

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



M A K A L A H

**OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO TENTANG
PENGUNAAN PERALATAN BONGKAR MUAT DALAM
RANGKA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MUATAN DI ATAS
MV. YOUNG SPIRIT**

Oleh :

MOHAMMAD RIZKI

NIS. 02120 / N

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I
J A K A R T A
2 0 1 7**

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



M A K A L A H

**OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO TENTANG
PENGUNAAN PERALATAN BONGKAR MUAT DALAM
RANGKA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MUATAN DI ATAS
MV. YOUNG SPIRIT**

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

Oleh :

MOHAMMAD RIZKI

NIS. 02120 / N

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I
J A K A R T A
2 0 1 7**

KATA PENGANTAR

Dengan rasa puji dan syukur kehadiran Allah SWT dan Nabi Muhammad SAW, dan atas rahmat dan karuniaNya pulalah penulis dapat menyusun dan menyelesaikan makalah ini, sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum program pendidikan ANT-I yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Penulis menyusun makalah ini dengan judul :

**“OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO TENTANG
PENGUNAAN PERALATAN BONGKAR MUAT DALAM
RANGKA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MUATAN DI ATAS
MV. YOUNG SPIRIT”**

Dalam penyusunan makalah ini, penulis sepenuhnya menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan yang menyangkut uraian dan penjelasan masalah, maupun pemecahannya, dan bahasa serta susunan kata-kata yang belum sempurna.

Menyadari akan keterbatasan waktu dan kemampuan yang penulis miliki, maka dengan senang hati penulis bersedia menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan makalah ini. Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu, antara lain, YTH :

1. Capt. Sahattua P. Simatupang, MM, MH. selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Capt. Suhartini, M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika
3. H. Abdul Rochman, M.M selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha
4. Capt. Dodo Rukanda, MM, selaku Pembimbing Materi.
5. Capt. Sunaryanto, MM selaku Pembimbing Penulisan makalah.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Untuk menjamin kelangsungan hidup suatu Perusahaan Pelayaran sangat ditentukan oleh lancar atau tidaknya pekerjaan yang dilaksanakan diatas kapal. Untuk itu dituntut suatu produktivitas dalam bekerja dan profesionalisme dalam tiap bertindak dan mengambil suatu keputusan. Untuk mendukung ini semua, maka sebagai Anak Buah Kapal dituntut untuk memiliki suatu kemampuan dalam pemahaman prosedur kerja dan koordinasi dalam aktivitas kerja yang baik.

Ada sebagian Perusahaan Pelayaran yang terpaksa menghentikan usahanya karena kurang ditunjang oleh sistim manajemen dan prosedur kerja yang baik, terutama yang berhubungan dengan sumber daya manusianya. Sebab lancar atau tidaknya suatu pekerjaan itu sangat tergantung pada para pekerjanya yang sangat berkaitan dengan pekerjaan itu sendiri.

Sebagai salah satu sarana yang cukup vital, dalam menunjang kelangsungan hidup suatu Perusahaan Pelayaran, kapal dituntut untuk dapat beroperasi secara lancar dan maksimal disatu pihak sebagai wadah atau tempat bekerja, sehingga dalam pelaksanaan tugas pengoperasian kapalkun semakin komplek dan disertai prosedur kerja yang baku dari perusahaan yaitu hal-hal yang menuntut kesiapan dalam melaksanakan tugas di atas kapal.

Namun kenyataannya di lapangan dalam pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal belum dilaksanakan sepenuhnya hal ini dapat dilihat dari sering

ditemukannya pekerjaan yang dilakukan tidak sesuai atau mengabaikan prosedur kerja yang ada. Dengan pelaksanaan kerja tanpa mengikuti sistem dan prosedur yang ada maka akibatnya akan timbul banyak permasalahan-permasalahan seperti kecelakaan kerja yang meningkat dan akibatnya yang lebih luas lagi yaitu menyebabkan keterlambatan operasional kapal yang sangat mengganggu. Hal ini selain membahayakan bagi pengguna kapal dari segi materi maupun jiwa, juga menghambat operasional kapal.

Berdasarkan latar belakang, maka Penulis memilih judul sebagai berikut:

“OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO TENTANG PENGGUNAAN PERALATAN BONGKAR / MUAT DALAM RANGKA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MUATAN DI ATAS MV. YOUNG SPIRIT”

Atas dasar pemilihan judul inilah diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan serta memperluas wawasan bagi calon Nakhoda, Perwira, dan para pembaca makalah agar upaya untuk meningkatkan pengawasan terhadap prosedur kerja di lapangan dan memotivasi ABK dalam pelaksanaannya untuk menunjang kelancaran operasional kapal secara keseluruhan.

B. IDENTIFIKASI MASALAH, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Masalah yang dihadapi Penulis adalah bagaimana meningkatkan pemahaman dan penerapan SISPRO yang merupakan sistem manajemen keselamatan perusahaan yang telah sesuai dengan ISM Code. Selama penulis bekerja diatas MV.YOUNG SPIRIT dapat diidentifikasi beberapa masalah yang menyebabkan kurang baiknya kinerja anak buah kapal MV. YOUNG SPIRIT yaitu:

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Menurut Suma'mur P.K.M.Sc dalam bukunya “Dinas Jaga Untuk Mualim Dan Peraturan International Tentang Pencegahaan Tubrukan Di Laut”, amandemen 1981, 1987, 1989, 1993, 2001 (2012:22) bahwa “ Kata ‘KAPAL’ mencakup setiap jenis pesawat air, termasuk pesawat tanpa berat benaman, pesawat WIG dan pesawat terbang laut yang di gunakan sebagai sarana angkutan air “

Kapal yang juga merupakan suatu tempat untuk beraktivitas seperti layaknya kantor, yang karenanya fungsinya sebagai alat transportasi maka memungkinkan timbulnya resiko-resiko seperti kecelakaan kerja.

Yang menurut Suma'mur P.K.M.Sc (1981:2) Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Tidak terduga oleh karena kecelakaan peristiwa yang tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih – lebih dalam bentuk perencanaan. Tidak di harapkan oleh karena

peristiwa kecelakaan disertai kerugian materil maupun penderitaan yang paling ringan sampai pada yang paling berat. Kecelakaan kerja bisa terjadi karena disebabkan kelalaian seseorang, faktor alam dan sebagainya.

Selanjutnya Suma'mur P.K.M.Sc (1981:5) menjelaskan bahwa : Bahaya kecelakaan adalah faktor-faktor dalam hubungan pekerjaan yang dapat mendatangkan kecelakaan. Jika telah terjadi maka bahaya tersebut yang

dapat mendatangkan kecelakaan. Jika telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahaya nyata.

Untuk mengatasi bahaya kecelakaan maka perlu dilakukan keselamatan kerja, yang menurut Suma'mur P.K.M.Sc (1981:1) keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan, dan proses pengolahan, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara – cara melakukan pekerjaannya. Keselamatan kerja yang berkaitan dengan peningkatan prosedur dan produktifitas, atas dasar:

- a. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kerja, kecacatan dan kematian dapat dikurangi sekecil – kecilnya sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- b. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi sejalan dengan pemeliharaan.
- c. Penggunaan peralatan kerja dan mesin yang efektif dan efisien dan berkaitan dengan tingkat produksi dan produktifitas yang tinggi.
- d. Pada berbagai hal, keselamatan kerja yang tinggi akan menciptakan kondisi yang mengandung kenyamanan dan kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat di serasikan dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- e. Praktek keselamatan tidak dapat dipisahkan dari keterampilan, keduanya dapat sejajar dan merupakan unsur – unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- f. Keselamatan kerja yang dilaksanakan dengan sebaik – baiknya dengan partisipasi pengusaha (pemilik perusahaan) dan karyawan (ABK Kapal), akan mendapatkan keadaan aman dan ketenangan kerja, sehingga dapat membantu hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya keselamatan operasional kapal atau produksi.

2. Sistem Manajemen Keselamatan

- a). Menurut Badan Diklat Perhubungan (2003:1) bahwa “Sistem adalah kumpulan komponen atau elemen yang saling berhubungan dan saling tergantung untuk mencapai untuk mencapai suatu tujuan yang telah

ditentukan. Sistem manajemen keselamatan adalah suatu sistem yang dibangun dan didokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan perusahaan.”

- b). Menurut Pietter Batti (1995:157) menerangkan bahwa : Sistem Manajemen Keselamatan adalah sistem dimana prosedur manajemen perusahaan ditulis, didokumentasikan dan dilaksanakan. Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajemen tertulis maupun tidak tertulis dalam melakukan kegiatan operasi, baik di kantor maupun di kapal. Sistem manajemen yang dimaksud terdiri dari kebijakan atau *Policy* perusahaan, petunjuk operasional, pembagian tugas manual dan prosedur pengoperasian, pemeliharaan kapal dan menghadapi keadaan darurat seperti kecelakaan atau pencemaran – pencemaran. Sistem yang sudah ada dalam perusahaan perlu dinilai kembali agar sesuai dengan yang dikehendaki oleh *International Safety Management Code* (ISM CODE).

Bagian A I.4. Persyaratan fungsional untuk suatu SMS yaitu setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan memelihara suatu SMS, termasuk persyaratan fungsional berikut ini:

- 1). Suatu kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
- 2). Instruksi-instruksi dan prosedur-prosedur untuk menjamin keselamatan operasi kapal-kapal dan perlindungan lingkungan memenuhi ketentuan-ketentuan internasional yang relevan dan legislasi
- 3). Menetapkan tingkat-tingkat kewenangan dan jalur-jalur Komunikasi diantara, dan antara, personil didarat dan di atas kapal
- 4). Prosedur-prosedur untuk melaporkan kecelakaan-kecelakaan dan ketidak-sesuaian dengan ketentuan dari Code ini
- 5). Prosedur-prosedur mempersiapkan untuk dan tanggap terhadap situasi-situasi darurat

6). Prosedur-prosedur untuk *internal audits* dan *management review*

c). Berdasarkan *International Safety Management Code* (ISM CODE)

Clause 1-16 yang berbunyi: *International Safety Management Code* (ISM CODE) adalah kode manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal – kapal dan untuk mencegah pencemaran yang telah disahkan oleh majelis *International Maritime Organization* (IMO), sebagaimana mungkin akan disempurnakan lebih lanjut oleh organisasi tersebut.

Salah satu ketentuan dari *International Safety Management Code* (ISM CODE) Clause 1.7 yang berbunyi: SMS sebagai parameter Perusahaan untuk performa pengaturan sistem dokumentasi. SMS akan memungkinkan perusahaan untuk mengidentifikasi sektor peningkatan dalam latihan keselamatan dan pencegahan tindakan efektif pelaksanaan kebudayaan keselamatan yang harus ditingkatkan lagi dalam kesadaran keselamatan dan dalam kemampuan manajemen keselamatan.

Ketentuan tersebut di atas merupakan salah satu persyaratan *International Safety Management Code* (ISM CODE) yang harus dipenuhi. Maka kewajiban dari setiap Perusahaan dan juga Nahkoda untuk mendidik para personilnya untuk memahami, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijaksanaan Perusahaan dapat dilaksanakan secara efektif sesuai ketentuan yang diisyaratkan oleh *International Safety Management Code* (ISM CODE).

Untuk lebih jelasnya penyebaran mengenai *International Safety Management Code* (ISM CODE) telah penulis batasi berdasarkan sumber yang didapat oleh penulis. Sesuai dengan kesadarannya terhadap pentingnya faktor manusia dan peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan di laut yang dikenal dengan

International Safety Management Code (ISM CODE).

Dengan demikian seluruh kegiatan dan tugas yang dilaksanakan baik di darat, maupun diatas kapal terjamin berjalan dengan baik, aman, selamat, dan lingkungan terhindar dari kerusakan maupun pencemaran. Dokumentasi yang baik, teratur serta adanya komitmen dari seluruh pelaksanaan, memudahkan pelaksanaan tugas yang aman dan tertib. Karena itu elemen – elemen dari sistem manajemen keselamatan suatu perusahaan terdiri dari kebijakan Perusahaan(*Policy*) dan Struktur Organisasi “Sesuai dengan ketentuan ISM Code maka setiap kapal harus menerapkan prosedur kerja sebaik mungkin dan juga di lapangannya memiliki peralatan keselamatan jiwa di laut yang memadai, untuk itu bukan hanya memiliki tetapi setiap personil yang ada diatas kapal harus terampil dalam mengoperasikan peralatan-peralatan tersebut termasuk prosedur pelaksanaan dan pemeliharaannya.

Menurut Konvensi IMO maka untuk meningkatkan kemampuan dan ketrampilan ABK perlu adanya latihan-latihan yang bersifat rutin di atas kapal dan ini penting untuk dilaksanakan. Kapal yang bertolak di pelabuhan selalu diadakan latihan yang dibawah pengawasan langsung Nakhoda dan diperintahkan kepada para perwiranya untuk menerapkannya langsung kepada anak buahnya masing-masing.

Dengan adanya pengawasan dan latihan-latihan terhadap prosedur-prosedur kerja termasuk alat-alat keselamatan diatas kapal, dengan sendirinya ABK secara langsung mengetahui tempat dan tugasnya masing-masing. Sehingga bila kapal dalam keadaan apapun siap melaksanakan prosedur kerja dan manajemen keselamatannya jika terjadi darurat dapat dilaksanakan dengan baik, cepat dan aman.

Pelaksanaan latihan-latihan secara rutin adalah salah satu cara melaksanakan prosedur kerja termasuk terhadap perawatan alat-alat keselamatan yang ada, karena sebelum mengadakan latihan terlebih

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dari deskripsi data di lapangan yang didasari dari kejadian-kejadian yang pernah penulis hadapi diatas kapal diketahui bahwa suatu pekerjaan diatas kapal yang dilaksanakan tanpa mengikuti prosedur kerja yang berlaku dapat menimbulkan bahaya-bahaya yang dapat menyebabkan suatu kecelakaan. Kecelakaan yang mungkin terjadi yang diakibatkan karena kurangnya pemahaman prosedur kerja yang baik dan benar, tidak hanya membahayakan dirinya sebagai individu personil, tapi juga dapat membahayakan semua personil yang ada di atas kapal.

Prosedur kerja yang tidak dilaksanakan dengan baik diatas kapal lebih disebabkan oleh kelalaian atau kurang disiplin, kurang tanggung jawab, pengetahuan yang kurang dan juga lebih disebabkan oleh sifat apatis anak buah kapal yang bertindak semaunya saja. Dari deskripsi data yang berhasil dihimpun penulis selama bekerja di atas kapal diantaranya:

1. Pada tanggal 11 Januari 2017 Ketika MV. Young Spirit berlabuh jangkar di Tianjin Anchorage, dalam rangka perawatan harian kapal dan saat itu belum ada jadwal sandar kapal di Tianjin Terminal. Ada beberapa kegiatan ditemukan tidak mengikuti prosedur yang sudah dibuat di atas kapal yaitu:
 - a. Bosun melakukan pekerjaan pengelasan/welding tanpa memberitahu dan meminta ijin kepada Safety Officer yaitu Mualim I untuk melakukan pekerjaan tersebut. Tindakan tersebut jelas menyalahi

prosedur dan peraturan, karena pekerjaan tersebut harus melakukan persetujuan pertama kali dari Pelabuhan berwenang setempat khususnya dan setelah itu baru dari pihak kapal bisa untuk melaksanakannya.

- b. No. 1 Oiler / Fitter melakukan pekerjaan di Mass Light tanpa memberitahu dan meminta izin terlebih dahulu kepada Safety Officer atau Perwira Jaga dan juga tidak menggunakan safety belt sebagai alat keselamatan kerja pada saat itu.

Dari uraian pengalaman penulis tersebut di atas, maka dapat diamati bahwa sebagian anak buah kapal dalam melakukan suatu pekerjaan diatas kapal tidak memahami dengan baik prosedur kerja. Seperti yang dilakukan oleh Bosun dan No. 1 Oiler bahwa untuk melakukan pekerjaan yang berbahaya diperlukan Work Permit yang dibuat oleh Safety Officer dan disahkan oleh Nahkoda. Untuk pekerjaan tersebut diperlukan Hot Work Permit yang telah ditentukan oleh sistem manajemen keselamatan perusahaan.

2. Fakta lainnya yang terjadi sehari-hari di atas kapal, sehubungan dengan keadaan kapal yaitu kebiasaan dari ABK yang bekerja belum mengikuti aturan atau acuan manajemen keselamatan yang ditetapkan oleh perusahaan, maka sudah dapat dipastikan bahwa pelaksanaan pekerjaan atau tugas menjadi tidak teratur sehingga membutuhkan pengawasan yang cukup baik. Dengan keadaan kapal yang tidak terlalu jauh berbeda, ABK merasa bahwa tata cara bekerja tersebut berlaku di atas kapal-kapal sebelumnya.

Keadaan demikian tersebut tidak hanya menurunkan kinerja anak buah kapal tetapi juga mendorong atau menyebabkan kerancuan dari penerapan aturan-aturan yang seharusnya diikuti atau dilaksanakan sehingga didalam pelaksanaannya hanya mengikuti apa yang sudah menjadi kebiasaan sebelumnya tanpa memperhatikan apakah yang demikian itu benar atau tidak sesuai peraturan, hal ini dapat terlihat antara lain yaitu:

- a. Memerlukan pekerjaan tidak tepat waktu sehingga anak buah kapal lain terpengaruh, sebagai contoh kasus dapat penulis berikan disini dalam waktu kerja dan istirahat yang tidak teratur (pengaturan jam kerja di kapal penulis adalah sebagai berikut, jam 08.00 s/d 10.00 jam kerja, jam 10.00 s/d 10.30 istirahat, jam 10.30 s/d jam 12.00 jam kerja, jam 12.00 s/d 13.00 jam istirahat atau makan siang, jam 13.00 s/d 15.00 jam kerja, jam 15.00 s/d 15.30 jam istirahat dan jam 15.30 s/d jam 17.00 jam kerja terakhir) dimana anak buah kapal melaksanakan pekerjaan dengan jam kerja yang tidak teratur dengan memulai pekerjaan atau melakukan istirahat diluar aturan waktu kerja yang diterapkan oleh perusahaan yaitu kadang jam kerja dimulai jam 08.30, jam istirahat pada saat jam 09.30 atau waktu kerja yang diakhiri jam 16.30.
- b. Penyelesaian pekerjaan yang saling mengharapkan antar ABK yang satu dengan ABK yang lain di kapal, sehingga perawatan kapal dan alat-alat kerja menjadi tidak terawat dan baik. Disini sebagai contoh kasus penulis berikan yaitu apabila sandar dan lepas sandar, dimana terkadang ABK satu suka menunggu ABK yang lainnya untuk merapihkan dan menyusun tali tross yang berantakan dan tidak teratur diatas dek.

Juga dalam tugas sehari-hari ABK kurang memperhatikan tugas yang telah diberikan sehingga hasil yang didapat tidak memuaskan dan jauh dari yang diharapkan yang mungkin dapat membuat kecelakaan kerja di kapal. Prosedur yang telah ditetapkan untuk perawatan peralatan keselamatan kerja dan juga alat-alat yang digunakan untuk bekerja terkadang tidak dilakukan pengecekan-pengecekan yang rutin dan berkala melalui sistem prosedur yang telah ditetapkan oleh pihak Perusahaan yang belum dilakukan secara sepenuhnya.

Alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan yang seharusnya dapat dirawat dengan baik dan optimal menjadi kurang terawat sebagaimana mestinya, demikian pula halnya koordinasi dengan pihak lain atau departemen yang

lain tampak berjalan sendiri-sendiri. Dari hal-hal tersebut diatas sasaran kerja yang akan diharapkan dan rencana-rencana pekerjaan yang sudah ditentukan akan tertunda.

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data diatas, Penulis menemukan beberapa masalah-masalah sebagai berikut :

1. Kurang maksimalnya pemahaman ABK tentang SISPRO penggunaan peralatan bongkar muat muatan di atas kapal.

ABK yang bersifat apatis tidak mau tahu dan bertindak semaunya adalah suatu bentuk ketidakpedulian ABK akan prosedur kerja di atas kapal lebih disebabkan oleh beberapa faktor penyebab dibawah ini yaitu :

a. Kurang maksimalnya familirisasi SISPRO tentang penggunaan peralatan bongkar muat di atas kapal.

ABK diatas kapal hidup dalam suatu komunitas tertentu serta dalam suatu lingkungan tertentu pula. Dari lingkungan ini dituntut adanya suatu ketergantungan satu sama lainnya, baik pada waktu tidak bekerja terlebih lagi pada waktu jam kerja.

Karena bagaimana pun juga tiap ABK yang bekerja diatas kapal tidak lepas dari bantuan dan kerja sama yang baik dari yang lain. Jadi hal ini merupakan suatu team untuk sama-sama menciptakan suasana kerja yang aman dan selamat dari kecelakaan-kecelakaan kerja yang mungkin dapat terjadi.

Sebagaimana yang dialami sesuai dari fakta, bahwa dalam kapal MV. Young Spirit dimana crew kapal terdiri dari 3 kebangsaan yaitu Korea Selatan, Indonesia dan Myanmar. Sehingga dalam kegiatan komunikasi sangat susah dan terbatas untuk menyesuaikan. Pada saat pergantian crew baru, familirisasi dari

crew lama kepada crew baru sangat terbatas karena waktu biasanya hanya diberikan kurang lebih 1 hari untuk mengenali sistem prosedur bongkar muat diatas kapal yang sesuai dengan aturan dari perusahaan maupun dari aturan internasional yang telah ditetapkan. Berdasarkan saling percaya akan pengalaman crew maka serah terima dianggap sepele.

Tidak menutup kemungkinan bahwa Nakhoda juga enggan memberi familirisasi karena biasanya hanya menyerahkan kepada Mualim I, bosun ataupun crew lama yang melakukan handover terhadap crew baru. Dari 3 kebangsaan ini juga merupakan kendala kurangnya berbaur antara crew yang disebabkan oleh bahasa dan juga keterbatasan dalam menggunakan bahasa internasional sehingga mereka membuat suatu komunitas tertentu.

Lebih lagi dimana kapal berbendera korea maka sebagian buku tentang aturan-aturan maupun prosedur masih menggunakan bahasa korea, sehingga crew sangat susah untuk memahami maksudnya, dari hal ini yang menyebabkan crew kapal kurang berminat untuk membaca buku-buku yang ada di kapal, sehingga familirisasi berjalan menyesuaikan terhadap kebiasaan.

b. Kurang maksimalnya pengarahan dari Nakhoda kepada ABK tentang penggunaan peralatan bongkar muat di atas kapal.

Ketidakpedulian ABK terhadap prosedur pelaksanaan kerja di atas kapal juga dipengaruhi oleh kehidupan masyarakat kapal dan lingkungan kerja yang kurang mendukung. Mengingat tidaklah sama dengan antara kehidupan masyarakat pada umumnya dengan kehidupan di atas kapal. Para ABK yang bekerja di kapal dituntut untuk menyesuaikan lingkungan tempatnya bekerja.

Sebagaimana yang terjadi bahwa selama di atas MV. Young Spirit, kapal dipimpin oleh nakhoda yang sudah lanjut usia. Sehingga Nakhoda hanya mempercayakan pada Mualim I, bosun maupun crew lama yang akan melakukan serah terima.

Jarangnya frekuensi berdiskusi antara Nakhoda dan ABK. Sehingga saat terdapat pengarahan maka mualim I lah yang menjelaskan kepada crew, ini tidak sesuai karena seharusnya Nakhoda lah yang lebih memahami kapalnya dan aturan-aturannya. Karena usia yang sudah lanjut ini ataupun ketidak percaya dirinya Nakhoda terhadap dirinya maupun bahasa yang digunakan yang menimbulkan kurang maksimalnya pengarahan terhadap crew. Seperti yang saya alami bahwa Nakhoda Korea yang sudah lanjut usia jarang mau berbaur dengan ABK.

Dari kondisi lingkungan yang kurang mendukung ini akan mengakibatkan prosedur kerja tidak terlaksana dengan baik sehingga suatu kecelakaan kerja dapat terjadi.

2. Kurangnya maksimalnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan SISPRO

Berdasarkan pengalaman sering prosedur kerja tidak dilaksanakan dengan baik dan benar sehingga sering terjadi peristiwa baik hampir celaka sampai terjadinya kecelakaan yang berat diatas kapal dikarenakan prosedur kerja dan manajemen keselamatan yang kurang dan belum ada pengawasan yang penuh dari atasan termasuk Perwira Jaga kepada bawahan dalam hal ini ABK. Berdasarkan hal ini ada suatu hal yang sangat penting bagi peningkatan prosedur kerja terutama dalam perencanaan program keselamatan sehingga dapat dicegah kemungkinan-kemungkinan dan kerugian yang diakibatkan oleh kurangnya pengawasan tersebut.