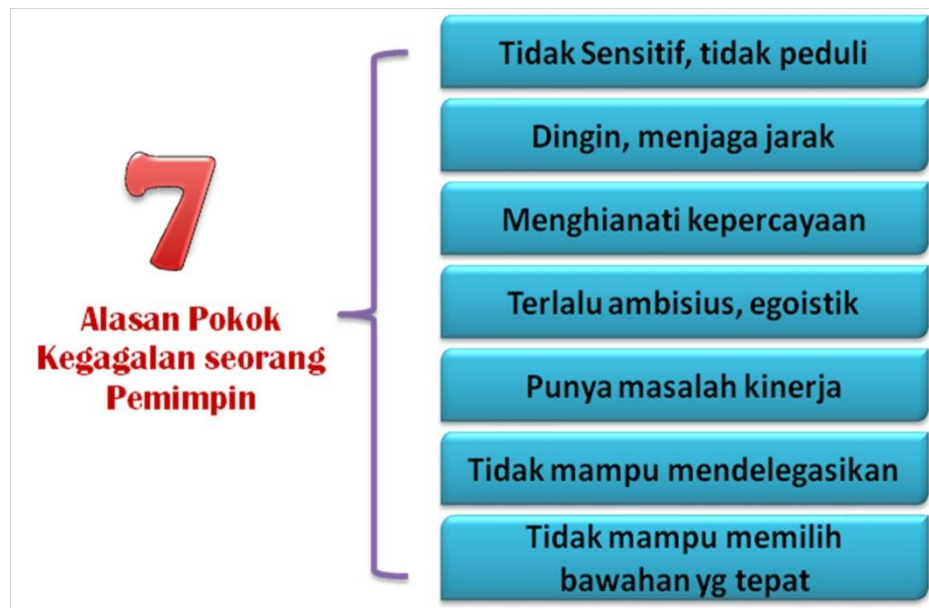
Pemimpin adalah seseorang yang memiliki kemampuan memimpin, artinya memiliki kemampuan untuk mempengaruhi orang lain atau kelompok tanpa mengindahkan bentuk alasannya."

Menurut Henry Pratt Faiechild dalam Kartini Kartono:

Pemimpin adalah seseorang yang dengan jalan memprakarsai tingkah laku sosial dengan mengatur, mengarahkan, mengorganisir atau mengontrol usaha dan upaya orang lain atau melalui prestise, kekuasaan dan posisi. (Kartono, 1994 : 33)

Menurut Sam Walton "Pemimpin besar akan berusaha menanamkan rasa percaya diri pada para pendukung. Jika orang memiliki percaya diri tinggi, maka kita akan terkejut pada hasil luar biasa yang akan mereka raih. Menurut I. Riedl "Pemimpin adalah seorang yang menjadi titik pusat yang mengintegrasikan kelompok." Menurut Astrid S. Susanto "Pemimpin adalah orang yang dianggap mempunyai pengaruh terhadap sekelompok orang banyak."

Dari beberapa definisi di atas maka dapat diartikan pemimpin adalah seseorang yang memiliki kemampuan memimpin serta memiliki kecakapan dan kelebihan di satu bidang yang berusaha menanamkan rasa percaya diri pada para pendukung sehingga dia mampu mempengaruhi orang lain untuk bersama-sama melakukan aktivitas tertentu untuk suatu tujuan."

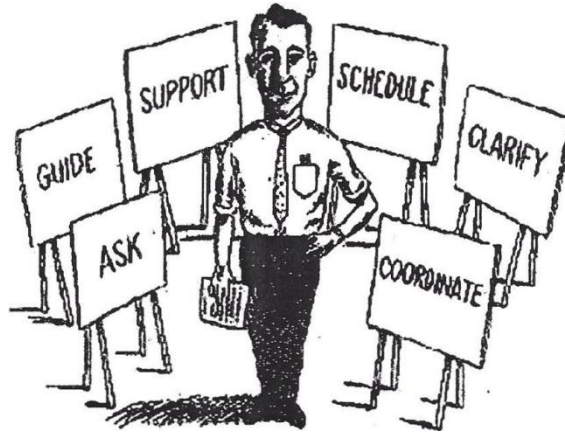


Gambar 6 Kegagalan Pimpinan

Menurut <http://djajendra-motivator.com/?p=1351> "Seorang pemimpin yang hebat selalu bekerja keras dengan focus untuk memberikan kontribusi maksimal buat organisasi. Ia tidak menyukai sikap dan cara kerja yang terlalu banyak rencana, tapi kurang tindakan nyata buat kemajuan organisasi. Bagi dia, kontribusi yang jelas dan terukur menjadi lebih penting dari sekedar kata-kata retorika yang tanpa arah." Pemimpin yang fokus pada kontribusi berkualitas untuk kemajuan organisasi, akan selalu memanfaatkan semua ide-ide unggul untuk keberhasilan organisasi. Ia akan menciptakan etos kerja untuk membuat semua orang mencintai pekerjaan hingga mau berkontribusi dengan optimal buat kemajuan organisasi. Semua rencana akan dikerjakan dengan serius dan penuh antusias. Pemimpin juga rajin memberikan pencerahan dan motivasi untuk mendapatkan kontribusi maksimal buat keberhasilan organisasi.

Memimpin dengan memberi kontribusi adalah sebuah sikap kepemimpinan yang beretika untuk bisa menciptakan prestasi terbaik buat semua *stakeholders* organisasi. Bagi pemimpin, semua orang di dalam organisasi harus bisa memimpin, paling tidak terhadap tugas dan tanggung jawab yang diemban oleh masing-masing individu. Dan setiap individu harus mampu memimpin diri sendiri untuk bisa memiliki tanggung jawab yang utuh dan penuh dalam memberikan kontribusi terbaik buat

organisasi. Untuk itu, setiap individu di dalam organisasi wajib untuk terlibat secara proaktif dalam semua proses kerja organisasi.



Gambar 7 Pemimpin

Seorang pemimpin adalah seorang kontributor utama dalam menggerakkan organisasi menuju tujuan utama. Untuk itu, diperlukan gagasan dan ide-ide segar dalam membangkitkan hasrat kerja keras dari semua orang di dalam organisasi. Tidak ada hal yang lebih penting dalam sebuah organisasi dibandingkan dengan kontribusi total dari semua staff dan pimpinan, khususnya buat para individu yang berani mengekspresikan ide-ide hebat untuk menciptakan kreativitas dan inovasi yang cemerlang. Memimpin dengan kontribusi artinya pemimpin menempatkan organisasi sebagai pusat yang menerima berbagai gagasan, masukan, ide, dalam bentuk sebuah kontribusi yang bisa dimanfaatkan oleh organisasi untuk menghasilkan kinerja maksimal. Semua kontribusi yang bermanfaat buat organisasi adalah sebuah kekuatan yang bisa menggerakkan perputaran dari semua aspek kerja organisasi dengan maksimal.

Organisasi yang hebat adalah organisasi dengan sistem manajemen terbuka yang dengan otomatis menerima beragam kontribusi dari setiap individu yang ada bersama organisasi. Memimpin dengan kontribusi adalah cara terbaik untuk merangkul semua potensi sumber daya manusia organisasi, dalam semangat menghadirkan antusias dari semua orang yang terlibat terhadap visi yang diperjuangkan oleh organisasi.

Dengan melibatkan semua orang untuk berkontribusi kepada organisasi, maka sebuah energi positif yang kuat akan ada di dalam organisasi, dan

hal tersebut akan mendorong semangat untuk menyatu dalam motivasi untuk mendapatkan prestasi dan kinerja organisasi yang optimal. Pemimpin harus selalu bisa menunjukkan kualitas diri sebagai kontributor utama dalam semua aspek kerja organisasi. Pemimpin harus bisa memotivasi semangat kerja, membangkitkan gairah kerja, dan selalu setia memberikan inspirasi buat kemajuan organisasi.

1) Munculnya pemimpin dikemukakan dalam beberapa teori, yaitu;

- a) Teori pertama, berpendapat bahwa seseorang akan menjadi pemimpin karena ia dilahirkan untuk menjadi pemimpin. Dengan kata lain, ia mempunyai bakat dan pembawaan untuk menjadi pemimpin. Menurut teori ini tidak setiap orang bisa menjadi pemimpin, hanya orang-orang yang mempunyai bakat dan pembawaan saja yang bisa menjadi pemimpin. Maka munculah istilah "leaders are born not built". Teori ini disebut teori genetis.
- b) Teori kedua, mengatakan bahwa seseorang akan menjadi pemimpin karena lingkungan, waktu atau keadaan memungkinkan ia menjadi pemimpin. Setiap orang bisa memimpin asal diberi kesempatan dan diberi pembinaan untuk menjadi pemimpin walaupun ia tidak mempunyai bakat atau pembawaan. Maka munculah istilah "leaders are built not born". Teori ini disebut teori sosial.
- c) Teori ketiga, merupakan gabungan dari teori yang pertama dan yang kedua, ialah untuk menjadi seorang pemimpin perlu bakat dan bakat itu perlu dibina supaya berkembang. Kemungkinan untuk mengembangkan bakat ini tergantung kepada lingkungan, waktu dan keadaan. Teori ini disebut teori ekologis.
- d) Teori keempat, disebut teori situasi. Menurut teori ini setiap orang bisa menjadi pemimpin, tetapi dalam situasi tertentu saja, karena ia mempunyai kelebihan-kelebihan yang diperlukan dalam situasi itu. Dalam situasi lain dimana kelebihan-kelebihannya itu tidak diperlukan, ia tidak akan menjadi pemimpin, bahkan mungkin hanya menjadi pengikut saja.

2) Konsepsi mengenai persyaratan kepemimpinan selalu berkaitan dengan 3 hal antara lain :

a) Kekuasaan

Kekuasaan ialah kekuatan, otoritas dan legalitas yang memberikan wewenang kepada pemimpin guna memengaruhi dan menggerakkan bawahan untuk berbuat sesuatu.

b) Kewibawaan

Kewibawaan ialah kelebihan, keunggulan, keutamaan sehingga orang mampu mengatur orang lain, sehingga orang tersebut patuh pada pemimpin dan tersedia melakukan perbuatan-perbuatan tertentu.

c) Kemampuan

Yaitu : segala daya, kesanggupan, kekuatan dan kecakapan atau ketrampilan teknis maupun sosial, yang dianggap melebihi dan kemampuan anggota biasa.

3) Teori-teori dalam Kepemimpinan:

a) Teori Sifat

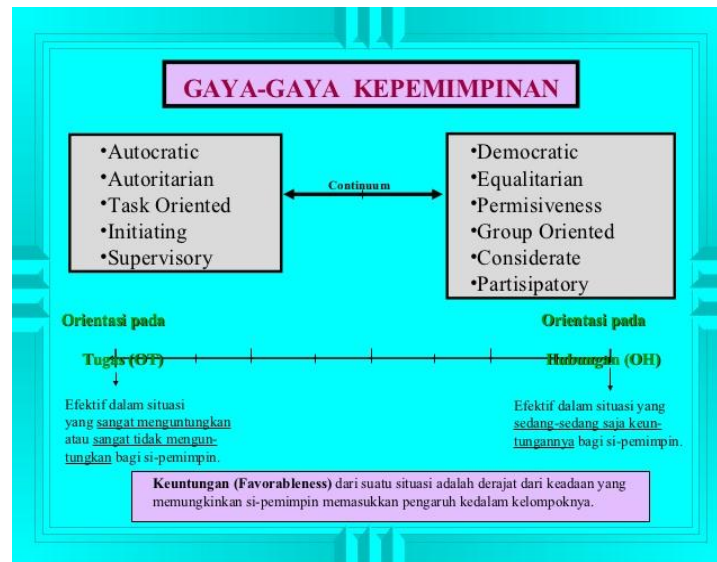
Teori ini bertolak dari dasar pemikiran bahwa keberhasilan seorang pemimpin ditentukan oleh sifat-sifat, perangai atau ciri-ciri yang dimiliki pemimpin itu. Atas dasar pemikiran tersebut timbul anggapan bahwa untuk menjadi seorang pemimpin yang berhasil, sangat ditentukan oleh kemampuan pribadi pemimpin. Dan kemampuan pribadi yang dimaksud adalah kualitas seseorang dengan berbagai sifat, perangai atau ciri-ciri di dalamnya.

b) Teori Perilaku

Dasar pemikiran teori ini adalah kepemimpinan merupakan perilaku seorang individu ketika melakukan kegiatan pengarahan suatu kelompok ke arah pencapaian tujuan.

c) Teori Situasional

Keberhasilan seorang pemimpin menurut teori situasional ditentukan oleh ciri kepemimpinan dengan perilaku tertentu yang disesuaikan dengan tuntutan situasi kepemimpinan dan situasi organisasional yang dihadapi dengan memperhitungkan faktor waktu dan ruang.



Gambar 8 Gaya Kepemimpinan

4) Metode Kepemimpinan

Penyesuaian gaya kepemimpinan dimaksud adalah kemampuan menentukan ciri kepemimpinan dan perilaku tertentu karena tuntutan situasi tertentu. Sehubungan dengan hal tersebut berkembanglah model-model kepemimpinan berikut:

a) Model kontinuum Otokratik-Demokratik

Gaya dan perilaku kepemimpinan tertentu selain berhubungan dengan situasi dan kondisi yang dihadapi, juga berkaitan dengan fungsi kepemimpinan tertentu yang harus diselenggarakan. Contoh: dalam hal pengambilan keputusan, pemimpin bergaya otokratik akan mengambil keputusan sendiri, ciri kepemimpinan yang menonjol ketegasan disertai perilaku yang berorientasi pada penyelesaian tugas. Sedangkan pemimpin bergaya demokratik

akan mengajak bawahannya untuk berpartisipasi. Ciri kepemimpinan yang menonjol di sini adalah menjadi pendengar yang baik disertai perilaku memberikan perhatian pada kepentingan dan kebutuhan bawahan.

b) Model " interaksi atasan-bawahan"

Menurut model ini, efektivitas kepemimpinan seseorang tergantung pada interaksi yang terjadi antara pemimpin dan bawahannya dan sejauh mana interaksi tersebut mempengaruhi perilaku pemimpin yang bersangkutan. Seorang akan menjadi pemimpin yang efektif apabila:

- (1) Hubungan atasan dan bawahan dikategorikan baik.
- (2) Tugas yang harus dikerjakan bawahan disusun pada tingkat struktur yang tinggi.
- (3) Posisi kewenangan pemimpin tergolong kuat.

c) Model situasional

Model ini menekankan bahwa efektivitas kepemimpinan seseorang tergantung pada pemilihan gaya kepemimpinan yang tepat untuk menghadapi situasi tertentu dan tingkat kematangan jiwa bawahan. Dimensi kepemimpinan yang digunakan dalam model ini adalah perilaku pemimpin yang berkaitan dengan tugas kepemimpinannya dan hubungan atasan-bawahan.

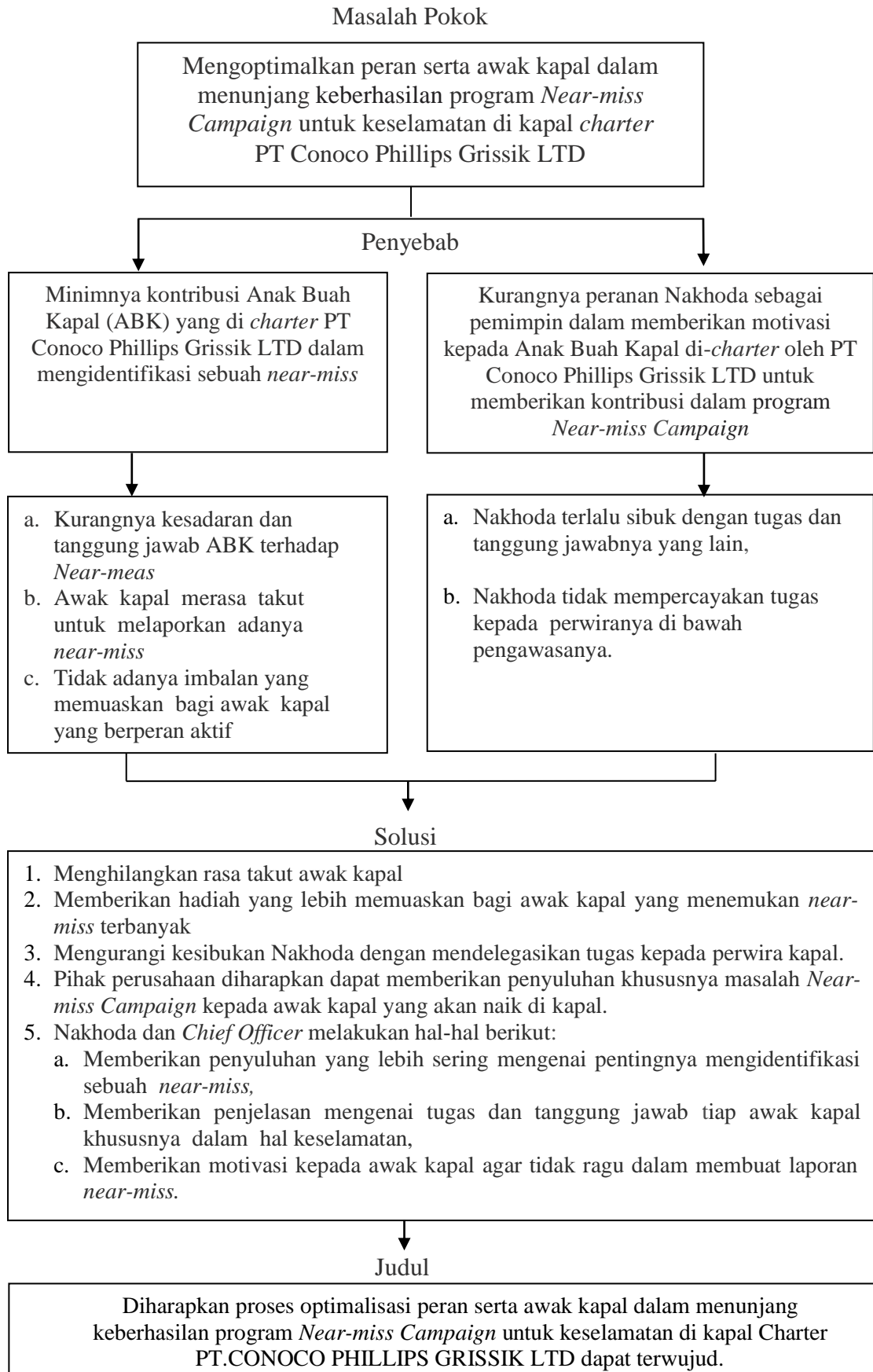
d) Model " jalan-tujuan"

Seorang pemimpin yang efektif menurut model ini adalah pemimpin yang mampu menunjukkan jalan yang dapat ditempuh bawahan. Salah satu mekanisme untuk mewujudkan hal tersebut yaitu kejelasan tugas yang harus dilakukan bawahan dan perhatian pemimpin kepada kepentingan dan kebutuhan bawahannya. Perilaku pemimpin berkaitan dengan hal tersebut harus merupakan faktor motivasional bagi bawahannya.

e) Model "pimpinan-peran serta bawahan"

Perhatian utama model ini adalah perilaku pemimpin dikaitkan dengan proses pengambilan keputusan. Perilaku pemimpin perlu disesuaikan dengan struktur tugas yang harus diselesaikan oleh bawahannya. Salah satu syarat penting untuk paradigma tersebut adalah adanya serangkaian ketentuan yang harus ditaati oleh bawahan dalam menentukan bentuk dan tingkat peran serta bawahan dalam pengambilan keputusan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dari deskripsi data di lapangan yang didasari dari kejadian-kejadian yang pernah penulis hadapi di atas kapal diketahui bahwa awak kurang berpartisipasi dalam menunjang keberhasilan program *near-miss campaign* demi keselamatan di kapal *charter* PT Conoco Phillips Grissik LTD. Pada kenyataannya bahwa peran aktif awak kapal dapat meminimalisasi terjadinya sebuah *accident*. *Accident* dapat dicegah dengan cara mengidentifikasi *near-miss* sedini mungkin yang melibatkan seluruh awak kapal.

Dari deskripsi data yang berhasil dihimpun penulis selama bekerja *staff operation Sumatera On Shore* PT Conoco Phillips Grissik LTD antara lain:

1. Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-miss*.

Setelah dilakukan penelitian oleh penulis di atas kapal, kontribusi awak kapal dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss* ternyata belum terlaksana secara maksimal. Hal ini dapat dilihat dari beberapa kejadian yang penulis alami selama berada di atas kapal.

Kejadian-kejadian tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Potensi bahaya karena tidak ada alat komunikasi pada kapal konvensional.

Pada 04 Februari 2017 kapal dari Pelabuhan Ramba menuju CST di Muntok, Setelah 1 jam *Cast Off* dari Pelabuhan Ramba, Perwira jaga mendeteksi target kapal di Radar tetapi tidak melaporkan kepada Nakhoda. Pada saat Nakhoda mengobservasi keadaan sekitar alur sungai, Nakhoda melihat target tersebut melalui radar dengan jarak 3 *Nautical Mil*. Nakhoda

berusaha menghubungi kapal tersebut melalui radio VHF tetapi tidak ada jawaban.

Untuk tindakan selanjutnya Nakhoda mengurangi laju kapalnya dan menghubungi station radio di Pelabuhan Ramba agar segera mengirim tim patroli untuk melakukan observasi terhadap target kapal tersebut, dan pihak Pelabuhan Ramba segera merespon dengan mengirim tim patroli pelabuhan. Ternyata terdapat kapal konvesional memasuki alur sungai tidak mengkonfirmasi dengan Pelabuhan Ramba serta tidak memiliki sarana radio. Tim patroli pelabuhan ramba dalam hal ini menjadi penghubung komunikasi antara kapal yang akan keluar alur dengan kapal konvesional tersebut sehingga tidak terjadi bahaya tubrukan di alur Sungai Dawas.

- b. Awak kapal tidak mengindahkan instruksi nakhoda untuk mengamankan barang-barang

Pada 10 Desember 2016 kapal sedang STS di Muntok (Posisi *Mother Vessel* berada Laut China Selatan), setelah selesai STS kapal kembali berlayar menuju Sungai Dawas berada, kekuatan angin sekitar 30 knots dengan *swell* 4 meter menghantam sisi kanan lambung kapal. Kapal mengalami *rolling* yang cukup kuat yang mengakibatkan benda-benda di atas *Deck* kapal (Drum oli) bergeser dari tempat semula akibat tidak di-*lashing*. Sehari sebelumnya, nakhoda sudah memberitahukan seluruh awak kapal untuk mengamankan barang-barang yang berpotensi terjatuh atau tergeser jika terjadi *rolling*. Namun, kenyataannya masih banyak barang dan drum oli di atas main *deck* tidak diamankan sehingga bergeser dari tempat semula.

Pada kejadian ini dapat diambil pelajaran seandainya dilakukan pengamanan terhadap benda yang berpotensi tergeser atau terjatuh saat *rolling* terjadi maka keadaan ini dapat dicegah. Di sini terlihat dengan jelas minimnya kontribusi awak kapal dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss*.

c. Kurangnya laporan *near-miss* yang terkumpul setiap bulan

Pada 21 Januari 2017, *crew* tidak melaporkan kepada perwira atau nakhoda mengenai hasil observasi, bahwa salah satu alat pemadam jinjing yang seharusnya berada di lokasinya yaitu berada di *boatswain store* tidak ada di posisi yang telah ditentukan. Sehingga pada saat perwira yang bertanggung jawab terhadap alat keselamatan mencari alat pemadam jinjing tersebut, hingga mengintrogasi para awak kapal.

Kejadian tersebut sangat berpengaruh terhadap keadaan darurat jika sampai terjadi bahaya kebakaran di bagian depan kapal tersebut. Sehingga PT. Conoco Phillips Grissik LTD mengadakan program *Near-miss Campaign* bagi kapal-kapal yang di bawah manajemennya. Tujuan dari diadakannya program ini adalah untuk mengidentifikasi sebanyak mungkin *near-miss* yang terjadi di atas kapal dan kemudian untuk dibuatkan laporannya untuk dikirim ke manajemen. Laporan tersebut dibuat tiap akhir bulan dan akan dibuatkan rekapitulasi oleh manajemen dengan mengumpulkan hasil laporan dari seluruh kapal yang ada di manajemen. Setelah tiga bulan didapati para awak kapal seolah tidak peduli dengan kelangsungan program tersebut. Hal ini tercermin dari minimnya jumlah *near-miss* yang dilaporkan oleh tiap awak kapal setiap bulannya. Akan tetapi, peran nakhoda untuk meningkatkan minat awak kapal sangat kurang. Hal ini yang membuat keadaan semakin sulit untuk diperbaiki.

2. Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near miss campaign*.

Setelah dilakukan penelitian selama penulis melakukan observasi di atas kapal, peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) ternyata belum terlaksana secara maksimal. Hal ini dapat dilihat dari beberapa kejadian yang penulis alami selama observasi di atas kapal.

Pada bulan Januari sampai Maret 2017 PT. Conoco Phillips Grissik LTD mengadakan program *Near-miss Campaign* bagi kapal-kapal yang di charter

PT. Conoco Phillips Grissik LTD dibawah manajemen kapal. Selama periode tersebut didapati bahwa para awak kapal minim berkontribusi untuk keberhasilan program *near-miss campaign* tersebut. Mengetahui hasil yang didapat selama program tersebut berlangsung, diamati peran nakhoda dalam memberi motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign* Tersebut. Nakhoda kurang bisa memaksimalkan fungsinya sebagai pemimpin yang seharusnya dapat menggerakkan dan memotivasi para ABK untuk berperan aktif dalam menyukseskan program tersebut. Hal ini terasa saat berjalannya program ini dalam satu bulan pertama. Program tersebut kurang berjalan dengan baik akan tetapi nakhoda tidak ada memberikan motivasi yang mampu menggerakkan para Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program ini.

No.	Nama Kapal	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
1	SPOB.OPS Altair	0	0	0	0	0
2	SPOB. Meranti Daya	0	0	0	1	1
3	SPOB. Musi Prosperity	0	0	0	0	0

Tabel 2
Data near miss report tiap kapal tahun 2016

B. ANALISA DATA

Berdasarkan uraian-uraian deskripsi data di atas, maka perlu dilakukan analisis data sebagai berikut:

1. Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-miss*

Faktor-faktor yang mempengaruhi minimnya kontribusi awak kapal antara lain:

a. Kurangnya kesadaran dan tanggung jawab ABK terhadap *Near-meas*

Jika saja ABK memiliki kesadaran akan yang tinggi terhadap keselamatan maka mereka akan berperan serta secara aktif dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss*. Bisa dibayangkan jika satu orang mengidentifikasi dan

melaporkan terjadinya *near-miss* maka akan terkumpul 36 buah *near-miss*. Akan tetapi masalah ini sangat sulit diatasi secara instant. Diperlukan sebuah proses dan usaha yang maksimal oleh manajemen dan juga nakhoda dan perwira senior lainnya.

Pada kenyataannya kesadaran awak kapal terhadap keselamatan sangat rendah. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, antara lain:

- 1) Dasar pengetahuan ABK yang masih kurang mengenai keselamatan.
- 2) Rendahnya tanggung jawab awak kapal terhadap keselamatan bersama.

b. Awak kapal merasa takut untuk melaporkan adanya *near-miss*

Fenomena yang satu ini memang menjadi sebuah kenyataan yang tidak dapat dihindarkan. Di satu sisi manajemen selalu dengan gencarnya mengajak seluruh kapal berperan aktif dalam menyukseskan *near-miss campaign*, akan tetapi di sisi lain nakhoda dan *chief Officer* terlalu mempersulit jika ada awak kapal yang melaporkan adanya *near-miss*. Mempersulit maksudnya awak kapal yang melaporkan adanya *near-miss* akan diinterogasi secara detail dan kesannya awak kapal tersebut dituduh sebagai penyebab terjadinya *near-miss*. Hal ini berulang kali terjadi sehingga menimbulkan keengganan para awak kapal untuk melaporkan jika mereka menemukan sebuah *near-miss*. Jika hal ini terjadi terus-menerus akan menghambat program *near-miss campaign*. Pada kenyataannya ketakutan awak kapal untuk melaporkan adanya *near-miss* masih sangat tinggi. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, antara lain:

- 1) Nakhoda sering kali memberikan penilaian buruk.
- 2) Awak kapal khususnya rating khawatir akan merugikan kawan yang terkait dalam laporan *near-miss*.

c. Tidak adanya imbalan yang memuaskan bagi awak kapal yang berperan aktif.

Tidak dapat disangkal bahwa ketersediaan imbalan akan sesuatu hal yang telah dilakukan akan berdampak cukup signifikan terhadap munculnya

kontribusi positif. Dalam program *near-miss campaign* ini memang menyediakan hadiah berupa baju kaos bagi awak kapal yang berperan aktif dalam kegiatan ini. Akan tetapi, hal ini tidak memuaskan awak kapal khususnya para rating. Mereka menginginkan hadiah berupa uang sehingga dapat dimanfaatkan lebih baik untuk mereka.

Pada kenyataannya hadiah yang disediakan masih sangat minim. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, antara lain:

1) Beban biaya yang besar bagi perusahaan

Dilihat dari beberapa kejadian yang diuraikan di deskripsi data, maka kejadian-kejadian tersebut dapat dianalisis sebagai berikut:

a) Kurangnya laporan *near-miss* yang terkumpul setiap bulan

- (1) Minimnya kontribusi awak kapal dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss* Pada akhir bulan laporan *near-miss* yang terkumpul tidak mencapai target yang ditetapkan perusahaan
- (2) Awak kapal kurang peduli dengan adanya program *near-miss campaign*. Tidak tercapainya target yang ditetapkan perusahaan tidak mengubah hasil yang diperoleh di bulan berikutnya.
- (3) Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign*
 - (a) Tidak ada usaha yang signifikan dari nakhoda untuk memberikan motivasi kepada awak kapal agar memperbaiki peran serta mereka di bulan berikutnya.
 - (b) *Chief Officer* kurang mendukung kelangsungan *near-miss committee meeting*.

2. Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign*

Faktor-faktor yang mempengaruhi kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin :

a. Nakhoda terlalu sibuk dengan tugas dan tanggung jawabnya yang lain

Semakin berkembangnya manajemen keselamatan di atas kapal membuat bertambahnya tugas dan tanggung jawab seorang nakhoda di atas kapal yang secara langsung menambah rutinitas dalam hal *paper work*. Kesibukannya itu membuat beberapa nakhoda melupakan arti penting kehadiran nakhoda sebagai pemimpin bagi Anak Buah Kapal (ABK). Anak Buah Kapal (ABK) seperti merasa tidak ada yang mengawasi ataupun memperhatikan mereka. Faktor ini menjadi salah satu sumber masalah yang cukup penting untuk diselesaikan.

b. Nakhoda terlalu mempercayakan tugas kepada perwiranya tanpa pengawasan nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal harus bertindak juga sebagai motivator bagi Anak Buah Kapal (ABK) untuk mendapatkan hasil yang baik dari sebuah kegiatan. Seringkali fungsi ini didelegasikan kepada *chief officer* sebagai kepala departemen. Hal ini mungkin saja biasa terjadi akan tetapi harus disertai dengan pengawasan yang baik. Dilihat dari beberapa kejadian yang diuraikan di deskripsi data, maka kejadian-kejadian tersebut dapat dianalisis sebagai berikut:

- 1) Nakhoda kurang menggunakan fungsinya sebagai pemimpin.
- 2) Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign*.
- 3) Tidak ada motivasi yang diberikan oleh nakhoda kepada awak kapal agar tercapai hasil yang lebih baik di bulan berikutnya.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada analisa data sebelumnya, untuk mendapatkan hasil yang terbaik, maka perlu diberikan berbagai solusi sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-miss*

Hal-hal yang diharapkan untuk digunakan sebagai alternatif pemecahan masalah dalam kontribusi awak kapal adalah sebagai berikut:

1) Meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab ABK

Kesadaran awak kapal yang tinggi akan keselamatan secara tidak langsung mampu meningkatkan kontribusi awak kapal dalam mengidentifikasi sebuah *near-miss*. Awak kapal yang memiliki kesadaran terhadap keselamatan akan selalu menyadari potensi bahaya yang ada di sekitarnya dan yang paling penting adalah melaporkannya kepada nakhoda ataupun perwira senior lainnya sehingga mampu mencegah terjadinya kecelakaan.

Mayoritas awak kapal tidak memahami tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal khususnya berkenaan dengan keselamatan. Oleh karena itu, cara yang tepat untuk mengatasi masalah tersebut di atas yaitu :

- a) Mengadakan jadwal tambahan untuk penyuluhan manajemen keselamatan satu kali tiap satu minggu.
- b) Memberikan tugas kepada tiap awak kapal untuk menemukan sedikitnya satu *near-miss* dan menjelaskannya di *safety meeting* yang diadakan tiap bulan.
- c) Membuat jadwal untuk tiap awak kapal membaca e-SMS yang tersedia di komputer kapal.
- d) Memberikan sebuah tugas yang berkenaan dengan *safety awareness* kepada tiap awak kapal secara berkala.

2) Menghilangkan rasa takut awak kapal.

Awak kapal sering kali merasa takut dan khawatir jika mereka menemukan suatu *near-miss* dan melaporkannya ke nakhoda atau perwira senior lainnya. Cara yang tepat untuk menghilangkan rasa takut awak kapal adalah sebagai berikut:

- a) Selalu memberikan penjelasan bahwa melaporkan *near-miss* tidak akan berpengaruh kepada penilaian terhadap awak kapal tersebut
- b) Selalu menerapkan prinsip tidak menyalahkan seseorang saat menerima laporan sebuah *near-miss*.

3) Memberikan hadiah yang lebih memuaskan bagi awak kapal yang menemukan *near-miss* terbanyak.

Hal yang sangat wajar ditemukan bahwa pengaruh *reward* atau hadiah terhadap prestasi seseorang akan berdampak sangat besar. Oleh karena itu, perlu diberikan beragam kemungkinan *reward* sebagai berikut:

- a) Memberikan sejumlah uang dari *master discretion allowance*
- b) Memberikan sejumlah barang dari *bonded store*.

b. Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign*

Hal-hal yang diharapkan untuk digunakan sebagai alternatif pemecahan masalah dalam peranan nakhoda sebagai pemimpin adalah sebagai berikut:

1) Mengurangi kesibukan nakhoda dengan mendelegasikan tugas kepada perwira kapal, dalam rekap hasil pelaporan *near-miss*

Perkembangan yang pesat dari manajemen keselamatan di atas kapal mengharuskan seorang nakhoda larut dalam kesibukan yang luar biasa. Beberapa nakhoda ada yang mengerjakan tugas-tugasnya sendirian. Akan tetapi untuk meringankan, seorang nakhoda dapat mendelegasikan sebagian tugasnya kepada perwira kapal sehingga seorang nakhoda dapat memberikan waktunya untuk memberikan motivasi kepada awak kapal

2) Mengadakan pengawasan terhadap tugas yang didelegasikan

Beberapa nakhoda mendelegasikan tugasnya sebagai motivator kepada *chief officer*. Akan tetapi dalam penerapannya, nakhoda harus selalu melakukan pengawasan sejauh mana tugas itu diemban oleh *chief officer* sehingga akan mendapatkan hasil yang diharapkan. Seperti yang terdapat dalam fungsi manajemen bahwa pengawasan merupakan salah satu unsur penting fungsi manajemen agar tercapai maksud yang diinginkan.

3) Meningkatkan sosialisasi *near-miss* kepada awak kapal

Sebagian besar awak kapal masih sangat minim pengetahuan mengenai pengertian *near-miss* dan hal-hal yang berkaitan dengan *near-miss*. Maka dari itu, tugas nakhoda untuk meningkatkan sosialisasi *near-miss* kepada awak kapal sehingga mereka mampu memahami dan pada akhirnya berpartisipasi aktif dalam *near-miss campaign*.

2. Evaluasi Pemecahan Masalah

Dari alternatif pemecahan masalah di atas dievaluasi sehingga mendapatkan solusi terbaik dari pemecahan masalah yang penulis teliti:

a. Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di charter PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-mis*

1) Meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab ABK

- a) Mengadakan jadwal tambahan untuk penyuluhan manajemen keselamatan satu kali tiap satu minggu.

Adapun kelebihan diadakannya jadwal tambahan ini yaitu:

- Awak kapal akan lebih memahami arti penting mengidentifikasi *near-miss* Awak kapal dapat mengenali bahaya di sekitarnya.

Adapun kekurangan diadakannya jadwal tambahan ini yaitu:

- Waktu istirahat awak kapal sedikit terganggu.

- b) Memberikan tugas kepada tiap awak kapal untuk menemukan sedikitnya satu *near-miss*.

Adapun kelebihan pemberian tugas ini yaitu:

- *Safety awareness* awak kapal dapat bertambah
- Awak kapal makin mengenali contoh *near-miss* di sekitarnya

Adapun kekurangan pemberian tugas ini yaitu:

- waktu istirahat awak kapal akan terganggu
- Awak kapal akan merasa sedikit terbebani

- c) Membuat jadwal untuk tiap awak kapal membaca e-SMS yang tersedia di komputer kapal

Adapun kelebihan dibuatkannya jadwal ini yaitu:

- Pemahaman awak kapal terhadap keselamatan akan bertambah.

Adapun kekurangan dibuatkannya jadwal ini yaitu:

- Jam istirahat kru akan berkurang.

- d) Memberikan sebuah tugas yang berkenaan dengan *safety awareness* kepada tiap awak kapal secara berkala.

Adapun kelebihan diberikannya tugas ini yaitu:

- Meningkatnya *safety awareness* awak kapal.

Adapun kekurangannya yaitu:

- Pemberian tugas akan menyita waktu awak kapal sehingga jam istirahat berpotensi berkurang.

- 2) Menghilangkan rasa takut awak kapal.

- a) Selalu memberikan penjelasan bahwa melaporkan *near-miss* tidak akan berpengaruh kepada penilaian terhadap awak kapal tersebut.

Adapun kekurangan dari hal ini yaitu:

- Fakta yang ada di lapangan adalah awak kapal takut melaporkan *near-miss* karena adanya indikasi mereka diberikan penilaian negatif.

Adapun kelebihan dari hal ini yaitu:

- Awak kapal harus diyakinkan bahwa mereka bebas untuk membuat laporan *near-miss* apapun bentuknya. Ini adalah kelebihan yang dapat mengubah pandangan awak kapal sehingga pada akhirnya mereka akan merasa bebas untuk membuat laporan *near-miss*.
- b) Selalu menerapkan prinsip tidak menyalahkan seseorang saat menerima laporan sebuah *near-miss*

Adapun kekurangannya diterapkan prinsip ini yaitu:

- Kadang tidak melakukan pemeriksaan ulang terhadap laporan yang ada.

Adapun kelebihannya diterapkan prinsip ini yaitu:

- Awak kapal akan merasa tidak terbatas untuk melaporkan sebuah *near-miss* apapun bentuknya.
- Laporan *near-miss* tiap bulan akan mencapai target dari segi kualitas dan kuantitas yang ditetapkan.

3) Memberikan hadiah yang lebih memuaskan bagi awak kapal yang menemukan *near-miss* terbanyak.

- a) Memberikan sejumlah uang dari *master discretion allowance* Pemberian sejumlah uang diyakini akan memberi motivasi tambahan kepada awak kapal.
- b) Memberikan sejumlah barang dari *bonded store* Pemberian sejumlah barang dari *bonded store* akan menambah motivasi awak kapal.
- c) Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign*
 - (1) Mengurangi kesibukan nakhoda dengan mendelegasikan tugas kepada perwira kapal. Pendelegasian tugas akan mengurangi beban tugas nakhoda, akan tetapi akan

menambah beban dan jam kerja perwira yang disertai tugas tersebut.

- (2) Mengadakan pengawasan terhadap tugas yang didelegasikan
Pengawasan akan menciptakan sebuah proses manajemen yang baik akan tetapi akan sangat menyita waktu seorang nakhoda untuk tiap tugas yang harus diawasi.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Dari beragam alternatif pemecahan masalah tersebut di atas, dapat dipilih pemecahan masalah sebagai berikut:

- a. **Minimnya kontribusi Anak Buah Kapal (ABK) yang di *charter* PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-mis***

Pemecahan masalah yang dipilih untuk mengatasi masalah tersebut yaitu Menghilangkan rasa takut awak kapal.

Selalu memberikan penjelasan bahwa melaporkan *near-miss* tidak akan berpengaruh kepada penilaian terhadap awak kapal tersebut, dan selalu menerapkan prinsip tidak menyalahkan seseorang saat menerima laporan sebuah *near-miss*.

- b. **Kurangnya peranan nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *near-miss campaign***

Pemecahan masalah yang dipilih untuk mengatasi masalah tersebut yaitu Pendelegasian tugas kepada perwira yang lainnya dapat mengurangi kesibukan nakhoda.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya yang berkaitan dengan masalah-masalah yang terkait dengan peningkatan partisipasi awak kapal dalam program *near-miss campaign* demi keselamatan, maka diambil kesimpulan dengan harapan dapat memberikan pengetahuan tambahan kepada rekan-rekan awak kapal dan kepada perusahaan pelayaran agar dapat meningkatkan partisipasi awak kapal sehingga menyukseskan program *near-miss campaign*. Hal ini bertujuan meningkatkan *safety awareness* para awak kapal secara berkelanjutan.

Beberapa permasalahan tidak maksimalnya program *near-miss campaign* ialah sebagai berikut:

1. Minimnya kontribusi ABK yang di charter PT.CONOCO PHILLIPS GRISSIK LTD dalam mengidentifikasi sebuah *Near-miss*. Masalah ini dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :
 - a. Meningkatkan kesadaran awak kapal akan keselamatan.
 - b. Menghilangkan rasa takut awak kapal dalam pembuatan pelaporan *near-miss*.
 - c. Nakhoda memberikan hadiah yang lebih memuaskan bagi awak kapal yang menemukan dan membuat pelaporan *near-miss*.
 - d. Nakhoda dan *chief officer* selalu memberikan penjelasan bahwa melaporkan *near-miss* tidak akan berpengaruh kepada penilaian terhadap awak kapal tersebut.
 - e. Nakhoda dan *chief officer* selalu menerapkan prinsip tidak menyalahkan seseorang saat menerima laporan *near-miss*.

2. Kurangnya peranan Nakhoda sebagai pemimpin dalam memberikan motivasi kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk memberikan kontribusi dalam program *Near-miss Campaign*. Masalah ini dapat diatasi dengan cara :
 - a. Mengurangi kesibukan nakhoda dengan mendelegasikan tugas kepada perwira kapal lainnya.
 - b. Nakhoda memiliki banyak waktu sehingga dapat memberikan motivasi kepada awak kapal.

B. SARAN

Berdasarkan pemaparan pada kesimpulan sebelumnya, untuk memperoleh hasil yang diinginkan maka perlu diberikan beberapa saran ke berbagai pihak yakni :

1. Pihak kapal, terutama nakhoda dan *chief officer* yang bertanggung jawab dalam hal manajemen kapal, hendaknya melakukan hal-hal berikut:
 - a. Memberikan penyuluhan yang lebih sering mengenai pentingnya mengidentifikasi sebuah *near-miss*.
 - b. Memberikan penjelasan mengenai tugas dan tanggung jawab tiap awak kapal khususnya dalam hal keselamatan.
 - c. Memberikan motivasi kepada awak kapal agar tidak ragu dalam membuat laporan *near-miss*.
2. Pihak perusahaan dapat melakukan hal-hal sebagai berikut:
 - a. Memberikan penyuluhan khususnya masalah *near-miss campaign* kepada awak kapal yang akan naik di kapal perusahaan tersebut dan juga sebaiknya dilakukan secara berkelanjutan.
 - b. Pihak perusahaan memberikan *reward* yang lebih memuaskan bagi awak kapal sebagai sebuah bentuk penghargaan sehingga mereka akan dengan sendirinya tertarik dan berlomba untuk melaporkan sebuah *near-miss*.
3. Pihak instansi diklat kemaritiman diharapkan dapat diberikan pengetahuan khusus mengenai bagaimana cara mengidentifikasi *near-miss* atau yang berkaitan dengan *near-miss*. Yaitu : *hazard hunting*, *incident* dan *accident* serta bagaimana cara pelaporannya.

DAFTAR PUSTAKA

H. Dany, Kamus Ilmiah Populer, 2006

Hasibuan, Malayu S.P., Manajemen Sumber Daya Manusia (Jakarta, Bumi Aksara, 2007)

<http://id.wikipedia.org/wiki/Motivasi>

<http://liddamahfiroh.blogspot.com/2013/04/istilah-istilah-dalam-k3.html>

<http://djajendra-motivator.com/?p=1351>

<http://www.oshforumfkmundip.com/2011103/hazard-risk-unsafe-act-unsafe-condition.html>

<http://www.yuwonoputra.com/2013/07/proses-terbentuknya-motivasi.html>

<http://Pusdiklatk3.blogspot.com/2014/04/perbedaan-accident-incident-dan-near.html>

Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2008 m.artikata.com/arti-336152 kontribusi.html

Kamus Besar Bahasa Indonesia KBBI, Depdiknas, Jakarta, 2013

Kartini Kartono. *Pemimpin dan Kepemimpinan*. Jakarta : PT. Grafindo Persada, 1998

Miftha Thoha dalam bukunya Prilaku Organisasi, 1983

Near-miss, Standart Of Procedure (HSE Departement PT. Conoco Phillips Grissik LTD, 2015)

Satria, *Pengaruh Rasio Keuangan Likuiditas, Solvabilitas, Aktivitas, Profitabilitas, dan Pasar terhadap Harga Saham Industri Manufaktur di BEJ*. Skripsi Universitas Sumatera Utara : Medan, 2008

Susanto, Astrid S., Pengantar Sosiologi dan Perubahan Sosial. Bina Cipta. Jakarta. Depdiknas

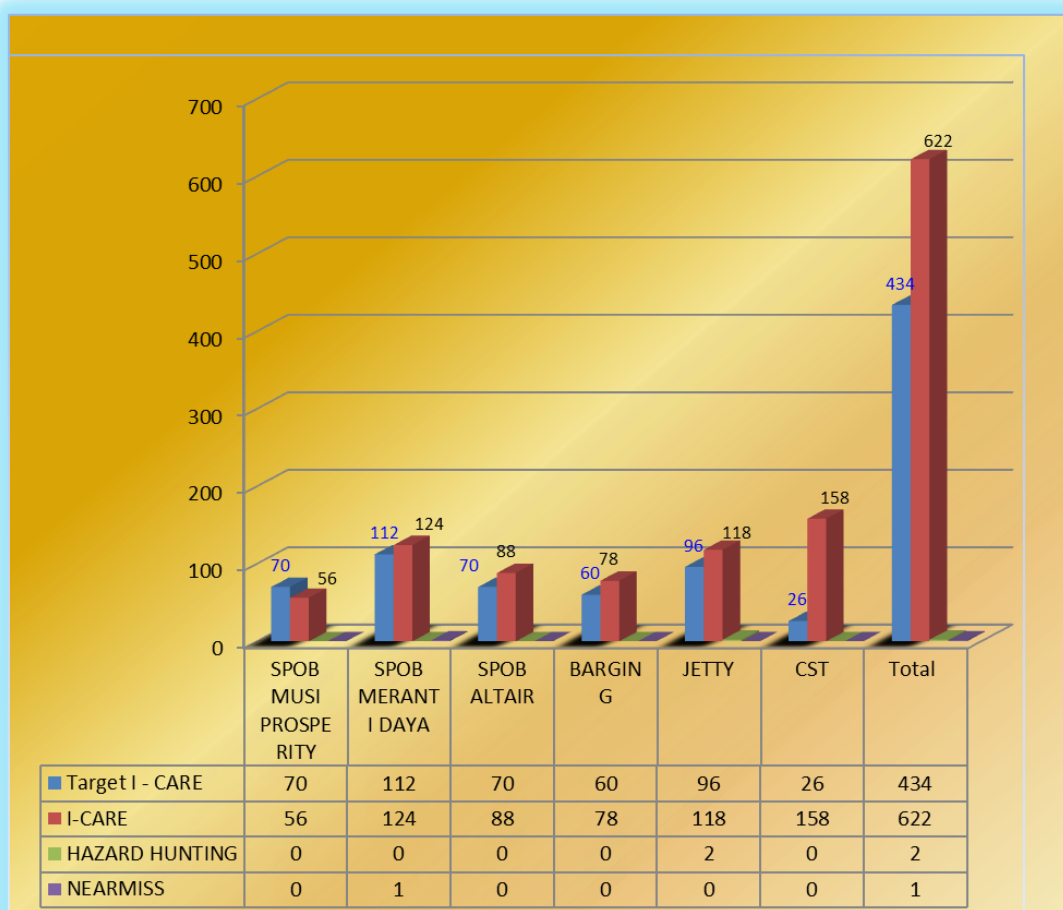
Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Kepelautan

Lampiran 2

HSE PERFORMANCE MARINE OPS

PERIODE : Maret 2017

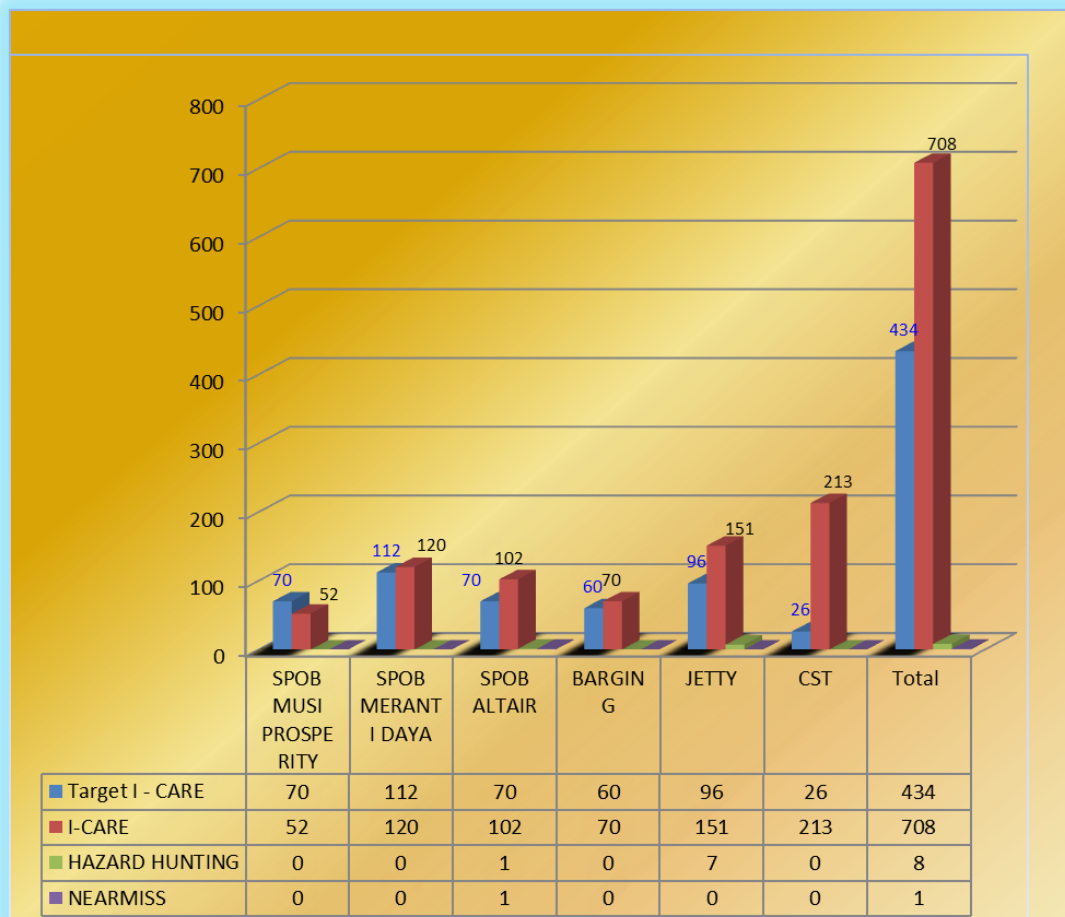
	SPOB MUSI PROSPERITY	SPOB MERANTI DAYA	SPOB ALTAIR	BARGING	JETTY	CST	Total
Target I - CARE	70	112	70	60	96	26	434
I-CARE	56	124	88	78	118	158	622
HAZARD HUNTING	0	0	0	0	2	0	2
NEARMISS	0	1	0	0	0	0	1
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0



HSE PERFORMANCE BARGING OPS

PERIODE : April 2017

	SPOB MUSI PROSPERITY	SPOB MERANTI DAYA	SPOB ALTAIR	BARGING	JETTY	CST	Total
Target I - CARE	70	112	70	60	96	26	434
I-CARE	52	120	102	70	151	213	708
HAZARD HUNTING	0	0	1	0	7	0	8
NEARMISS	0	0	1	0	0	0	1
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

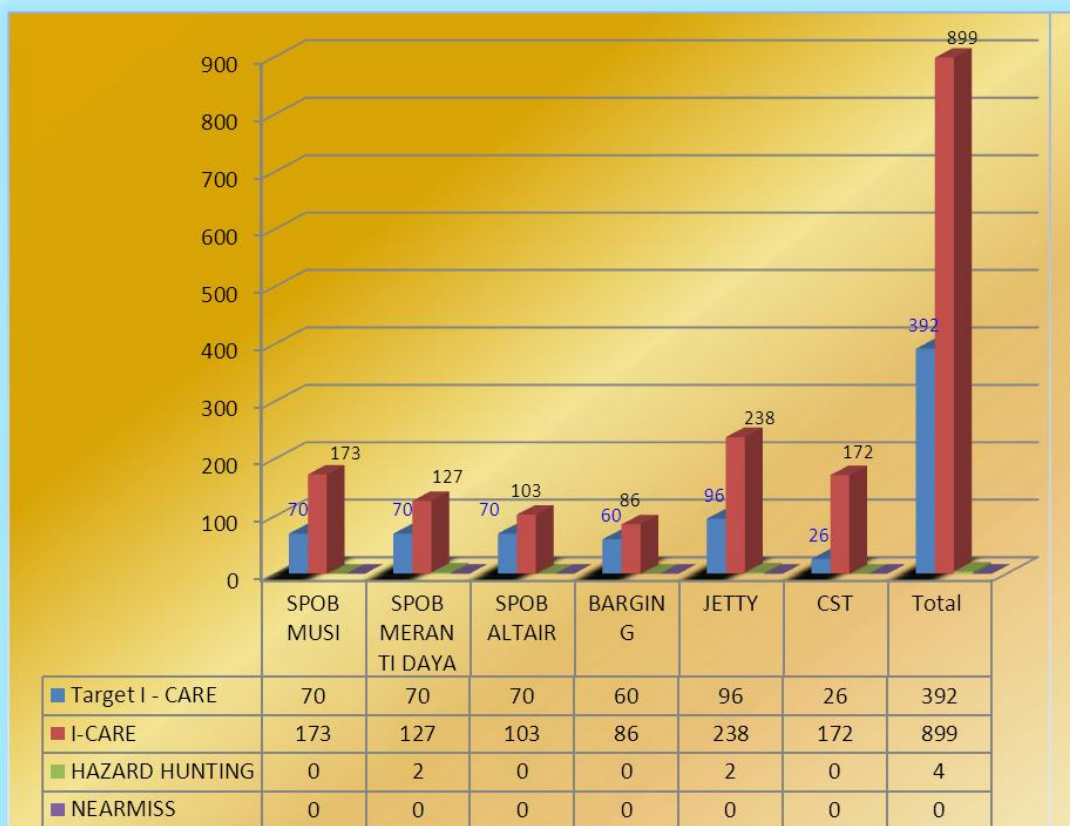


HSE PERFORMANCE MARINE OPS

PERIODE November 2016

	SPOB MUSI PROSPERITY	SPOB MERANTI DAYA	SPOB ALTAIR	BARGING	JETTY	CST	Total
Target I - CARE	70	70	70	60	96	26	392
I-CARE	173	127	103	86	238	172	899
HAZARD HUNTING	0	2	0	0	2	0	4
NEARMISS	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

GRAFIK
HSE PERFORMANCE MARINE OPS
PERIODE November 2016



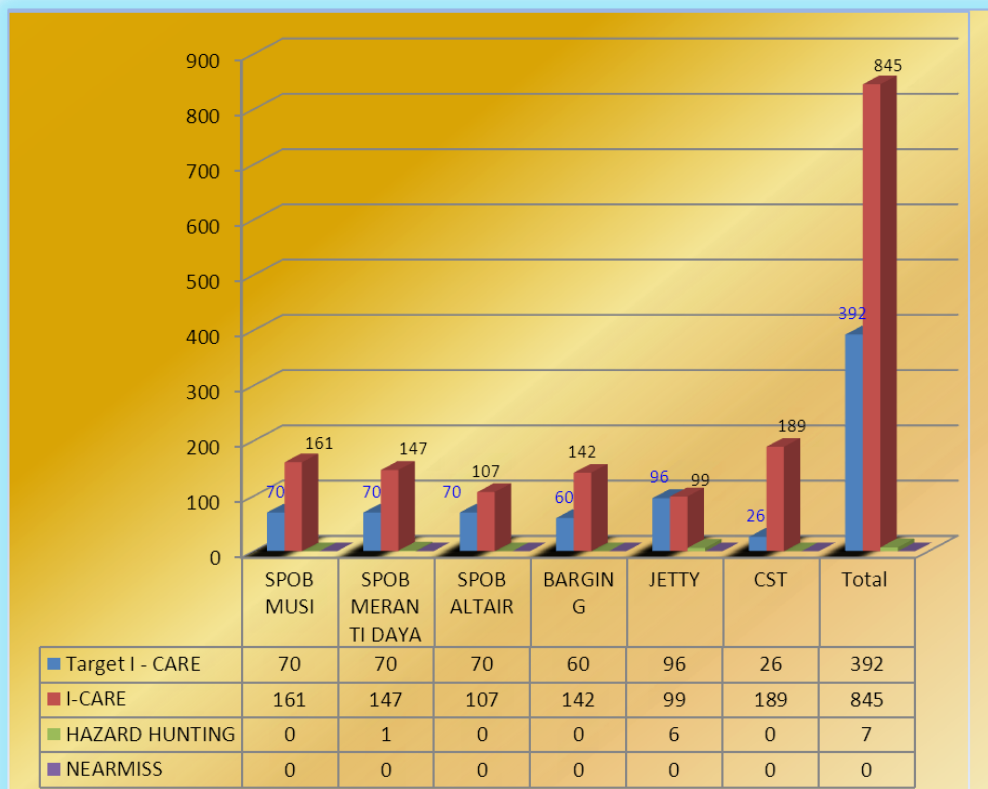
HSE PERFORMANCE MARINE OPS

PERIODE Desember 2016

	SPOB MUSI PROSPERITY	SPOB MERANTI DAYA	SPOB ALTAIR	BARGING	JETTY	CST	Total
Target I - CARE	70	70	70	60	96	26	392
I-CARE	161	147	107	142	99	189	845
HAZARD HUNTING	0	1	0	0	6	0	7
NEARMISS	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

GRAFIK HSE PERFORMANCE MARINE OPS

PERIODE Desember 2016



LAMPIRAN 1 SHIP'S CREW LIST

PT. VEKTOR MARITIM

SQE MANAGEMENT SYSTEM FORM

Page 1 of 1

IMO CREWLIST

				Arrival		Departure			
1. Name of ship MUSI PROSPERITY				2. Port of arrival Ramba			3. Date of arrival 19-Jun-17		
4. Nationality of ship INDONESIA				5. Port arrived from Muntok			13. Nature and No. of identity doc. S. Book		14. Lifeboat Capacity : N/A
7. No	8. Family name, given names	9. Sex.	10. Rank	11. National ality	12. Date and place of birth		Number	15. Expire S. Book	16. signed on Date
1	FAISAL AULIA	M	MASTER	INA	Belawan	04-Mar-82	F 030413	09-Jun-20	16-Jun-17
2	BAGINDA B GULTOM	M	Ch/OFF	INA	Balige	01-Sep-75	C 028902	04-Dec-18	3-Feb-17
3	RUDI SETIAWAN	M	2nd /OFF	INA	Sukoharjo	27-Feb-93	B 025605	10-Dec-17	8-Nov-16
4	KOKOH MICHAEL	M	3RD/OFF	INA	Belawan	16-Mey-92	C 029887	04-Feb-19	08-Mey-17
5	LODEWYK M ADRIAANSZ	M	C/ENG	INA	Sorong	02-Mar-73	E 159923	28-Apr-20	13-Jun-17
6	PERMANA AKBAR R.	M	2nd/ENG	INA	Kebumen	03-Apr-92	B 055667	25-Mar-18	3-Jun-17
7	WAHYU WIJANARKO	M	3RD/ENG	INA	Sungguminasa	17-Dec-90	Y 042306	23-Jun-18	13-Jun-17
8	SAPAR SUPRIYONO	M	BOSUN	INA	Banjarnegara	25-May-66	F 003212	14-Mar-20	5-Jul-17
9	JAMES J PALENEWEN	M	AB 1	INA	CasaBlanca	10 May 88	A 024091	08-Mar-19	21-Mar-17
10	DARWIS	M	AB 2	INA	Salulemo	13-Feb-88	B 030543	04-Jan-18	08-Mey-17
11	RAFNIHAL	M	AB 3	INA	Kapar utara	06-Nov-82	D 004311	16-Sep-19	13-Jun-17
12	MURZAMSAHY M	M	OILER 1	INA	Jakarta	06 Oct 75	Y 040833	19-Apr-18	14-Apr-17
13	ADITYA SURYA PRATAMA	M	OILER 2	INA	Balikpapan	18 Dec 89	E 033109	06- Nov -18	13-Jun-17
14	WAHYUDI	M	OILER 3	INA	Jakarta	13-Mar-79	B 012789	16-OCT-17	08-Mey-17
15	ARHAM RASBI	M	CHIEF/COOK	INA	Palopo	17-Jul-93	D 013949	11-Nov-19	5-Jul-17
16	ERIKSON SIANTURI	M	M. BOY	INA	Tanjung pinang	17-DEC-96	E 134087	17-NOV-19	08-Mey-17
17	MUCHLIS UMAR WIRA	M	D. CADET	INA	Wonogiri	10-Feb-94	E 079485	24-May-19	18-Nov-16

TOTAL CREW ON BOARD : 17 PERSONS INCLUDING MASTER

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

Master : Capt. Faisal Aulia

CREW LIST

Form :
Rev No :
Date :
Page :

VESSEL NAME : OPS ALTAIR
FLAG : INDONESIA
NAME OF MASTER : CAPT. PARISSAN
CALL SIGN / MMSI : YBFK2 / 52500382

PT. OCEANINDO PRIMA SARANA
GRT / NRT : 2743/953
M/E HPWR : 2 X 1200 HP
IMO : 9796107

NO.	NAME	RANK	COC NUMBER	SEAMEN'S BOOK NO & EXPIRED	MCU'S EXPIRED DATE	NATIONALITY DATE OF BIRTH	PTS NO.	EMBARK DATE & PLACE
1.	Capt. Parissan	MASTER	ANT-I 6200071166N10115	D 031342 18 Dec 2018	14 NOV 2017	INDONESIAN 30 Nov 1971	19812761	20 JULY 2017 PLMBG
2.	Idrus haruna	CHIEF OFFICER	ANT-I 6200420700N10215	C 041782 16 SEP 2018	14 FEB 2018	INDONESIAN 22 June 1983	19813142	25 JULY 2017 PLMBG
3.	Maulana	2nd OFFICER	ANT-III 6201000374M30217	E 157157 22 Feb 2020	15 May 2018	INDONESIAN 02 July 1975	16324159	07 JUN 2017 PLMBG
4.	Sijarah	CHIEF ENGINEER	ATT-I 62010285662T30211	D 048074 29 SEPT 2018	04 FEB 2018	INDONESIAN 06 JAN 1966	19809924	07 JULY 2017 PLMBG
5.	Nurdiansya	2nd ENGINEER	ATT-III 6201302947T30415	E 043505 07 DEC 2018	27 JUN 2018	INDONESIAN 11 JAN 1993	19808846	1 JUNE 2017 PLMBG
6.	Heri sudjatwanto	3rd ENGINEER	ATT III 6200149859T30307	Y 047688 25 MAY 2018	18 JUL 2018	INDONESIAN 14 APR 1979	19802736	26 JULY 2017 PLMBG
7.	Adam	PUMP MAN	ANT-D 6200275829N60710	E 067666 09 MAR 2019	20 JAN 2018	INDONESIAN 22 SEP 1974	16032384	07 JULY 2017 PLMBG
8.	Eko Halilurrohman	ABLE BODY 1	ANT-D 6201354378N60713	E 120043 16 SEPT 2017	26 SEPT 2018	INDONESIAN 23 MAR 1994	19813399	09 MAY 2017 PLMBG
9.	Aliman Baso	ABLE BODY 2	ANT-D 6200597201340716	E 080415 31 Agust 2019	18 July 2018	INDONESIAN 24 Dec 1978	19810816	04 Juny 2017 PLMBG
10.	Yorgi Atlantik	ABLE BODY 3	ANT-D 6200516983N60102	E 159924 28 April 2020	1 February 2018	INDONESIAN 19 Oct 1973	16032384	30 April 2017 PLMBG
11.	Sumarno	OILER	ANT-D 6200107961T60303	B 024572 12 DEC 2017	27 JUN 2018	INDONESIAN 7 JUN 1977	19800589	1 JUNE 2017 PLMBG
12.	Muhammad Pramono	COOK	BS 6200026183010113	E 111732 11 AGUST 2019	22 AGUST 2018	INDONESIAN 04 Nov 1978	19809047	09 MAY 2017 PLMBG
13.	Muh. Asri H.M	ENGINE CADET	BS 6211560616010515	E 120412 29 SEPT 2019	19 SEPT 2018	INDONESIAN 19 DEC 1995	19811856	19 APRIL 2016 PLMBG
14.	Abd Rahman	ENGINE CADET	BS 621158642010616	E 120412 29 SEPT 2019	06 SEPT 2018	INDONESIAN 18 AGUST 1995	19811762	15 MAY 2017 PLMBG
15.	Anshar Gusman	DECK'S CADET	BS 621160547601061	E 128456 29 DEC 2019	14 MARCH 2018	INDONESIA 02 DEC 1998	19813285	20 JULY 2017 PLMBG

RAMBODITY, 25 NOV 2017
MASTER
Capt. Parissan

CREW LIST SPOB. MERANTI DAYA

Name of ship : MERANTI DAYA
 Ship email : spobmd@gmail.com
 Call sign : YBGY2
 GRT / NRT : 2650 / 886 TS
 Operator : PT. MASKAPAI PELAYARAN PULAU LAUT
 Port of Registry : BATAM
 IMO No : 9796119
 Owner : PT. ASIA MEGA LINE
 Class : DUAL CLASS RINA BKI

No.	Name	Rank	PTS No	MCU	Minreq	COC		SEAMAN BOOK	
						CLASS	ENDORSEMENT EXPIRED	ISSUED	NUMBER
01	TRI MEI JAYA	Master	15222623	31-08-2017	9-Sep-16	ANT II	17-12-2020	05-09-2014	C 087553
02	EMIRSYAH RULIAN	CHIEF OFFICER	19806355	04-01-2018	23-May-16	ANT II	11-09-2020	10/03/2017	C 050619
03	ARMAN	2nd/Officer	19808587	07-04-2018	23-May-16	ANT II	11/11/2021	07-04-2017	C 059115
04	BENYAMIN BALAKAU	Chief Engineer	19807080	05-12-2017	23-May-16	ATT I	07/04/2022	06-04-2015	B 049336
05	MARKUS BORO	2 ND Eng	14595964	12-08-2017	12-Aug-16	ATT III	05-08-2021	09-05-2017	A 041701
06	EDWI PRIHANTO	3 RD Eng	19806356	07-12-2017	23-May-16	ATT III	07-01-2021	23-09-2014	C 082606
07	HARWAN	Pump Man	19806372	10-11-2017	23-May-16	ANT D	-	10-03-2017	A 028816
08	NOVAN ADI SAGITA	AB 1	19787810	04-08-2017	12-Aug-16	ANT D	-	07-04-2017	C 054092
09	RENDY EKA R.	AB 2	19807074	05-11-2017	10-Jun-16	ANT V	15-04-2020	19-03-2015	D 059290
10	ZULKARNAIN	AB 3	19808575	13-03-2018	23-May-16	ANT D	-	19-03-2014	C 050363
11	ASPA KUR'ANI	Oiler 1	19808576	15-03-2018	23-May-16	ATT D	-	02-02-2015	Y 002445
12	MARTOBING	Oiler 2	19808232	08-02-2018	10-Jun-16	ATT D	-	21-05-2017	A 037571
13	WAHYU FRAHMI	Oiler 3	15264882	17-09-2017	1-Aug-16	ATT D	-	17-12-2015	D 057842
14	AHMAD DUKHA	Cook	19783589	09-05-2018	24-May-17	ANT D	-	22-09-2016	Y 075373

Ramba Jetty, 05 July 2017

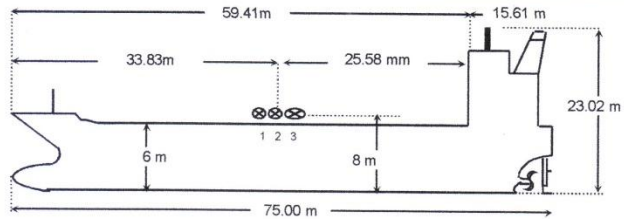


SHIP'S PARTICULARS

NAME	MUSI PROSPERITY	KEEL LAID	25th/10/2014	SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	YBPA2	LAUNCHED	12th/06/2016		INMARSAT-C
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	24th/10/2016	E-MAIL	Musi.Prosperty@soechitankers.com
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	SHIPYARD	MULTI OCEAN SHIPYARD	PHONE	+870773101448
OFFICIAL NUMBER	2016 Ba No.4730/L	LAST NAME	NA	Mobile	+6282288375567
IMO/LLOYDS NUMBER	9799501	LAST NAME	NA	TELEX	
CLASS SOCIETY	NKK			MMSI	525119008
CLASS NOTATION	NK, NS*(Tanker, Molasses, or all Flashpoint below 60°C and Chemical type II and III) MNS*	CLASS NUMBER-	000956	EX. NAMES	NA
P & I CLUB	THE STANDARD			CS / FLAG	INDONESIA

OWNERS	PT.SEJAHTERA BAHARI ABADI SAHID SUDIRMAN CENTER,LANTAI : 51st floor,JL. JEND.SUDIRMAN KAV 86,JAKARTA PUSAT - 10220
OPERATORS	PT.VEKTOR MARITIM SAHID SUDIRMAN CENTER LANTAI : 51st floor,JL. JEND.SUDIRMAN KAV 86,JAKARTA PUSAT - 10220

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	75,00
LBP	72,00
BREADTH (Extreme)	22,00
DEPTH (molded)	6,00
HEIGHT (maximum)	23,02
BRIDGE FRONT - BOW	59,41
BRIDGE FRONT - STERN	11,39
BRIDGE FRONT - MFOLD	33,83



TONNAGE	REGD
NET	1,210
GROSS	2,847
GROSS Reduced (R'n:13495)	

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL	1,7	4,300	4.879,00
SUMMER	1,8	4,200	4.718,00
WINTER	1,9	4,100	4.559,00
LIGHTSHIP	3,55	2,450	Δ. 2204
IMO BALLAST COND	3,1	2,9	2.793,00
LIGHT BALLAST COND			
DWT WITH SBT ONLY			
FWA		100 mm	
TPC @ Summer draft		15,50	

TANK CAPACITIES (cbm)				
CARGO TANKS (98 %)			BLST TKS (100 %)	
COT 1P	382,1	COT 5P	322,9	
COT 1S	381,4			1P/1S 390,346
COT 2P	487,7			2P/2S 459,606
COT 2S	484,3			3P/3S 458,03
COT 3P	489,4	F.W Tanks 100%		4P/4S 458,40
COT 3S	476,4	FW Tank (P)	24,092	5P/5S 378,635
COT 4P	484,3	FW Tank (S)	24,092	6C 10,121
COT 4S	486,4	FPT	241,469	7P/PS 28,555
COT 5P	322,2			8P/BS/8C 40,471
TOTAL	4317,1	TOTAL	289,653	TOTAL 2224,158
H. Level Alarm	95%	Level gauge		
Overfill Alarm	98%			

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	YANMAR 6EY22AW
M.C.R.	
N.C.R.	2 X 895KW X 900RPM
MAX CRITICAL RANGE	400-900
AUX. BOILER (1 sets)	N.A
GEN (2 SET)	CAT C-9 215KW X RPM1800
EMER D.G. (1)	CAT C.4.4 DITA 118KW X RPM1800
PROPELLER	2 X 4 Blade Dia 2.80m
RUDDER	DOUBLE PLATE/BALANCED RUDDER
STEERING GEAR	Semi Balance
FW GENERATOR CAP	N.A

BUNKER TANKS	
DO P	62,05
DO S	71,88
DO DB P	12,51
DO DB S	12,50
DO DAY P	9,49
DO DAY S	9,52
DO O/F T	5,35
TOTAL	183,29

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	2		FWD single drum / AFT Capstan
MRG ROPES	6	6	polypropylene (4)40mm x 170mtr, (8)50mm x 170mtr
Winch BHC	2		4,6TON
WINDLASS	2		4,6 TON
FIRE WIRE	2		25 meter
ANCHOR	FWD		P&S : 9 S
EMG. TOWING			

CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM
CARGO OIL P/P's	1-5W	500 m3/HR		360 M
CARGO OIL P/P's	1-5 W	500 m3/HR		360 M
CARGO OIL P/P's				
STRIPPING PUMP	1	50 M3/HR		
CARGO EDUCTOR		NA		
BALLAST P/P's	2	125 M3/HR		
BALLAST ED'TR	NA			
TANK CLNG PUMP	NA			
CARGO HOSE CRANES				
SWL : 5 TON X 360 Deg				

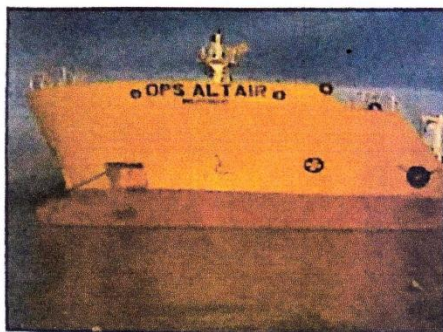
RESCUE BOATS	
1	
OPEN TYPE	
CRANE DAVIT	
LIFE RAFTS	
2 PCS: 2(20P)	
PROV. CRANE (1nos)	
NA	

MANIFOLD ARRANGEMENT	
Distance of cargo manifold to cargo manifold	1,55 m
Distance of cargo manifold to vpr. return manifold	1,65 m
Distance of manifolds to ship's rail	3,43 m
Distance of spill tray grating to centre of manifold	0,93 m
Distance of main deck to centre of manifold	2 m
Distance of main deck to top of rail	1,3 m
Distance of top of rail to centre of manifold	3,43 m
Distance of manifold to ship side	3,58 m
Distance of manifold from keel	8,0 m

IG / VAPOR EMISSION / VENTING	
IG BLOWER CAPACITY (2 nos)	NA
P/V VALVE PR./ VAC. SETTING	P: 0.14kg/cm S: 0.14kg/cm

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	FIXED CO2 SYSTEM
PUMP ROOM	FIXED CO2 SYSTEM
CARGO/DK AREA	WATER SPRAY / FOAM SYSTEM

MASTER
CAPT. TUTUT PURWONO



1. GENERAL PARTICULAR

Ship Name	OPS ALTAIR
Type Of Vessel	SPOB (Self Propelled Oil Barge)
Flag / Registry	Jakarta, Indonesia
Rina Registry No.	RI 91 502
Owner Name	PT. Oceanindo Prima Sarana
Builder	PT. Citra Shipyard, Batam
Launching	17-September-2015
IMO No.	9796107
Call Sign	YBFK-2
MMSI NO	525003482
GRT/NRT	2743/953 T
Light Ship	1898.2 Ton

3. TANK CAPACITY

Cargo Oil	: 3358.5 m ³ Ton
Fresh Water	: 101.97 m ³ Ton
SEG. Ballast Wing	: 477.9 m ³ Ton
Double Bottom Ballast	: 989.6 m ³ Ton
Fuel Oil	: 110.92 m ³ Ton
Forepeak	: 164.15 m ³ Ton

5. LIFTING EQUIPMENT

Anchor	: 2 x 2 - 2,460 kg, Bower Stockless
Anchor Chain	: Dia 38 mm x 27,5 m. Grade U3 x 17 Length (Port = 9 Length, Starboard = 8 Length)
Capstan	: 2 x Hydraulic Vertical Capstan, cap 5 Ton, Line pull 5t @15/mtn c/w power pack 22 kw
Hydraulic Crane	: VR21 801-4-H 22kw freq: 50/60

2. PRINCIPAL DIMENSION

Length Overall (LOA)	: 75.00 Meter
Length Between Perpendicular (LBP)	: 70.00 Meter
Breadth Moulded	: 22.00 Meter
Summer Draft	: 3.79 Meter
DWT	: 3342.4 M ³

4. PUMPS SPEC

Cargo Pump	: 2 x Tushaco, horizontal double screw pump 400m ³ /h
Stripping Pump	: 1 x Double Screw Pump. Tushaco, Cap 60 m ³ /h c/w 30kw electro motor
Ballast Pump	: 1 x Ebara Pump 150x125 FSK c/w Motor Wonder 3P 40 HP 1500rpm, cap 96/m ³ /h, head 35 m
Emergency Fire Pump	: 1 x Horizontal Self Priming centrifugal GARBARINO, Model : MU 50-250 A, Duty Point 60 m ³ /h VS 75m, running speed 2900rpm, Pump kw: 23 kw
P/V valve	: 2 x 300A(12") high velocity vent valve

6. MACHINERY

Main Engine	: 2 x YANMAR 12AYM-WST, 1200 HP @ 1850r/min
Auxiliary Engine	: 3 x YANMAR 6HAL2-WHT, 200 kw @1500/min
Cargo Engine	: 2 x Cummins China MTA 855, 280 kw @ 1500r/min
Bow thruster	: Hoyer 150kw freq: 50 hz





ANGGOTA INSA
NO.399/INSA/VIII/90

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

GRHA PUL Lt 2

Jln. Yos Sudarso No. 45 - 47
Tanjung Priok, Jakarta 14310
Tel. (021) 4301367 (hunting)
Fax. (021) 430 0922
E-mail : mppl@puloffshore.com



SHIP PARTICULARS

1. General Particular

Ship Name	MERANTI DAYA
Type Of Vessel	Oil Tanker
Length overall	75 Meters
Call Sign	YBGY2
IMO No.	9796119
Flag	Indonesia
Port Of Registry	Batam
Tanda Selar	GT.2650 No. 6736/PPm
Place of Built	Batam
Classification	Dual Class RINA & BKI
RINA Registry No.	93271
Notation	Clean Maltese Cross
Owner Name	PT. Asia Mega Lines
Ship Management	PT. M P P L
Builder	PT. Bandar Abadi
Hull No.	Hull 278
Keel Laid	12 September 2014
Launching	28 October 2015
Speed Design	7 Knots

2. Principal Dimension

Dimension	70 x 22 x 5.5 Mtrs
L B P	70 Meters
Breadth Moulded	22 Meters
Depth Moulded	5.5 Meters
Design Draft	3.8 Meters
Summer Draft	3.78 Meter
GRT	2650 Tons
NRT	886 Tons
Dead Weight	3120 Tons

3. Light Ship Survey Condition

Place of survey	Batam
Date Of Survey	
Weather	Fine
Wind	Breeze
Water Condition	Calm
SG of Sea Water	1.025
Light Ship Weight	



ANGGOTA INSA
NO.399/INSA/VIII/90

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

GRHA PUL Lt 2
Jln. Yos Sudarso No. 45 - 47
Tanjung Priok, Jakarta 14310
Tel. (021) 4301367 (hunting)
Fax. (021) 430 0922
E-mail : mppl@puloffshore.com

4. MACHINERY

1. MAIN ENGINE
YANMAR TYPE 12AYM-WST X 2 UNITS
1200 Hp / 882 Kw / 1800 Rpm
Gearbox Masson Type MM5200 2 Units
Governor Yanmar Type N-261-W
2. AUXILIARY ENGINE
YANMAR TYPE 6HAL2-WHT X 3 UNITS
299 Hp / 220 Kw / 1500 Rpm
Alternator Stamford HCM434E2 250 Kva X 3 unit
3. EMERGENCY GENERATOR SET
YANMAR TYPE YT675TLV-0 1 Unit
93 Hp / 69 Kw / 1500 Rpm
Alternator Stamford : 6HAL2-WHT
4. PROPELLER
2 Units Type Kaplan , Diameter 2200mm , Pitch Constant 1540mm , No. Of Blade 4
Blade thickness ratio 0.053 Weight 700 Kgs
5. SHAFT PROPELLER
Double Shaft System Ø 150mm X 5879 Length
Intermediate Shaft, Coupling & Stern Tube 2 Units
6. STEERING GEAR
Steering Pump 2 Units
ECHTOP TYPE TIC-160-4 (B5)
15 Hp / 11 Kw / 1430 Rpm
7. KORT NOZZLE
Keterangan Lihat Sertifikat
8. BOW THRUSTER
Schottel Type STT-110LK
9. PEDESTAL CRANE
Swl 5 Tons , Maximum working radius 16 Mtrs , Hoisting height 30 Mtrs
Hoisting Speed 18 mtr/min Ø wire 14mm
Cargo Gear Cert. RINA
10. WINDLASS
WUXY JB2-71-418/16-H 2 Unit (Fwd & Aft) (1 Unit Explosion Proof at Fwd)
Kw 45 / 30 Rpm 1420 / 680 / 380
Chain Ø 142mm , Wire Load 120 Kn , cable speed 15m/mnt , cable load 120 Kn



ANGGOTA INSA
NO.399/INSA/VIII/90

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

GRHA PUL Lt 2

Jln. Yos Sudarso No. 45 - 47
Tanjung Priok, Jakarta 14310
Tel. (021) 4301367 (hunting)
Fax. (021) 430 0922
E-mail : mppl@puloffshore.com

5. TANK CAPACITY

Cargo Tank Capacity	3944.635 M ³
Slop Tank	164.936 M ³
FWT PS/SB	95.020 M ³
WBT (Wing & Bottom "L" Shape Type)	1736.946 M ³
FUEL OIL TANK	131.496 M ³
Dirty Oil Tank	13.113 M ³
Fore Peak Tank	134.478 M ³
After Peak Tank (PS & SB)	74.074 M ³
Cofferdam	10.364 M ³

6. PUMPS

01	CARGO PUMP	SANKO Capacity 600 M ³ /Hrs X 2 Units Driven cargo Pump : YANMAR 6HA2M-WDT 298Kw Pressure Transmitter 0.134 – 0.071 Kg/Cm ²
02	STRIPPING PUMP	JFPO 40045FNB35 Capacity (ISI DATA) X 1 Units 380 V/45 Kw / 1475 Rpm / 80 Amp
03	Ballast Pump	Wonder WY-L2-2 Capacity 100M ³ /Hrs X 2 Units 380 V/ 37 Kw / 2945 Rpm / 69 Amp
04	GS Pump	Wonder WY200L2-2 DBR Pump 1 unit Capacity 100M ³ /Hrs 380V / 37Kw / 2945 Rpm/69 A.
05	Fifi Pump	DEUTZ TYPE BF8M 1015 NC 1 Unit Capacity 600M ³ 380 Kw / 510 Hp / 1800 Rpm
06	Fire Pump	WY 180M Capacity 80M ³ /Hrs 1 Unit 380 V / 22 Kw / 2940 Rpm / 41 Amp
07	Emergency Fire Pump	Diesel Engine driven Capacity 60M ³ /Hrs CZ380C 15 Kw / 2900 Rpm
07	Oil water Separator	Type MTE MS – 05 BS – 71 Capacity 0.5M ³ / H Weight 230 kg (dry)
08	Bilges Pump	Wonder WY200L2-2 DBR Pump 1 unit Capacity 100M ³ /Hrs 380V / 37Kw / 2945 Rpm/69 A.
09	Sewage Pump	SW COOLING P/P = CAPACITY 35 M ³ / H
10	Sea Water Cooling Pump	WY 160 M Capacity 35M ³ /Hrs 1 Units 11 Kw / 2940 Rpm / 41.6 Amp.
		T8-51 mm (2") Metal Pump



ANGGOTA INSA
NO.399/INSA/VIII/90

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

GRHA PUL Lt 2
Jln. Yos Sudarso No. 45 - 47
Tanjung Priok, Jakarta 14310
Tel. (021) 4301367 (hunting)
Fax. (021) 430 0922
E-mail : mppl@puloffshore.com

7. DECK EQUIPMENTS

01	Anchor	Bow stockless 2285 Kgs X 2 Pcs
02	Anchor Spare	Bow stockless 2285 Kgs 1 Pc
03	Anchor Chain	Diameter 42 mm Length of chain port = 8 Segel Length of chain Stb. = 9 Segel
04	Anchor Windlass	Electric Double Drum X 2 Units
05	Mooring Rope	ISI DATA JUMLAH MOORING ROPE, DIMATER DAN PANJANG
06	Smith Bracket	15 TON
07	Fairlead Roller	8 PCS
08	Tyre Fender	Double tyre fender 21 Pcs PS & 21 Pcs SB
09	Crane	Pedestial Crane SWL 5 Tons Boom Length 16 M 1 Unit
10	Portable Alumunium Gangway with safety Net	1 unit

8. NAVIGATION AND RADIO EQUIPMENTS

01	Main Radar	Furuno Type FAR-2117-D X-band ARPA
02	Secondary Radar	Furuno Type M 1835 S-band
03	GPS Navigator	Furuno GP-170 X 2 Units
04	AIS	Furuno FA - 1502 1 Unit
05	Navtex	Furuno NX - 700 1 Unit
06	Echo Sounder	Furuno FE - 8008 4" Colour LCD 1 Unit
07	Speed Log / Dopler	Furuno DS 800
08	VDR (Voyage Data Recorder)	Furuno FR 7017
09	Gyro Compass	Anzschut STO - 22
10	Magnetic Compass	Daiko Relector SR-2-150PK
12	Wind Indicator	Wind Clipper
11	MF / HF DSC (GMDSS)	Furuno FS 2575 250 Watt 1 Units
12	VHF TRANCEIVER DSC	Furuno FM-8900 X 2 Units
13	Satphone	Biru Satellite Fr-190 VS



ANGGOTA INSA
NO.399/INSA/VIII/90

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

GRHA PUL Lt 2
Jln. Yos Sudarso No. 45 - 47
Tanjung Priok, Jakarta 14310
Tel. (021) 4301367 (hunting)
Fax. (021) 430 0922
E-mail : mppl@puloffshore.com

15	SART	Samyung SAR – 09 X 2 Units
16	Inmarsat C	Furuno Felcom - 18 X 2 Units
17	BNWAS	Furuno BR-510
18	SSAS	Furuno IC – 307 3 units
19	Public Addressor	Hanshin HPA NPA 7300 – 7
20	Day Light Signaling Lamp	CXD8 24V60W
21	Air Horn	Marco 7P5451
22	Searching Light	K.Decom PSHC-1k
23	International Signaling Flag	A-Z & Numeral Pendant
24	Walky Talky	Motorola GP328 X 5 Units

9. FIRE FIGHTING EQUIPMENTS					
NO	ITEMS	QTTY	NO	ITEMS	QTTY
01	Fireman Outfit	4 Pcs	12	Portable Fire Extinguisher	
				1. Dry Powder 6 Kgs	9 Btls
				2. Dry Powder 8 Kgs	8 Btls
				3. CO2 6.8 Kgs	2 Btls
				4. Foam 9 Liters	8 Btls
				5. Foam 45 Liters	2 Pcs
02	Fire Axe	4 Pcs	13	CO ² System 45 Kgs	17 Btls
03	Fire Proof Life line		14	Pilot Botol 1.3 Kg	8 Btls
04	Bucket	3 Pcs	15	Heat Detector	Pcs
05	Breathing Apparatus	4 Set	16	Smoke Detector	Pcs
06	Spare Breathing Apparatus	4 Btls	17	Fire Hose Box	Pcs
07	Fire Blanket		18	Fire Hydrant	Pcs
08	Foam Aplicator	2 Pcs	19	Fire Hose with nozzle	Pcs
09	Fifi Monitor (¼ fifi)	2 Pcs	20	Foam tank Capacity 1000 Ltr	1
10	Torch Light	1 Pc	21	Emergency Fire Pump	1 Set
11	Life belt	3 Pcs	22	Capacity 60M ³ /Hrs	6 Pcs
				EEBDs	6 Pcs
				International Shore connection	2 Pcs



ANGGOTA INSA
NO.399/INSA/VIII/90

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

GRHA PUL Lt 2
Jln. Yos Sudarso No. 45 - 47
Tanjung Priok, Jakarta 14310
Tel. (021) 4301367 (hunting)
Fax. (021) 430 0922
E-mail : mppl@puloffshore.com

10. LIFE SAVING APPLIANCES



NO	ITEMS	QTTY	NO	ITEMS	QTTY
01	Life Boat Enclose Common Type Cap. 25 persons Slewing Davit Arm 42 Kn 22Kw Gravity 3400 Kgs	1 Units	08	Life Raft Cap. 20 Persons	2 Pcs
02	Life Buoy with MOB (Smoke Signal)	2 Pcs	09	Life Buoy with Self Ignition Light	6 Pcs
03	Life Buoy With Line	4 Pcs	10	Life Buoy Spare	2 Pcs
04	Life Jackets with Light & whistle	20 Pcs	11	Immersion Suits	20 Pcs
05	Parachute Signal	18 Pcs	12	Red Hand Flare	6 Pcs
06	Buoyant Smoke Signal	6 Pcs	13	First Aid Box	
07	Line Throwing Apparatus	2 Pcs	14	GMDSS Two Way radio Samyung STV-160	4 Pcs

11. SCANTLING

Bottom	Transversal Bulkhead
# Plate : 12mm	# Plate : 10mm & 12 mm
# Longi Stiff : L150 X 90 X 10mm	# Vertical Stiff : L125 X 75 X 10
# Inner Longi : L150 X 90 X 10mm	
Side Shell	Main Deck
# Plate : 12mm & 14 mm	# Plate : 10mm
# Longi Stiff : L150 X 90 X 10mm	# Longi Stiff : L125 X 75 X 10mm
# Inner Longi : L150 X 90 X 10mm	
Bulkwark	Accomodation Deck
# Plate : 8mm	# Plate : 8mm
	# Side wall plate : 6mm
	# Stiffener : L75 x 50 x 6

LAMPIRAN 3

NEAR MEAS REPORT

 Kartu Pelaporan Near Miss 	
Informasi Umum	
1. Tanggal/Jam dan Lokasi/Aktivitas: Jam: 16:48 : Tanggal : 10 / 12 / 2016 Lokasi: Selat Bangka Aktivitas: on Sailing	
2. Deskripsi Near Miss: pada tanggal 10 Desember 2016 Jam 15:30 kapal SPOB Meranti Daya unberthing dari STS CST SP35. Menurut ramalan cuaca pada saat itu kekuatan angin 00 knots, arah angin dari barat daya dan tinggi gelombang diperkirakan 3-4 meter. Haluan kapal selatan. Satu hari sebelum keberangkatan yaitu tanggal 9 Desember 2016. nakhoda sudah memberikan informasi Mengenai keadaan cuaca dan keadaan laut pada saat rencana keberangkatan kapal, Dan nakhoda sudah meninstruksikan kepada seluruh crew agar mengikat dan menempatkan barang Yang mudah tergeser atau bergerak agar di tempatkan pada posisi aman dan di ikat (Lashing). Pada tanggal 10 Desember 2016 jam 16:30 keadaan cuaca dan laut semakin memburuk, dengan gelombang dari lambung kanan kapal, sehingga kapal kondisi kosong terjadilah rolling yang hebat, Sehingga barang-barang yang berada di main deck terlempar dari tempatnya semula. Setelah di investigasi ternyata barang yang di main deck tidak di ikat kuat oleh crew.	
Analisa Resiko *)	
a. Konsekuensi – Beri tanda pada kotak di bawah, tingkat konsekuensi yang menurut anda dapat terjadi jika near-miss menjadi kecelakaan (dengan kerugian). (1 = MTC/Efek Kesehatan Kecil/FA ; 2 = RWC/Efek Kesehatan Sedang; 3 = Satu atau Lebih LWC/Efek Kesehatan Signifikan; 4 = Cacat Permanen/Perawatan di RS lebih dr 1 orang/Efek Kesehatan Besar; 5 = Kematian/Efek Kesehatan Parah) <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	
b. Kekerapan – Beri tanda pada kotak di bawah, tingkat kekerapan/kemungkinan yang menurut anda dapat terjadi pada orang lain/aset dalam situasi yang serupa. (1 = Tidak mungkin/tidak realistis; 2 = Tidak diharapkan terjadi; 3 = jarang; 4 = Mungkin terjadi setidaknya sekali dalam 10 tahun; 5 = Sering, kemungkinan terjadi beberapa kali dalam setahun) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	
c. Kategori Resiko – Beri tanda pada kotak di bawah, Kategori Resiko = "Konsekuensi" x "Kekerapan" . (1 - 4: Rendah; 5 - 10: Sedang; 12 - 16: Signifikan; 17 - 25: Tinggi) <input type="checkbox"/> Rendah <input checked="" type="checkbox"/> Sedang <input type="checkbox"/> Signifikan <input type="checkbox"/> Tinggi	
*) Catatan : Mengacu pada COPI Risk Matrix (Safety & Risk Acceptance Standards & Guidance) ID-G-BU-00000-00000-00456	
Penyebab	
<input type="checkbox"/> Kurangnya Kebersihan/Kerapian <input type="checkbox"/> Kurangnya penghalang/tanda peringatan <input checked="" type="checkbox"/> Kurang pengetahuan/ketrampilan <input type="checkbox"/> Perencanaan yg buruk <input type="checkbox"/> Tidak menggunakan PPE/ Penggunaan yg tidak tepat	<input type="checkbox"/> Akses keluar/masuk tdk memadai <input type="checkbox"/> Kurangnya Perawatan <input type="checkbox"/> Kurangnya Pelatihan <input checked="" type="checkbox"/> Kurangnya Penilaian Resiko <input checked="" type="checkbox"/> Tidak mematuhi prosedur
<input type="checkbox"/> Peralatan/perkakas tidak memadai <input type="checkbox"/> Kurangnya inspeksi <input type="checkbox"/> Komunikasi tdk memadai <input type="checkbox"/> Kurang Pengawasan <input type="checkbox"/> Prosedur yang tidak memadai	

☐ Lainnya, jelaskan :

Panduan Pelaporan Near-Miss

DEFINISI: "Near Miss" adalah kejadian tidak terencana yang berpotensi menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian.

1. Kartu ini harus diisi oleh tim yg terlibat, oleh saksi mata, atau oleh Supervisor COPI/ Contractor Supervisor yang bertanggung jawab langsung pada operasi aktivitas yg mengakibatkan near-miss.
2. **TANYAKAN** pertanyaan-pertanyaan kunci berikut :
 - Aktivitas apa yg sedang berlangsung ?
 - Cedera/Kerusakan apa yg dapat menimpa jika terjadi hal yg tidak terduga ? Seberapa besar kemungkinan hal tersebut terjadi ?
 - Apa penyebab terjadinya near-miss ? Faktor Orang, Faktor Pekerjaan ?
 - Bagaimana hal ini dapat diperbaiki ? Bagaimana pekerjaan yg terkait dapat dilakukan dengan lebih aman ?
3. **CATATLAH** hasil Observasi dan Diskusi
4. **SERAHKAN** kartu ini kepada Supervisor anda atau ke Field HSE Advisor
5. Laporan Near-Miss dengan kategori "**SIGNIFIKAN**" dan "**TINGGI**" harus dilaporkan secara formal melalui Sistem Pelaporan dan Investigasi Kecelakaan COPI (Intranet).

Tindak Lanjut

1. Tindakan yg Diambil:

- Nakhoda segera merubah haluan kapal sementara waktu agar tidak mendapat gelombang dari kanan kapal.

Untuk memperbaiki posisi barang yang tergeser, jika di biarkan di khawatirkan akan merusak Bagian kapal lainnya

2. Rekomendasi guna mencegah terulangnya kejadian:

- Agar seluruh crew memperhatikan dan melaksanakan arahan nakhoda mengenai Keadaan, diluar keadaan normal

Tanda Tangan dan Nama/Jabatan anda:

Tri Mey Jaya/Nakhoda

Departemen dan Perusahaan:

PT. Maskapai Pelayaran Pulau Laut

**SERAHKAN KARTU INI
KEPADA SUPERVISOR ANDA ATAU FIELD HSE ADVISOR**

© ConocoPhillips Indonesia Inc. Ltd.



Kartu Pelaporan Near Miss



Informasi Umum

1. Tanggal/Jam dan Lokasi/Aktivitas:

Jam: 21:30

Tanggal : 04 / 02 / 2017

Lokasi: Sei Dawas

Aktivitas: on Sailing

2. Deskripsi Near Miss:

Pada saat 30 menit setelah unberthing kapal dari Ramba jetty, duty officer melihat terdapat target di Radar dengan jarak 3 NM,

setelah di observasi dan di lakukan pemanggilan terhadap target melalui radio VHF target tersebut tidak merespon panggilan tersebut.

Nakhoda segera di informasikan mengenai kejadian tersebut. Dan nakhoda segera menghubungi

Ramba jetty radio station, ramba jetty segera mengirim team patrol untuk mengobservasi target.

Setelah di teliti oleh team patrol ramba jetty, ternyata terdapat kapal konvensional yang tidak dilengkapi

Oleh radio komunikasi yang telah di tetapkan oleh peraturan.

Untuk mencegah bahaya tubrukan di alur sungai, patrol team ramba jetty menjadi penghubung

Komunikasi melalui radio VHF antara kapal SPOB. [REDACTED] dengan kapal konvensional tersebut.

Analisa Resiko^{*)}

a. Konsekuensi –

Beri tanda pada kotak di bawah, tingkat konsekuensi yang menurut anda dapat terjadi jika near-miss menjadi kecelakaan (dengan kerugian).

(1 = MTC/Efek Kesehatan Kecil/FA; 2 = RWC/Efek Kesehatan Sedang; 3 = Satu atau Lebih LWC/Efek Kesehatan Signifikan; 4 = Cacat Permanen/Perawatan di RS lebih dr 1 orang/Efek Kesehatan Besar; 5 = Kematian/Efek Kesehatan Parah)

☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5

b. Kekerapan –

Beri tanda pada kotak di bawah, tingkat kekerapan/kemungkinan yang menurut anda dapat terjadi pada orang lain/aset dalam situasi yang serupa.

(1 = Tidak mungkin/tidak realistis; 2 = Tidak diharapkan terjadi 3 = jarang; 4 = Mungkin terjadi setidaknya sekali dalam 10 tahun; 5 = Sering, kemungkinan terjadi beberapa kali dalam setahun)

☐ 1 ☒ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

c. Kategori Resiko –

Beri tanda pada kotak di bawah, Kategori Resiko = "Konsekuensi" x "Kekerapan".

(1 - 4: Rendah; 5 - 10: Sedang; 12 - 16: Signifikan; 17 - 25: Tinggi)

☐ Rendah ☒ Sedang ☐ Signifikan ☐ Tinggi

^{*) Catatan : Mengacu pada COPI Risk Matrix (Safety & Risk Acceptance Standards & Guidance) ID-G-BU-00000-00000-00456}

Penyebab

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Kurangnya Kebersihan/Kerapuhan | <input type="checkbox"/> Akses keluar/masuk tdk memadai | <input type="checkbox"/> Peralatan/perkakas tidak memadai |
| <input type="checkbox"/> Kurangnya penghalang/tanda peringatan | <input type="checkbox"/> Kurangnya Perawatan | <input type="checkbox"/> Kurangnya inspeksi |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kurang pengetahuan/ketrampilan | <input type="checkbox"/> Kurangnya Pelatihan | <input checked="" type="checkbox"/> Komunikasi tdk memadai |
| <input type="checkbox"/> Perencanaan yg buruk | <input type="checkbox"/> Kurangnya Penilaian Resiko | <input checked="" type="checkbox"/> Kurang Pengawasan |
| <input type="checkbox"/> Tidak menggunakan PPE/ Penggunaan yg tidak tepat | <input checked="" type="checkbox"/> Tidak mematuhi prosedur | <input type="checkbox"/> Prosedur yang tidak memadai |
| <input type="checkbox"/> Lainnya, jelaskan : | | |

Panduan Pelaporan Near-Miss

DEFINISI: "Near Miss" adalah kejadian tidak terencana yang berpotensi menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian.

1. Kartu ini harus diisi oleh tim yg terlibat, oleh saksi mata, atau oleh Supervisor COPI/ Contractor Supervisor yang bertanggung jawab langsung pada operasi aktivitas yg mengakibatkan near-miss.
2. **TANYAKAN** pertanyaan-pertanyaan kunci berikut :
 - Aktivitas apa yg sedang berlangsung ?
 - Cedera/Kerusakan apa yg dapat menimpa jika terjadi hal yg tidak terduga ? Seberapa besar kemungkinan hal tersebut terjadi ?
 - Apa penyebab terjadinya near-miss ? Faktor Orang, Faktor Pekerjaan ?
 - Bagaimana hal ini dapat diperbaiki ? Bagaimana pekerjaan yg terkait dapat dilakukan dengan lebih aman ?
3. **CATATLAH** hasil Observasi dan Diskusi
4. **SERAHKAN** kartu ini kepada Supervisor anda atau ke Field HSE Advisor
5. Laporan Near-Miss dengan kategori "**SIGNIFIKAN**" dan "**TINGGI**" harus dilaporkan secara formal melalui Sistem Pelaporan dan Investigasi Kecelakaan COPI (Intranet).

Tindak Lanjut

1. Tindakan yg Diambil:

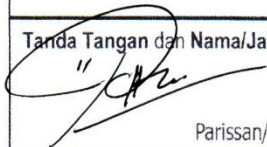
Nakhoda segera menghubungi ramba jetty station.

Ramba jetty respon team segera melakukan tindakan observasi dan pencegahan bahaya

2. Rekomendasi guna mencegah terulangnya kejadian:

- Agar semua kapal-kapal pengguna alur sungai Dawas memperhatikan tindakan atau kegiatan Keluar masuk kapal di alur sungai.
- Seluruh kapal baik yang modern atau pun konvensional harus dilengkapi oleh sarana komunikasi radio.
- Bagi kapal yang akan masuk atau keluar alur agar melapor ke ramba jetty, karena posisi ramba jetty di tunjuk oleh instansi terkait sebagai petugas monitor alur sungai.

Tanda Tangan dan Nama/Jabatan anda:



Parissan/Nakhoda

Departemen dan Perusahaan:

Deck Departement / PT Oceanindo Prima Sarana

**SERAHKAN KARTU INI
KEPADA SUPERVISOR ANDA ATAU FIELD HSE ADVISOR**

© ConocoPhillips Indonesia Inc. Ltd

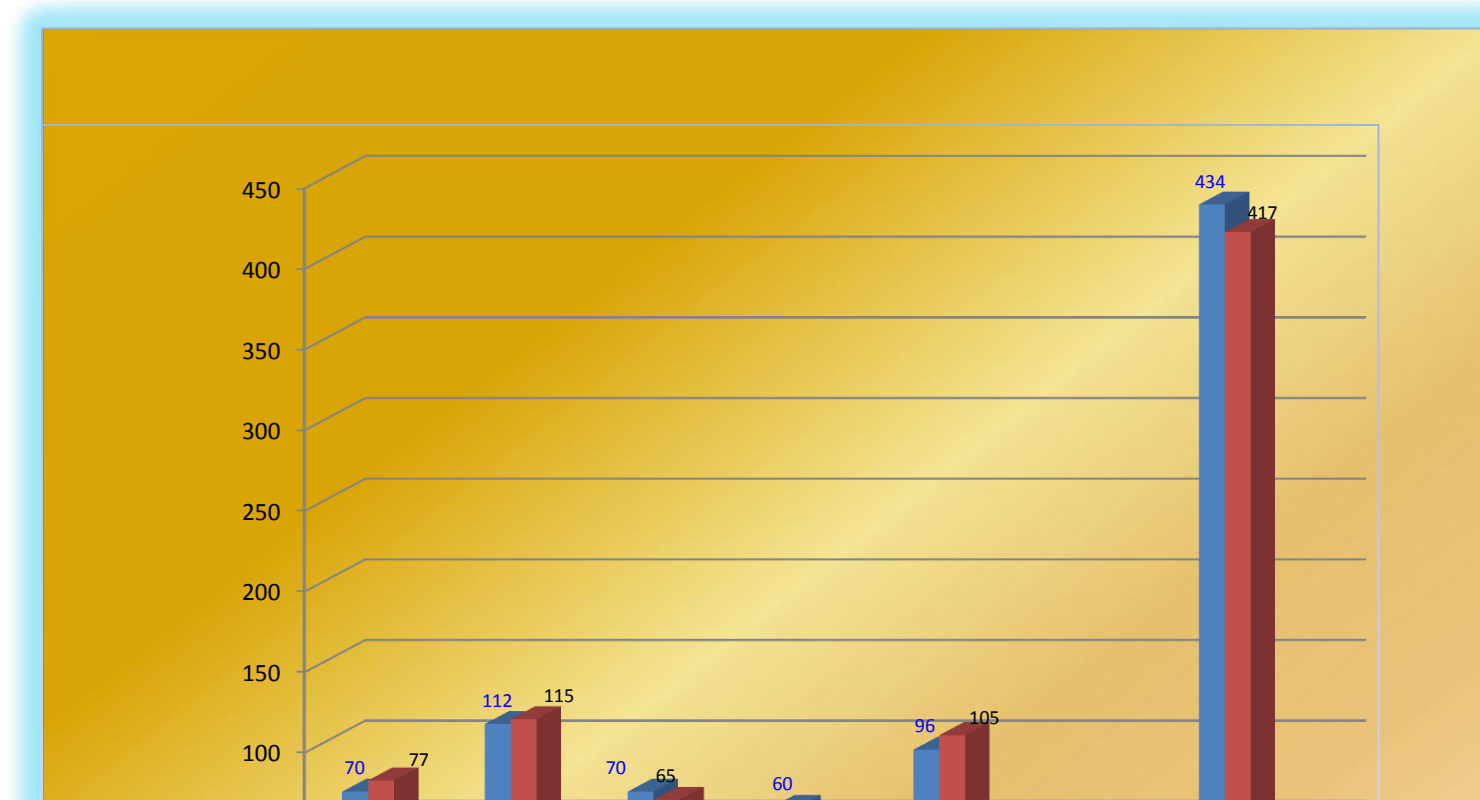
HSE PERFORMANCE MARINE OPS

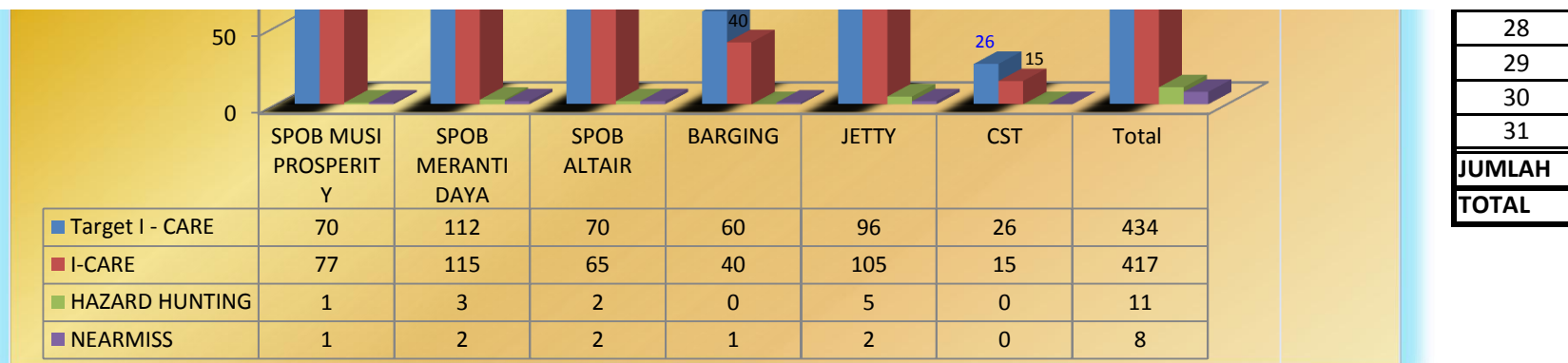
PERIODE : June 2017

	SPOB MUSI PROSPERITY	SPOB MERANTI DAYA	SPOB ALTAIR	BARGING	JETTY	CST	Total
Target I - CARE	70	112	70	60	96	26	434
I-CARE	77	115	65	40	105	15	417
HAZARD HUNTING	1	3	2	0	5	0	11
NEARMISS	1	2	2	1	2	0	8
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

PERIODE : J

DATE
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27





28
29
30
31
JUMLAH
TOTAL

July 2017

[illegible]

DATE	RAMBA JETTY		
	SAFE	UNSAFE	JUMLAH
1			0
2			0
3			0
4			0
5			0
6			0
7			0
8			0
9			0
10			0
11			0
12			0
13			0
14			0
15			0
16			0
17			0
18			0
19			0
20			0
21			0
22			0
23			0
24			0
25			0
26			0
27			0

0	0	0	0	0	0	0	
0							

28			0
29			0
30			0
31			0
JUMLAH	0	0	0
TOTAL			

LAPORAN I-CARE BARGING OPS

[illegible]

[illegible]

0

	0			0			0
	0			0			0
	0			0			0
	0			0			0
0	0	0	0	0	0	0	0