

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



**MAKALAH**

**UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT DALAM  
PELAKSANAAN PERAWATAN ALAT-ALAT  
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL**

**Oleh:**

**ZULMUBIN**  
**NIS. 02135/ N**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I**

**JAKARTA**

**2017**

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



**MAKALAH  
UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT DALAM  
PELAKSANAAN PERAWATAN ALAT-ALAT  
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan  
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

**Oleh :**

**ZULMUBIN  
NIS. 02135/ N**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I  
JAKARTA  
2017**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ZULMUBIN  
No. IndukSiwa : 02135 / N  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT  
DALAM PELAKSANAAN PERAWATAN ALAT-  
ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL

Pembimbing I  
Pembimbing II

Jakarta, Agustus 2017

**Capt. Basri Daramin, M.M.**

**Ferry Budi Cahyono, ST, M.M.Tr**

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

**Capt. Irfan Faozun, M.M.**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19730908 200812 1 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : ZULMUBIN  
No. IndukSiwa : 02135 / N  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT  
DALAM PELAKSANAAN PERAWATAN ALAT-  
ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Suwondho, MM.

M. Nurdin, SE, MM.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19590814 198302 1 001

Capt. Drs. Kemal Syarif, Sp.1, M.Mar

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah S.W.T. yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

### “UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT DALAM PELAKSANAAN PERAWATAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL”

Penyelesaian makalah ini melibatkan banyak pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan baik secara langsung ataupun secara tidak langsung, baik secara moril maupun secara materiil. 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 yang terhormat :

1. Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Abdul Rachman, MM., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Suhartini, M.MTr., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Basri Daramin, M.M., selaku Pembimbing Materi.
5. Bapak Ferry Budi, ST, M.M., selaku Pembimbing Penulisan.
6. Seluruh Dosen dan Staff pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
7. Perwira Siswa (Pasis) ANT-1 XLVII yang senantiasa memberikan masukan dan saran selama penulis menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
8. Kepada semua pihak yang ikut membantu dalam penulisan makalah.

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

Jakarta, Oktober 2017  
Penulis,

**ZULMUBIN**  
NIS. 02135/ N

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>vi</b>
 <b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan.....	7
 <b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran.....	25
 <b>BAB III    ANALISIS PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	27
B. Analisis Data .....	30
C. Pemecahan Masalah .....	35
 <b>BAB IV    KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan.....	45
B. Saran.....	46
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1. Crew List

Lampiran 2. Ship Particular

Lampiran 3. Internal Audit

Lampiran 4. Drill / Exercise Report

Lampiran 5. Emergency Drill and Training Matrix

Lampiran 6. Non-Comformity / Observation Report



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



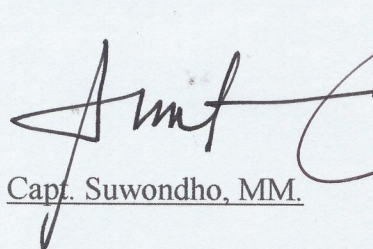
**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

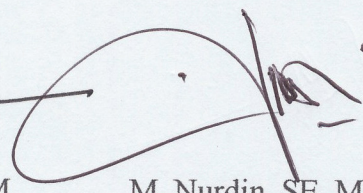
Nama : ZULMUBIN  
No. IndukSiwa : 02135 / N  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT  
DALAM PELAKSANAAN PERAWATAN ALAT-  
ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL

Penguji I

Penguji II

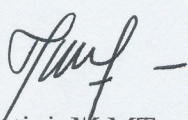
Penguji III

  
Capt. Suwondho, MM.

  
M. Nurdin, SE, MM.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19590814 198302 1 001

Capt. Drs. Kemal Syarif, Sp.1, M.Mar

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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



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



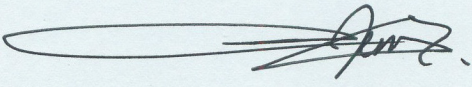
**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ZULMUBIN  
No. IndukSiwa : 02135 / N  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENERAPAN PRINSIP MANAGEMENT  
DALAM PELAKSANAAN PEMERIKSAAN ALAT-  
ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL

Pembimbing I

  
**Capt. Basri Daramin, M.M.**

Jakarta, Agustus 2017  
Pembimbing II

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

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

  
**Capt. Irfan Faozun, M.M.**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19730908 200812 1 001

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Sebagaimana kita ketahui bahwa sebagai sarana angkutan laut, kapal memegang peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi, utamanya di negara-negara maritim, tempat dimana jasa kapal sangat diperlukan, baik dalam perdagangan Nasional maupun Internasional. Berbagai jenis dan macam kapal yang disesuaikan dengan fungsi dan peruntukannya hadir di dunia transportasi maritim.

Salah satu faktor yang sangat menunjang keselamatan pelayaran adalah perawatan alat-alat keselamatan dan juga memahami teknik dan penggunaan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan di atas kapal yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun juga gagal dalam menanggulangi suatu kecelakaan di atas kapal dikarenakan kurangnya pengetahuan mengenai cara penggunaan atau tidak berfungsinya alat-alat keselamatan saat diperlukan dalam keadaan darurat. Tidak dilakukannya jadwal perawatan yang baik merupakan godaan terhadap setiap perwira yang bertanggung jawab untuk menunda perawatan maupun pengecekan terhadap alat-alat keselamatan yang ada, sehingga saat akan dipergunakan alat-alat tersebut tidak (berfungsi sebagaimana mestinya). Begitupun pengawasan dengan latihan-latihan keselamatan di atas kapal yang masih kurang mendapat perhatian khusus dari semua pihak yang terkait.

Perawatan alat-alat keselamatan yang terencana dan teratur harus di upayakan sebagaimana mestinya agar tidak membahayakan bagi keselamatan kru dan kapalnya. Kondisi alat-alat keselamatan secara umum perlu di perhatikan dari segi umur alat tersebut, yang terkadang menyebabkan alat-alat tersebut tidak berfungsi dengan baik. Terlebih lagi ditinjau dengan perawatan yang tidak memadai, maka dapat dipastikan alat tersebut tidak layak pakai. Sebagaimana hasil temuan petugas auditor yaitu terdapat perlengkapan sekoci yaitu *wire* untuk menurunkan dan



menaikan sekoci belum diganti dengan *wire* yang baru. Berdasarkan kejadian di atas, petugas tidak merasa puas dan memberikan beberapa catatan *Mirror Non Confrormity Report (NCR)* kepada Nahkoda dan meminta untuk mengganti dengan *wire* sekoci yang baru.

Atas dasar inilah maka penulis tertarik untuk mengambil judul : **"Upaya Penerapan Prinsip Management Dalam Pelaksanaan Perawatan Alat-alat Keselamatan Di Atas Kapal"**

Topik ini menjadi latar belakang makalah sebagai upaya untuk memberikan pemahaman agar dapat mengatasi atau mencegah masalah-masalah selama berlangsungnya pelatihan-pelatihan dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Kalau perlu latihan tersebut lebih dioptimalkan jika sewaktu-waktu ada musibah atau keadaan darurat di atas kapal, maka awak kapal sudah terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan, karena musibah tidak diketahui kapan datangnya maka perlu adanya kesiap-siagaan dari anak buah kapalnya atau alat-alat keselamatannya. Selain itu juga di harapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan solusi kepada pembaca yang akan bekerja di atas kapal.

Dengan demikian maka diharapkan para awak kapal maupun pimpinan di atas kapal mempunyai rasa perhatian yang cukup besar dalam pelaksanaan latihan-latihan keselamatan serta dijalankan dengan benar sesuai jadwal yang ada, kemudian juga diharapkan bahwa melaksanakan latihan-latihan keselamatan di atas kapal secara tetap dan teratur maka dapat meningkatkan kemampuan anak buah kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan. Perlu diingat bahwa musibah di atas kapal tidak diketahui kapan datangnya, maka disini dituntut kesiap siagaan dari semua pihak yang ada di atas kapal.

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identiftkasi Masalah**

Dari latar belakang di atas dapat diidentifikasi masalah seputar keselamatan kapal dalam transportasi laut yang mengarah kepada kemampuan mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal, haruslah ditunjang dengan latihan-latihan yang tetap dan teratur serta dilaksanakan dengan sungguh -

sungguh dan penuh kedisiplinan dari semua pihak yang ikut terlibat didalamnya, mulai dari Nahkoda sampai dengan bawahan yang rendah, dan ditunjang dengan alat-alat keselamatan yang memadai yang ada di atas kapal.

Secara garis besar bahwa kecelakaan itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yang terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka dengan baik, berdasarkan hal tersebut di atas timbul beberapa masalah yaitu :

- a. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan emergency.
- d. Rute kapal yang acak (tramper) dan merupakan pelayaran jarak pendek serta seringnya perubahan tujuan (deviasi) yang menyulitkan jadwal pelaksanaan perawatan.
- e. Pengawasan latihan-latihan keselamatan di atas kapal yang masih kurang mendapat perhatian dari pihak yang terkait.

Namun pelaksanaan sering timbul hal-hal yang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan dan menyebabkan pengoperasian kapal menjadi terlambat. Oleh karena itu awak kapal pun harus meningkatkan disiplin, baik disiplin dalam bekerja maupun disiplin pada saat latihan-latihan keselamatan dan juga harus disiplin dengan waktu. Dengan padatnya aktivitas di atas kapal dengan waktu yang terbatas karena jadwal kapal yang telah ditetapkan oleh pencharter, maka dibutuhkan awak kapal yang kondisinya selalu prima. Awak kapal juga dituntut untuk selalu siap melaksanakan tugasnya di atas kapal setiap saat dibutuhkan oleh karena itu semua awak kapal harus dapat mendisiplinkan diri dalam waktu dengan cara menggunakan waktu kerja untuk bekerja dan waktu istirahat untuk istirahat.

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat luasnya lingkup bahasan yang akan dibahas dalam makalah ini, maka perlu kiranya penulis hanya membatasi pada Penerapan prinsip

management dalam pemeriksaan alat-alat keselamatan di atas kapal MT VINTEK 6, pembahasannya berkisar tentang :

- a. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency*.

### **3. Rumusan Masalah**

Dari identifikasi dan batasan masalah sebelumnya, maka ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal masih minim dan bagaimana cara memaksimalkannya ?
- b. Mengapa perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal masih kurang dan bagaimana cara meningkatkannya ?
- c. Mengapa kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency* masih rendah dan bagaimana cara mengatasinya ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Dalam penulisan makalah ini penulis bertujuan untuk mencari suatu solusi tentang masalah yang terjadi di atas kapal dalam kaitannya terhadap keselamatan jiwa, kapal dan muatan. Sesuai dengan masalah-masalah yang dihadapi dalam penulisan makalah ini penulis menemukan penyebab kurangnya keterampilan awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan yang dapat menimbulkan kerugian bagi awak kapalnya sendiri dan perusahaan pelayaran pemilik kapal tersebut. Tujuan dalam melakukan suatu penyusunan makalah ini adalah diantaranya:

- a. Untuk mengidentifikasi permasalahan dan menentukan permasalahan utama penyebab minimnya sarana alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Untuk menganalisa penyebab timbulnya masalah dan mencari solusi tentang kurangnya pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Untuk menganalisa penyebab timbulnya masalah dan mencari solusi tentang rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency*.

## **2. Manfaat penelitian**

Sedangkan manfaat penelitian adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi- kontribusi yang berguna bagi beberapa aspek, diantaranya :

- a. Dari aspek praktek (guna laksana)

Agar dapat mengurangi atau menghilangkan adanya hambatan-hambatan yang timbul dimasa yang akan datang dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

- b. Dari aspek teoritis (keilmuan)

Menjadi sumbangan pemikiran untuk meningkatkan pengetahuan tentang alat-alat keselamatan bagi perwira di atas kapal jika menghadapi permasalahan yang sama dan akan terbiasa melatih diri menuangkan gagasan atau ide-ide profesional di bidang kepelautan dalam bentuk karya tulis makalah profesi di bidang pekerjaannya, menambah perbendaharaan buku-buku di perpustakaan atau perusahaan sehingga dapat dijadikan sebagai referensi bagi pembaca dan agar dapat menjadi jalan keluarnya dengan baik dan menambah pengetahuan bagi orang-orang yang akan bekerja di atas kapal.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Studi Pustaka**

Metode dengan penggunaan studi perpustakaan adalah pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada



hubungannya dengan penulisan makalah ini, baik itu buku-buku perpustakaan dan buku-buku pelajaran untuk melengkapi penulisan makalah ini, dan juga ditambah pengetahuan penulis selama mengikuti pendidikan di STIP Jakarta, baik lisan maupun tulisan.

## **2. Objek Praktis**

Pengamatan lapangan yang penulis lakukan adalah secara langsung pada objek pengamatan, sehingga dapat diperoleh data yang lebih baik atau akurat kebenarannya. Untuk pengamatan lapangan penulis menggunakan 2 (dua) cara, yaitu:

### **a. Cara Observasi**

Pengumpulan data yang penulis lakukan secara langsung dengan melibatkan diri kedalam kegiatan-kegiatan yang ada hubungannya dengan makalah ini.

### **b. Cara Studi Lapangan**

Yaitu dimana penulis mengadakan tanya jawab dengan para perwira, Anak Buah Kapal (ABK) serta semua pihak yang dilibatkan dikapal-kapal dimana penulis bekerja, terutama di kapal MT. VANTEK 6.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian makalah ini yaitu dilakukan pada waktu penulis bekerja di atas kapal MT. VANTEK 6 sebagai Master dari bulan November 2014 sampai bulan November 2016.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas kapal MT. VANTEK 6 berbendera Singapore dengan GRT 4419.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Agar tujuan penulis dapat dicapai sesuai dengan tujuan yang diharapkan maka penulis mencoba untuk menyajikan uraian dengan sistematis yang diharapkan dengan mudah dimengerti atau dipahami. Makalah ini dikelompokkan menjadi empat bab, yang mana antara bab yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan dan tak terpisahkan. Untuk memudahkan menelusuri makalah ini, maka penulis menguraikan atau memberikan sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan Latar belakang, Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, Metode Penelitian, dan Waktu dan Tempat Penelitian.

### **BAB II : LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

### **BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternative pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan basil yang optimal.

#### BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitiandan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

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

##### **1. Penerapan**

- a. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan menurut beberapa ahli berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.
- b. Menurut Teknik Elektronika .com bahwa langkah – langkah yang dilakukan dalam Penerapan di dunia pekerjaan yaitu :
  - 1) Ringkas
  - 2) Rapi
  - 3) Resik
  - 4) Rawat dan,
  - 5) Rajin

Urutan 5R tersebut diatas merupakan konsep yang sangat sederhana sehingga dapat mudah dimengerti dan penerapannya oleh siapa saja. Tetapi sangat susah untuk menerapkannya dengan benar, hal ini dikarenakan kebiasaan kita yang ingin senang sendiri dan tidak mau diikat oleh aturan-aturan yang ada.

Penerapan 5R di perusahaan-perusahaan harus diikuti oleh semua level mulai dari operator sampai ke *Top Management* (Manajemen

puncak). Dengan menerapkan 5R dengan baik, kita dapat meningkatkan produktivitas kerja kita dan juga dapat bekerja dengan se-efektif serta se-efisien mungkin dan meningkatkan keamanan (security) di tempat kerja kita. Di samping itu juga dapat meningkatkan citra atau Image kita di hadapan Customer maupun manajemen kita sendiri karena penataan dan kerapian di tempat kerja kita juga mencerminkan sikap kita terhadap pekerjaan kita.

## 2. Prinsip Management

### a. Definisi Manajemen (Management)

- 1) Menurut Manulang (Atik dan Ratminto, 2012:1) mendefinisikan manajemen sebagai suatu seni dan ilmu perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, penyusunan dan pengawasan daripada sumber daya manusia untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu.
- 2) G.R Terry (Hasibuan, 2009:2) mendefinisikan manajemen sebagai suatu proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengarahan dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya.
- 3) Menurut Stoner dan Freeman (Safroni, 2012:44) manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan, dan pengendalian upaya anggota organisasi dan proses penggunaan semua sumber daya organisasi untuk tercapainya tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

### b. Fungsi-Fungsi Manajemen

- 1) Menurut George R. Terry (Hasibuan, 2009:38) fungsi-fungsi manajemen meliputi Perencanaan (*planning*), Pengorganisasian (*organizing*), Pengarahan (*actuating*) dan Pengendalian (*controlling*).

- 2) Menurut Henry Fayol (Safroni, 2012:47), fungsi-fungsi manajemen meliputi Perencanaan (*planning*), Pengorganisasian (*organizing*), Pengarahan (*commanding*), Pengkoordinasian (*coordinating*), Pengendalian (*controlling*).
- 3) Menurut Ricki W. Griffin (Ladzi Safroni, 2012:47), fungsi-fungsi manajemen meliputi Perencanaan dan Pengambilan Keputusan (*planning and decision making*), pengorganisasian (*organizing*), Pengarahan (*leading*) serta pengendalian (*controlling*).
- 4) Penjelasan mengenai fungsi-fungsi manajemen menurut ahli Henry Fayol adalah sebagai berikut :
  - a) Perencanaan (*planning*)

Perencanaan (*planning*) adalah fungsi dasar (fundamental) manajemen, karena pengorganisasian, pengarahannya, pengkoordinasian dan pengendalian pun harus terlebih dahulu direncanakan. Perencanaan ini dinamis artinya dapat dirubah sewaktu-waktu sesuai dengan kondisi pada saat itu. Perencanaan ini ditujukan pada masa depan yang penuh dengan ketidakpastian, karena adanya perubahan kondisi dan situasi, sedangkan hasil dari perencanaan akan diketahui pada masa depan. Tentunya setiap organisasi maupun instansi melakukan perencanaan terlebih dahulu sebelum melaksanakan kegiatan selanjutnya. Untuk mengetahui lebih jauh mengenai perencanaan, maka perlu memahami definisi perencanaan menurut beberapa ahli manajemen.

Menurut Robert Anthony (Ranupandojo, 1996 : 23), perencanaan dibedakan menjadi tiga macam jenisnya, yaitu :

(1) Perencanaan Strategis

Merupakan suatu proses perencanaan dimana keputusan tentang tujuan organisasi akan dicapai melalui pengelolaan sumber-sumber daya dan dana yang dimiliki, didasarkan pada kebijaksanaan yang telah ditetapkan sebelumnya.



(2) Perencanaan untuk mengendalikan manajemen

Merupakan suatu proses perencanaan dimana manajer bertanggungjawab bahwa penggunaan sumber-sumber daya dan dana digunakan seefektif mungkin dan seefisien mungkin untuk mencapai tujuan organisasi.

(3) Perencanaan operasional

Merupakan suatu proses dimana usaha melaksanakan kegiatan tertentu dijamin seefektif dan seefisien mungkin.

b) Pengorganisasian (*organizing*)

Fungsi pengorganisasian yang dalam bahasa inggrisnya adalah *organizing* berasal dari kata *organize* yang berarti menciptakan struktur dengan bagian-bagian yang diintegrasikan sedemikian rupa, sehingga hubungannya satu sama lain terikat oleh hubungan terhadap keseluruhannya. Pengorganisasian tentu berbeda dengan organisasi. Pengorganisasian merupakan fungsi manajemen dan suatu proses yang dinamis, sedangkan organisasi merupakan alat atau wadah yang statis. Pengorganisasian dapat diartikan penentuan pekerjaan-pekerjaan yang harus dilakukan, pengelompokkan tugas-tugas dan membagi-bagikan pekerjaan kepada setiap karyawan, penetapan departemen-departemen (subsistem) dan penentuan hubungan-hubungan. Untuk memahami pengorganisasian secara mendalam, maka perlu mengetahui arti pengorganisasian menurut beberapa ahli.

c) Pengarahan (*commanding*)

Fungsi pengarahan (*commanding*) merupakan fungsi terpenting dan paling dominan dalam proses manajemen. Fungsi ini baru dapat diterapkan setelah rencana, organisasi, dan karyawan ada. Jika fungsi ini diterapkan maka proses manajemen dalam merealisasi tujuan dimulai. Namun, penerapan

fungsi ini sangat sulit,rumit dan kompleks karena keinginan karyawan tidak dapat dipenuhi sepenuhnya. Hal ini disebabkan karena karyawan adalah makhluk hidup yang punya pikiran, perasaan, harga diri, cita-cita dan lain-lainnya.

d) Pengoordinasian (*coordinating*)

Setelah dilakukan pendelegasian wewenang dan pembagian pekerjaan kepada para karyawan oleh manajer, langkah selanjutnya adalah pengkoordinasian. Setiap bawahan mengerjakan hanya sebagian dari pekerjaan perusahaan, karena itu masing-masing pekerjaan bawahan harus disatukan, diintegrasikan, dan diarahkan untuk mencapai tujuan. Tanpa koordinasi tugas dan pekerjaan dari setiap individu karyawan maka tujuan perusahaan tidak akan tercapai. Koordinasi itu sangat penting di dalam suatu organisasi.

3. Tanggung Jawab Nakhoda

Berdasarkan UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, tugas dan tanggung jawab nakhoda yaitu :

4) Pasal 128

- 1) Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- 2) Pemilik, operator kapal, dan Nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

5) Pasal 1 ayat 41

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.

- 6) Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada di tangan nahkoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi di atas kapal menjadi tanggung jawab nahkoda, kecuali perbuatan kriminal. Misalkan seorang Mualim sedang bertugas di anjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu nahkoda tidak berada di anjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab nahkoda. Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas dan singkat tanggung jawab nahkoda kapal sebagai berikut:
- 1) Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna.
  - 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur dan aturan.
  - 3) Membuat kapalnya layak laut.
  - 4) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran.
  - 5) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapal.
  - 6) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### 4. *Drill and Training*

- a. *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, BAB III Peraturan 19, Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan:
- 1) Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
  - 2) Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik berkumpul.
    - a) Setiap anggota kru kapal harus paham dengan tugas-tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
    - b) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan jaket pelampung dan tindakan yang di ambil dalam keadaan darurat.
    - c) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang di atur dalam pasal 8.2 dan 8.4 dan harus dilakukan

melalui sarana pengumuman. Dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman tersebut harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, sama sebanding lain yang bisa di dengar paling tidak oleh penumpang yang belum mendengarnya selama dalam perjalanan. Pengarahan itu dapat disertakan dalam apel yang diatur oleh ayat 2.2 bila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster atau program video ditampilkan pada layar kapal mungkin digunakan untuk mendukung pengarahan tersebut, tetapi tidak bisa digunakan sebagai pengganti pengumuman.

### 3) Latihan Pemadaman Kebakaran

- a) Latihan harus dilakukan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat yang sebenarnya
- b) Setiap anggota kru harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu kali latihan meninggalkan kapal dan satu kali latihan kebakaran setiap bulan.
- c) Latihan kebakaran harus direncanakan sedemikian rupa sehingga karena pertimbangan diberikan untuk praktik regular dalam berbagai keadaan darurat yang mungkin terjadi bergantung pada tipe kapal cargo. Setiap latihan kebakaran harus menyertakan :
  - (1) Pelaporan ke stasiun dan persiapan tugas-tugas yang dijelaskan dalam daftar kumpul yang diatur dalam peraturan.
  - (2) Penyalaan pompa pemadam dengan menggunakan paling tidak dua jet air yang disyaratkan untuk menunjukkan bahwa sistem itu berjalan sernestinya.
  - (3) Pengecekan pakaian pemadam kebakaran dan peralatan penyelamatan personil lain.
  - (4) Pengecekan peralatan komunikasi relevan.
  - (5) Pengecekan operasi pintu-pintu kedap, pintu api, pengatur api, dan jalan masuk dan keluar utama dari sistem ventilasi di area latihan.
  - (6) Pengecekan pengaturan yang diperlukan untuk segera meninggalkan kapal.

- 4) Pelatihan dan instruksi di atas kapal
- a) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan buat keselamatan dan penggunaan perlengkapan pemadam kebakaran di kapal harus diberikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota awak kapal. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal peralatan keselamatan dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran, tetapi semua peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam suatu jangka waktu 2 bulan.
  - b) Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:
    - (1) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
    - (2) Masalah Hypotermia.
    - (3) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
    - (4) Dan pengglilaan peralatan pemadam kebakaran.
  - c) Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferaft*) diluncurkan dengan pengoperasian derek akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu.

b. ISM Code

Di dalam Safety of life at sea (SOLAS) Convention 1974 consolidated 2008 chapter IX tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal sebagai dasar terbitnya ISM Code Consolidate 2014

sesuai element no.6 juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat- alat keselamatan di atas Peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus di penuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal berdasarkan :

- 1) ISM Code edisi 2014 Bagian A - Pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan awak kapal yang berkualitas ataupun, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional.
- 2) ISM Code edisi 2014 Bagian A - Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System* (SMS) kapal dan pastikan latihan- latihan tersebut diberikap kepada semua awak kapal. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:
  - 1) Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.
  - 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
  - 3) Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

c. *Standart of Training Certification for Seafarers (STCW)*

Di dalam *Standart of Training Certification/or Seafarers* (STCW) 1995 Amandemen 2008 Bab VI section A - VI 3 tentang standar kompetensi. Pelatihan wajib minimum dalam pemadaman kebakaran tingkat lanjut, Standar kompetensi :



- 1) Pelaut-pelaut yang ditunjuk untuk mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran harus telah menyelesaikan latihan tingkat lanjut dalam hal teknik untuk memadamkan kebakaran.
- 2) Tingkat pengetahuan dan pemahaman hal hal yang di cantumkan di dalam kolom 2 tabel A-VV3 harus cukup memadai agar dapat mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran secara efektif di kapal.
- 3) Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikan di dalam bagian B kode STCW.
- 4) Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standar kompetensi yang di haruskan selama 5 tahun, sesuai dengan metode untuk menunjukkan kompetensi.
- 5) *Basic Safety Training* (Diklat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan *Human Relationship* di atas kapal.
- 6) Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VV3.

d. Teori tentang pengembangan Sumber Daya Manusia

Menurut Sastradipoera, pengembangan mencakup baik pendidikan yang meningkatkan pengetahuan umum dan pemahaman lingkungan keseluruhan maupun pelatihan yang menambah keterampilan dalam melaksanakan tugas yang spesifik. Pendidikan pengajaran dan praktek sistematis yang menekankan pada konsep-konsep teoritis dan abstrak. Sedangkan pelatihan (*training*) adalah salah satu proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan di luar sistem pendidikan yang berlaku dalam waktu yang relatif singkat.

## 5. Teori tentang keselamatan

- a. Menurut Dr. Suma'mur PK. Msc. Disebutkan bahwa dari informasi dari data-data kecelakaan yang terjadi 80% - 85% diakibatkan oleh kecerobohan atau kelalaian manusia, dampak yang terjadi dapat mengakibatkan kecelakaan yang sangat fatal atau korban jiwa, hal ini dapat merugikan diri sendiri juga keselamatan orang lain serta menghambat pengoperasian kapal. Usaha-usaha yang dilakukan untuk keselamatan kerja di tujukan juga khusus kepada aspek manusianya dan kepada teknik serta mekaniknya. Untuk mengatasi hal tersebut adalah kapal / pencharter harus melengkapi alat-alat keselamatan kerja yang di butuhkan.

Dalam pelaksanaan pengoperasiaan kapal perlu diperhatikan faktor-faktor keselamatan, karena hal ini menjadi dasar keselamatan jiwa manusia, harta benda dan perlindungan lingkungan hidup. Tercapainya suatu harapan yang terpampang dari visi maupun rnisi suatu perusahaan pelayaran yang tertuang di dalam sistem manajemen keselamatan kapal, maka bukan saja faktor-faktor dari alat atau sarana-sarana yang ada di atas kapal tetapi oleh faktor manusia mempunyai peranan yang sangat penting dalam mengoperasikan alat-alat tersebut.

- b. Dalam SOLAS 1974 Consolidate 2014 reg dalam Bab III : alat penolong baik berupa sekoci penolong, rakit penolong kembang, maupun rakit penolong jumlah keseluruhannya paling kurang adalah 110 persen dari jumlah orang yang ada atau seluruh penumpang dan awak kapal di atas kapal, berikut beberapa yang dapat disimpulkan mengenai alat - alat keselamatan yang ada diatas kapal menurut aturan SOLAS ;
  - 1) Sekoci dan rakit penolong untuk kapal barang yang ukuran 85 meter, sekoci dilengkapi dengan kategori A dengan kapasitas 100 pelayar ditiap sisi ditambah 1 rakit penolong kategori A dengan kapasitas 100 persen pelayar yang dapat dipindahkan atau dengan 1 rakit penolong kategori A ditiap sisi lambung kapal.
  - 2) Sekoci penyelamat (*rescue boat* ) untuk kapal barang 500 GT terdiri dari 1 unit *rescue boat* kategori B

- 3) Pelampung penolong untuk kapal barang yang ukurannya 100 meter sampai dengan < 150 meter, terdiri dari 10 unit, 50 persen dilengkapi lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit dilengkapi tabung isyarat asap orange, 4 unit dilengkapi dengan tali apung.
- 4) Baju penolong untuk kapal barang semua ukuran, baju penolong kategori A yang dilengkapi lampu, pluit dan pita pemantul cahaya sejumlah 100 persen pelayar.
- 5) Alat pelontar tali untuk kapal barang dengan ukuran 300 GT sampai dengan < 500GT sarana pelontar tali dengan 4 unit proyektil dan tali atau 4 unit pistol pelontar roket dengan tali.
- 6) Isyarat marabahaya untuk kapal barang 300GT sampai dengan < 500GT terdiri dari 12 unit roket parasut isyarat marabahaya, 6 unit cerawat tangan merah, 2 unit tabung asap orange.
- 7) Radar transponder untuk kapal barang ukuran 500GT terdiri dari 2 unit radar transponder.
- 8) *Two way radio telephony* untuk kapal barang 500 GT terdiri dari 3 unit.

#### 6. Teori tentang kemampuan

- a. Menurut Amini (2004, hal.48) mendefinisikan kemampuan adalah suatu keadaan dimana seseorang siap dalam menghadapi segala situasi dengan bekerja dan resiko yang harus diterima. Dan menurut Robins (2003, hal.50) mendefinisikan kemampuan (*ability*) adalah suatu kapasitas seorang individu untuk mengerjakan berbagai tugas dalam suatu pekerjaan.
- b. Menurut Kretner dan Kinicki (2003, hal.185) mendefinisikan kemampuan yaitu karakteristik stabil yang berkaitan dengan kemampuan maksimum fisik dan mental seseorang.
- c. Menurut Ivancevich, Konopaske, Matteson (2006, hal.217) mendefinisikan kemampuan adalah bakat seseorang untuk melakukan tugas fisik ataupun mental. Menurut Sule dan Saefullah (2005, hal.231) mendefinisikan kemampuan yaitu kapabilitas dan tenaga kerja atau sumber daya manusia untuk melakukan pekerjaan.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa kemampuan memotivasi potensi yang dimiliki seseorang dalam menyelesaikan tugasnya secara cepat dan tepat sesuai dengan metode atau standar kerja yang diwujudkan dalam pelaksanaan tugasnya.

- e. Menurut Robins (2003, hal.50) yang menyatakan bahwa kemampuan-kemampuan keseluruhan dari seorang individu pada hakikatnya tersusun dari dua perangkat faktor kemampuan intelektual dan kemampuan fisik. Kemampuan intelektual merupakan kemampuan yang diperlukan untuk mengerjakan kegiatan mental. Kemampuan fisik merupakan kemampuan yang diperlukan untuk melakukan tugas-tugas yang menuntut stamina, kecekatan, kekuatan dan keterampilan serta Uji *Intelligence Quotient (IQ)*, misalnya dirancang untuk memastikan kemampuan-kemampuan intelektual umum seseorang.
- 7) Menurut Kreitner dan Kinicki (2003, hal.187) tentang kemampuan yang terdiri dari : Pertama digolongkan sebagai suatu kemampuan mental yang dibutuhkan untuk semua tugas kognitif Yang kedua tugas-tugas yang unik dilakukan.
- 8) Menurut Robins (2003, hal.70) menyebutkan kemampuan langsung mempengaruhi tingkat kinerja dan kepuasan karyawan melalui kecocokan antara jabatan kemampuan. Mathis dan Jackson (2001, hal.83) menyatakan bahwa kinerja seseorang tergantung pada tiga faktor kemampuan untuk mengerjakan pekerjaannya, tingkat usaha dan dukungan yang diberikan orang tersebut.
- 9) Robins (2003,hal.53) dikatakan bila kesesuaian pekerjaan kemampuan tidak sinkron karena karyawan itu mempunyai kemampuan yang jauh melampaui persyaratan dari pekerjaan itu, ramalan kami akan sangat berlainan.

Kemungkinan besar kinerja pekerjaan akan memadai tetapi akan ada ketidak efisienan organisasional dan mungkin kemerosotan dalam kepuasan karyawan. Kemampuan yang berada jauh di atas yang disyaratkan dapat mengurangi kepuasan kerja karyawan itu bila karyawan itu sangat berhasrat menggunakan kemampuannya oleh keterbatasan pekerjaan itu.

- 10) Disamping itu kemampuan fisik juga mempunyai dimensi-dimensi dalam hal ini menurut Robins (2003, hal.53) kemampuan fisik terdiri dari :
- a) Faktor-faktor kemampuan melalui kekuatan dinamis, kekuatan tubuh, kekuatan sistematis dan kekuatan lainnya
  - b) Faktor-faktor keluwesan meliputi keluwesan *extent* dan keluwesan dinamis.
  - c) Faktor-faktor lain meliputi koordinasi tubuh, keseimbangan dan stamina
- 11) Dimensi kemampuan intelektual yang dikemukakan oleh Robins (2003, hal.51) yang dapat dijadikan indikator pengukuran kemampuan intelektual dalam pekerjaan yaitu :
- a) Kecerdasan numeris, kemampuan untuk berhitung dengan cepat dan tepat.
  - b) Pemahaman verbal, kemampuan memahami apa yang dibaca atau didengar serta berhubungan satu sama lain.
  - c) Kecepatan perseptual, kemampuan mengenali kemiripan dan beda visual dengan cepat dan tepat.
  - d) Penalaran induktif, kemampuan mengenai suatu urutan logis dalam suatu masalah dan kemudian memecahkan masalah itu.
  - e) Penalaran deduktif, kemampuan menggunakan logika dan menilai implikasi dari suatu argument.
  - f) Visualisasi ruang, kemampuan membayangkan bagaimana suatu objek akan tampak seandainya posisinya dalam ruangan dirubah.
  - g) Ingatan, kemampuan menahan dapat mengenang kembali pengalaman masa lalu.

## 7. Pengertian manajemen dan perawatan

Berikut di bawah ini uraian yang dijelaskan mengenai manajemen dan perawatan :

- a. Menurut Sondang P.Siagian (2003:5), manajemen adalah kemampuan atau keterampilan untuk memperoleh sesuatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan orang lain.

- b. Menurut Malayu S.P.Hasibuan (2002:1) manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu.
- c. Menurut Daryono (2006:29) perawatan adalah suatu kegiatan untuk merawat suatu materil agar supaya materil itu dapat dipakai secara produktif dan mempunyai umur yang lama.
- d. Menurut Prijo Soebandono (2005:26) perawatan adalah gabungan dari suatu kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi sediakala pada kondisi yang baik dan dapat dipergunakan kembali.
- e. Menurut SOLAS mengenai perawatan dan pengecekan alat - alat keselamatan sebagai berikut :

1) Untuk perawatan alat -alat pemadam kebakaran

Perawatan bulanan, mencakupi sebagai berikut:

a) Selang Kebakaran

Cek selang dan coupling dengan pampa pemadam kebakaran lalu dihidupkan lalu diganti bila terdapat klem yang rusak atau sudah berkarat dan jika ditemukan kebocoran pada selang harys diganti dengan yang baru.

b) *Nozzle*

Cek jet / *spray nozzle* apakah masih berfungsi dengan baik atau tidak lau diberi minyak pelumas atau grease jika ditemukan ada kebocoran ganti karet coupling.

c) *Fire hydrant*

Cek *valve* jika ada kebocoran dan diperbaiki, cek pula *hand wheel* jika rusak dan diganti karet seal jika terdapat kebocoran.

d) Kotak pemadam

Pastikan kunci hydrant, selang dan *nozzle* ada di dalam kotak tersebut dan pastibn juga *handle* pembuka kotak dapat berfungsi dengan baik, cek pintu apakah dapat tertutup dan membuka



dengan baik.

e) Tombol *Fire Alarm*

Cek setiap latihan kebakaran dan pastikan bekerja dengan baik, biasanya tombol fire alarm dilakukan mengecek setiap minggunya dengan cara menyemprotkan smoke detector.

f) Tabung pemadam kebakaran

Cek label dan tekanan isi botolnya, catat pada kartu ceklist yang tergantung pada tiap - tiap botol pemadam. setiap satu tahun botol pemadam kebakaran harus di service ke darat.

2) Untuk perawatan *breathing apparatus*

Cek tekanan isi botol, catat didalam *checklist card* dan bila ditemukan tekanan berkurang dibawah 200 bar, maka harus di isi ulang kembali. Untuk pemakaian, *breathing apparatus* pastikan tekanan jarum di warna hijau. Alat ini dilakukan perawatan dan pengecekan setiap bulannya.

3) Untuk perawatan fireman *outfits*

Perawatan dan pengecekan alat ini dilakukan setiap bulannya diantaranya hal yang perlu dilakukan pengecekan dan pengetesan, diantaranya :

- a) Cek bagian luar, apakah kotak fireman outfits dapat berfungsi untuk membuka dan menutupnya.
- b) Keluarkan seluruh perlengkapannya lalu cek satu persatu
- c) Cek lampu senter, bila lampu senter redup segera ganti dengan yang baru.
- d) Bersihkan satu persatu dari debu dan kotoran bila ada yang melekat lalu catat tanggal pemeriksaan pada checklist label

4) Untuk perawatan perahu penyelamat cepat atau *fast rescue boat*

Perawatan dilakukan setiap minggu pada alat mesinnya dengan melakukan pengecekan terhadap bahan bakar, minyak pelumas dan bagian- bagian yang bergerak diberi grease lakukan start mesin

tersebut dan *emergency stop*. Untuk mesin dilakukan pemanasan 3 sampai 5 menit dimana dibawah baling- baling motor penggeraknya diletakkan drum yang berisi air tawar sebagai pendingin motor penggerak tersebut waktu di tes. Untuk perawatan bulanan cek seluruh *body hull rescue boat*, cek dan tes perlengkapan-perengkapan yang terdapat didalam *recue boat* tersebut.

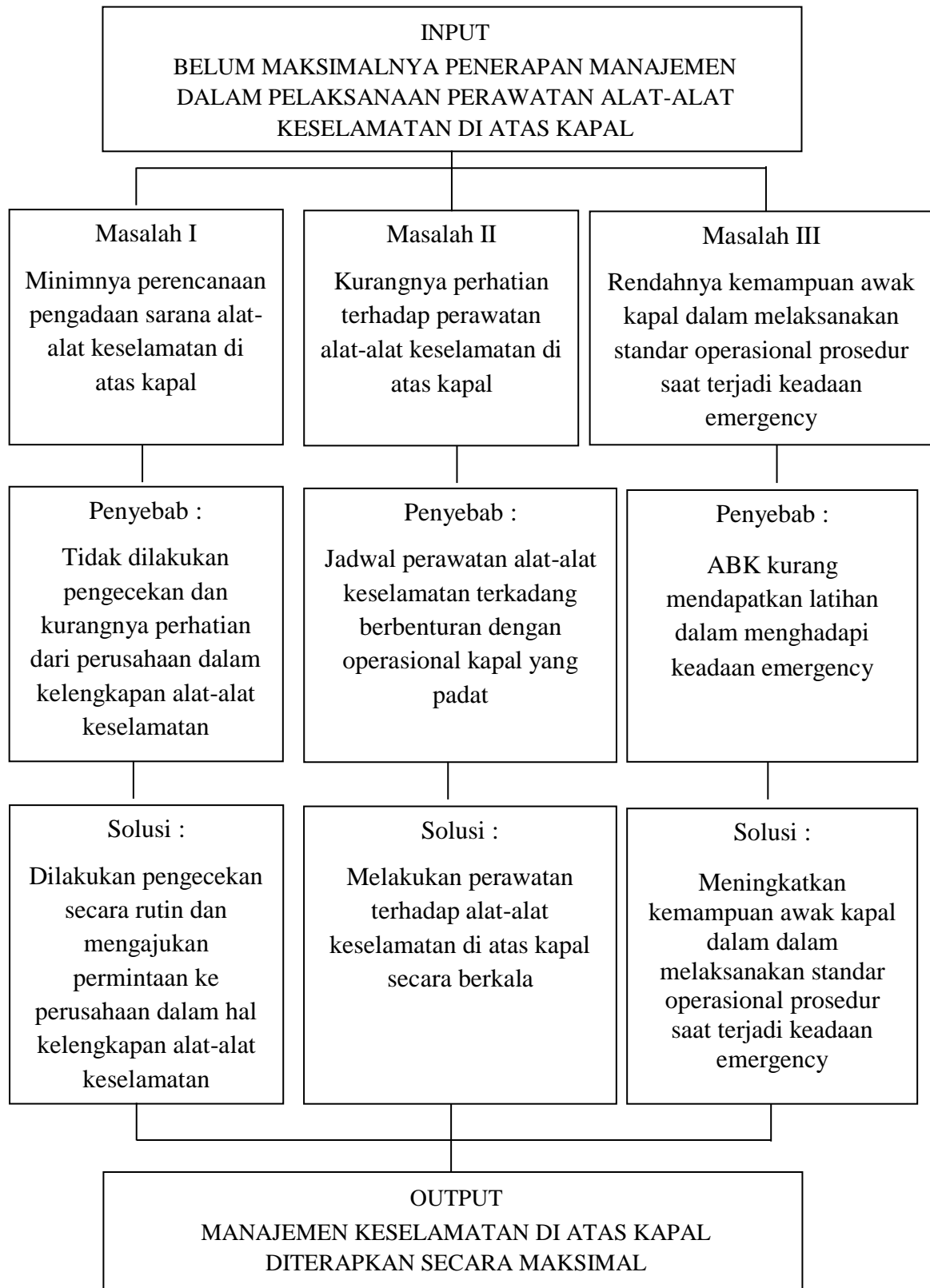
#### 5) Perawatan terhadap *recue boat davit*

Perawatan dilakukan setiap bulannya dengan cara, hidupkan power dan lakukan pengangkatan dengan beban *rescue boat* tersebut secukupnya kurang lebih 50cm diangkat dari kedudukannya. Pastikan tombol *limit swich bottom* bekerja dengan baik artinya jika menyentuh tomboi tersebut maka akan berhenti dengan sendirinya, dan lakukan pula dengan tuas manual dengan cara mengengkolnya.

Dengan manajemen perawatan seperti diatas dapat diharapkan alat - alat keselamatan dapat bekerja dengan baik dan idealnya pemeliharaan alat keselamatan dilakukan secara bertahap dan rutin secara menyeluruh disetiap bagian - bagiannya serta dilakukan secara dini,karena dengan begitu alat - alat keselamatan tersebut dapat terhindar dari kerusakan, bagian bagian yang rusak harus segera diganti a tidak mengakibatkan kesulitan saat dioperasikan.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk memudahkan para pembaca mengikuti penyajian sesuai dengan judul kertas kerja ini, maka penulis memberikan kerangka penulisan dalam pelaksanaan peningkatan pengoperasian alat-alat keselamatan di atas kapal bahwa perwira dan anak buah kapal dituntut untuk mengetahui dan mengerti akan tugasnya masing-masing. Dengan tidak mengetahui dan memahami akan tugas-tugasnya, terutama pada saat latihan-latihan keselamatan (kebakaran, kandas, tenggelam, dll) maka pengoperasian alat-alat keselamatan tidak akan berjalan dengan kegunaannya.



Gambar 2.1 Diagram Kerangka Pemikiran

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Penerapan manajemen keselamatan di atas kapal haruslah didukung dengan Sumber Daya Manusia yang profesional dan kondisi dari alat-alat keselamatan yang tersedia di atas kapal. Kemudian yang paling penting juga adalah kerjasama yang baik serta perhatian yang besar dari pimpinan tertinggi di atas kapal kepada bawahannya begitupun sebaliknya, dan juga kepada pihak manajemen perusahaan haruslah menaruh perhatian terhadap kebutuhan-kebutuhan dari pihak kapal terutama yang berkenaan dengan keselamatan kapal, demi tercapainya keamanan dan keselamatan kapal yang pada akhirnya pengoperasian kapal dapat berjalan dengan lancar.

Fakta-fakta berikut akan memberikan gambaran tentang kejadian yang terjadi di atas kapal MT. VANTEK 6 yang erat hubungannya dengan judul makalah ini :

1. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal

Pada tanggal 02 Januari 2016 jam 14.00 waktu setempat, seorang petugas auditor memeriksa dan meninjau kesiapan awak kapal dalam menghadapi situasi darurat yang akan dinilai pada saat pelaksanaan peluncuran sekoci dan latihan kebakaran. Sesuai permintaan petugas tersebut, Nahkoda membunyikan *Emergency alarm* secara mendadak. Ketika *emergency alarm* diaktifkan seluruh awak kapal merespon dan segera menuju stasiun berkumpul (*Muster station*) menuju pos-pos yang telah ditunjuk. Dan setelah itu setiap regu melakukan perhitungan jumlah anggota dan melaporkan kepada nakhoda sebagai pemberi komando pimpinan tertinggi di kapal jika terjadi bahaya. Penulis menemukan bahwa awak kapal ada yang belum berkumpul di *Muster station* dari waktu yang ditentukan sejak alarm dibunyikan dan datang dengan peralatan yang tidak lengkap atau kurang, yaitu jaket keselamatan tidak diikat

dengan baik dan kuat sesuai ketentuan yang ada Saat ditanyakan mengenai tugas-tugasnya ketika menghadapi keadaan darurat, baik ABK deck maupun ABK mesin, masih ada yang belum paham akan tugas dan tanggung jawabnya, bahkan tidak membawa alat-alat keselamatan seperti yang ditugaskan dalam *muster list*.

Kemudian petugas tersebut meminta simulasi bagaimana meluncurkan rakit penyelamat (*Launching Life Boat*). Mualim I sebagai *Safety Officer* dan komando rakit penyelamat memerintahkan anak buahnya untuk meluncurkan rakit penyelamat. Ditemukan masih ada awak kapal yang panik, dimana Mualim I juga kurang dapat mengarahkan anak buahnya, sehingga waktu yang diperlukan untuk meluncurkan sekoci penyelamat ke air dan menaikannya kembali memerlukan waktu cukup lama dan tidak sesuai dengan keinginan petugas auditor, sesuai dengan *SOLAS*.

2. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal

Pada tanggal 15 Januari 2016 jam 14.30 waktu setempat, Seorang petugas auditor bertanya kepada Mualim 3 (*3<sup>rd</sup> Officer*) mengenai perlengkapan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Setelah diteliti satu persatu alat-alat keselamatan tersebut terdapat perlengkapan sekoci yaitu *wire* untuk menurunkan dan menaikkan sekoci belum diganti dengan *wire* yang baru. Berdasarkan kejadian di atas, petugas tidak merasa puas dan memberikan beberapa catatan *Mirror Non Confrormity Report (NCR)* kepada Nahkoda dan meminta untuk mengganti dengan *wire* sekoci yang baru.

Mendapati *Mirror Non Confrormity Report* tersebut, Nahkoda serta seluruh Perwira senior (*Senior Officer*) mengadakan pertemuan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk merevisi kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi tersebut. Setelah itu Mualim I (*Chief Officer*) selaku *Safety Officer* yang bertanggung jawab secara umum mengenai keselamatan memberikan perintah kepada bosun dan anak buah untuk mengganti *wire* sekoci tersebut. Baru kemudian Mualim I melaporkan kepada Nahkoda agar menghubungi petugas keselamatan (*Safety Officer*), semua ketidak sesuaian yang terjadi dapat diperbaiki dan dapat pengakuan.

3. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency*

Pada tanggal 02 Februari 2016 kapal MT. VANTEK 6 berada di pelabuhan terjadi insiden kebakaran di kamar mesin (*Engine Room*) dengan satu korban yaitu Masinis. Seorang petugas bertanya kepada juru mudi (NB) tentang tindakan pertama kali yang harus dilakukan bila ia melihat kebakaran tersebut. Dan dijawab oleh juru mudi dengan mencari alat penyelamat jinjing (*Portable Fire Extinguisher*) terdekat dan melaporkan kepada masinis jaganya (*Duty Engineer*).

Selanjutnya satu regu pemadam kebakaran dibawah pimpinan Masinis II (*2<sup>nd</sup> Engineer*) masuk untuk memadamkan api dan menemukan seorang korban yang perlu diselamatkan. Maka regu penyelamat segera menyiapkan diri dengan memakai "*Breathing Apparatus Set*" tapi diperlukan waktu yang lama untuk memakainya. Hal ini dikarenakan tidak familiar / terbiasanya si pemakai dengan peralatan *Breathing Apparatus* yang ada di atas kapal, sehingga memerlukan waktu yang cukup lama untuk penyelamatan korban.

Selanjutnya petugas menunjuk seorang juru masak (*Cook*) untuk mengoperasikan pompa kebakaran darurat atau *Emergency Fire Pump*. Juru Masak tersebut mengalami kesulitan untuk melaksanakannya, sehingga waktu yang diperlukan untuk menghidupkan pompa cukup lama, malah terkesan tidak mengerti sama sekali.

Berdasarkan kejadian di atas, petugas tidak merasa puas dan memberikan beberapa catatan *Mirror Non Confrormity Report (NCR)* kepada Nahkoda dan meminta tmtuk melakukan latihan keselamatan dan penggunaan alat-alat keselamatan pada keesokan harinya. Mendapati *Mirror Non Confrormity Report* tersebut, Nahkoda serta seluruh Perwira senior (*Senior Officer*) mengadakan pertemuan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk merevisi kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi tersebut. Setelah itu Mualim I (*Chief Officer*) selaku *Safety Officer* yang bertanggung jawab secara umum mengenai keselamatan mengadakan latihan kembali dan memberikan pengarahan kepada awak kapal mengenai tindakan-tindakan yang benar dan yang seharusnya dilakukan.

Baru kemudian Mualim I melaporkan kepada Nahkoda agar menghubungi petugas keselamatan (*Safety Officer*) agar dia kembali untuk dapat mengulangi simulasi keesokan harinya, semua ketidak sesuaian yang terjadi dapat diperbaiki dan dapat pengakuan.

Dari contoh-contoh diatas betapa besar peran kemampuan awak kapal, latihan-latihan keselamatan selama di atas kapal (*On-Board Training*) diperlukan bagi sumber daya manusia / awak kapal dan perawatan alat-alat keselamatan yang senantiasa dijaga dan ditingkatkan sehingga semua tindakan yang akan dilakukan berjalan dengan benar dan sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pihak manajemen perusahaan.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan ISM Code Pasal 6.2, peraturan dan persyaratan standar yang diberikan oleh perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal menyatakan bahwa “Perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus di awaki dengan awak kapal yang berkualitas mampu bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua awak kapal mampu dan siap bekerja di atas kapal adalah mereka memiliki sertifikat-sertifikat profesi seperti *Basic Safety Training* (BS1), *Survival Craft and Rescue Boat* (SCRB), *Advanced Fire Fighting* (AFF) dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat yang berdasarkan ISM Code”.

Dari fakta-fakta yang ada maka didapati, kurang mampunya awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kapal dapat menyebabkan kerugian material dan non material, sehingga setiap awak kapal perlu diberikan keterampilan serta pengetahuan sehubungan dengan penanganan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Dan kejadian-kejadian tersebut, terlihat bahwa tidak suksesnya latihan-latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh keterbatasan atau tidak tersedianya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan faktor kesalahan manusia (*Human Error*).

Dimana terdapat awak kapal MT. VANTEK 6 yang kurang terampil mengoperasikan alat-alat keselamatan serta kurang disiplin dalam menangani alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Dari hasil penelitian diatas tersebut, permasalahan yang mempengaruhi sehubungan dengan latihan-latihan keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan oleh awak kapal di atas kapal MT. VANTEK 6 yang dapat penulis olah adalah sebagai berikut :

### **1. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal**

Agar pelaksanaan status kegiatan berjalan secara efisien (bedaya guna) dan efektif (berhasil guna), maka harus ditunjang manajemen yang baik, rasional, obyektif dan mengacu pada tujuan yang ingin dicapai. Dan segi peralatan, maka hal-hal yang harus dibenahi antara lain, peralatan apa yang dibutuhkan, bagaimana menggunakannya, kapan digunakan dan siapa yang menggunakannya. Sedang dari segi prosedur kerja hal-hal yang harus dibenahi antara lain latihanlatihan yang dilaksanakan, pekerjaan apa yang akan dikerjakan, bagaimana mengerjakannya, waktu pelaksanaannya dan kualifikasi personil yang bagaimana yang akan mengerjakannya.

Akhirnya, yang harus ditekankan dari sistem pengawasan di atas kapal adalah bahwa semua unsur terkait harus diupayakan sedemikian rupa sehingga dapat melakukan pecan dan fungsinya sesuai dengan kedudukan dan posisinya dengan sebaik-baiknya. Dan karena itu semua personil di atas kapal harus mengetahui posisi dan tugasnya. Dengan demikian pelaksanaan pekerjaan akan berjalan dengan lancar jika didukung oleh personil yang mengerti akan tugas-tugasnya. Tugas atau pekerjaan di atas kapal memang banyak, namun kegiatan mengenai penyelamatan jiwa bukanlah hal yang sepele, karena itu usaha-usaha yang menyangkut penyelamatan harus menjadi bagian penting dari manajemen di atas kapal.

### **2. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Penunjukan perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan melakukan pengecekan secara rutin dan berkala sesuai prosedur



dan manual dari perusahaan dan melaporkan hasil-hasil perawatan sesuai manual dari perusahaan, pengadaan suku cadang dan lain-lainnya.

Mualim III harus mempunyai daftar investasi untuk setiap rakit penyelamat dimana isi dari rakit penyelamat dapat diperiksa. Serta secara langsung bertugas sehari-hari terhadap kesiapan siaga yang mendadak dari rakit penyelamat dan semua alat-alat apung. Karena itu hal yang terpenting adalah selalu memastikan alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai kapan saja bila ada yang tidak sesuai atau tidak layak pakai, segera melengkapinya. Semakin lengkap alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal dan layak pakai, maka semakin aman bagi awak kapal untuk bekerja di atas kapal.

Selain itu awak kapal harus secara langsung terlibat serta bertanggung jawab atas pelaksanaan kegiatan perawatan yaitu perwira dek yang dipimpin oleh mualim I serta para juru mudi yang dipimpin oleh bosun. Keberhasilan mereka dalam bekerja akan sangat tergantung sejauh mana bekal kemampuan dan keterampilan mereka.

### **3. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan emergency**

Tidak dapat disangkal lagi bahwa kemampuan awak kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya sangat ditentukan oleh seberapa jauh mereka menguasai pengetahuan atau ilmu dan seberapa banyak pengalaman yang mereka miliki, yang berkaitan dengan tugas-tugas yang mereka miliki. Selanjutnya penguasaan ilmu pengetahuan ditentukan oleh seberapa jauh mereka mendapatkan pendidikan dan tingkat keterampilan, dan ditentukan oleh seberapa banyak mereka mendapatkan latihan-latihan.

Dari data yang didasari oleh penelitian saat penulis bekerja di atas kapal, penulis melihat masih banyak awak kapal yang berada di MT. VANTEK 6 yang kurang disiplin dan terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Terlihat pada saat dilaksanakan latihan keadaan darurat di atas kapal, awak kapal kurang bereaksi dengan cepat pada saat mendengar alarm bahaya dan dalam menghadapi keadaan bahaya tersebut. Awak kapal harus selalu

diberikan arahan atau petunjuk terlebih dahulu akan tugasnya masing-masing.

Masih rendahnya pemahaman awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat pemadam di atas kapal adalah menjadi salah satu penyebab. Dengan latihan menggunakan alat-alat pemadam maka diharapkan awak kapal dapat mampu memahami pentingnya alat-alat keselamatan dan cara mengoperasikannya. Sebab dengan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari awak kapal sesuai dengan keinginannya. Faktor keselamatan jiwa di laut khususnya dalam kebakaran tergantung pada faktor alat-alat dan anak buah kapal yang harus saling mendukung dan terampil, walaupun alat keselamatan lengkap dan terawat (dalam arti siap pakai) tetapi tanpa didukung oleh keterampilan anak buah kapal, latihan yang memadai akan tidak ada gunanya sebab segala sesuatunya pekerjaan yang disertai dengan latihan, maka tidak akan ragu lagi terhadap pekerjaan itu, karena sudah terbiasa. Hal ini terbukti di MT. VANTEK 6, pada Daftar Sijil kebakaran ini dipasang di tempat di mana anak buah kapal sering berkumpul. Misalnya di ruang makan atau di ruang rekreasi atau di kamar dengan maksud agar anak buah kapal dapat membaca dan mengerti tugas masing-masing.

Pada waktu peran kebakaran maupun peran sekoci tapi pada kenyataannya waktu diadakan latihan sekoci dan kebakaran, masih banyak ABK yang belum mengerti tugasnya sesuai dengan yang tercantum dalam daftar sijil dan kebakaran, sebagai contoh pada waktu diadakan latihan sekoci ternyata sebagian besar belum tahu apa sebenarnya tugasnya dan di mana posisinya, itu menandakan jarang ada latihan. Kemudian pada latihan kebakaran banyak anak buah kapal yang belum tahu bagaimana menggunakan atau mengoperasikan alat-alat pemadam jenis busa yang mana pada jenis itu cara pemakaiannya harus dengan posisi botol dibalik yang bagian kepala botol berada di bawah sehingga cairan yang ada didalam botol dapat bercampur dan menyembrot ke luar.

Tetapi kenyataannya semua anak buah kapal tidak dapat melakukannya dengan baik. Kurangnya kemampuan anak buah kapal ini disebabkan kurangnya latihan di atas kapal karena faktor kesibukan yang mana dalam hal lebih mengutamakan kerja harian dari pada latihan keselamatan.

Kurangnya kemampuan anak buah kapal ini merupakan tanggung jawab Nakhoda, sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal dalam arti nakhoda harus berusaha bagaimana agar anak buah kapal dapat terampil dalam penggunaan alat-alat keselamatan, tapi kenyataannya Nakhoda tidak pernah memperhatikan bagaimana anak buah kapal itu menggunakan alat-alat keselamatan dan tidak memberikan pengarahan tentang bagaimana cara penggunaan alat-alat keselamatan dan betapa pentingnya alat-alat tersebut.

Berbicara masalah keselamatan bekerja dilaut tidak dapat dipisahkan dari keterampilan pelaut itu sendiri. Apabila terjadi kebakaran di atas kapal, pelaut itu sendirilah yang akan bertanggung jawab. Pada umumnya manusia berfikir bahwa kecelakaan di darat lebih dominan menurut pemikiran mereka, luasnya lautan dan tidak padatnya transportasi laut jika dibanding dengan transportasi darat. Kecil kemungkinan untuk kecelakaan dilaut. Tapi pada kenyataannya kecelakaan dilaut tetap saja terjadi.

Setelah diadakan penelitian ternyata faktor ketrampilan awak kapal sangat memegang peranan yang penting bagi keselamatan kerja dilaut. Hal ini terbukti pada setiap terjadinya kecelakaan di kapal selalu membawa korban jiwa, yang mana hal ini merupakan suatu gambaran bahwa anak buah kapal kurang mampu dalam mengoperasikan alat-alat yang ada di kapal khususnya alat-alat keselamatan.

Kalaupun ada diantara mereka yang mengerti dalam penggunaan alat-alat keselamatan itu karena diperoleh dari pengalaman selama bertugas di atas kapal dengan tanpa adanya pengarahan-pengarahan dari pimpinan atau perwira-perwira di atas kapal. Akibatnya pengetahuan ini sebatas cara pengoperasian atau penggunaan saja. Mengenai perawatan dan cara kerja sebagian besar mereka belum tahu.

Yang dimaksud terampil dalam hal ini adalah mengerti cara-cara pemakaiannya juga mengerti cara bagaimana merawat alat-alat tersebut, sehingga alat-alat tersebut selalu dalam keadaan siap pakai pada saat diperlukan.

Sejak diperlakukannya STCW Januari 1992 oleh pemerintah Indonesia, maka mulailah perusahaan pelayaran memikirkan bagaimana cara

mengupayakan anak buah kapal khususnya untuk kapal penumpang mempunyai ketrampilan yang sesuai dengan STCW yang dikeluarkan.

Bagi pelaut yang belum sempat mengenyam program latihan karena pada waktu bekerja di kapal tanpa dibekali teori yang didapat dari pendidikan maupun pengarahan-pengarahan yang serius maka dalam hal ini diharuskan mengikuti program latihan.

Tujuan program latihan tidak hanya mengoperasikan yang benar mengenai alat-alat keselamatan akan tetapi juga meliputi bagaimana cara pemeliharaan yang baik sesuai dengan peraturan yang benar sehingga alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

Berdasarkan uraian analisis data di atas, maka penulis akan memberikan beberapa alternatif pemecahan masalah. Antara lain sebagai berikut :

#### **a. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal**

##### **1) Dilakukan pengecekan secara rutin**

Awak kapal harus melakukan pengecekan terhadap perlengkapan alat-alat keselamatan di atas kapal. Pengecekan dan pengontrolan terhadap semua alat-alat keselamatan perlu dilaksanakan secara rutin dan benar setiap seminggu atau sebulan sekali sesuai *check list* yang ada, sehingga bisa diketahui apabila ada alat keselamatan yang tidak ada di atas kapal dan dapat diketahui juga kondisi dari alat-alat tersebut.

Para awak kapal yang bertugas melakukan perawatan dan pengecekan terhadap alat-alat keselamatan kerja dengan sungguh-sungguh karena ada atasan yang mengawasi pekerjaannya. Perwira senior dapat memberikan masukan apabila di dalam proses perawatan dan pemeliharaan dari alat-alat keselamatan terdapat masalah yang

biasa menghambat proses perawatan dan pemeliharaan dari alat-alat keselamatan tersebut di atas kapal.

- 2) Mengajukan permintaan ke perusahaan dalam hal kelengkapan alat-alat keselamatan

Perusahaan harus memperhatikan perlengkapan alat-alat keselamatan di atas kapal. Apabila diketahui ada perlengkapan keselamatan yang tidak memadai / sudah seharusnya diganti maka *Safety Officer* diketahui oleh Master harus mengirimkan permintaan kepada perusahaan agar mengganti alat keselamatan yang sudah tidak layak pakai tersebut.

Dalam hal ini, peran dari pihak perusahaan sangat diperlukan, karena pihak perusahaan lah yang dapat merealisasikan permintaan dari *Safety Officer*.

**b. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Di dalam mengoptimalkan perawatan penulis menganalisa ke dalam beberapa kategori perawatan, yaitu :

- 1) Melakukan perawatan terencana

Perawatan adalah kegiatan untuk merawat peralatan yang mengalami kerusakan supaya dapat difungsikan kembali dan berjalan kembali sesuai dengan yang direncanakan.

Tidak berfungsinya alat-alat keselamatan dikarenakan kurangnya perawatan. Dengan demikian maka perlu penyempurnaan proses penerimaan pengaturan waktu oleh Nakhoda. Dengan segala cara seperti apa yang telah dipaparkan di atas dan segalanya bisa benar-benar dilaksanakan di atas kapal maka kecelakaan di atas kapal dapat berkurang. Setidaknya bila terjadi kecelakaan kerugian jiwa dapat teratasi. Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal perlu diperhatikan unsur keselamatan kapal karena hal ini menyangkut jiwa manusia maupun harta benda serta perlindungan lingkungan hidup di

laut. Untuk mencapai suatu tujuan yang diharapkan dimana pengoperasian kapal berjalan lancar dengan upaya-upaya memperhatikan keselamatan kapal sesuai yang diharapkan, terutama dari segi pengoperasian alat-alat keselamatan di atas kapal.

2) Melakukan perawatan secara berkala

Perawatan sewaktu-waktu adalah perawatan yang dilakukan sesuai dengan prosedur ISM Code atau yang diatur dalam peraturan yang sesuai dengan PMS, dimana alat-alat keselamatan yang ada dapat digunakan dengan baik.

**c. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency***

Alternatif pemecahan masalah dalam meningkatkan kemampuan anak buah kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan agar mendapatkan hasil yang lebih dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1) Pelatihan para awak kapal melalui lembaga diklat kepelautan dan latihan di atas kapal (*On-Board Training*)

Untuk meningkatkan kemampuan para personil kapal, salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan melibatkan melalui pendidikan dan latihan di lembaga diklat kelautan yang dilakukan diluar jam/waktu berlayar. Hal ini tentunya dilakukan melalui lembaga-lembaga tertentu. Lembaga-lembaga pendidikan yang dimaksud adalah seperti Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) ataupun badan pendidikan latihan kepelautan lainnya. Dan juga dengan *cara on board training* yaitu memberikan pelatihan bagi anak buah kapal secara langsung di atas kapal untuk meningkatkan keterampilan dan kemampuan anak buah kapal dan kemampuan dalam dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan.

Peningkatan kemampuan dan pengetahuan anak buah kapal dengan mengikuti pelatihan langsung di kapal cara ini akan sangat

efektif karena ABK yang mengikuti pelatihan terlibat langsung dalam pengoperasian alat-alat keselamatan.

Dalam usaha meningkatkan kepedulian ABK akan fungsi alat-alat keselamatan di atas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan diatas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal. Oleh karena itu setiap perwira harus selalu mengawasi dan memberi arahan kepada para awak kapal baik itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di kapal. Maksud secara lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus mampu menyampaikannya kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Faktor pengawasan oleh seorang perwira dalam mengawasi anak buah kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan. Agar latihan-latihan keselamatan dapat lebih terkoordinasi maka harus diadakan suatu pengawasan yaitu :

- a) Meningkatkan disiplin awak kapal dalam latihan keselamatan.

Kedisiplinan awak kapal sangat berpengaruh di atas kapal, dengan ditingkatkannya kedisiplinan maka nantinya diharapkan seluruh aktivitas kerja akan menjadi lebih baik. Hal-hal tersebut merupakan contoh-contoh ketidak disiplin awak kapal sehingga sangat mengganggu aktivitas di atas kapal itu. Jadi untuk meningkatkan kedisiplinan harus diadakan peraturan-peraturan yang tegas dan memang jika bersalah harus diberikan sanksi-sanksi yang sesuai dengan kesalahannya dan juga para perwira juga harus memberikan contoh yang baik sehingga para bawahan akan mencontoh para perwiranya.

Musuh yang terbesar dari pada disiplin didalam kesatuan ataupun organisasi adalah ragu-ragu ataupun rasa takut, yang biasanya timbul karena hal-hal yang belum diketahui. Oleh karena itu penerangan-penerangan yang bersifat pengisian jiwa dan penerangan yang mengenai segala hal, sehingga tidak ada hal

yang tidak mengatasi perasaan-perasaan tersebut. Disamping itu, dengan memberikan kegiatan-kegiatan yang continue, akan timbul pula rasa percaya dirinya, sehingga rasa ragu-ragu atau rasa takut itu sedikit-tidaknyanya akan menjadi berkurang.

b) Mengawasi latihan-latihan keselamatan

Dalam usaha meningkatkan kepedulian ABK akan fungsi alat-alat keselamatan di atas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan diatas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.

Latihan keselamatan adalah penting mengingat banyak kecelakaan terjadi pada pekerja baru yang belum terbiasa dengan bekerja secara selamat. Latihan selanjutnya adalah melakukan pekerjaan yang semestinya termasuk keselamatannya. Disini pelatih atau pemimpin harus menerangkan dan memberikan segenap demonstrasi dan akhirnya dilakukan sendiri oleh pekerja baru. Dan para pekerja harus terlatih dalam pemeliharaan dan perbaikan alat-alat di atas kapal termasuk aspek-aspek keselamatannya.

2) Memberikan familiarisasi kepada awak kapal

Yaitu tindakan atau proses pengenalan supaya menjadi akrab dan segera mengerti, seperti sosialisasi dengan daerah setempat. Dalam hal ini pengenalan tentang tehnik-tehnik atau cara mengoperasikan alat-alat keselamatan.



## **2. Evaluasi Alternatif Pemecahan Masalah**

Berdasarkan alternative pemecahan masalah yang diatas dapat dievaluasi sebagai berikut:

### **a. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal**

#### **1) Dilakukan pengecekan secara rutin**

##### **a) Keuntungan :**

Dengan pengecekan terhadap sarana keselamatan di atas kapal dapat diketahui kelengkapan alat-alat keselamatan yang ada, dan apabila terdapat alat keselamatan yang tidak memadai maka dapat segera mengajukan permintaan ke perusahaan.

##### **b) Kerugian :**

Pengecekan secara rutin membutuhkan waktu dan kedisiplinan awak kapal.

#### **2) Mengajukan permintaan ke perusahaan dalam hal kelengkapan alat-alat keselamatan**

##### **a) Keuntungan :**

Dengan peran dari pihak perusahaan dalam memperhatikan alat-alat keselamatan di atas kapal maka kelengkapan alat-alat keselamatan di atas elbih terjamin.

##### **b) Kerugian :**

Perusahaan harus mengeluarkan biaya lebih untuk memenuhi atau mengganti alat-alat keselamatan yang sudah tidak layak pakai.

**b. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal**

1) Melakukan perawatan terencana

a) Keuntungan:

Dengan dilakukannya perawatan terencana terhadap alat-alat keselamatan di atas kapal, maka alat-alat keselamatan tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya sewaktu dibutuhkan.

b) Kerugian :

Terkadang jadwal perawatan yang telah dibuat, tidak dapat dilaksanakan dikarenakan jadwal operasional kapal yang padat.

2) Melakukan perawatan secara berkala

a) Keuntungan :

Alat-alat keselamatan yang rusak atau tidak berfungsi dengan baik dapat digunakan / berfungsi lagi.

b) Kerugian :

Apabila terjadi keadaan darurat, alat keselamatan yang dibutuhkan belum tentu bisa digunakan sebagaimana mestinya karena perawatan yang tidak terencana.

**c. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency***

1) Pelatihan para awak kapal melalui lembaga diklat kepelautan dan latihan di atas kapal (*On-Board Training*)

a) Keuntungan :

Dengan memberikan pelatihan maka awak kapal lebih mudah memahami karena hal ini langsung pada alat keselamatan yang akan digunakan dalam keadaan darurat / praktek langsung.

b) Kerugian :

Sulit mencari waktu yang tepat untuk melaksanakan pelatihan dikarenakan jadwal kapal yang sangat padat.

2) Memberikan familiarisasi kepada awak kapal

a) Keuntungan :

Dengan familiarisasi awak kapal khususnya yang baru naik di atas kapal akan memahami peraturan serta prosedur keselamatan yang telah ditetapkan perusahaan sehingga dapat menambah pemahaman awak kapal.

b) Kerugian :

Familiarisasi ini membutuhkan waktu yang cukup untuk menjelaskan standar operasional prosedur tersebut, sedangkan jadwal operasi kapal sangat padat.

**3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

**a. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal**

Berdasarkan evaluasi alternatif pemecahan masalah di atas, pemecahan masalahnya yaitu :

- 1) Dilakukan pengecekan secara rutin
- 2) Mengajukan permintaan ke perusahaan dalam hal kelengkapan alat-alat keselamatan

Untuk itu, untuk mengatasi masalah minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal maka solusi yang paling tepat yaitu : *“Mengajukan permintaan ke perusahaan dalam hal kelengkapan alat-alat keselamatan”* Dengan perhatian pihak perusahaan sehingga sarana alat-alat keselamatan di atas kapal dapat terpenuhi.

**b. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Berdasarkan evaluasi alternatif pemecahan masalah diatas, pemecahan masalahnya yaitu :

- 1) Melakukan perawatan terencana
- 2) Melakukan perawatan secara berkala

Penulis menyimpulkan bahwa Perawatan Terencana adalah solusi yang paling tepat dalam mengatasi masalah peralatan keselamatan di atas kapal yang kurang terawat.

Sesuai dengan ketentuan *Safety Of Life at Sea (SOLAS)*, maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa dilaut. Bukan hanya memiliki saja, tetapi setiap personil yang ada harus terampil melayani peralatan-peralatan tersebut termasuk pemeliharanya.

Sistem perawatan yang terencana adalah suatu pedoman utama pelaksanaan perawatan, baik yang dilakukan oleh ABK maupun Perusahaan dalam hal ini adalah Divisi Teknik untuk perawatan kapal. *Repair, maintenance* dan *docking* merupakan komponen-komponen pelaksanaan perawatan dan perbaikan rutin kapal.

Beberapa keuntungan perawatan terencana yang dilaksanakan dengan benar dan baik, antara lain :

- 1) Kondisi material dapat dipantau setiap saat oleh pengawas ataupun personal di darat, hanya dengan melihat pelaporan administrasi perawatan.
- 2) Dengan tersedianya suku cadang yang cukup, maka pada saat ada perawatan dan perbaikan tidak kehilangan waktu operasi.

**c. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency***

Sesuai dengan evaluasi alternatif pemecahan masalah diatas, pemecahan masalahnya yaitu :

- 1) Pelatihan para awak kapal melalui lembaga diklat kepelautan dan latihan di atas kapal (*On-Board Training*)
- 2) Memberikan familiarisasi kepada awak kapal

Maka pemecahan masalah yang dipilih untuk menjawab atas permasalahan yang terjadi adalah latihan di atas kapal (*On-Board Training*).

Memberikan pelatihan bagi anak buah kapal secara langsung di atas kapal untuk meningkatkan pengetahuan dan kemampuan dalam proses mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal Pengawasan latihan-latihan keselamatan yang lebih terkoordinasi dari perwira bertanggung jawab.

Memberikan training kepada para perwira dalam hal pengawasan terhadap anak buah kapal pada saat latihan keselamatan, sehingga perwira bisa melaksanakan kewajiban dengan baik.

## **BABIV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Setelah suatu masalah dianalisis untuk kemudian dicari langkah- langkah pemecahan masalahnya, maka dapatlah ditarik beberapa kesimpulan dari uraian sebelumnya yang dihimpun sebagai berikut :

1. Minimnya perencanaan pengadaan sarana alat-alat keselamatan di atas kapal disebabkan karena awak kapal yang bertanggung jawab tidak melakukan pengecekan secara rutin dan peran dari perusahaan yang kurang memperhatikan perlengkapan alat-alat keselamatan di atas kapal.
2. Kurangnya perhatian terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal menyebabkan peralatan tersebut tidak dapat digunakan dengan baik pada saat diperlukan.
3. Rendahnya kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur saat terjadi keadaan *emergency* sehingga menyebabkan awak kapal yang tidak terampil dan tidak bisa melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan dengan baik dan benar.

## B. SARAN-SARAN

Dari uraian-uraian pada pembahasan masalah sebelumnya, dapat ditarik beberapa saran-saran perbaikan yang bagi penulis perlu untuk ditindak lanjuti :

1. Agar sarana perlengkapan alat-alat keselamatan di atas kapal memadai, maka awak kapal harus melakukan pengecekan secara rutin dan *Safety Officer* mengajukan permintaan ke perusahaan dalam hal kelengkapan alat-alat keselamatan.
2. Awak kapal yang bertanggung jawab harus melakukan perawatan terhadap alat-alat keselamatan di atas kapal secara berkala agar alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal dalam kondisi siap pakai.
3. Untuk meningkatkan kemampuan awak kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur keselamatan, Nakhoda hendaknya lebih sering melaksanakan *Safety Meeting* / *Safety Video* dan menjelaskan tentang pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kapal. Dan juga pihak Perusahaan dalam hal ini manager personalia harus lebih selektif dalam memilih dan merekrut Anak Buah Kapal (ABK) baru yang handal dan kompeten dalam menjalankan tugas dan kewajibannya di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

Amini Ibrahim, *Kemampuan*, 2004

HG.Hicks dan OR.Gillet, *Organisation Theory and Behavior*, Bina Aksara, Jakarta, 1984

Himpunan Putusan Mahkamah Pelayaran mengenai kecelakaan kapal dilaut, Jilid I Edisi tahun 1988.

House, DJ, *Seaman Ship Techniquet*, 1995, Butterworth-Heinemann, London, Second Edition.

IMO (*International Maritime Organization*) Convention, *SOLAS (Safety Of Life at Sea) Consolidate Edition 2001*, London. *Third Edition*.

Istopo. *Perlengkapan Kapal, Kesatuan Pelaut Indonesia*. Ivancevich, Konopaske, Matteson, *Abilty*, 2006.

Kreatner, Kinicki, *Ability*, 2003.

R. Soetoro. *Diklat Kepemimpinan*, 1992, PLAP. Robins, *Ability*, 2003

Sule, Saefullah, *Kemampuan*, 2005

STCW 78, Amandemen 1995, Versi Indonesia 2001, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta.

UU NO. 17 Tahun 2008, Tugas dan Tanggung Jawab Nahkoda.

SOLAS 1974 Consolidated 2008, Amandement 2010 IMO, London 2006. STCW'95 Amandenent 20010, IMO, London, 2010



No: 0349 /PKL/ 1 / 2016

**SENTEK MARINE & TRADING PTE. LTD.**

24 &amp; 26 SAM LEONG ROAD, SINGAPORE 207915

TELEPHONE 6299-6630 FAX: 6299-1134

Email: shipping@sentek.com.sg

**SEAFARER'S EMPLOYMENT AGREEMENT (SEA)**

This Agreement is mutually agreed upon between the shipowner or any person who is assuming the responsibilities of the shipowner under the Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Act and the seafarer as proof of the seafarer's employment on board.

**THE SHIP**

Ship's Name: * <b>VANTEK 6</b>	Official Number: <b>393086</b>	IMO Number: <b>9429338</b>	Port of Registry: <b>SINGAPORE</b>
Gross Tonnage: <b>4419</b>	Type of Ship: <b>TANKER</b>	Areas of Operation: <b>SINGAPORE / SPECIAL LIMIT</b>	

\*The seafarer may be transferred to other Company ships during the period of this seafarer employment agreement as the employer may deem practical for their operational interest.

Name of Shipowner/Employer:

**SENTEK MARINE & TRADING PTE. LTD**

Address :

**24 & 26 Sam Leong Road Singapore 207915****THE SEAFARER**

Seafarer's Full Name <b>ZULMUBIN</b>	Date of Birth <b>12.10.1966</b>	Birth Place: <b>INDONESIA</b>	Nationality: <b>INDONESIAN</b>
Repatriation Home Port As Agreed <b>BATAM</b>		Recruitment Agent: <b>NA</b>	
Medical Certificate: Yes / No	<b>YES</b>	Issue Date: 06.11.14	Expiry Date: 06.11.16
Next-of-Kin (NOK) of Seafarer:			
NOK Name:		Telephone:	+62 85765276271
		Email:	+62 85765292550
Relationship: WIFE		Contact address:	
Emergency contact if other than NOK:			
Name:		Telephone:	
<b>AS ABOVE</b>		Email:	<b>AS ABOVE</b>
Relationship:		Contact address:	


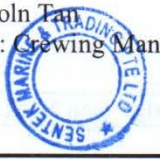
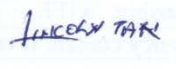
**KEY TERMS OF EMPLOYMENT**

Contract Period: <b>12 months</b>	Notice of termination: (minimum 7 days notice or pay-in-lieu for short notice)	Capacity Engaged: <b>MASTER</b>	Wages Per Month: <b>SGD \$ 4200/-</b>

Date & Place of Commencement of Employment: <u>20.01.16</u> <b>SINGAPORE</b>	Date & Place of Discharge <u>20.01.16</u> <b>SINGAPORE</b>	Paid Annual Leave Per Month :  2.5 days
Allotment (Yes/No) : If Yes, please fill in the followings: <b>NO</b>		
Allotment amount in \$	1 <sup>st</sup> month:	Subsequent Month:
Bank Name:		Bank Account No:
Name of Beneficiary: Contact Address: Email:		Relationship:

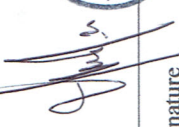

#### **CONFIRMATION OF THE AGREEMENT**

I have examined and agreed to the terms and conditions of employment as stated above and entered into this voluntarily. The undersigned has been given opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

Signature of Seafarer:  	Signature and title of person signing on behalf of the Employer  Name: Lincoln Tan Designation: Crewing Manager  
Signature: Date and place of signing this agreement  20.01.16	Signature: Date and place of signing this agreement  20.01.16


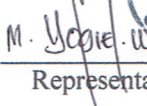



Issue Date : 01.01.2002  
Revision No. 01  
Revision Date. 01.10.2012  
Authorized by : Pai Keng Pheng

## Internal Audit Summary

DEPARTMENT / SHIP'S NAME:		Vantek 6		<b>CLOSING OUT OF OBS</b> The undersigned hereby endorse that all outstanding items listed in Audit Summary, are officially closed, as per reports / confirmation from the Master of the vessel/ Department.	
LOCATION:				Endorsed by:	
DATE OF AUDIT :				Name: Kumaran	
SCOPE OF AUDIT :		ISMcode/SS524/ISO9001		Signature _____ Date :	
AUDIT SUMMARY		NON-CONFORMITIES		OBSERVATIONS	
1) TOTAL ISSUED:					
2) TOTAL CLOSED DURING AUDIT:					
ATTENDANCE	Master	Ch / Off	2 <sup>nd</sup> / Off	Ch / Eng	2 <sup>nd</sup> / Eng
OPENING MEETING					
CLOSING MEETING					
<b>MASTER / DEPARTMENT TO ENSURE CORRECTIVE ACTIONS ARE COMPLETED WITHIN THE SPECIFIED DUE DATES AND ADVISE THE MARINE SUPERINTENDENT THE DATES OF COMPLETION FOR CLOSING BY THE DP.</b>					
INTERNAL AUDITOR (1):		INTERNAL AUDITOR (2):		INTERNAL AUDITOR (3):	
Signature _____ Name : Kumaran Title : DPA		Signature _____ Name : Title :		Signature _____ Name : Title :	
				<b>ACKNOWLEDGED</b> <b>AUDITEE :</b>   Signature _____ Name: M. Yoganathan Title : Master	

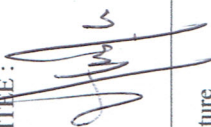
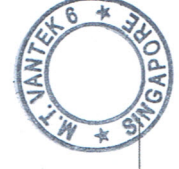


## NON-COMFORMITY / OBSERVATION REPORT

Vessel / Dept:		Date :
Major NC <input type="checkbox"/>	Minor NC <input type="checkbox"/>	Observation <input type="checkbox"/>
NC raised by :	Representative of Company / Department / Vessel :	Clause No.:
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">         Auditor     </div> <div style="text-align: center;">         Representative     </div> <div style="text-align: center;">         Limit date for closing-out corrective action     </div> </div>		
<u>Results of the ROOT CAUSE ANALYSIS :</u>		
<u>CORRECTIVE ACTION to prevent reoccurrence :</u>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">         Representative     </div> <div style="text-align: center;">         Date     </div> </div>		
<u>Close-out :</u>		
<div style="text-align: right; margin-top: 10px;">       Date "Closed-out" approved by Auditor / DPA     </div>		

Issue Date : 01.01.2002  
 Revision No. 01  
 Revision Date. 01.10.2012  
 Authorized by : Pai Keng Pheng

**Internal Audit Summary**

DEPARTMENT / SHIP'S NAME:		Vantek 6				<b>CLOSING OUT OF OBS</b> The undersigned hereby endorse that all outstanding items listed in Audit Summary, are officially closed, as per reports / confirmation from the Master of the vessel / Department.	
LOCATION:						Endorsed by:	
DATE OF AUDIT :						Name: Kumaran	
SCOPE OF AUDIT :		ISPS				Signature _____ Date :	
AUDIT SUMMARY		NON-CONFORMITIES			OBSERVATIONS		
1) TOTAL ISSUED:							
2) TOTAL CLOSED DURING AUDIT:							
ATTENDANCE	Master	Ch / Off	2 <sup>nd</sup> / Off	Ch / Eng	2 <sup>nd</sup> / Eng	Bosun	B/C
OPENING MEETING							
CLOSING MEETING							
<b>MASTER / DEPARTMENT TO ENSURE CORRECTIVE ACTIONS ARE COMPLETED WITHIN THE SPECIFIED DUE DATES AND ADVISE THE MARINE SUPERINTENDENT THE DATES OF COMPLETION FOR CLOSING BY THE DP.</b>							
INTERNAL AUDITOR (1):		INTERNAL AUDITOR (2):			INTERNAL AUDITOR (3):		
Signature _____ Name : Kumaran Title : DPA		Signature _____ Name : Title :			Signature _____ Name : Title :		
					<b>ACKNOWLEDGED</b> <b>AUDITEE :</b>   Signature _____ Name: M. Yogan W. Title : Master		

GRT 4419  
 NRT 1782  
 FLAG SINGAPORE  
 TYPE FUEL OIL TANKER  
 L.O.C.  
 P.I.C. MR. LINCOLN TAN  
 CREW 14  
 TEL 98222103  
 C/SIGN 9VNX4

FORM 22  
 IMMIGRATION ACT  
 ( CHAPTER 133 )

IMMIGRATION REGULATIONS  
 CREW LIST

REGULATION 31 ( 1 )

GDV No :

P C No :

NAME OF VESSEL : MT. VANTEK 6 OWNER : SENTEK INTERNATIONAL PTE LTD

AGENT IN SINGAPORE SENTEK MARINE & TRADING PTE. LTD

LAST PORT OF CALL SINGAPORE DATE OF ARRIVAL \_\_\_\_\_

NEXT PORT OF CALL SINGAPORE DATE OF PROPOSED DEPARTURE : \_\_\_\_\_

NO:	NAME	W/P OR E/P	SEX	DATE	NATIONALITY	TRAVEL	DATE	DUTIES	DATE	SEAMAN
		PASS FIN NO:		OF BIRTH		NO:	OF T.D. EXPIRE	ON BOARD	OF W / P EXPIRE	
1	ZULMUBIN	G2126377Q	M	24.01.1986	INDONESIAN	B 1385075	05.08.2020	MASTER	20.10.2018	S 050866
2	LUDI SUKMA MULYANA	G2471354M	M	03-Jan-1984	INDONESIAN	A 8952896	12-Sep-2019	CH. OFF.	26-May-2018	Y 078842
3	MUHAMMAD NUR FIRDHAUS BIN ROSLI	S8727767D	M	17-Sep-1987	SINGAPOREAN	E4488736A	17-Dec-2019	2ND. OFF.	-	38320
4	KOKO NAING	G7113880T	M	6-Mar-1971	MYANMAR	MB085514	10-Aug-2021	CH. ENG.	7-Jul-2019	55405
5	REZA YULIZAR	G2813087U	M	30-Jan-1989	INDONESIAN	B 3034805	18-Feb-2021	2ND. ENG.	31-Mar-2018	E058638
6	LIU XI	G2393744T	M	28.11.1989	CHINESSE	E20120277	23.04.2023	ENG. CADET	06.12.2017	A00395891
7	MARK TRAJANO SORIANO	G6503015U	M	20.09.1982	FILIPINO	P1673683A	18.01.2022	BOSUN	13.02.2018	B 1210840
8	TEODY JR BADONGAO . A	G8458066Q	M	8-Sep-1985	FILIPINO	P2497033A	17-Apr-2022	A.B	1-Nov-2018	C0134095
9	CHARLES NEIL SAPON	G2462599R	M	30-Nov-1987	FILIPINO	EB9779739	09-Dec-2018	A.B	08-May-2018	CO193083
10	GUNAWAN	G2876738U	M	18.11.1987	INDONESIAN	B 2056169	30.09.2020	A.B	07.08.2018	B 078959
11	SAPTADI RAHARJO	G6532432L	M	01.05.1978	INDONESIAN	A5403542	21.05.2018	A.B	21.04.2018	E 062397
12	AUNG MOE YU AYE	G8367340R	M	01.11.1979	MYANMAR	MB940007	11.01.2022	A.B	10.04.2019	104839
13	KYAW THU AUNG	G8515833W	M	06.11.1995	MYANMAR	MB844115	04.11.2021	A.B	07.06.2019	104316
14	LIM SHAN QIAN	S9101800D	M	24-Jan-1991	SINGAPOREAN	E5467989L	23-Sep-2020	B/OFFICER	-	-

Total no. of Crews (14) including Master

I certify that the information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular

**MOCH. YOGIE WISUDAWAN**  
 MASTER

2017		EMERGENCY DRILL AND TRAINING MATRIX												
Types of Drill	Types of Training	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October	November	December	
Fire in the engine	ER housekeeping													2
Pump room fire	Fixed foam system or portable extinguishers													3
Fire in the fore peak/paint store	Fire Man outfit & SCBA													3
Cabin Fire	Working overside & working aloft													2
Galley fire	Emergency fire pump													2
Main Engine failure	Mooring safety													2
Collision (w flooding)	Emergency generator, portable extinguishers													1
Steering gear failure	Emergency steering system													4
Man Overboard	Portable extinguishers, working overside													2
Grounding (w flooding)	SOPEP equipment, wilden pump													1
Engine room rescue	Oxygen resuscitator, treating unconscious person													1
Pump rm/ Enclosed space rescue	Enclosed space entry & treating unconscious person													1
Cargo Oil Tank overflow	Gases detected & their safe limits													3
Cargo Hose burst / Breal away from jetty	Loading, bunkering emergency stop & regular checking of hoses condition													3
Pipe line fracture	Loading, bunkering emergency stop & regular checking of pipeline condition													3
Manifold leak	Precautionary measures to prevent oil spill overboard													3
Lifeboat / Liferaft	Life raft HRU,SART EPIRB pyrotechnics, lifejackets													12
Anti Piracy / Hijacking	Keeping calm during a hijack													3
Stowaways	Strict access checks on visitors													3
Security Checks/ Methods of Search	Method of searching bags													3
Bomb Threat / Unidentified Object on board	Types of security level and security responsibilities													3
Form 051		5	5	5	5	5	5	6	4	5	6	5	4	



Form 050  
Issue Date : 01.01.2002  
Revision No. 03  
Revision Date : 01.10.2013  
Authorized by : Pai Keng

Pheng

## DRILL / EXERCISE REPORT

### 1. Drill / Exercise

Ship Name: MT. VANTEK 6	Location: WEST OPL	Date: 30.07.2017
Type of Security Drill / Exercise: ISPS Drill (Security Check / Method Search)		

### 2. Describe objectives and planning prior to Drill / Exercise:

Observe ship staff familiarization and state of security readiness in,  
1. Ability to response to the security breach  
2. Effective communications among Team leaders and the Command Center  
3. Familiar with their assigned duties for security response

### 3. Minutes / Record of the Drill / Exercise:

1. Time emergency alarm sounded: **13.00** hrs
2. Time ship staff mustered at stations: **13.05** hrs
3. Officer in-charge of each team instructs,
  - Team on intended actions to be taken
  - Team on their roles and equipment
4. Master use QSM emergency checklist to check security teams responses
5. Time drill ended: **13.45** hrs
6. All equipment / items were return to its original location.
7. Master and team leaders discussed their feedbacks on the drill / exercise performance.

### 4. Evaluation & results of Drill / Exercise Lessons learnt:

	YES/	NO
1. Ship staff responded in good time to the muster signal and stations	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Team leaders were able to understand and acted on the instructions from the Command Center	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Security response teams are familiar with their security duties for the type of security breach (Example - For security alerts - Maintain or increase security patrol, be vigilant on checking visitors and their bags / stores / Keep a vigilant ship access watch, checking on breaches to restricted areas. For stowaways - keep good watch on the lock up stowaway, checking for identification documents, his physical / health condition. For suspicious items / explosives - safety of personnel, Keep the area clear of access, ceased all cargo, maintenance or repair operations. For piracy - using all available means to raise attention / alarm - high pressure jets of water, sounding of ship whistle, use of searchlights. For pirates onboard - remind crew on dangers of resistance and focus on cooperation and no harm to personnel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Master finds the drill / exercise carried out to be satisfactory. (If 'NO' give comments in section 8.)		
5. Lessons learnt from this drill / exercise: <ul style="list-style-type: none"><li>• Onboard continuous training has improved on the drill / exercise performance.</li><li>• Ship staff performance need to be improved</li><li>• Some ship staff require refresher training in securing duties</li><li>• Equipment and items used are easily available (If 'NO' give comments in section 8 )</li><li>• Any other comments from the Master on lessons learnt (If 'YES' give comments in section 8 )</li></ul>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

### 5. Name of Officers / Crew attending Drill / Exercise:



Name	Rank	Name	Rank
Ludi Sukma Mulyana	Master	Charles Neil Sapon	AB 2
Alisya Murti Prasetyo	Ch. Off.	Gunawan	AB 3
Moh. Aslam bin Harun	2 <sup>nd</sup> Off.	Aung Moe Yu Aye	AB 4
Koko Naing	Ch. Eng.	Kyaw Thu Aung	AB 5
Tohirwan	2 <sup>nd</sup> Eng.	Saptadi Raharjo	AB 6
Reza Yulizar	3 <sup>rd</sup> Eng.		
Mario Sinaga	4 <sup>th</sup> Eng.		
Mark Trajano Soriano	Bosun		
Teody JR. BA.	AB 1		

**6. Name of Crew / Officers who could not attend the Drill / Exercise:**

(Drill / Exercise report to be read and signed by the absent crew / officer)

Name	Rank	Reasons	Signature

**7. Officer(s) responsible for the Drill / Exercise:**

Name	Rank	Signature
Ludi Sukma Mulyana	MASTER	
Koko Naing	C/E	
Alisya Murti Prasetyo	C/O	
Tohirwan	2/E	

**8. Additional Comments if any. (Write 'NIL' if none)**

## DRILL / EXERCISE REPORT

### 1. Drill / Exercise

<b>Ship Name:</b> MT. VANTEK 6	<b>Location:</b> WEST OPL	<b>Date:</b> 12.07.2017
<b>Type of Drill / Exercise:</b> Oil Spill Drill / Cargo hose Burst / Break Away From Jetty		

### 2. Describe objectives and planning prior to Drill / Exercise:

Observe ship staff familiarization and state of emergency readiness in,

1. Ability to response to the muster signals at the required muster stations
2. Effective communications among Team leaders and the Command Center
3. Familiar with their assigned duties for emergency response

### 3. Minutes / Record of the Drill / Exercise:

1. Time emergency alarm sounded: **10.00** hrs
2. Time ship staff mustered at stations: **10.05** hrs
3. Officer in-charge of each team instructs,
  - Team on intended actions to be taken
  - Team on their emergency duties
4. Master use QSM emergency checklist to check teams responses
5. Time drill ended: **10.45** hrs
6. All equipment / items were return to its original location.
7. Master and team leaders discussed their feedbacks on the drill / exercise performance.

### 4. Evaluation & results of Drill / Exercise Lessons learnt:

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ship staff responded in good time to the muster signal and stations</li> <li>2. Team leaders were able to understand and acted on the instructions from the Command Center</li> <li>3. Emergency response teams are familiar with their response duties for the type of emergency <i>(Example - Reporting to shore parties / Display of COLREG lights and shapes / Attending to emergency generator / Switch over of control sources / Provide medical equipment and aids / Operation of alternate modes / Use of equipment / isolation of cargo and ballast line systems</i></li> <li>4. Master finds the drill / exercise carried out to be satisfactory. <i>(If 'NO' give comments in section 8.)</i></li> <li>5. Lessons learnt from this drill / exercise:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onboard continuous training has improved on the drill / exercise performance.</li> <li>• Ship staff performance need to be improved</li> <li>• Some ship staff require refresher training in handling / operating of equipment</li> <li>• Equipment and items used are easily available <i>(If 'NO' give comments in section 8 )</i></li> <li>• Any other comments from the Master on lessons learnt <i>(If 'YES' give comments in section 8 )</i></li> </ul> </li> </ol>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left; padding-bottom: 5px;">YES/ NO</th> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	YES/ NO		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
YES/ NO															
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>														

Name	Rank	Name	Rank
Zulmubin	Master	Charles Neil Sapon	AB 2
Ludi Sukma Mulyana	Ch. Off.	Gunawan	AB 3
Moh. Aslam bin Harun	2 <sup>nd</sup> Off.	Aung Moe Yu Aye	AB 4
Koko Naing	Ch. Eng.	Kyaw Thu Aung	AB 5
Tohirwan	2 <sup>nd</sup> Eng.		
Reza Yulizar	3 <sup>rd</sup> Eng.		
Mario Sinaga	4 <sup>th</sup> Eng.		
Mark Trajano Soriano	Bosun		
Teody JR. BA.	AB 1		

(Drill / Exercise report to be read and signed by the absent crew / officer)

Name	Rank	Reasons	Signature

Name	Rank	Signature
Zulmubin	MASTER	
Koko Naing	C/E	
Ludi Sukma Mulyana	C/O	
Tohirwan	2/E	

<p> <input type="checkbox"/> <b>Yes</b>  <input type="checkbox"/> <b>No</b>  <input type="checkbox"/> <b>Not Sure</b> </p>	<p> <input type="checkbox"/> <b>Yes</b>  <input type="checkbox"/> <b>No</b>  <input type="checkbox"/> <b>Not Sure</b> </p>
--	--