

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



**MAKALAH  
  
UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK  
KAPAL SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN  
KERJA DI ATAS KAPAL  
GLOVIS DIAMOND**

**Oleh :**

**SHENTIO PRAZAHARI  
NIS. 02129 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I**

**JAKARTA**

**2017**

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



**MAKALAH  
UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL  
SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI  
ATAS KAPAL GLOVIS DIAMOND**

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

**Oleh :**

**SHENTIO PRAZAHARI  
NIS. 02129 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I**

**JAKARTA**

**2017**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : SHENTIO PRAZAHARI  
No. Induk Siswa : NIS. 02129 / N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL  
SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL  
GLOVIS DIAMOND

Pembimbing I

Jakarta, 07 September 2017  
Pembimbing II

Capt. Suhartini ,S.SI.T, M.MTr  
Penata (III/c)  
NIP. 198003072005022002

April Gunawan Malau, S.SI, M.M  
Penata TK I (III/d)  
NIP. 197204131998031005

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Suhartini ,S.SI.T, M.MTr  
Penata ( III/c )  
NIP. 198003072005022002

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : SHENTIO PRAZAHARI  
No. Induk Siswa : NIS. 02129 / N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL  
SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL  
GLOVIS DIAMOND

Jakarta, 17 Oktober 2017

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Supendi, M.MTr  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 197607071998081001

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 199061619931 1 001

Drs. Bambang Sumali, M.Sc  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 196011051985031001

Mengetahui,  
Ketua Jurusan Nautika

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

## **KATA PENGANTAR**

Segala puja dan puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT. Karena atas rahmat dan karuniaNya sehingga 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 :

### **" UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL GLOVIS DIAMOND "**

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 :

1. Bapak Capt. Sahaattua P.Simatupang, MH selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Ibu Capt. Suhartini, M.MTr selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Bapak Abdul Rachman M.M selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha
4. Ibu Capt. Suhartini, M.MTr selaku Pembimbing Materi atas seluruh waktu yang diluangkan untuk Penulis serta sumbangan materi, ide / gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak April Gunawan Malau, S.SI, M.M selaku Pembimbing Penulisan makalah atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta ide-ide yang diberikan untuk membangun makalah ini.

6. Segenap Dosen dan Staf Pengajar ANT-I Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Rekan-rekan Pasis ANT-I dan tim dinas jaga Angkatan XLVII yang telah membantu dalam penulisan makalah ini.
7. Calon Istri tercinta ,Vyola Regina dan kakak Siti Pritiza dan Steffani Komala yang selalu membantu memberikan pengertian, doa dan dukungan moril penuh selama proses penyusunan makalah ini.
8. Kepada kedua Orang tua penulis Zurtina Esten dan Zaddanur yang selalu memberikan doa serta dukungannya.
9. Rekan-rekan di Glovis Diamond yang membantu memberikan data-data selama proses penyusunan makalah ini.

Dan akhir kata, semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan pihak-pihak yang berkerja di type kapal yang sama sehingga mampu dapat bekerja secara aman dan efesien.

**Jakarta, 25 September 2017**

**Penulis**

**SHENTIO PRAZAHARI**

**NIS. 02129 / N-1**

# DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
TANDA PENGESAHAN MASALAH.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
BAB I . PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	7
F. Sistematika Penulisan.....	8
BAB II. LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pemikiran.....	22
BAB III. ANALISIS PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	23
B. Analisis Data.....	27
C. Pemecahan Masalah.....	33
BAB IV. KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	44
B. Saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA	
DAFTAR LAMPIRAN	


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




**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : SHENTIO PRAZAHARI  
No. Induk Siswa : NIS. 02129 / N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL  
SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL  
GLOVIS DIAMOND

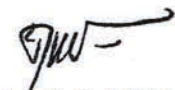
Pembimbing I

  
Capt. Suhartini, S.SI.T, M.MTr  
Penata (III/c)  
NIP. 198003072005022002

Jakarta, 07 September 2017  
Pembimbing II

  
April Gunawan Malau, S.SI, MM  
Penata TK I (III/d)  
NIP. 197204131998031005

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

  
Capt. Suhartini, S.SI.T, M.MTr  
Penata ( III/c )  
NIP. 198003072005022002



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




**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

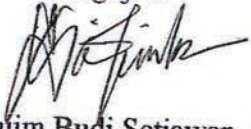
Nama : SHENTIO PRAZAHARI  
No. Induk Siswa : NIS. 02129 / N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL  
SESUAI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL  
GLOVIS DIAMOND

Jakarta, 17 Oktober 2017

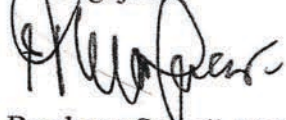
Penguji I

  
Capt. Supendi, M.MTr  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 197607071998081001

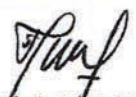
Penguji II

  
Capt. Sajim Budi Setiawan, MM.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 199061619931 1 001

Penguji III

  
Drs. Bambang Sumali, M.Sc  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 196011051985031001

Mengetahui,  
Ketua Jurusan Nautika

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

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1	Ship Particular Glovis diamond
Lampiran 2	Crew List Glovis diamond
Lampiran 3	Safety Briefing / Tool box meeting
Lampiran 4	Safety Familiarisasi Training Record
Lampiran 5	Job Safety Analysis Form
Lampiran 6	Gambar kapal Glovis diamond

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Dengan perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan / teknologi yang menyebabkan kemajuan dan peningkatan taraf hidup masyarakat, kegiatan pembangunan diberbagai sektor khususnya pada jasa transpormoda laut, maka diperlukan kapal sebagai sarana transportasi laut yang potensial untuk melayani kebutuhan mobilitas arus barang dan penumpang yang terus semakin meningkat.

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi tersebut perusahaan pelayaran tidak cukup dengan menyediakan kapal-kapal dalam jumlah yang banyak, tetapi kapal-kapal tersebut harus layak laut serta dilengkapi dengan tenaga-tenaga pelaut yang terampil, ahli, dan professional, serta bertanggung jawab atas kelancaran operasional dan menunjang keselamatan pelayaran, untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, dan kerusakan harta benda sesuai dengan konvensi International tentang keselamatan jiwa di laut 1974 sebagaimana telah di amandemen. Perusahaan pelayaran juga harus mempunyai tujuan manajemen keselamatan perusahaan yang secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dari personil darat atau kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan untuk memastikan kegiatan kapal yang dioperasikan dapat berjalan secara aman, mencegah terjadinya kecelakaan pada jiwa atau kematian dan menghindari kerusakan pada properti dan pada lingkungan laut. Hal itu tidak terlepas dan peranan ABK (Anak Buah Kapal) dalam upaya mengantisipasi terjadinya kecelakaan pada saat melaksanakan pekerjaan operasional, pemeliharaan, perawatan serta perbaikan di atas kapal. Hal ini diharapkan

dapat mengurangi resiko kecelakaan yang dapat timbul dalam pelaksanaan pekerjaan operasional, perawatan dan perbaikan di atas kapal. Para ABK (Anak Buah Kapal) juga dituntut memiliki pengetahuan, pengalaman, dan kedisiplinan yang tinggi sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja dapat diperkecil sehingga aktifitas bekerja dapat berjalan dengan lancar dan aman.

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 kapal semakin kompleks 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. Ditemukannya pekerjaan yang dilakukan tidak sesuai atau mengabaikan prosedur kerja yang ada. Dengan pelaksanaan kerja tanpa mengikuti 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 permasalahan di atas, maka makalah ini penulis mengambil judul:

**"UPAYA PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL SESUAI  
PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL GLOVIS  
DIAMOND"**

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 awak kapal

dalam pelaksanaannya untuk menunjang kelancaran operasional kapal secara keseluruhan.

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Masalah yang dihadapi penulis adalah bagaimana meningkatkan pemahaman dan pengawasan prosedur kerja melalui penerapan tugas yang terorganisasi sesuai dengan sistem manajemen keselamatan perusahaan dimana penulis bekerja dan ISM Code. Dapat diidentifikasi beberapa masalah yang menyebabkan kurang baiknya kinerja anak buah kapal Glovis Diamond yaitu:

- a. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal tentang keselamatan kerja.
- b. Rendahnya tingkat kedisiplinan dan kesadaran awak kapal.
- c. Kurangnya pengawasan Nahkoda dan Perwira terhadap awak kapal dalam pelaksanaan prosedur kerja.
- d. Kurangnya pelatihan terhadap pelaksanaan prosedur kerja.

### **2. Batasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka penulis akan membatasi masalah dalam makalah ini yang berkaitan dengan judul makalah, antara lain:

- a. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal sesuai prosedur keselamatan kerja di atas kapal .
- b. Kurangnya pengawasan Nahkoda dan Perwira terhadap awak kapal dalam pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal.

### **3. Rumusan Masalah**

Dari identifikasi dan batasan masalah tersebut di atas, maka dapatlah disusun rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Mengapa pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam hal keselamatan kerja masih kurang?
- b. Mengapa kurangnya pengawasan Nahkoda dan Perwira terhadap awak kapal dalam pelaksanaan prosedur kerja?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT**

### **1. Tujuan Penelitian**

Untuk lebih memudahkan dalam pembahasan makalah ke depannya, maka perlu kiranya disusun mengenai tujuan dan manfaat dari penulisan makalah sesuai judul yang dimaksud. Adapun tujuan dan manfaatnya sebagai berikut:

- a. Mengetahui dan menganalisa mengapa kurangnya keterampilan manajemen keselamatan dan personil kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa kurangnya pengawasan kerja terhadap awak kapal.

### **2. Manfaat penelitian**

Adapun manfaat yang diharapkan dalam penulisan makalah ini adalah:

#### **a. Aspek Teoritis (Keilmuan)**

Manfaat penelitian makalah ini bagi aspek teoritis adalah sebagai sumber wacana dan acuan bagi para calon pelaut yang menjalani pendidikan keahlian pelaut terutama pada bidang keselamatan kerja dan pengoperasian kapal.

#### **b. Aspek Praktis (Guna laksana)**

Manfaat penelitian makalah ini bagi aspek praktis adalah memberi pemahaman yang baik dalam usaha peningkatan keterampilan dan kemampuan bekerja awak kapal, sehingga dapat diharapkan terwujudnya potensi yang tinggi saat pengoperasian kapal yang efektif dan efisiensi melalui pendidikan dan pelatihan dalam kesadaran awak kapal terhadap prosedur keselamatan dan keterampilan personil manajemen keselamatan kerja.

## **D. METODE PENELITIAN**

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

### **1. Metode pendekatan**

#### **a. Studi kasus**

Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah nyata di lapangan, dalam hal ini banyaknya kejadian-kejadian yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja dan bahkan dapat terjadinya keterlambatan operasional kapal, untuk itu perlu dicari sesuatu yang lebih baik dalam hal ini yaitu peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur kerja yang baik pada awak kapal tersebut di masa yang akan datang.

#### **b. Problem Solving**

Dalam penulisan makalah ini dimana penulis memecahkan masalah kurangnya pelaksanaan prosedur kerja diatas kapal yang hampir menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja diatas Kapal. Dimana penulis mengatasi pemecahannya berdasarkan pengamatan langsung terhadap potensi-potensi yang ada dan sebaiknya ditempuh, termasuk dari buku-buku pendukung di perpustakaan yang ada hubungannya dengan upaya peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur kerja diatas kapal sehingga mendapat sesuatu yang lebih baik dalam hal peningkatan kinerja awak kapal dimasa yang akan datang.

#### **c. Deskriptif Kualitatif**

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial masalah manusia, pada pendekatan ini dibuat suatu gambaran responden dan melakukan studi pada situasi yang telah dialami si peneliti.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dalam penulisan ini dilakukan dengan :

#### **a. Teknik Observasi (Pengamatan)**

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas kapal Glovis

Diamond terutama terhadap potensi-potensi yang bisa menyebabkan kurangnya prosedur kerja di atas kapal sehingga bisa menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kerja dan juga dapat mengakibatkan keterlambatan operasional kapal.

b. Teknik Komunikasi Langsung (Wawancara)

Sebagai bahan perbandingan dan untuk tambahan perbendaharaan bahan dalam pembuatan makalah ini, penulis melakukan tanya jawab dengan rekan-rekan kerja di atas kapal mulai dari nahkoda, rekan sesama perwira dan anak buah kapal yang terlibat di bidangnya masing-masing, tentang pendapat serta upaya mereka dalam pelaksanaan prosedur kerja maupun terhadap pengawasannya di lapangan selama operasional kapal.

c. Teknik Dokumentasi

Dalam melakukan dokumentasi penulis memanfaatkan tulisan-tulisan dan catatan-catatan yang ada dan terkait dalam pelaksanaan prosedur kerja yang dilaksanakan oleh anak buah kapal selama operasional kapal berlangsung di atas kapal, seperti log book, absensi, check list, dan lain sebagainya.

### **3. Subyek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil Kapal Glovis Diamond sebagai subjek pada penelitian yang penulis lakukan dengan kaitannya dengan pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal tersebut.

### **4. Teknik Analisa Data**

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya, penulis analisis berdasarkan survei, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai Mualim 1 di atas kapal Glovis Diamond.



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

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan selama penulis bekerja diatas kapal sebagai chief officer di kapal Glovis Diamond dimulai pada bulan September 2016 sampai dengan Maret 2017.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan selama penulis bekerja diatas kapal Glovis Diamond.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Untuk memudahkan pemahamannya, maka penyajian dalam kertas kerja ini sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Didalam bab ini diuraikan latar belakang masalah dan alasan pemilihan judul makalah, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian yang digunakan, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Berisikan teori–teori yang digunakan untuk menganalisa data yang didapat melalui buku–buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang berkaitan dengan permasalahan.

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

#### **a. Deskripsi data**

Menggambarkan kasus–kasus yang terjadi di atas kapal dari pengalaman penulis sendiri.

#### **b. Analisis data**

Menganalisis data yang terkait dengan permasalahan yang ingin dibahas sehingga dapat ditemukan penyebabnya timbulnya masalah.

**c. Pemecahan masalah**

Mengemukakan berbagai cara atau alternative untuk memecahkan masalah yang telah ditentukan.

**BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

**a. Kesimpulan**

Berisikan jawaban terhadap masalah penelitian yang telah di buat berdasarkan basil analisi dan pembahasan.

**b. Saran**

Berisikan usulan-usulan konkrit bagi penyelesaian masalah yang dihadapi oleh objek penelitian atau manusia pada umumnya berdasarkan penelitian.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

##### **1. Aktivitas harian kapal**

Batasan masalah yang telah disampaikan pada sebelumnya, mengenai permasalahan-permasalahan maka penulis akan menjelaskan secara teori atau kepustakaan menurut para ahli mengenai permasalahan-permasalahan yang timbul. Pengangkutan laut adalah alat transportasi yang dapat digunakan untuk memindahkan suatu barang dari suatu tempat ke tempat lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan jumlah besar dan biaya yang relatif murah juga selamat tiba di tempat tujuan oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi laut semakin meningkat. Dengan meningkatnya jasa angkutan laut, maka semakin banyak pula angkutan laut beroperasi seiring berkembangnya waktu dan meningkatnya teknologi maka angkutan laut yang semula berukuran kecil semakin lama semakin besar dan semakin banyak pula jenis dan tipe kapal yang digunakan untuk angkutan laut yaitu antara lain: kapal curah, kapal barang, kapal penumpang, kapal survey, kapal penyelam, tongkang, kapal supply dan khususnya kapal utility yang digunakan untuk melayani pekerjaan lepas pantai (*offshore*).

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 diharapkan oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian materil maupun penderitaan yang paling ringan sampai pada yang paling berat. Kecelakaan kerja dapat terjadi bisa 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 dapat mendatangkan kecelakaan.

Jika telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahayanya. 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 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 ketrampilan, keduanya dapat sejajar dan merupakan unsur-unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- f. Keselamatan kerja yang dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dengan parti- sipasi 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 oprasional kapal atau produksi.

## **2. Sistem Manajemen Keselamatan**

Menurut Tim Pusat Pendidikan Perhubungan Laut (2003 : 1) "Sistem : adalah kumpulan komponen atau elemen yang saling berhubungan yang saling tergantung untuk mencapai untuk mencapai suatu tujuan telah di tentukan. Sistem manajemen keselamatan adalah suatu yang di bangun dan di dokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan perusahaan"

Sedangkan menurut Pietter Batti (2011 : 102) menerangkan bahwa : "Sistem Manajemen Keselamatan adalah system dimana prosedur manajemen perusahaan

ditulis, didokumentasikan dan dilaksanakan. Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajernen 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 oprasional, 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 L4. Persyaratan fungsional untuk suatu SMS yaitu setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan memelihara suatu SMS, termasuk persyaratan fungsional berikut ini:

- a. Suatu kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;
- b. Instruksi-instruksi dan procedures untuk menjamin keselamatan operasi kapal-kapal dan perlindungan lingkungan memenuhi ketentuan-ketentuan internasional yang relevan dan legislasi.
- c. Menetapkan tingkat-tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi diantara, dan antara, personil didarat dan di atas kapal.
- d. Prosedur-prosedur untuk melaporkan kecelakaan-kecelakaan dan ketidak-sesuaian dengan ketentuan dari Code ini.
- e. Prosedur-prosedur mempersiapkan untuk dan tanggap terhadap situasi-situasi darurat.
- f. Prosedur-prosedur untuk *internal audits* dan *management review* *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 mereka *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 sector 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 Nakhoda untuk mendidik para personilnya untuk memahami, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijaksanaan perusahaan dapat dilaksanakan secara efektif sesuai ketentuan yang diisyartkan 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 kesadaranya terhadap pentingnya faktor manusia dan peningkatan management 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 di atas 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 system manajemen keselamatan suatu perusahaan terdiri dari kebijakan Perusahaan (*Policy*) dan Strategi Organisasi "

Semakin padatnya dunia pelayaran semakin sering terjadi kecelakaan di laut yang tidak jarang menelan korban jiwa, harta benda dan pencemaran lingkungan. Menurut Drs. Sammy Rosadhi, MM dalam bukunya yang berjudul kodefikasi management keselamatan internasional, menunjukan hasil riset bahwa kecelakaan yang sering terjadi 80% disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Oleh sebab itu *International Maritime Organization* (IMO) mengadakan konvensi-

konvensi untuk menghimpun dalam bidang maritim khususnya dalam hal tersebut diatas dengan mengeluarkan resolusi dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan dunia pelayaran untuk meningkatkan kemampuan para pelaut yang mengoperasikan kapal sehingga dapat mengendalikan kapal dengan baik dan menghindari kecelakaan dan korban jiwa, harta benda, serta kerusakan lingkungan.

Salah satu hasil konvensi IMO yang berkaitan dengan standarisasi pelaut, untuk meningkatkan kemampuan dalam mengoperasikan kapal adalah STCW (*Standart Training and Certification of Whatch keeping for seafarer*) 1978 amandement 1995 memberikan persyaratan standarisasi pelatihan dan pendidikan bagi para pelaut yang bekerja di atas kapal termasuk kapal utility.

Standar operasional pelayaran kapal yang ditetapkan di PSV Servewell Sincere, menurut (*Safety Management System*) perusahaan Logindo adalah sebagai berikut :

1. Kapal berhenti beroperasi bila terjadi gangguan pada kecepatan angin 25 mil/jam.
2. Keadaan ombak lebih dari 2 meter atau lebih.
3. Bahasa yang digunakan adalah bahasa inggris sebagai bahasa kerja sehari-hari.

Dalam melaksanakan pekerjaan dilepas pantai (*offshore*) saat keadaan cuaca buruk kecepatan angin lebih dari 25 mil/jam di larang beroperasi tetapi pada kenyataannya terkadang *field service* memerintahkan untuk tetap bekerja dengan alasan *emergency job* dan demikian itu sangatlah berbahaya dan beresiko tinggi. ABK bagian deck sebagai ujung tombak dalam operasional di atas deck memegang peranan yang sangat penting karena berhubungan langsung dengan pihak *field service* maka dari pada itu ABK bagian deck dituntut untuk mempunyai kinerja dan keterampilan yang mumpuni, untuk itu mutlak adanya sebagai seorang ABK bagian deck yang bekerja di kapal utility haruslah memiliki keterampilan dan kedisiplinan yang tinggi, dalam melakukan prosedur

kerja seorang ABK bagian deck harus pro aktif dalam melakukan procedural kerja yang sudah ditetapkan dalam SMS (*Safety Manajement System*) perusahaan yang dalam hal ini milik LOGINDO Samudra Makmur Tbk.

## **1. Teori Keterampilan dan pengetahuan ABK**

Untuk melengkapi makalah ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dan teori diantaranya adalah :

- a. Keterampilan menurut (Dunnette,1976 : 33) adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat.
- b. Familiarisasi adalah pengenalan kapal yang dilakukan untuk semua anak buah kapal yang baru join diatas kapal dan berlayar pada hari pertama join 1x24 jam dan maksimal sampai satu bulan atau belum berada di dalam sampai pada enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior.
- c. Disiplin yang penulis dapatkan dari internet diantaranya adalah :  
<http://www.artikata.com/arti-325382-disiplin.html> dijelaskan bahwa disiplin adalah taat tertib, ketaatan pada peraturan, bidang studi yang memiliki obyek, sistem dan metode tertentu.  
<http://id.wikipedia.org/wiki/disiplin>, Disiplin adalah perasaan taat dan penuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang dibiasakan menjadi tanggung jawab.
- d. Pelaksanaan prosedur kerja menurut (H. Hadari Nawi, 2008 : 350) adalah pekerjaan dilingkungan sebuah perusahaan, pada dasarnya berlangsung dalam kondisi pekerja sebagai manusia. Sebagaimana disebutkan di atas, suasana batin dan psikologis seorang pekerja sebagai individu dalam masyarakat organisasi perusahaan menjadi lingkungan kerjanya, pengaruhnya pada saat pelaksanaan pekerjaan, suasana batin itu terlihat dalam semangat gairah sebagai kontribusi bagi pencapaian tujuan perusahaan tempatnya bekerja dari segi psikologi



kenyataannya menunjukkan bahwa gairah atau tidak berjalannya prosedur kerja sangat dipengaruhi oleh motivasi kerja yang mendorongnya untuk mengikuti prosedur yang ada.

- e. Kompetensi dan keterampilan pelaut menurut Capt. Parlindungan Siahaan. (Jakarta, Februari 1999) adalah bahwa awak kapal yang baru naik kapal sebelum bertugas rnelihat dan membiasakan diri dengan lokasi tugas utama mereka, bagaimana cara mengontrol dan menjalankan alat-alat yang akan dioperasikan atau digunakan dan memberikan kesempatan untuk bertanya pada mereka yang sudah terbiasa dengan prosedur aturan supaya dapat menjalankan tugasnya sebagaimana mestinya dan awak kapal akan lebih terampil.
- f. Kesehatan keselamatan kerja untuk pelaut oleh Goenawan Danu Asmoro (Jakarta, 2003) penerbit Yayasan Bina Citra Samudera adalah Memberikan bekal pengetahuan dan pemahaman bagi para pelaut mengenai pentingnya menjaga kesehatan dan kesehatan diri atau masing-masing orang dalam rnelakukan tugasnya sehari-hari di kapal serta menyadari sepenuhnya rnengenai pentingnya untuk selalu taat dan patuh terhadap peraturan dan undang-undang yang berlaku sehingga setiap pelaut pada akhirnya memiliki budaya keselamatan.
- g. Manajemen Personalia, Manajemen Sumber Daya Manusia oleh Drs. Alex. S. Nitisemito, (GHALIA, Indonesia 1983). Adalah Kemampuan perusahaan untuk memotifasi orang-orangnya merupakan kunci mau tidaknya orang-orangnya melakukan rencana-rencana, instruksi-insntruksi, petunjuk-petunjuk, sasaran-sasaran yang dikomunikasikan. Apabila perusahaan tidak mampu memotivasi orang-orangnya, maka semua rencana-rencana, intruksi-intruksi, saran-saran, dan sebagainya tidak dilaksanakan sepenuh hati, atau mungkin dilaksanakan tapi tidak sesuai dengan rencana yang diinginkan.

## 2. Kinerja awak kapal

Kinerja adalah sebuah kata dalam bahasa Indonesia dari kata kerja dasar "kerja" yang menerjemahkan kata dari bahasa asing prestasi bisa berarti hasil kerja. Pengertian kinerja.

Kinerja dalam organisasi merupakan jawaban dari keberhasilan atau setidaknya tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

- a. Definisi “ Kinerja “ menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2000:67). "Kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang di capai seseorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya.
- b. Definisi kinerja menurut Ambar Teguh Sulistiyani (2003:223). "Kinerja seseorang merupakan kombinasi dari kemampuan, usaha dan kesempatan yang dapat dinilai dari hasil kerjanya".
- c. Maluyu S.P. Hasibuan (2001:34).  
mengemukakan "Kinerja (prestasi kerja) adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang berdasarkan atas pengalaman dan kesungguhan serta waktu".
- d. Menurut John Whitemore (1997:104).  
Kinerja adalah pelaksanaan fungsi-fungsi yang dituntut dari seorang, kinerja adalah suatu perbuatan, suatu prestasi, suatu pameran umum ketrampilan".
- e. Menurut Barry Cusway (2002:1998).  
Kinerja adalah menilai bagaimana seseorang telah bekerja di bandingkan dengan target yang telah ditentukan.
- f. Menurut Verizal Rivai (2004:309).  
Mengemukakan kinerja adalah merupakan perilaku yang di tampilkan setiap orang sebagai prestasi kerja yang di hasilkan oleh karyawan sesuai dengan perannya dalam perusahaan.
- g. Menurut Mink (1993:76)  
mengemukakan pendapatnya bahwa individu yang memiliki kinerja yang tinggi memiliki beberapa karakteristik, yaitu diantaranya :
  - 1) Berorientasi pada prestasi.
  - 2) Memiliki kepercayaan diri.
  - 3) Berpengendalian diri.

Kerja merupakan suatu kondisi yang harus diketahui dan dikonfirmasi kepada pihak tertentu untuk mengetahui tingkat pencapaian hasil suatu instansi dihubungkan dengan visi yang diemban suatu organisasi atau perusahaan serta mengetahui dampak positif dan negatif dari suatu kebijakan operasional.

### **3. Kurangnya kerjasama team**

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2001:10) Manajemen Sumber Daya Manusia adalah ilmu dan seni mengatur hubungan kerjasama dan peranan tenaga kerja agar efektif dan efisien membantu terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan dan masyarakat.

### **4. Keadaan lingkungan kerja yang kurang mendukung**

Menurut Sihombing (2004:110) Lingkungan kerja adalah faktor-faktor di luar manusia baik fisik maupun non fisik dalam suatu organisasi. Faktor fisik ini mencakup peralatan kerja, suhu di tempat kerja, kesesakan dan kepadatan, kebisingan, luas ruangan kerja. Sedangkan faktor non fisik mencakup hubungan kerja yang terbentuk di instansi antara atasan dan bawahan serta antara sesama karyawan.

### **5. Tingkat kepuasan kerja kurang**

Ada beberapa definisi kepuasan kerja antara lain:

- a. Kepuasan kerja merupakan penilaian dari pekerja yaitu seberapa jauh pekerjaan secara keseluruhan memuaskan kebutuhannya. (Robert Hoppecl New Hope Pensylvania).
- b. Kepuasan kerja berhubungan dengan sikap dari karyawan terhadap pekerjaan itu sendiri, situasi kerja, kerja sama, antar pemimpin dan sesama karyawan (*Tiffin*).

- c. Kepuasan kerja merupakan sikap umum yang merupakan hasil dari beberapa sikap khusus terhadap faktor-faktor pekerjaan, penyesuaian diri dan hubungan sosial individu di luar kerja.
- d. Menurut Prof. Dr. Hadari Nawawi (1989:37) Manusia sebagai subjek dalam merealisasikan diri menuntut perlakuan yang bersifat manusia dari manusia lain disekitarnya, yang berarti setiap orang memerlukan penerimaan, pengakuan dan bahkan penghormatan dari orang lain  
Kebutuhan sosial itu apabila berlebih-lebihan akan menampilkan kehendak untuk berkuasa dan bila diiringi dengan egoisme akan menampilkan tingkah laku mementingkan diri sendiri.
- e. Menurut Drs. Malayu S.P Hasibuan (1981:1 4 2) untuk memotivasi karyawan, manajer harus mengetahui motif dan motivasi yang diinginkan karyawan. Orang mau bekerja adalah untuk dapat memenuhi kebutuhan, baik kebutuhan yang disadari ( *conscious needs*) maupun kebutuhan yang tidak disadari (unconscious need), berbentuk materi atau non materi, kebutuhan fisik maupun rohani.

## **6. Belum adanya aturan tegas**

Yang dimaksud dengan aturan tegas di definisikan sebagai berikut :

- a. Aturan adalah hasil perbuatan mengatur (segala sesuatu yang sudah diatur), tindakan atau perbuatan yang harus dijalankan dan adat sopan santun ketertiban
- b. Tegas adalah jelas dan terang benar, nyata, tentu dan pasti (tidak ragu-ragu / tidak samar-samar) jadi aturan tegas dapat diartikan segala tindakan atau perbuatan yang harus dijalankan secara pasti dan tiada ragu-ragu didalamnya.

## **7. Pentingnya Pengawasan**

Menurut Terry yang diterjemahkan oleh Winardi. Pengawasan berarti mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana-rencana.

Pengawasan efektif membantu usaha-usaha kita untuk mengatur pekerjaan yang direncanakan untuk memastikan bahwa pelaksanaan prosedur kerja tersebut berlangsung sesuai dengan rencana.

suatu proses untuk menerapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan Menurut Manulang (2001:173) pengawasan dapat diartikan setiap menilainya, dan bila perlu mengoreksi dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula.

Faktor yang mempengaruhi kurangnya pengawasan diantaranya adalah :

a. Kurangnya ketrampilan dan pengetahuan.

Untuk itu perlu adanya pelatihan yang menurut Suma'mur P.K. (1981:11) adalah : Pelatihan yaitu praktek bagi tenaga kerja. Khususnya tenaga yang baru dalam melaksanakan keselamatan kerja. Pelatihan ini untuk menjaga keterampilan dan kesiapan dalam kecelakaan kerja. Maka harus diadakan latihan secara berkala guna memperlancar pelaksanaan bila terjadinya kecelakaan di atas kapal.

b. Kurangnya keteladanan

Keteladanan berasal dari kata "Teladan yang berarti sesuatu yang patut ditiru atau baik untuk dicontoh" (Alwi, 2001:1160). Keteladanan juga dapat diartikan sebagai suatu perbuatan baik seseorang yang ditiru atau diikuti oleh orang lain.

Serta mengambil dari catatan perkuliahan yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas dan masukan atau tambahan materi yang diberikan oleh dosen pembimbing serta informasi melalui buku-buku kepustakaan yang ada kaitannya dengan judul makalah ini.

## **8. Teori komunikasi di atas kapal**

Komunikasi adalah tingkah laku, perbuatan atau kegiatan penyampaian dan penerimaan suatu gagasan atau informasi (Manajemen Perusahaan Pelayaran : Oleh Engkos Kosasih, M.Mar, SE, MM & Hananto Soewedo M.Mar Capt. 2007) terbagi menjadi 3 bagian antara lain :

- a. Pihak Kapal
- b. Pihak pemilik kapal
- c. Pihak Pencharter (Pemilik Barang)

Ketiga pihak kegiatan diatas masing-masing menginginkan pengoperasian kapal dengan lancar untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya. Dalam hal mendapatkan keuntungan bila ditinjau dari posisi masing-masing yaitu :

1). Pihak kapal

Kapal dapat beroperasi dengan lancar bila awak kapal sehat, semua peralatan yang dibutuhkan terdapat di atas kapal, upaya kerja yang mencukupi, adanya rasa aman bekerja, komunikasi dan kerja yang baik serta adanya perhatian dan penghargaan dari pihak kapal dan pencharter.

2).Pihak Pemilik kapal

Bila kapal dapat beroperasi dengan lancar, tidak pernah kecelakaan dan serta tidak pernah terlambat sampai tujuan sehingga tidak pernah dicompline maka akan terus dipakai oleh pencharter. Dengan sendirinya pemasukan dana penghasilan akan terus mengalir dan penghasilan akan terus bertambah, membuat pihak *owner* mempunyai keuntungan setiap bulannya.

3).Pihak Pencharter (Pemilik Barang)

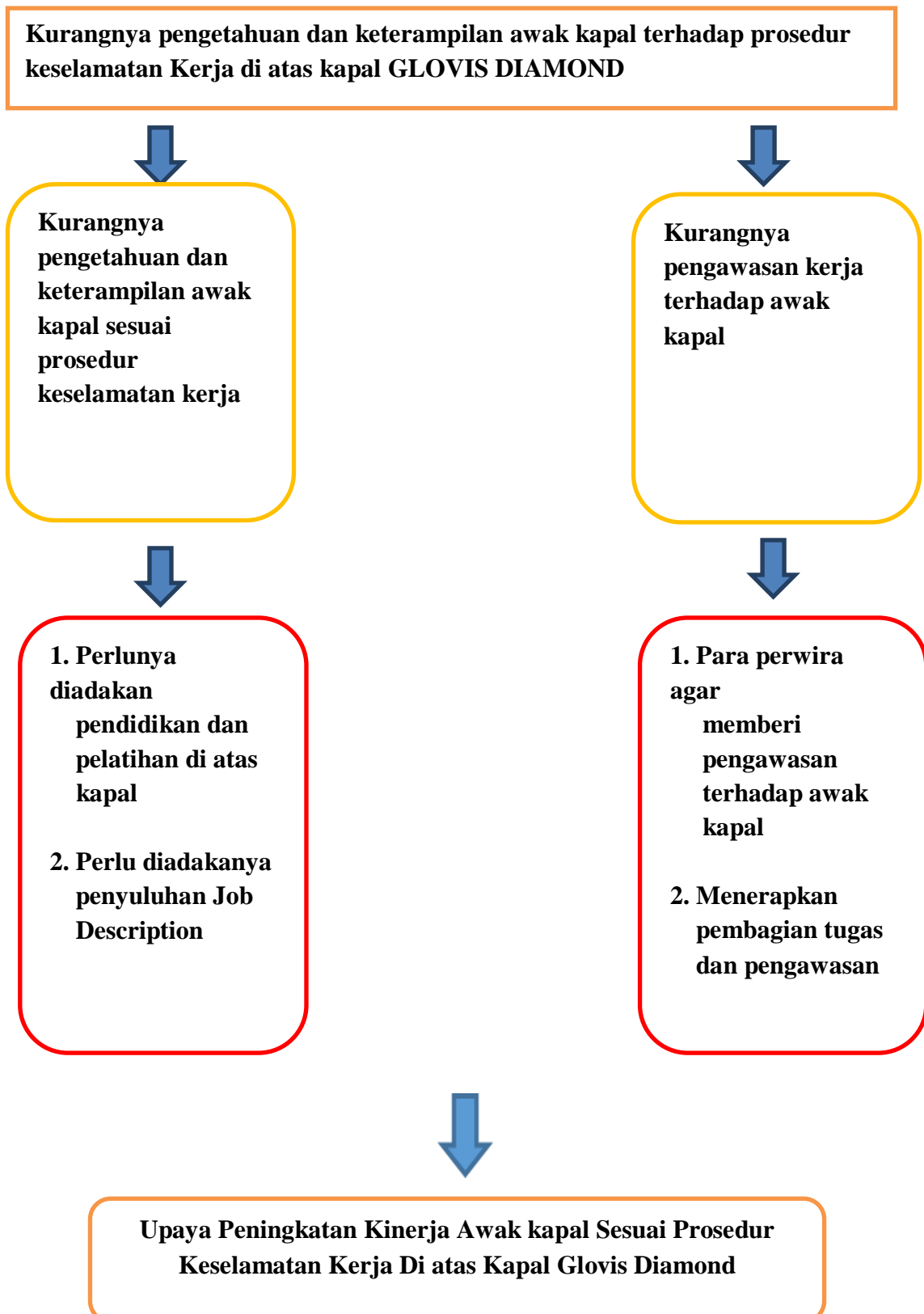
Bagi pihak pencharter bila kapal dapat beroperasi dengan lancar, semua rencana-rencana yang telah disusun dapat terlaksana dengan baik dan tepat waktu. Jika waktunya tepat sesuai dengan program kerja berarti terdapat penghematan biaya sehingga memperoleh penghasilan yang sebesar-besarnya.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Berdasarkan teori-teori yang disebutkan diatas, secara garis besar faktor-faktor hambatan yang menyebabkan operasional kapal terhambat itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yg terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab penuh mereka dengan baik.

Harapan penulis dengan mengetahui faktor-faktor hambatan yang menyebabkan operasional kapal terhambat maka dapat dianalisis dan dicari pemecahan masalah dan segala kendala dan hambatan maka diharapkan dapat meningkatkan efektifitas kinerja kapal Glovis Diamond dalam melayani sea service bongkar muat batu bara.

## KERANGKA PEMIKIRAN





## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

Selama penulis melakukan penelitian di atas kapal telah terjadi beberapa kejadian yang berkaitan dengan kecelakaan kerja pada awak kapal di atas kapal yaitu:

1. Pada tanggal 24 Oktober 2016 di Younghung, S.Korea pada saat pengecekan *deck store*, juru mudi (AB) mengalami kecelakaan kerja pada saat memindahkan segel *stock deck* yang bersangkutan tidak benar-benar mengikat tali sepatu pengaman (*safety shoes*). Sehingga AB terjatuh karena menginjak tali sepatunya sendiri, selain itu dia tidak menggunakan pelindung dada (*work vest*) sehingga pada saat terjatuh dan terbentur mengakibatkan tulang kaki dan dada luka memar.

Melalui keselamatan kerja di atas kapal akan terwujud apabila awak kapal menguasai sistem di kapal baik itu mengenai organisasi kapal, tanggung jawab dan pembagian kerja tiap crew serta prosedur-prosedur atau peraturan-peraturan yang ada di atas kapal dimana itu harus ditaati. Hal tersebut harus diketahui oleh pihak yang berkaitan dengan kegiatan kapal agar peraturan-peraturan kesiagaan setempat pada waktu kegiatan bongkar muat ataupun kegiatan lainnya agar keselamatan dan kesehatan jiwa serta lingkungan sekitarnya dapat terlaksana.

Maka perlu diadakan koordinasi yang baik antara pihak perusahaan pelayaran, pihak pelabuhan, pihak terminal, awak kapal serta organisasi-organisasi yang terkait, untuk menyadari dan memahami serta menghayati tugas dan tanggung jawab terhadap pelaksanaannya persiapan kapal yang layak laut beserta perlengkapan-perengkapannya.

Pengetahuan dan pendidikan keselamatan kerja dalam kegiatan di atas kapal merupakan sarana penting. Dengan tidak adanya kedisiplinan serta kecerobohan atau kelalaian dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti kecelakaan ini terjadi pada juru mudi yang disebabkan kurangnya disiplin kerja dalam mempergunakan peralatan sepatu kerja (*safety shoes*) dan helm yang digunakan dengan baik dan sesuai dengan pemakaiannya.

Pada umumnya setiap awak kapal dalam pelaksanaan tugasnya tidak memperhatikan resiko yang akan timbul, yang diakibatkan penggunaan peralatan keselamatan yang kurang disiplin, dalam penggunaan peralatan keselamatan mereka selalu beralasan merasa tidak bebas atau tidak nyaman, seperti :

1. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman dengan benar terutama pada tali sepatu tidak di ikat dengan benar dan kencang.
2. Anak buah kapal tidak menggunakan helm pengaman dengan talinnya tidak diikat di dagu dikarenakan tidak nyaman dan gampang untuk dibuka.
3. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman karena terasa berat di kaki terutama dikamar mesin, dibandingkan kalau mereka hanya menggunakan sandal (karet).

Kenyataannya dilapangan, sebaliknya anak buah kapal tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja yang tepat guna. Hal ini menunjukkan anak buah kapal tersebut tidak menyadari akan kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkat pemahaman dari anak buah kapal tersebut terhadap keselamatan kerja masih kurang. Dari hasil pengamatan dan penyelidikan terhadap kecelakaan kerja yang terjadi ternyata faktor manusia merupakan faktor utama yang menyebabkan timbulnya kecelakaan yang sangat penting dimana hasil penelitian itu menyebutkan bahwa lebih dari 80% timbulnya kecelakaan disebabkan oleh kelalain atau kesalahan manusia. Itulah sebabnya usaha-usaha keselamatan kerja selain ditunjukan kepada alat-alat mekanik juga

harus memperhatikan secara khusus aspek manusianya juga dalam hal ini pendisiplinan keselamatan kerja diatas kapal.

Kadang kala pada anak buah kapal yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang menganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah menguasai akan pekerjaan sedangkan pekerjaannya itu adalah hal yang mudah di laksanakan, mereka tidak menyadari pada saat itu telah berada dalam keadaan bahaya.

Hal ini pernah terjadi pada seorang juru mudi pada saat sandar, anak buah kapal tersebut tidak menggunakan *work vest* (rompi pelindung) dengan alasan jika menggunakan *work vest* tidak leluasa untuk bergerak dan panas. Pada saat itu juru mudi tersebut terpeleset dan terjatuh dimana punggungnya terasa sakit dan tangannya sebelah kanan terkilir dan bengkok.

Hal ini sebenarnya dapat dihindari jika juru mudi tersebut menggunakan *work vest*, karena bagian tubuh juru mudi tersebut akan terlindung dengan *work vest* sehingga bila terjadi benturan tidak akan langsung menghantam bagian tubuh tetapi akan menghantam *work vest* tersebut walaupun pekerjaan dan tugas tersebut sudah sering di lakukan oleh ABK di atas kapal dan juga sudah dijelaskan pada saat diadakannya *Tool Box Meeting* sebelumnya. Hal ini juga terlampir secara tertulis dalam setiap permohonan kerja di tempat berbahaya / *Working Permit*, dimana untuk bagian deck ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat seperti *Mess Room*, tempat berkumpul ABK pada saat santai atau makan.

Demikian juga untuk bagian mesin ditempatkan ditempat yang mudah dilihat atau di *Control Room* di kamar mesin. Hal ini dilakukan agar semua personil di atas kapal dapat mengetahui dan memahami, serta mempersiapkan segala sesuatu yang akan digunakan dalam melaksanakan perintah atau order kerja tersebut.

Dari beberapa kasus yang penulis temukan baik di kapal tempat penulis bekerja maupun di kapal lain, kecelakaan seringkali terjadi karena pekerjaan yang tidak direncanakan atau tidak mengikuti petunjuk kerja yang sudah ditetapkan. Sehingga pada saat melakukan pekerjaan sering mengalami kesulitan dan bahkan kecelakaan yang merugikan ABK itu sendiri, seperti cacat atau terluka. Serta menghambat pekerjaan yang dimana

seharusnya pekerjaan itu tidak memakan waktu, karena musibah yang terjadi sehingga pekerjaan dibatalkan atau ditangguhkan.

Dari kasus di atas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, bahwa yang seharusnya atau sebaiknya dilakukan oleh setiap ABK yang bekerja di atas deck harus menggunakan alat pelindung kaki dengan benar, mengikat tali sepatu dengan tepat, kuat dan tidak longgar sehingga tidak mudah terlepas agar tidak terinjak yang menyebabkan ABK tersebut terjatuh dan tanpa menggunakan *work vest* pada saat bekerja di deck sehingga dapat melindungi tubuh agar terhindar dari benturan-benturan yang dapat mengakibatkan kecelakaan pada ABK itu sendiri. Melalui kedisiplinan keselamatan kerja di atas kapal akan terwujud.

2. Pada tanggal 11 November 2016 ketika kapal manuever di Samarinda, Indonesia, juru minyak (oiler) mengalami pembengkakan pada kakikanannya dan kepalanya terluka (pendarahan) terbentur pintu, yang diakibatkan terpeleset di tangga masuk kamar mesin karena oiler tersebut memakai helm pengaman tetapi tidak mengikat tali helm tersebut kedagunya dan oiler tersebut tidak memakai sepatu pengaman, dan hanya memakai sandal karet.

Dari kejadian di atas anak buah kapal kurang menaati peraturan dalam melakukan tugas tentang keselamatan kerja dalam hal ini dapat dilihat saat melakukan tugas tentang keselamatan kerja.

Dalam hal ini dapat dilihat saat melakukan tugas dimana kecelakaan terjadi pada saat oiler memasuki kamar mesin dia terpeleset yang mengakibatkan pembengkakan pada kaki dan kepalanya terluka akibat tidak menggunakan sepatu pengaman dan tidak mengaikatkan tali helm kedagunya, ini dikarenakan ABK kurang mentaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan tentang bekerja diketinggian.

Dari kasus di atas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, bahwa yang seharusnya atau sebaiknya dilakukan oleh setiap ABK yang bekerja dikamar mesin harus menggunakan alat pelindung kaki dengan benar bukannya sandal dan menggunakan helm pengaman dengan benar yaitu

talinya dikaitkan kedagu agar pada saat jatuh dan kepalanya terbentur dapat terlindung oleh helm tersebut.

Kurangnya pemahaman, pengalaman, ketrampilan dan pengetahuan anak buah kapal dalam melaksanakan pekerjaan.

3. Pada tanggal 20 November 2016 di *forcastle deck* seorang kepala kerja (bosun) mengalami kecelakaan kerja ketika dia hendak mengganti lampu tiang utama kapal yang bersangkutan terpeleset dan tergantung yang mengakibatkan pinggangnya terbentur railing dan tergantung karena tidak menggunakan *safety harness* dan hanya menggunakan *safety belt*. Dari kejadian tersebut dapat dilihat bahwa anak buah kapal kurang mentaati peraturan dalam melakukan tugas tentang keselamatan kerja dalam hal ini dapat dilihat saat melakukan tugas tentang keselamatan kerja.

Dalam hal ini dapat dilihat saat melakukan tugas dimana kecelakaan terjadi pada saat kepala kerja (*bosun*) ketika dia hendak mengganti lampu tiang utama kapal yang bersangkutan terpeleset dan tergantung yang mengakibatkan pinggangnya terbentur railing karena dia tidak menggunakan *safety harness* dan hanya menggunakan *safety belt*, ini dikarenakan ABK kurang mentaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan tentang bekerja diketinggian.

Dari kasus di atas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, yang seharusnya atau tepatnya dilakukan bila bekerja ditempat tinggi yaitu menggunakan alat keselamatan yang tepat guna yaitu *safety harness* bukan *safety belt*, agar pada saat terjadi kecelakaan seperti terjatuh tidak sampe menimbulkan cedera yang fatal.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam mentaati peraturan serta prosedur kerja**

#### **a. Kurangnya pengalaman awak kapal**

Pengalaman kerja yang didapat oleh awak kapal terhadap prosedur pelaksanaan kerja di atas kapal juga dipengaruhi oleh kehidupan masyarakat

kapal dan lingkungan kerja yang kurang mendukung. Mengingat tidak sama dengan antara kehidupan masyarakat pada umumnya dengan kehidupan di atas kapal. Para ABK yang bekerja di kapal dituntut untuk menyesuaikan lingkungan tempatnya bekerja. Lingkungan kerja ini oleh perancang kapal telah disusun sedemikian rupa sehingga keselamatan pekerja dapat terjamin. Tentu saja memenuhi persyaratan-persyaratan rancang bangun kapal dengan didukung alat-alat keselamatan. Selanjutnya para ABK merawat dan memelihara kondisi kapal secara umum sehingga mereka dapat bekerja dengan baik. Prosedur kerja yang baik dan terencana dalam mendukung pengoperasian dan kegiatan-kegiatan lainnya seperti perawatan dan perbaikan di atas kapal sangat penting untuk kelancaran pengoperasian dan keselamatan kapal beserta isinya. Keterbatasan sarana dan lingkungan kerja yang kurang mendukung terutama pada saat latihan yang diadakan juga merupakan faktor penghambat bagi tercapainya tujuan. Anak buah kapal menganggap bahwa dari dan perawatan yang dilakukan hanya bersifat mencari kesibukan / pengisi waktu tanpa arti lain. Bimbingan dan pengarahan tidak cukup diberikan pada saat latihan, karenanya banyak dari ABK mengetahui tugas dalam drill sekoci dalam kebakaran tetapi tidak mengerti di mana serta bagaimana pengoperasian alat-alat tersebut. Lingkungan kerja yang kurang mendukung dapat mengakibatkan prosedur kerja tidak terlaksana dengan baik sehingga suatu kecelakaan kerja dapat terjadi yang disebabkan diantaranya oleh kurangnya pemeriksaan dan perawatan peralatan keselamatan kerja dan prosedur kerja yang seharusnya dijalankan. Keteraturan dan kerapian akan mencegah kecelakaan karena kecelakaan tidak saja melalui hilangnya fisik sebagai resiko tetapi juga pengaruh psikologis. Dalam hal ini ABK akan lebih berhati-hati. Keteraturan dan kerapian yang baik akan terselenggara jika ABK berpartisipasi dan memenuhi ketentuan yang ada hubungannya dengan hal tersebut, seperti tidak meletakkan peralatan ditempat yang bukan semestinya.

Oleh karena lingkungan kerja yang mendukung seperti keteraturan dalam penempatan peralatan kerja, juga waktu kerja yang tidak sesuai dengan apa yang telah ditentukan. Mengingat apabila keteraturan dalam penempatan

peralatan kerja tertata baik maka sangat bermanfaat bagi keselamatan kerja, juga banyak manfaatnya dalam kelancaran pekerjaan.

Salah satu faktor tingkat keterampilan anak buah kapal yang rendah selain disebabkan oleh pengalaman yang kurang sehingga kewaspadaan terhadap kecelakaan makin bertambah, juga dikarenakan kurangnya pengawasan dari atasan terhadap kemampuan anak buahnya terhadap sampai sejauh mana penguasaan anak buahnya terhadap prosedur kerja di lapangan terlaksana.

Untuk menerapkan prosedur kerja perlu dilihat dari tingkat keterampilan kerja yang meliputi pengetahuan tentang cara kerja dan prakteknya serta pengenalan aspek-aspek pekerjaan secara terperinci sampai kepada hal-hal kecil termasuk keselamatannya. Tingkat keterampilan yang tinggi berkaitan dengan praktek keselamatan yang diharapkan dan untuk memperkecil kemungkinan terjadi kecelakaan kerja.

Dalam kaitannya dengan pemberlakuan konvensi IMO (*International Maritime Organization*) konvensi Internasional *STCW* mengusulkan beberapa perubahan / amandemen 2010 mengenai masalah pelatihan dengan mengusulkan kemampuan-kemampuan baru yang bertaraf Internasional. Usul itu disetujui pada tanggal 25 Juni 2010 dan amandemen *STCW* ini berlaku efektif pada tanggal 1 Januari 2012. Pelaut yang memulai latihannya pada tanggal atau sesudah tahun 2008 diminta untuk melakukan latihan sesuai standar yang sekarang atau baru. Sesudah tanggal 4 September 2013 semua pelatihan harus memiliki sertifikat sesuai dengan standar yang baru. (Menurut Peraturan Menteri Perhubungan. No PM 70 Tahun 2013).

Dengan mengacu pada peraturan-peraturan yang baku, untuk me-ningkatkan keterampilan. Karena keterampilan yang tinggi adalah cermin koordinasi yang efisien antara pikiran, fungsi alat indera dan otot-otot tubuh. Oleh karena pengenalan bersifat positif dan tidak bersatu dalam proses belajar dalam praktek.

Keterampilan yang tinggi pun tidak menjamin akan memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja. Karena keterampilan yang tinggi mengakibatkan pekerjaan dilaksanakan secara refleks karena terbiasa, sehingga terkadang unsur keselamatan dilupakan.

Sesuai pula dengan meningkatnya usia, masa kerja di tempat kerja. Tenaga kerja baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan keselamatannya. Selain daripada itu, mereka acap kali mementingkan cepat selesainya suatu pekerjaan tertentu yang dibebankan kepada mereka, sehingga faktor keselamatan kurang diperhatikan. Atau dengan kata lain suatu pekerjaan asal jadi dengan cepat tanpa menghiraukan keselamatan kerja.

Faktor pengalaman sangat dibutuhkan dalam merealisasi prosedur kerja di lapangan. Namun pengalaman ini tidak terlalu mendukung, terutama bila mereka menemui suatu alat-alat kerja yang baru / modern, sehingga dalam pengoperasiannya memerlukan pengetahuan dan keterampilan tersendiri.

Inilah sebabnya mengapa disamping pengalaman yang banyak, dibutuhkan juga tingkat keterampilan yang sesuai dengan tuntutan zaman. Khusus bagi pelaut, standarisasi ini yaitu berupa Standar, Pelatihan dan Sertifikat Jaga Laut yang telah diklarifikasi STCW 1978 amandemen 2010

#### **b. Familiarisasi kerja anak buah kapal yang masih kurang**

Sebagai induk organisasi dari kapal perusahaan pelayaran juga memegang peranan sangat penting dalam usaha meningkatkan tingkat kepedulian anak buahnya dalam pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal. Bagaimanapun secara garis besar segala sesuatu yang akan dilakukan oleh awak kapal demi pelaksanaan prosedur kerja yang ingin dicapainya. Oleh sebab itu perlu diperhatikan apa yang menyebabkan prosedur kerja dilaksanakan dan hal ini harus diperhatikan oleh pihak perusahaan pelayaran, seperti misalnya : pengenalan alat-alat yang digunakan di atas kapal guna perlindungan diri sendiri, tentang bagaimana cara untuk penggunaan dan fungsinya dari alat tersebut serta lokasi pada tiap masing-masing dalam penempatan lokasinya sudah tertuang dalam aturan SOLAS. Sedangkan tujuan dari pada pengenalan dengan cara familiarisasi ini dapat berguna bagi diri sendiri serta orang lain yang sudah paham dalam manfaat alat-alat keselamatan serta ruang-ruang yang digunakan dalam keadaan berbahaya yang harus diketahui oleh seluruh crew di



atas kapal. Dalam hal ini masih banyak terdapat para pelaut yang belum mengetahuinya arti dari manfaat dari familiarisasi. Hal ini juga dapat diakibatkan kurangnya familirisasi dan penyuluhan akan prosedur keselamatan kerja meskipun hal itu telah diberikan pada saat pertama kali naik di atas kapal, yang biasa disebut Induction. Hal ini untuk mengenalkan bagi crew yang baru naik terhadap lingkungan kerja yang baru, namun kenyataannya tiap anak buah kapal berbeda dalam memahami penyuluhan dan pengarahan yang diberikan ada yang cepat menangkap ada yang lambat bahkan cepat lupa, hal ini merupakan tingkat pengetahuan mereka yang berbeda-beda.

## **2. Kurangnya pengawasan Nahkoda dan Perwira terhadap awak kapal dalam mentaati peraturan serta prosedur kerja**

### **a. Pengawasan Prosedur kerja kurang dipahami awak kapal**

Ketika kapal Glovis Diamond berada di Samarinda Anchorage, kapal dalam rangka menunggu pekerjaan berikutnya pada saat perawatan harian kapal terjadi beberapa pekerjaan yang didapati tidak mengikuti prosedur yaitu:

- 1) Juru Minyak melakukan pekerjaan pengelasan/welding, dalam hal ini Kepala Kamar Mesin dan Masinis 2 melakukan pengelasan " tanpa memberitahu dan meminta izin kepada *Safety Officer* yakni Mualim satu untuk melakukan pekerjaan tersebut. Tindakan tersebut jelas menyalahi prosedur dan peraturan karena pekerjaan tersebut harus melakukan persetujuan pertama kali dari otoritas platform berwenang setempat khususnya dan setelah itu baru dari pihak kapal biasa untuk melaksanakannya.
- 2) Juru mudi melakukan pekerjaan di Mast 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 awak kapal dalam melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tidak memahami dengan baik prosedur kerja. Seperti yang

dilakukan oleh Juru minyak, KKM, Masinis dua dan Juru mudi bahwa untuk melakukan pekerjaan yang berbahaya diperlukan Ijin Kerja atau *permite to work* yang dibuat oleh *Safety Officer* dan disahkan oleh Nahkoda. Untuk pekerjaan tersebut diperlukan *Hot Work Permit* yang telah ditentukan oleh sistem manajemen keselamatan perusahaan. Sesuai dalam ketentuan System Management Perusahaan telah menetapkan aturan yang berlaku untuk setiap kegiatan operasional di atas kapal dan hal-hal yang harus dipersiapkan kapal dalam meminimalis kecelakaan kerja di atas kapal yang sedang beroperasi maupun yang tidak beroperasi atau *off charter* tetap dilaksanakan dengan baik dan sesuai prosedur keamanan kerja dalam pengawasan dan pengontrolan oleh Nahkoda kapal dan perwira kapal.

**b. Pelaksanaan instruksi kerja yang kurang paham terhadap ABK di atas kapal**

Berdasarkan pengalaman prosedur kerja yang kurang tercipta dengan baik dan benar sehingga sering terjadi peristiwa kurang baik dan hampir celaka sampai terjadinya kecelakaan yang berat di atas 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.

Peristiwa hampir celaka tidak dapat diabaikan begitu saja penyebabnya, sebab apabila dibiarkan akan menimbulkan suatu kecelakaan berat dilain kesempatan. Dari peristiwa-peristiwa tersebut dapat dipelajari sebab-sebab peristiwa dan bagaimana pencegahannya agar tidak terulang kembali. Karena bagaimana juga pengalaman adalah guru yang paling baik. Kita juga menyadari bahwa untuk menghindari terjadinya suatu kecelakaan didalam aktifitas pelayaran adalah dengan jalan melaksanakan pengawasan yang baik terhadap prosedur kerja, terutama dalam pengendalian faktor

manusia sebagai sumber daya yang berpartisipasi dalam hal ini anak buah kapal karena menurut analisa penyebab karena :

1. Manusia (misalnya : kemampuan, latihan, motifasi dan lain-lain)
2. Mesin (misalnya : konstruksi awal dan lain-lain)
3. Metoda (misalnya : Organisasi)

Selain itu juga pengawasan perlu memperhatikan tingkat kemampuan dan kelengkapan didalam melaksanakan prosedur kerja terhadap pengoperasian alat-alat kerja dan keselamatannya sangat penting untuk para awak kapal yang bekerja di laut. Ini erat hubungannya dengan masalah keselamatan kerja di laut. Kondisi dari sarana dan prasarana alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Pengawasan sangat penting mengingat faktor manusia dalam suatu kecelakaan merupakan penyebab utama klasik dalam usaha keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja. Dalam hal ini memang terdapat hubungan keserasian manusia dengan keadaan lingkungan pekerjaan seperti suhu panas, penerangan dan tingkat kebisingan. Selain itu tingkat pengalaman dan keterampilan ABK juga dapat memperkecil bahaya kecelakaan kerja..

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif pemecahan masalah**

- a. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam mentaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berbubungan dengan keselamatan kerja**

Dari kejadian-kejadian yang telah dialami di atas maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

- 1) Melaksanakan training di atas kapal

Diadakan training diatas kapal tentang tata cara penggunaan peralatan keselamatan kerja yang tepat guna mencegah kecelakaan dalam bekerja.

Bagi setiap crew kapal training merupakan keharusan yang baru dilakukan atau diberikan kepada anak buah kapal agar meningkatkan keterampilan dalam menggunakan atau misalnya diadakan tiap dua minggu sekali sehabis *drill* Chief officer memberikan training / pelatihan menggunakan alat-alat keselamatan dengan cara mendemonstrasikan atau memberikan contoh dan dipraktekkan serta dijelaskan tentang cara penggunaan dan kegunaan alat keselamatan yang digunakan dihadapan crew. Selanjutnya menyuruh crew satu persatu untuk mempraktekkan didepan agar semua mengerti dan lancar menggunakan dan mengetahui kegunaan dari pada alat tersebut.

## 2) Melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting*

Lebih sering melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting* yang didalamnya di tekankan pentingnya penggunaan peralatan keselamatan kerja, sebab selama ini pengalaman penulis di atas kapal *safety meeting* hanya dilakukan dua kali dalam satu bulan.

Sebelum crew kapal memulai bekerja pada pagi hari yang mana dimulai pukul 08.00 pagi. Chief officer mengumpulkan crew pada pukul 07.30 di *mess room* untuk menyampaikan atau memberikan bagian-bagian pekerjaan yang dimana tetap selalu diingatkan tentang penggunaan alat keselamatan dalam bekerja sesuai dengan *work matriks*.

## 3) Menempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Ditempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan dalam bekerja didinding kapal baik di *Mess room*, *Passenger way* maupun tempat berkumpul oleh awak kapal. Sesuai dengan peraturan IMO poster sangat penting dan berguna sebagai petunjuk bagi crew kapal dimana poster imo symbol tersebut memberi petunjuk dimana letak peralatan, arah, larangan dan poster tersebut biasanya berisikan pemberitahuan penggunaan peralatan kerja yang tepat.

Dengan adanya poster tersebut dapat mengingatkan crew yang lagi bekerja disekitar area kapal bahwa tentang penggunaan alat keselamatan yang benar dalam bekerja.

**b) Kurangnya pengawasan Nahkoda dan Perwira dalam keselamatan kerja agar lebih mentaati peraturan dan prosedur**

Dari kejadian yang telah dialami di atas maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1) Memberikan familiarisasi.

Memberikan familiarisasi kepada awak kapal yang baru naik kapal (sign on) tentang peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan. Bagi crew yang baru naik kapal akan diberikan familiarisasi selain membaca fifi booklet dan solas training manual diberitahukan juga letak dimana lokasi tempat-tempat alat keselamatan, letak alat pemadam, cara mengoperasikan dan pemberitahuan tentang security di kapal.

2) Memberikan safety briefing.

Memberikan pembekalan bagi awak kapal yang akan naik kapal (sign on) dengan safety briefing untuk memberikan pengetahuan tentang peraturan dan prosedur keselamatan dalam pekerjaan yang telah ditetapkan perusahaan.

Sebelum crew kapal *join* ke atas kapal alangkah bagusnya perusahaan memberikan pembekalan safety briefing tentang aturan-aturan yang berlaku di atas kapal, seperti *safety pre joining crew on board* dimana setiap crew wajib melapor kepada Nahkoda kapal, juga tentang kejelasan tugas dan tanggung jawab seseorang yang baru naik kapal dan pengenalan terhadap crew baru tersebut. Dimana crew baru tersebut akan mempunyai bayangan kerja dan siap untuk bekerja. Sebagai perwira safety officer akan memberikan penjelasan safety induction mengenai prosedur keselamatan perusahaan company polish dan safety orientation.

## 2. Evaluasi pemecahan masalah

- a. **Kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja agar lebih mentaati peraturan dan prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan keselamatan kerja**

### 1) Memberikan training di atas kapal terjadwal

#### a) Kelebihan:

Dengan memberikan training maka anak buah kapal lebih mudah dimengerti karena hal ini langsung pada alat keselamatan kerja yang akan digunakan dalam bekerja.

#### b) Kekurangan:

Sulit mencari waktu yang tepat untuk melaksanakan training dikarenakan jadwal kapal yang sangat padat, walaupun ada waktu luang hanya seketika cuaca buruk.

### 2) Melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting*.

#### a) Kelebihan :

Dengan *safety meeting* dan *toolbbox meeting* semua anak buah kapal dapat diberitahukan betapa pentingnya alat keselamatan dalam pekerjaan serta resikonya bila tidak memakai alat keselamatan kerja. Dalam *safety meeting* juga dapat menjadi interaksi tanya jawab agar perwira atau nahkoda bisa memastikan apakah anak buah kapal sudah memahaminya atau belum, agar dikemudian tidak terjadi lagi masalah kecelakaan kerja.

#### b) Kekurangannya :

Selain sulitnya mencari waktu luang untuk melakukan *safety meeting*, kemampuan komunikasi bahasa inggris anak buah kapal yang kurang maka apa yang disampaikan atau dibahas dalam *safety meeting* kurang dipahami.

3) Ditempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja.

a) Kelebihan :

Dengan ditempelnya poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja di dinding mess room, passegeway maupun tempat lain yang sering dilewati maupun dijadikan tempat berkumpul awak kapal, ini selalu berguna meningkatkan mereka untuk selalu memakai alat keselamatan kerja dalam bekerja, ketika awak kapal baik sengaja maupun tidak sengaja untuk melihatnya dan cara ini menyita waktu karena bisa kapan saja untuk melihat poster-poster tersebut.

b) Kekurangan:

Terkadang poster-poster yang ditempel di dinding kapal dianggap hanya hiasan saja.

**b. Kurangnya pengawasan awak kapal kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja agar lebih mentaati peraturan dan prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan keselamatan kerja**

1) Mengawasi dan mengontrol kerja awak kapal

a) Kelebihan :

Dengan memberikan pengarahan dan mengawasi maka anak buah akan merasa di hargai pekerjaannya dalam bekerja karena hal ini langsung pada kedekatan antara hubungan seorang perwira dengan bawahan

b) Kekurangan :

Sulit mencari waktu yang tepat untuk mengawasi semua pekerjaan awak kapal dikarenakan jadwal kapal yang sangat padat, walaupun ada waktu luang hanya seketika cuaca buruk.

2) Memberikan koordinasi yang baik antara Nahkoda dan Perwira kapal terhadap awak kapal.

a) Kelebihan :

Dengan koordinasi yang baik antara perwira dengan anak buah kapal dapat terwujudnya rasa saling perhatian antara sesama crew awak kapal dan dapat meminimalis keadaan tingkat keselamatan kerja yang tinggi keselamatan dalam pekerjaan serta juga dapat menjadi interaksi tanya jawab agar perwira atau nahkoda bisa memastikan apakah anak buah kapal sudah memahaminya atau belum, agar dikemudian tidak terjadi lagi masalah kecelakaan kerja.

b) Kekurangannya :

Koordinasi yang baik seringkali mendapat pendapatan miring, yang terlalu formal dalam bekerja, atau terlalu terikat perintah-perintah perusahaan. Dimana biasanya crew kapal ingin pekerjaan nya cepat segera selesai.

### **3. Pemecahan masalah yang dipilih**

**a. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam mentaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berbubungan dengan keselamatan kerja.**

Dari kejadian-kejadian yang telah dialami di atas maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

**1) Melakukan Kerjasama Dengan Lembaga Pendidikan**

Untuk mengatasi kurangnya pengetahuan dan keterampilan ABK, perlu dilakukan upaya kerjasama dengan lembaga pendidikan. Kerja sama yang terjalin ini akan menguntungkan kedua belah pihak, baik perusahaan maupun lembaga penyelenggara pendidikan. Tujuan dari diadakannya kerja sama ini adalah untuk meningkatkan kualitas kerja ABK yang profesional dan berkompeten sehingga mereka dapat menjalankan pekerjaan dengan optimal dan tepat waktu. Selain memberikan pendidikan secara umum, lembaga pendidikan biasanya juga memberikan pembinaan yang bersifat fungsional sehingga para ABK memahami area kerjanya masing-masing. Awak kapal



dikursuskan untuk memperoleh sertifikat ketrampilan khusus sesuai jenis kapal tempat di mana anak buah kapal bekerja.

2) Melakukan pelatihan-pelatihan secara rutin terhadap awak kapal adalah sebagai berikut :

a) Melaksanakan training di atas kapal

Diadakan training diatas kapal tentang tata cara penggunaan peralatan keselamatan kerja yang tepat guna mencegah kecelakaan dalam bekerja. Bagi setiap crew kapal training merupakan keharusan yang baru dilakukan atau diberikan kepada anak buah kapal agar rneningkatkan keterampilan dalam rnenggunakan atau misalnya diadakan tiap dua minggu sekali sehabis *drill Chief officer* memberikan penyuluhan training *I* pelatihan menggunakan alat-alat keselamatan dengan cara mendemonstrasikan atau memberikan contoh dan dipraktekkan serta dijelaskan tentang cara penggunaan dan kegunaan alat keselamatan yang digunakan dihadapan crew. Selanjutnya menyuruh crew satu persatu untuk mempraktekkan didepan agar semua mengerti dan lancar menggunakan dan mengetahui kegunaan dari pada alat tersebut.

b) Melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting*.

Lebih sering melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting* yang didalamnya wajib ditekankan pentingnya penggunaan peralatan keselamatan kerja, sebab selama ini pengalaman penulis di atas kapal *safety meeting* hanya dilakukan dua kali dalam satu bulan.

Sebelum crew kapal memulai bekerja pada pagi hari yang mana dimulai pukul 08.00 pagi. Chief officer mengumpulkan crew pada pukul 07.30 di *mess room* untuk menyampaikan atau memberikan bagian-bagian pekerjaan yang dimana tetap selalu diingatkan tentang penggunaan alat keselamatan dalam bekerja sesuai dengan *work matriks*.

c) Menempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Ditempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan dalam bekerja di dinding kapal baik di *Mess room*, *Passenger way* maupun tempat berkumpul oleh awak kapal. Sesuai dengan peraturan IMO poster sangat penting dan berguna sebagai petunjuk bagi crew kapal dimana poster IMO symbol tersebut memberi petunjuk dimana letak peralatan, arah, larangan dan poster tersebut biasanya berisikan pemberitahuan penggunaan peralatan kerja yang tepat.

Dengan adanya poster tersebut dapat mengingatkan crew yang lagi bekerja disekitar area kapal bahwa tentang penggunaan alat keselamatan yang benar dalam bekerja.

**b. Meningkatkan pengawasan dalam melaksanakan pekerjaan.**

Dari kejadian yang telah dialami di atas maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1) Mengawasi dan mengontrol kerja awak kapal.

Yakni memberikan pengawasan kepada awak kapal yang akan menjalankan pekerjaan sesuai tentang peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan. Bagi awak kapal wajib mematuhi aturan yang telah diberikan, pengenalan tentang keselamatan manajemen perusahaan sesuai tugas dan tanggung jawab yang di jabat di atas kapal. Setelah itu perlu adanya pemahaman Solas training manual diberitahukan juga pemahaman dimana lokasi tempat-tempat alat-alat keselamatan, letak alat pemadam, cara mengoperasikan dan pemberitahuan tentang security level di kapal.

Oleh karena itu setiap perwira harus selalu mengawasi dan memberi arahan kepada para anak buah kapal baik itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan prosedur kerja di kapal. Maksud secara lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus mampu menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan yang diperlukan dalam melaksanakan prosedur kerja. Faktor pengawasan oleh seorang perwira dalam mengawasi anak buah kapal yang sedang melaksanakan

prosedur kerja sangat penting untuk meningkatkan kepedulian anak buah kapal terhadap pelaksanaan prosedur kerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja guna mencegah terjadinya kecelakaan. Dalam usaha ini seorang perwira harus selalu mengawasi para anak buah kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan terutama pekerjaan yang mengandung resiko tinggi terjadinya suatu kecelakaan. Karena pengawasan sendiri merupakan unsur yang langsung berhubungan dengan para pekerja dan mengetahui secara langsung aktivitas pekerja tersebut ditempat kerja, sehingga dapat mengetahui dengan baik apapun yang dapat menimbulkan keadaan tidak aman atau membahayakan dalam operasi pekerjaan itu serta dapat dengan cepat mencegah terhadap bahaya seandainya timbul hal-hal yang membahayakan dan mengancam keselamatan bersama. Oleh karena itu seorang perwira di atas kapal harus mengetahui sebab-sebab dasar kecelakaan dan bagaimana cara mencegahnya, dalam hal ini dituntut untuk bisa mengambil suatu tindakan yang betul-betul bebas dari bahaya kecelakaan dan ke-rusakan-kerusakan, yang nantinya akan dapat memperlancar ke-langsungan suatu pekerjaan di kapal.

Sesuai dengan ketentuan *SOLAS 1974* (Safety of Life At Sea 1974) 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 di atas kapal harus trampil 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 dipelabuhan selalu diadakan latihan yang dibawah pengawasan langsung Nakhoda dan diperintahkan kepada para perwiranya untuk menelaahnya langsung kepada anak buahnya masing-masing.

Dengan adanya pengawasan dan latihan-latihan terhadap prosedur-prosedur kerja termasuk alat-alat keselamatan di atas 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 dahulu diadakan persiapan peralatan sehingga latihan tersebut dapat berjalan dengan tertib, lancar dan berhasil dengan baik.

Nakhoda kapal niaga harus selalu memperhatikan pelaksanaan latihan alat-alat keselamatan secara rutin, sesuai dengan ketentuan *SOLAS* bahwa para ABK dapat dikumpulkan untuk mengadakan latihan dan dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan dan dilaksanakan dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan. Tetapi apabila tidak dilaksanakan latihan, maka setiap satu bulan sekali harus dilaksanakan pemeriksaan terhadap alat-alat keselamatan untuk dicoba digunakan. Untuk di kapal penulis, telah ditetapkan drill sekoci dan drill kebakaran daftar mengenai tugas dan penempatannya telah ditempel di dinding ruang makan, recreation room dan tempat-tempat lain yang penting.

Dengan mengikuti prosedur kerja dan aturan dengan jelas ini, maka ABK benar-benar menguasai dan terlatih dalam melaksanakan tugasnya secara baik, aman dan dengan perasaan nyaman pula, sehingga akan didapatkan hasil yang optimal untuk operasional pelayaran secara keseluruhan. Melalui pengawasan yang baik dan memperhatikan penerapan prosedur kerja secara menyeluruh kepada anak buahnya akan mengurangi (memperbaiki) kondisi faktor-faktor penyebab kecelakaan dan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pada ABK terutama yang baru naik, maka mereka diberi penjelasan dan pengenalan instrumen-instrumen yang ada di kapal dalam hal ini *Familiarization* terhadap seluruh fungsi dan kegunaan yang terutama hal-hal yang darurat. Jadi bila ABK yang baru dan kurang pengalaman, perlu diberikan perhatian khusus.

Untuk itu peranan pengawasan dari atasan kepada bawahan terhadap penerapan prosedur kerja dan peningkatan keselamatan kerja pada ABK yang telah memiliki keterampilan pada suatu instrumen tertentu, karena pekerjaan tersebut dikerjakan berulang-ulang, maka biasanya segi keselamatan akan terabaikan. Oleh karena itu untuk menghindari kecelakaan ini akan lebih baik jika pekerjaan tersebut dilakukan oleh lebih dari satu orang, sehingga masing-masing dapat saling mengingatkan.

- 2) Memberikan koordinasi yang baik antara Nahkoda dan perwira terhadap awak kapal.

Dalam pemberian suatu pekerjaan dengan safety briefing atau musyawarah, sebelum melakukan pekerjaan yang akan dilakukan di atas kapal sangat berguna yakni untuk mencegah terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan atau kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor dari manusianya sendiri ataupun alat kerja yang digunakan pada saat bekerja. Memberikan pembekalan yang cukup bagi awak kapal baik dalam melaksanakan suatu pekerjaan dengan pengulangan kalimat ketika telah dipahami oleh masing-masing regu team maupun personal atau sendiri. Dengan adanya safety briefing ini dapat memberikan pengetahuan tentang peraturan dan prosedur keselamatan dalam menjalankan suatu pekerjaan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Sebelum crew kapal bekerja dalam suatu pekerjaan di atas kapal alangkah bagusnya perwira kapal deck dan mesin memberikan pembekalan safety briefing tentang aturan-aturan yang berlaku di atas kapal, seperti halnya contoh *safety briefing* kapal sandar jetty, kapal dalam operasi bongkar muatan dimana setiap crew wajib hadir dan melapor kepada Team leader ataupun Nahkoda kapal itu sendiri, juga tentang kejelasan tugas dan tanggung jawab seseorang yang akan melaksanakan pekerjaan sesuai dalam list checklist yang telah di susun dan disepakati bersama.



## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian dan pembahasan diatas, penulis menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Lemahnya pengawasan dan kontrol dari Perwira dan Nahkoda serta pihak perusahaan terhadap awak kapal dalam melakukan pekerjaan sehingga awak kapal menggunakan caranya sendiri dan tanpa mengikuti prosedur keselamatan kerja yang berlaku di atas kapal.
  
2. Tidak efektifnya pelatihan dan familiarisasi serta penyuluhan yang dilakukan oleh Perwira kapal dan Nahkoda di atas kapal maupun rapat-rapat seperti *Toolbox Meeting*, *Drill* maupun *Safety Meeting*, sehingga awak kapal tidak mengetahui tentang bahaya dan tata cara serta pencegahan adanya kecelakaan kerja yang mungkin terjadi pada awak kapal itu sendiri.

## **B. SARAN**

Untuk meningkatkan kinerja diatas kapal dapat di tarik beberapa saran-saran perbaikan yang bagi penulis perlu untuk ditindak lanjuti antara lain :

1. Perlunya pengawasan kerja yang sangat ketat terhadap para pekerja dan awak kapal yang ada di atas kapal oleh pihak atasan, yaitu antara lain Nahkoda atau perwira serta perusahaan dalam usaha meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal agar selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.
2. Diharapkan agar Perwira Kapal baik Perwira Dek maupun Perwira Mesin dapat memberikan pelatihan maupun familirisasi maupun rapat-rapat di atas kapal, sehingga awak kapal yang bekerja di atas kapal dapat memahami tugasnya masing-masing dan dapat mengetahui prosedur kerja yang akan dilaksanakan melalui pelatihan ataupun rapat-rapat yang ada di atas kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Artikata.Definisi Disiplin. [http: /www.artikata.com/arti-325382-disiplin.html](http://www.artikata.com/arti-325382-disiplin.html)  
pada 10 Maret 2017.
- Drs. Alex. S.Nitisemito. Manajemen Personalia.Manajemen Sumber Daya Manusia ,Ghalia Indonesia, 1983
- Drs. Sammy Rosadhi. MM. *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional*,  
(ISM CODE), 1999
- Goenawan Danu Asmoro, *Kesehatan Keselamatan Kerja Untuk Pelaut*,  
Jakarta, Yayasan "Bina Citra Samudra", 2003
- Hadari, Nawawi. Manajemen Sumber Daya Manusia. Yogyakarta: Gadjah Mada  
University,2008
- International Maritime Organization, *SOLAS Consolidated, Edition 2001*, (London :  
*IMO Publication, 2001*)
- International Maritime Organization, *STCW'10* (London: IMO Publication, 1996)
- ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2010
- Parlindungan Siahaan. MM .Drs. Capt, *Kompetensi Dan Keterampdan Pelaut*, Jakarta,  
Februari 1999
- Suma'mur P.K, Dr. M.S.C. *Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*  
(Jakarta: PT. Gunung Agung, 1985)
- Tim Pusat Pendidikan Perhubungan Laut (2003)
- Wikipedia. Definisi Disiplin. [http: l/id.wikipedia.org/wiki/disiplin](http://id.wikipedia.org/wiki/disiplin), pada 10 Maret 2017

## LAMPIRAN 6



Gambar 1.1 Glovis Diamond



Gambar 1.2 Glovis Diamond

**JOB SAFETY ANALYSIS FORM**  
**FORMULIR ANALISIS KESELAMATAN KERJA**

Nama/Jenis Pekerjaan : Discharging Coal  
*Name/Type of Work*  
 Lokasi Kerja : Younghung, S.Korea  
*Work Location*  
 Tanggal : 17 September 2016  
*Date*

Pekerja/Worker(s) :

Nama/Name	Jabatan/Position/Rank	Tanda Tangan/Signature
Ruhdiana	Bosun	.....
Kusnadi	Able Body	.....
Slamet Hartono	Able Body	.....
Heranto Naldy	Able Body	.....
Muh.Suaib Hasbi	Able Body	.....
.....	.....	.....

Perwira Kapal/Kadiv/Supervisor / *Vessel Personnel/Head of Div./Supervisor:*

Nama/Name	Tanda Tangan/Signature
-----------	------------------------

Ahmad Fajar Prasetyo	.....
----------------------	-------

PPE Yang Dibutuhkan/ Ijin Kerja Yang Digunakan/ *PPE required/Work Permit used* :  
 Helmet, sarung tangan, kaca mata, wearpack, pull & push stick and safety shoes

Tahapan Pekerjaan <i>Stages of Work</i>	Potensi Bahaya <i>Potential Hazard(s)</i>	Rekomendasi/ Tindakan Perbaikan <i>Recommendation(s)/Corrective Action(s)</i>
- Memperhatikan cargo pada saat diletakan di deck. - Mengatur cargo sesuai dengan instruksi dari bridge / master maupun perwira jaga	- Crew dapat terjepit crane yang menyebabkan salah satu anggota tubuh terluka atatu pun terputus.	- Crew yang berada dideck harus menggunakan PPE serta mengetahui arah dan tempat posisi cargo yang akan diletakan.

**JOB SAFETY ANALYSIS FORM**  
**FORMULIR ANALISIS KESELAMATAN KERJA**

Tahapan pekerjaan Stages of work	Potensi Bahaya Potensial Hazard(s)	Rekomendasi/ Tindakan Perbaikan Recommendation(s)/Corrective action(s)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengetahui area aman pada saat lifthing didarat maupun dilaut.</li> <li>- Area kerja yang berbahaya sudah ditentukan dan terisolasi</li> <li>- Pastikan penerangan yang nyaman sudah tersedia dan berfungsi ditempat kerja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Crew dapat terjatuh yang menyebabkan terbenturnya anggota tubuh.</li> <li>- Crew dapat terjatuh ke laut.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengetahui langkah-langkah pekerjaan sesuai dengan tool box meeting.</li> </ul>

Dibuat Oleh  
Prepared by

Diperiksa dan Disetujui Oleh  
Checked and Approved by

Nama/Name :  
Jabatan : Chief Off  
Postion/Rank

Nama/Name :  
Jabatan : MASTER  
Postion/Rank

Nama/Name :  
Jabatan : HSE Manager  
Postion/Rank

<b>Department</b>	<b>Place</b>	<b>Date</b>	<b>Trainer</b>
<i>Deck</i>	<i>Hight Sea</i>	<i>03.06.2016</i>	<i>Chief Officer</i>
<b>Training Subject</b>	<b><i>How to use Portable Multigas Detector</i></b>		

Training Completed - Trainer(s)		
Name	Date	Signature
Ahmad Fajar Prasetyo	03.06.2016	

For Shipboard Training - Master		
Name	Date	Signature
Abbas Anto	03.06.2016	

<b>Filing</b>	For Office Training: Copy to Administration Dept.	1	For onboard Training: Copy onboard Marine Dept.	1 1 Copy	<b>File No.</b>	<b>6</b>
---------------	--	---	---	-------------	-----------------	----------

## TOOLBOX MEETING REPORT

<b>Vessel (Kapal)</b>	: PSV Serewell Sincere	<b>Date (Tanggal)</b>	: 24 Maret 2016
<p>Note : This form is to be completed each day by the Chief Officer and Chief Engineer for deck and engine department jobs. All crew are required to wear PPE which includes eye protection, head protection, safety shoes, and boiler suits while working on deck and in machinery spaces. In addition, ear protection is required in any high noise environment and work vest to be worn while working on deck or as directed.</p> <p>(Catatan: Formulir ini dilengkapi setiap hari oleh Chief Officer dan Chief Engineer untuk pekerjaan dek dan mesin departemen. Semua awak diwajibkan untuk mengenakan APD yang mencakup kaca mata pelindung, helmet, safety shoes, dan wearpack saat bekerja di dek dan di ruang mesin. Selain itu, ear plug diperlukan di lingkungan yang mempunyai tingkat kebisingan yang tinggi dan work vest dikenakan saat bekerja di dek atau sesuai arahan).</p>			
Transfer Cargo and Passanger to Terminal. Main Deck Area		1. Terpeleaset 2. Minor injury terjepit muatan cargo Overboard 3. Man	
1. Safety Discussion 2. Full PPE completed 3. Transfer Cargo and passanger 4. Weather area di lokasi project sedang buruk		Other Instructions. (Instruksi lain).	
<b>Checklist. (Daftar periksa).</b>			
Has all crew equip with PPE for the work?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah semua crew dilengkapi APD untuk bekerja ?)			
Are oil spill equipment ready to utilize?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Apakah peralatan tumpahan minyak siap digunakan?)			
Are the fire fighting equipment ready to utilize?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Apakah peralatan pemadam kebakaran siap digunakan?)			
Has safe access been clearly provided?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah akses aman sudah jelas tersedia?)			
Has permit for work been confirmed?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah ijin kerja dikonfirmasi?)			
Has ventilation been through and continous?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Apakah ventilasi berfungsi?)			
Has suitable lighting been provided and work area well?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Apakah penerangan yang nyaman sudah tersedia dan berfungsi di tempat kerja?)			
Has risk assessment been completed?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah resiko penilaian sudah dilengkapi?)			
Has hazardous work area been defined & isolated clearly?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah area kerja yang berbahaya sudah ditentukan & terisolasi?)			
Has work area clean, dry and free of combustible materials?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah area kerja bersih, kering dan bebas dari bahan yang mudah terbakar?)			
Has the departments been notified of the hazards?		Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
(Sudahkah departemen lain diberitahu tentang bahaya tersebut?)			
<b>List Participant / Daftar hadir</b>			
<b>Name</b>	<b>Jabatan (Rank) / paraf (initial)</b>	<b>Name</b>	<b>Jabatan (Rank) / paraf (initial)</b>
Abbas Anto	Master		AB
A. Fajar Prasetyo	Chief Officer		AB
Reymond	2nd Officer		AB
Hedra Putra	Chief Engineer		
Usman Wiguno	2nd Engineer		
Ruhdiana	Bosun		
M. Suaib	AB		

Prepared by

Date : 24 24 Maret 2016

Name : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

Approved by Master

Date : 24 Maret 2016

Name : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

Acknowledged by Shore Personil QHSE

Date : 24 Maret 2016

Name : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

# CREW LIST

Page No.

1 OF 1

ARRIVAL DEPARTURE

1. Name of ship M/V. GLOVIS DIAMOND			2. Port of ARRIVAL / <del>DEPARTURE</del> YOUNGHUNG, S.KOREA			3. Date of ARRIVAL / <del>DEPARTURE</del> 20/Mar/2017		
4. Nationality of ship MARSHALL ISLANDS			5. <del>PORT ARRIVED FROM / DESTINATION</del> TARAKAN, INDONESIA				6.Nature No. of Passport / Seaman Book	7. Expiry Date of Passport / Seaman Book
8. No.	9. Family name, given names	10. Rank & Sex	11. Nationality	12. Date and place of birth		13. Sign on Date and Place		
1	LEE JONG SEONG 이 종 성	CAPT M	S.KOREA	12-Jun-60	SEOICHEON-GUN	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 09.11.2016	M21030174 BS816-42762	2026-09-19 UNLIMITED
2	YOFFI WAHYUDI	C/O M	INDONESIA	27-Aug-77	JAKARTA	SAMCHEONPO, S.KOREA / 10.08.2016	A3883568 B008299	2017-10-03 2017-10-05
3	SHENTIO PRAZHARI	2/O M	INDONESIA	4-Jun-90	SOLOK	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 05.09.2016	B0882105 D064096	2018-03-31
4	ALBERTUS TIANANTA	3/O M	INDONESIA	29-Apr-91	SEMARANG	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 10.02.2017	B1713683 E148800	2020-08-07 2020-02-02
5	JU SUNYOUNG 주 순 영	C/E M	S.KOREA	#####	GYEONGNAM	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 01.10.2016	M30653463 BS012-00209	2019-06-22 UNLIMITED
6	ANDRIAS GUNAWAN WIBISONO	1/E M	INDONESIA	14-Jan-80	JAKARTA	SAMARINDA, INDONESIA / 20.01.2017	A7941805 E140791	2019-03-26 2020-01-05
7	PANDU ADINEGORO	2/E M	INDONESIA	19-Jan-90	BOGOR	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 25.10.2016	B1758738 C022839	2020-08-24 2018-11-25
8	ERIK IRAWAN	3/E M	INDONESIA	31-Jan-90	TASIKMALAYA	TARAKAN, INDONESIA / 22.02.2017	B4087551 E078861	2021-05-02 2019-05-11
9	BUDI ISWANTO IMANUEL	BSN M	INDONESIA	13-Jul-60	PEKANBARU	SAMARINDA, INDONESIA / 01.12.2016	B5383450 A026778	2021-11-08 2019-03-21
10	IRSYADUL BANDASO	Q/M (A) M	INDONESIA	10-Aug-76	PALOPO	SAMARINDA, INDONESIA / 01.12.2016	B1891888 E112514	2020-01-06 2019-09-06
11	DAMAR WIRAWAN	Q/M(B) M	INDONESIA	2-Nov-73	RAWA BENING	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 25.10.2016	B5130932 D041850	2021-10-24 2018-01-27
12	SYAIFUL SABDA	Q/M(C) M	INDONESIA	30-Aug-73	JAKARTA	BONTANG, INDONESIA / 23.08.2016	A8651885 E080286	2019-09-11 2019-04-28
13	AKA CAHAYA	SLR(A) M	INDONESIA	7-Jun-85	BREBES	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 25.10.2016	B3263279 D060378	2021-02-23 2018-03-26
14	FAHRI	SLR(B) M	INDONESIA	1-Jun-72	BANGKALAN	SAMARINDA, INDONESIA / 20.01.2017	A6939979 E134064	2018-12-11 2019-11-24
15	AUNUR IKHSAN	NO.1 OLR M	INDONESIA	14-Oct-69	GRESIK	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 25.10.2016	A5161541 E120056	2018-03-26 2019-09-19
16	YACOBUS MAINASE	OLR M	INDONESIA	25-Dec-68	AMBON	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 05.09.2016	A3741153 E077113	2017-09-14 2019-05-03
17	MAMAN SURATMAN	C/S M	INDONESIA	27-Oct-74	KUNINGAN	SAMARINDA, INDONESIA / 01.12.2016	A5956925 E033258	2018-07-05 2018-11-09
18	HUZAIRI	BOY M	INDONESIA	14-Aug-91	BANGKALAN	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 05.09.2016	B4662179 E112349	2021-08-15 2019-08-30
19	ROMUALDUS NANDITO WOI	A/O M	INDONESIA	18-Jun-96	BEKASI	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 10.11.2016	B2993915 E056141	2021-01-22 2019-01-28
20	QURAI SYUHUD	A/E M	INDONESIA	2-Nov-96	JAKARTA	YOUNGHUNG, S.KOREA/ 10.11.2016	B2994353 E056316	2021-01-26 2019-02-25

TOTAL 20 CREW INCLUDING MASTER

14. Date and signature by master, authorized agent or office

Date : 20/Mar/2017

Signed :

LEE JONG SEONG 이 종 성  
MASTER OF "M/V. GLOVIS DIAMOND"

## Ship's Particulars

Ship's Name	GLOVIS DIAMOND				
Call Sign	V7RO9				
IMO No.	9710660		MMSI No.	538006812	
Official No.	6812				
Flag of Ship	Marshall Islands		Port of registry	Majuro	
Ship's Owner	GL NV15 Shipping Inc.				
Address	Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands, MH96960				
B.B. Charterer & Operator	Hyundai Glovis Co., Ltd				
Address	512, Yeongdong-daero, Gangnam-gu, Seoul, 135-791, Korea				
Ship Manager	Eusu ShipManagement Co., LTD				
Address	46, Chungjang-daero 9beon-gil, Jung-gu, Busan, Korea				
Ship Builder	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd				
Hull No.	YZJ2013-1075				
Date of keel laid	18/Aug/2015		Date of launched	10/Nov/2015	
Date of Delivered	3/Mar/2016				
Classification	KR				
L.O.A.	229.00 m		Tonnage	Gross	Net
L.B.P.	225.30 m		International	43.956	27.692
Breadth (moulded)	32.26 m		Suez Canal	45.267,64	41,352..18
Depth	20.00 m		Panama Canal	PC/UMS	36.293,00
Lightship	13,342 m/t				
Loadline zone	Draft ext. (m)	Disp (m/t)	D.W.T (m/t)	Freeboard (m)	
Fresh	14,799	95.466	82.125	5,244	
Tropic	14,768	97.629	84.288	5,275	
Summer	14,467	95.463	82.121	5,576	
Winter	14,166	93.297	79.956	5,877	
TPC	72 m/t				
Main Engine	Hyundai - B&W 6S60ME- C8.2				
M.C.R	9,801 KW	13,456 HP	90.3 rpm		
N.C.R	7,448 KW	10,225 HP	82.4 rpm		
FO tanks capacity	2054 (m³)				
DO tank capacity	263.88 (m³)				
FO service tanks capacity	50.6 (m³)				
FO settling tanks capacity	63.2 (m³)				
Service Speed	14.3 kts				
H.F.O. Consumption	M/E per day	31.2 m/t (NCR)	G/E per day	2.4 m/t as each G/E	
F.O tanks full capacities	H.F.O.	2,348.9 m³	M.D.O	319.2 m³	
Number of holds	7 Holds	Height from hold bottom to top of h/cover			23.25 m
	Dist fwd end of No.1 hatch coaming to aft end of No.9 :				170.28 m
	Dist fm bridge to bow: 199.05 m, and fm bridge to stern :				29.95 m
	Keel to top of antenna : 49.62 m				
Hatch size	No.1(15.48 x 13.30 m), No.2~7(15.48 x 15.0 m)				
Communication					
Inmarsat - C (Tlx.)	453842130	453842131			
Inmarsat - F (Tel.)	870773111181		Fax	870783112496	
(E-mail)	g_diamond@glovis-sea-one.com				







