

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASIONAL
PADA KAPAL MT COSMIC 20**

Oleh :

HENDRA KUSUMAH
NIS. 02624/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASIONAL
PADA KAPAL MT COSMIC 20**

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

Oleh :

HENDRA KUSUMAH

NIS. 02624/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : HENDRA KUSUMAH
No. Induk Siwa : 02624/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASIONAL PADA KAPAL MT
COSMIC 20

Jakarta, 03 Juni 2022

Pembimbing I,

Naomi Louhenapessy, M.M

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19771122 200912 2 004

Pembimbing II,

Drs. Warsono, M.M

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19570407 197903 1 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., M.M

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : HENDRA KUSUMAH
No. Induk Siswa : 02624/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASIONAL PADA KAPAL MT
COSMIC 20

Penguji I

Vidya Selasdini, S.Si.T., MM.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Penguji II

Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si.T., M.Si
Penata Tk.I (IV/a)
NIP. 19781213 200502 1 001

Penguji III

Naomi Loshenapessy, MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2
004

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siroto Patro, S.Si.T., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

**“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL
GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL PADA KAPAL
MT COSMIC 20”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak DR. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., M.M, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Naomi Louhenapessy, M.M, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Drs. Warsono, M.M, selaku dosen pembimbing II yang telah meberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama

penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 03 Juni 2022

Penulis,

HENDRA KUSUMAH

NIS. 02624/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	26
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	28
B. Analisis Data	30
C. Pemecahan Masalah	33
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	41
B. Saran	41
 DAFTAR PUSTAKA	43
 LAMPIRAN	
 DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

Lampiran 2. *Crew List*

Lampiran 3. *Safety Meeting*

Lampiran 4. *Table of Shipboard Working Arrangements*

Lampiran 5. *Record of Rest Hour*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berkualitas baik. Kedisiplinan awak kapal yang cukup tinggi sangat menentukan apakah suatu tugas atau tanggung jawabnya dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan kerja di atas kapal dapat dicegah sedini mungkin dan keselamatan kapal, awak kapal serta muatannya dapat terjamin. Kurangnya pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan kurangnya pemahaman awak kapal akan prosedur kerja tersebut merupakan permasalahan yang menjadi penyebab Anak Buah Kapal tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja semakin tinggi.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Master di atas MT. COSMIC 20 menunjukkan bahwa masih terjadi kecelakaan kerja. Sebagaimana kejadian pada tanggal 15 Juli 2021, saat ABK mengalami kecelakaan kerja dikarenakan kurangnya berhati-hati dalam melakukan kegiatan bongkar di pelabuhan bongkar. Kejadianya yaitu pada saat bongkar muatan ABK tidak menggunakan perlengkapan keselamatan

secara lengkap, lupa memakai helem (*safety helmet*), kepalanya terbentur sehingga mengakibatkan kepalanya bengkak / luka lebam (luka ringan). Kejadian tersebut merupakan salah satu contoh kurangnya disiplin ABK dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya serta dalam melakukan prosedur keselamatan kerja di atas kapal

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

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul:

**“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH
KAPAL GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL
PADA KAPAL MT COSMIC 20”.**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

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

- a. Anak Buah Kapal kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja.
- b. Kurang terampilnya Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

- c. Rusaknya sebagian alat-alat keselamatan akibat penggunaan dan perawatan alat yang tidak sesuai standard pemakaian dan pemeliharaan.
- d. Kurang efisiennya penggunaan waktu yang sesuai standard penyelamatan dalam melaksanakan pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyak permasalahan yang sering terjadi dalam meningkatkan keselamatan kerja di MT. COSMIC 20, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada:

- a. Anak Buah Kapal kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja.
- b. Kurang terampilnya Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

3. Rumusan Masalah

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

- a. Mengapa Anak Buah Kapal kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja?
- b. Mengapa Anak Buah Kapal kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisa penyebab dari permasalahan kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan.
- b. Mencari solusi dari permasalahan yang berkaitan dengan kurang disiplin dan kurang terampilnya Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan satu profesi untuk lebih mengetahui bagaimana meningkatkan disiplin Anak Buah Kapal dalam menunjang keselamatan kerja di atas kapal. Menuangkan pemikiran penulis ke dalam bentuk makalah untuk dapat mendorong kemauan serta kemampuan rekan-rekan satu profesi lebih kompeten.
- 2) Untuk menambah pemahaman tentang cara meningkatkan kedisiplinan dan keterampilan Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja
- 3) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

b. Aspek Praktis

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

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubunganya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan meningkatkan kinerja sistem udara tekan guna menunjang kelancaran operasional pada kapal MT. COSMIC 20.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tekhnik pengunpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *deck logbook*, *planned maintenance system (PMS)*, *maintenance record*, *manual book* dan lain-lain.

c. Studi Kepustakaan

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu:

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Master di atas kapal MT. COSMIC 20 sejak 07 Juli 2021 sampai dengan 05 Mei 2022.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas MT. COSMIC 20 berbendera Indonesia dengan isi kotor 1153 T milik perusahaan PT. Pelayaran Nasional Bintang Nusantara yang beroperasi di alur pelayaran *Near Coastal Voyage (NCV)*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja sebagai nakhoda di atas kapal MT. COSMIC 20. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Pengertian Meningkatkan

Menurut Poerwadarminta (2017:67) bahwa meningkatkan berasal dari kata tingkat yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat dapat juga berarti pangkat, taraf dan kelas. Sedangkan meningkatkan berarti kemajuan, secara umum meningkatkan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga diartikan penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

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

Kata meningkatkan juga dapat menggambarkan perubahan dari keadaan atau sifat yang negatif berubah menjadi positif. Sedangkan hasil dari sebuah peningkatan dapat berupa kuantitas dan kualitas. Kuantitas adalah jumlah hasil dari sebuah proses. Sedangkan kualitas menggambarkan nilai dari suatu objek karena terjadinya proses yang memiliki tujuan yang berupa peningkatan. Hasil

dari suatu peningkatan dapat ditandai dengan tercapainya tujuan pada suatu titik tertentu. Dimana saat suatu usaha atau proses telah sampai pada titik tersebut maka akan timbul perasaan puas dan bangga atas pencapaian yang telah diharapkan.

2. Keselamatan Kerja

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

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

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

4) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*Personal safety and Social Responsibility*)

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan ABK khususnya Jurumudi dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

3. Anak Buah Kapal

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 dan KUHD sebagai berikut:

- a. Butir 40 bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji
- b. Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda

Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam siji Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

4. Kelancaran Operasional Kapal

Operasional kapal terdiri dari:

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

5. Pengertian Disiplin

Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

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

- a. Menurut James Drever (2018:23) dari sisi psikologis, disiplin adalah kemampuan mengendalikan perilaku yang berasal dari dalam diri sendiri sesuai dengan hal yang sudah di atur dari luar atau norma yang sudah ada. Dengan kata lain, disiplin dari segi psikologis merupakan perilaku seseorang yang muncul dan mampu menyesuaikan diri dengan aturan yang telah ditetapkan.
- b. Menurut John Macquarrie dari segi etika, disiplin adalah suatu kemauan dan perbuatan seseorang dalam mematuhi seluruh peraturan yang telah terangkai dengan tujuan tertentu.
- c. Menurut Atmosudirjo “Dalam Atmodiwirjo” Mendefinisikan disiplin sebagai bentuk ketaatan dan pengendalian diri erat hubungannya rasionalisme, sadar, tidak emosional. Pendapat ini mengilustrasikan bahwa disiplin sebagai bentuk kepatuhan terhadap aturan melalui pengendalian diri yang dilakukan melalui pertimbangan yang rasional.

Dari ketiga pengertian di atas, disimpulkan bahwa dari sudut pandang manapun, disiplin merupakan sifat yang wajib ada dalam diri semua individu. Karena merupakan dasar perilaku seseorang yang sangat berpengaruh besar terhadap segala hal, baik untuk urusan pribadi maupun untuk urusan bersama dan untuk memiliki tingkat kedisiplinan yang tinggi dalam mengerjakan apapun, maka dibutuhkan latihan dengan kesadaran dari dalam diri akan pentingnya sikap disiplin, sehingga menjadi suatu landasan bukan hanya pada saat bekerja tetapi dalam perilaku sehari-hari.

6. Keterampilan

Menurut Malayu SP Hasibuan (2016:135) pengertian keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di

lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada. Seperti contoh keterampilan yang harus dikuasai di atas kapal adalah keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan dan alat pemadam kebakaran.

Dapat disimpulkan bahwa keterampilan tersebut bisa dilatih melakukan suatu menghasilkan sebuah keterampilan yang khusus. Keterampilan bukanlah bakat yang bisa saja didapat tanpa melalui proses belajar yang intensif atau yang merupakan kelebihan yang diberikan sejak lahir. Sehingga untuk menjadi seorang yang terampil yang memiliki keahlian khusus pada bidang tertentu haruslah melalui latihan belajar dengan tekun supaya dapat menguasai bidang tersebut dan dapat memahami serta mengaplikasikannya. Dalam rangka meningkatkan kinerja seorang awak kapal maka salah satu penunjang adalah tingkat keterampilan dari awak kapal itu sendiri, semakin tinggi tingkat keterampilan awak kapal maka akan meningkatkan kinerja.

7. *Safety Management System (SMS)*

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

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

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.

- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

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

8. Pencegahan Kecelakaan Kerja

Di dalam konvensi internasional STCW 1978 amandement 2010 telah diatur sebagai berikut yakni semua pelaut diharuskan untuk memahami, bahwa sebelum ditempatkan di kapal harus diberikan latihan yang sungguh-sungguh. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di kapal sudah memahami dan mengetahui penggunaan perlengkapan keselamatan yang dimaksud ada beberapa faktor yang perlu diketahui sebagai berikut:

a. Kecelakaan di atas kapal

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

1) Sebab-sebab kecelakaan

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

2) Penyebab terjadinya kecelakaan

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

- a) TIDAK TAHU, dimana yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya-bahaya yang ditimbulkannya sehingga terjadi kecelakaan.
- b) TIDAK MAU, dimana yang bersangkutan tidak mau peduli walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja / peraturan dan bahaya-bahaya yang ditimbulkannya serta mampu atau dapat melakukannya tetapi *kemauannya tidak ada* yang berakibat terjadinya kesalahan sehingga terjadi kecelakaan.
- c) TIDAK MAMPU / TIDAK BISA, dimana yang bersangkutan telah mengetahui cara yang aman dan bahaya-bahaya yang mungkin ditimbulkannya, namun belum mampu atau kurang terampil sehingga melakukan suatu kesalahan yang fatal.

b. Pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal

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

1) Pendekatan Sub Sistem Lingkungan Fisik

Usaha keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik ini bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja. Bahaya adalah suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda. Bahaya ini dapat berbentuk bahaya mekanik, fisik, kimia, dan listrik. Dalam hal ini usaha untuk mengurangi kecelakaan kerja sekecil mungkin dengan cara sebagai berikut:

- a) Perancangan mesin atau peralatan dengan memperhatikan segi keselamatan
- b) Perancangan peralatan atau lingkungan kerja yang sesuai dengan batas kemampuan kerja sehingga dapat dihindari ketegangan jiwa,

badan maupun penyakit kerja terhadap manusia.

- c) Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
- d) Pembuangan bahan limbah / *ballast* / air got dengan memperhitungkan kemungkinan bahayanya, baik terhadap masyarakat maupun lingkungan sekitarnya.

2) Pendekatan sub Sistem Manusia

Tinjauan terhadap unsur manusia ini dapat berdiri sendiri tetapi harus dikaitkan dengan interaksinya bersama unsur lingkungan fisik dan sistem manajemen. Dari sudut manusia secara pribadi kita harus mengusahakan agar dapat dicapainya penempatan kerja yang benar disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi:

a) Dari segi Kemampuan

Dari segi kemampuan dapat dilakukan program pemilihan penempatan dan pemindahan pegawai yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua karyawan sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada karyawan / ABK yang secara fisik mampu melaksanakan pekerjaannya dengan baik perlu dilakukan:

- (1) Uji kesehatan pra kerja
- (2) Uji kesehatan tahunan secara berkala
- (3) Penempatan kerja yang baik
- (4) Uji kesehatan untuk pemindahan ABK pengamatan keterbatasan fisik.

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

b) Dari segi Kemauan

Dari segi kemauan perlu dilakukan program yang mampu / mau memberikan motivasi pada para pekerja agar bersedia secara aman. Faktor-faktor yang mempengaruhi kemauan ABK dalam bidang keselamatan kerja antara lain:

- (1) Contoh yang diberikan oleh pengawas, pimpinan madya maupun pejabat tertinggi di perusahaan
- (2) Komunikasi tentang keselamatan kerja
- (3) Partisipasi karyawan tentang keselamatan kerja, *safety meeting*
- (4) Penerapan peraturan keselamatan kerja
- (5) Keadaan mental seperti marah, ketegangan kerja (*stress*), kelemahan mental, dapat diatasi melalui perencanaan alat dan pengawasan yang baik sehingga tercipta suasana kerja yang aman dan nyaman.

3) Pendekatan Sistim Manajemen

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemen yang menentukan pengaturan unsur produksi lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digaris bawahi bahwa keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan ini dapat terwujud jika keselamatan kerja dipadukan dalam sistim prosedur yang ada dalam perusahaan.

Umumnya usaha-usaha ini dirumuskan dalam suatu program keselamatan kerja yang komponen- komponennya adalah:

- a) Kebijakan keselamatan kerja (*safety policy*) dan partisipasi manajemen (*management participation*)
- b) Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban (*Accountability*) dalam bidang keselamatan kerja
- c) Panitia keselamatan kerja (*Safety Committe*)

- d) Peraturan standart dan prosedur keselamatan kerja
- e) Sistem untuk menentukan bahaya, baik yang potensial melalui inspeksi, analisa kegagalan (*Fault tree analysis*) dan analisa keselamatan (*Job safety observation*).

c. Pencegahan Kecelakaan Kerja

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

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

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

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

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

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

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

10. Sumber Daya Manusia menurut *International Safety Management (ISM) Code*

a. *Chapter 6 : Resources And Personnel* (Sumber Daya dan Personil)

Terjemahan bebas oleh Ir. Pieter Batti (2000:121), sebagai berikut:

- 1) Elemen 6.1 Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah:
 - a) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - b) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
 - c) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.

- 2) Elemen 6.2 Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
- 3) Elemen 6.3 Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberikan waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
- 4) Elemen 6.4 Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
- 5) Elemen 6.5 Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan.

11. Alat-Alat Keselamatan

Menurut Lewis (2013:292), alat-alat keselamatan yaitu segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada di atas kapal dalam sebuah pelayaran. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan setiap waktu selama dalam pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk segera digunakan. Jadi definisi alat-alat keselamatan adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk menyelamatkan hidup dan memiliki persyaratan-persyaratan umum yang harus dipenuhi.

Peralatan keselamatan yang dimaksud meliputi :

- a. Peralatan keselamatan (*Life Saving Appliances*)
 - 1) Sekoci penolong/*Life Boat*.

- 2) Pelampung penolong/*Life Buoy*.
 - 3) Baju pelampung/*Life Jacket*
 - 4) Roket Pelempar Tali/*Line Throwing Appliances*.
 - 5) Baju Imerson/*Immersion Suit*.
 - 6) EEBD/*Emergency Escape Breathing Device*.
- b. Alat Pemadam Kebakaran/*Fire Fighting Equipment* atau alat pemadam kebakaran di atas kapal terdiri dari :
- 1) Tekanan Air/*Water Pressurized type*.
 - 2) *CO2 Portable*.
 - 3) Bubuk Kering/*Dry Chemical Powder*
 - 4) Busa/*Chemical Foam Type*.
- c. Isyarat *Visual/Pyrotechnis* alat-alat keselamatan dengan isyarat terdiri dari:
- 1) *Parachute Signal*.
 - 2) *Red Hand Flare*.
 - 3) *Smoke signal*.
- d. Signal Gawat Darurat/*Emergency Signal* diatas kapal terdiri dari :
- 1) EPIRB/*Emergency Position Indication Radio beacon*.
 - 2) SART/*Search And Rescue Transponder*.
- e. Komunikasi Darurat (*Communication Emergency*) di atas kapal terdiri dari:
- 1) GMDSS (*Gloab Maritime Distress Safety System*)
 - 2) *Navigation Telex/ NAVTEX*
 - 3) *Digital Selective Calling (DSC) distress alert*
 - 4) Radio Frekuensi 2182 KHz
 - 5) *Channel 16 VHF*

Menurut *Health and Safety Executive* (2015:1) dalam *Personal Protective Equipment (PPE) at Work Regulations* Edisi Ketiga bahwa alat keselamatan kerja atau *Personal Protective Equipment* adalah perlengkapan kerja yang harus dikenakan oleh pekerja pada lingkungan kerja tertentu dengan tujuan untuk mengurangi dampak bahaya-bahaya kerja yang ada.

Menurut *Health and Safety Executive* (2015:3) dalam *Personal Protective Equipment (PPE) at Work Regulations* edisi Ketiga dijelaskan bahwa perlengkapan keselamatan kerja yang paling utama di atas kapal yaitu :

- a. *Coverall atau Boiler Suit*: Pakaian pelindung diri yang digunakan untuk melindungi anggota tubuh dari bahan berbahaya seperti minyak panas, zat kimia, percikan pengelasan.
- b. *Helmet*: Helm keselamatan yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan benda apapun, karena kepala bagian yang paling penting dari tubuh manusia. Perlu perlindungan kepala yang terbaik diatas kapal yang disediakan oleh perusahaan. Sebuah tali dagu juga disediakan untuk menjaga helm ketika dipergunakan saat jalan atau jatuh.
- c. *Safety Shoes*: Sepatu keselamatan yang melindungi kaki, yang terbuat dari kulit dan logam keras didalamnya yang dipakai untuk kerja diatas kapal, agar tidak ada luka yang terjadi dikaki para pekerja atau awak di atas kapal.
- d. *Hand Glove*: Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan dikapal. Sarung tangan ini digunakan saat bekerja diatas kapal, dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan seseorang. Beberapa sarung tangan yang diberikan, sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, sarung tangan kain untuk pekerjaan normal diatas kapal seperti tarik tali tambat, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia.
- e. *Safety Goggles*: Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam pekerjaan sehari-hari diatas kapal. Kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk pekerjaan pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.
- f. *Safety Harness*: Dikenakan oleh seseorang dalam melakukan pekerjaan ditempat ketinggian seperti perawatan kapal secara rutin mencakup perbaikan, untuk itu awak kapal memerlukan *safety harness* untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari

jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *safety harness*.

- g. *Face Mask*: Dipergunakan oleh awak kapal baik yang bekerja di dek, pengecetan dan di kamar mesin saat membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya bagi tubuh manusia jika dihirup secara langsung. Untuk menghindari hal ini, masker wajah diberikan hal ini digunakan sebagai melindungi muka dari partikel berbahaya.

12. Maritime Labour Convention (MLC) 2006

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh International Labour Organization (ILO) pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional.

MLC 2006 pada mulanya hanya bersifat anjuran untuk diterapkan oleh semua pihak yang berkaitan dengan pekerjaan di dunia maritim. Namun, per 20 Agustus 2013, standar MLC 2006 mulai diwajibkan untuk diterapkan meskipun sayangnya sampai saat ini Indonesia belum meratifikasi MLC 2006.

Ada 5 tema (klausul) yang dibahas dalam MLC 2006 yang berisi persyaratan-persyaratan yang kesemuanya dibuat untuk melindungi hak pelaut. Kelima klausul itu adalah:

1. Persyaratan Minimal Pelaut Yang Bekerja Di Kapal

Usia Minimal Pelaut: 16 tahun, untuk kerja malam atau area berbahaya, usia minimal 18 tahun.

- 1) Kondisi Kesehatan: Pelaut harus menyertakan Sertifikat kesehatan yang diakui oleh Negara yang bersangkutan.
- 2) Pelatihan: Pelaut harus mendapatkan pelatihan yang berkaitan dengan pekerjaannya atau mendapatkan training keselamatan diri.
- 3) Rekrutmen atau penempatan pelaut.

2. Kondisi Kerja

Klausul ini mengatur tentang kontrak, gaji, dan kondisi kerja pelaut selama di kapal. Ini mencakup kontrak yang jelas, waktu istirahat, hak cuti, pemulangan ke negara asal, dan sebagainya. Ringkasnya adalah sebagai berikut:

- 1) Kontrak Kerja: Kontrak harus jelas, legal, dan mengikat
- 2) Gaji: Gaji Pelaut harus dibayar sekurang-kurangnya setiap bulan dan harus ditransfer secara berkala ke keluarga bila dibutuhkan.
- 3) Waktu Istirahat: Waktu istirahat harus diterapkan sesuai dengan peraturan negara yang berlaku. Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya, waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.
- 4) Cuti: Pelaut memiliki hak cuti tahunan serta cuti di daratan.
- 5) Pemulangan: Pemulangan pelaut ke negara asalnya haruslah gratis.
- 6) Kandas/ Hilang: Bila kapal hilang atau kandas, pelaut memiliki hak pesangon.
- 7) Karir: Setiap kapal harus punya jenjang karir yang jelas bagi pelaut.

3. Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makan, dan Catering

Klausul ini berisi tentang hak-hak yang berkaitan dengan makan, akomodasi dan fasilitas yang wajib diberikan kepada para pelaut. Secara garis besar persyaratan yang diminta adalah:

- 1) Akomodasi: Akomodasi untuk tempat tinggal dan bekerja harus memperhatikan kesehatan dan kenyamanan pelaut. Ada beberapa persyaratan minimal ruang tidur, ruang hiburan, dan asrama.
- 2) Makan dan Catering: Kualitas maupun kuantitas makanan harus diatur mengikuti negara sesuai bendera kapal (Flag State). Koki juga harus memiliki pelatihan yang tepat.

4. Perlindungan dan Perawatan Kesehatan, Kesejahteraan, dan Perlindungan Keamanan Sosial

- 1) Perawatan Medis di kapal dan di darat: pelaut harus mendapatkan akses ke fasilitas kesehatan selama di kapal tanpa biaya dan dengan kualitas pelayanan kesehatan yang sama dengan yang ada di darat.
- 2) Kewajiban Pemilik Kapal: Pelaut harus dilindungi dari dampak keuangan akibat sakit, cedera, atau kematian yang berhubungan dengan pekerjaan mereka. Pelaut juga harus tetap mendapatkan gaji setidaknya 16 minggu semenjak mulai sakit.
- 3) Perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja : Lingkungan kerja yang aman dan higienis harus diberikan selama bekerja maupun istirahat. Pengukuran tingkat kemanan (identifikasi bahaya dan pengendalian resiko) harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan kerja.
- 4) Akses ke Fasilitas di daratan: Port States harus menyediakan fasilitas budaya, rekreasi dan informasi yang cukup di daratan dan semua fasilitas tersebut terbuka untuk semua pelaut tanpa membedakan ras, kelamin, agama dan pandangan politik.
- 5) Kemanan Sosial: Perlindungan sosial harus diberikan ke semua pelaut.

5. Penerapan dan Pelaksanaan

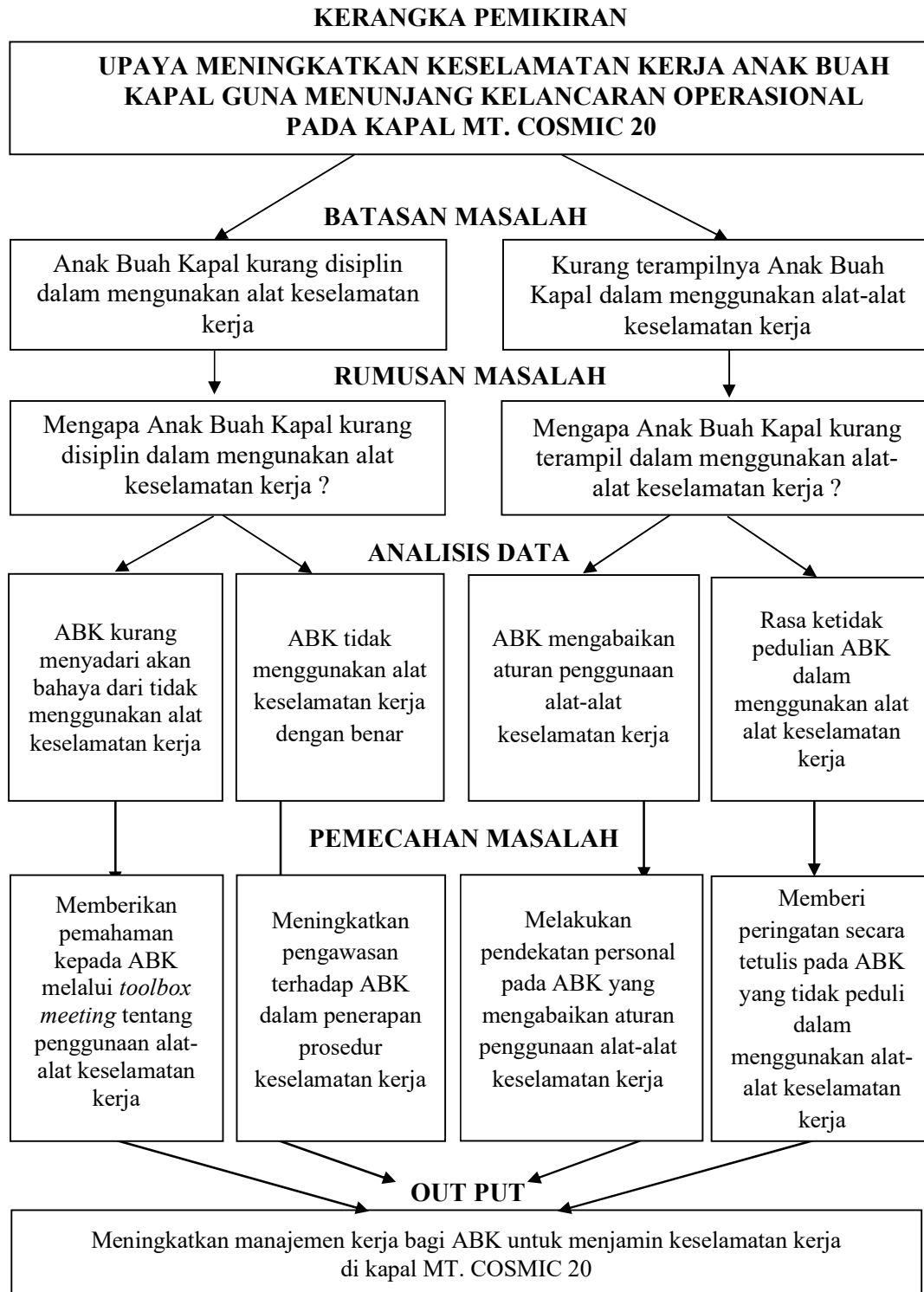
- 1) Flag states: Flag states (Negara dimana bendera kapal beroperasi) bertanggung jawab memastikan penerapan aturan untuk kapal yang menggunakan benderanya. Setiap kapal harus dilengkapi “Certificate of Maritime Compliance”. Setiap kapal juga diwajibkan memiliki prosedur keluhan untuk semua kru kapal dan harus menginvestigasi keluhan yang terjadi.
- 2) Port States: Port States (negara dimana kapal bersandar) harus melakukan inspeksi tergantung pada keberadaan “Certificate of Maritime Compliance”. Bila sertifikat telah dimiliki (dan bendera kapal berasal dari negara yang telah meratifikasi MLC 2006), maka investigasi hanya dilakukan sekedar untuk memeriksa adanya indikasi ketidakpatuhan terhadap standar. Bila kapal belum memiliki sertifikat, maka investigasi harus dilakukan secara menyeluruh dan harus

memastikan kapal telah memenuhi ketentuan MLC 2006. Dengan demikian, MLC 2006 secara tidak langsung juga berlaku untuk negara yang belum meratifikasi MLC 2006 bila mereka ingin berlabuh di negara yang sudah meratifikasi MLC 2006.

- 3) Agen Pelaut: Agen yang menyediakan pekerja untuk kapal juga harus diinspeksi untuk memastikan mereka menerapkan dan tersertifikasi MLC 2006 (juga peraturan lain yang terkait keamanan sosial)

B. KERANGKA PEMIKIRAN

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



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MT. Cosmic 20 adalah kapal *tanker* dimana penulis bekerja sebagai Master mulai dari 07 Juli 2021 sampai dengan 05 Mei 2022. Adapun fakta kondisi yang terjadi di atas kapal MT. Cosmic 20 adalah sebagai berikut:

1. Anak Buah Kapal Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal

Terdapat pula Anak Buah Kapal yang tidak bersungguh-sungguh melaksanakan pekerjaan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas pertemuan sehingga prosedur prosedur dilaksanakannya secara formalitas. Bila terjadi audit biasanya akan bermasalah karena tidak melaksanakan dan bila ada petugas dari perusahaan maupun pencharter biasanya dengan berat hati melakukannya dengan bersungguh-sungguh.

Bagi yang bersungguh-sungguh melaksanakannya sudah tentu melaksanakannya dari mulai program kerja, kemudian kepala kerja meminta ijin kerja kepada Perwira Jaga di anjungan, yang selanjutnya perwira jaga membuat *permit to work* atau *check list* dengan segera mengadakan meeting untuk semua anggota team kerja yang akan bekerja. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, namun namanya sifat manusia ada yang mau melaksanakan dengan bersungguh-sungguh dan ada pula hanya sebatas formalitas.

Pernah penulis temui di atas kapal selama melakukan pengamatan, yang mana pada Jam 16.00 LT tanggal 12 Agustus 2021 tepatnya pada saat sandar di pelabuhan Rumai-Pekanbaru, terjadi kecelakaan kerja yang dialami oleh ABK, kecelakaan kerja yang terjadi pada saat itu ABK kelelahan dikarenakan kurang istirahat setelah selesai bekerja, dia pesiar hingga lupa waktu, kembali ke kapal pada tengah malam.

Sedangkan esok harinya dia harus bekerja harian, akhirnya terjadi kecelakaan kerja yaitu tergelincir ketika mengambil alat kerja di gudang, walau tak parah tapi membuat pergelangan kakinya terkilir. Itu terjadi disebabkan dia tidak benar-benar mengikuti arahan-arahan atau prosedur-prosedur yang sudah ditetapkan. Untuk mengatasi permasalahan ini dan jangan sampai terulang kembali maka pada saat Safety Meeting permasalahan tersebut dibahas dan tekankan agar tidak terulang kembali, agar semua crew mengikuti aturan yang sudah diterapkan dan juga mengikuti dari aturan MLC tentang jam jaga dan juga jam istirahat yang cukup.

2. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian, setiap perencanaan keputusan dan organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan kerja (*Safety First*). ISM Code merupakan kumpulan prosedur-prosedur kerja yang menjamin keselamatan kerja apabila diikuti secara benar. Namun dalam kenyataan sehari-hari penulis sering melihat dalam mengerjakan suatu arahan dari perwira, ABK sering mengabaikan prosedur-prosedur kerja ini. Sebagai contoh, saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek, seharusnya ABK memakai sepatu kerja dan juga helm keselamatan dan begitu pula pada saat melakukan kegiatan olah gerak kapal untuk sandar ke dermaga dilanjutkan dengan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

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

B. ANALISIS DATA

Untuk mengatasi permasalahan yang dialami, penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi penyebab dari meningkatnya resiko kecelakaan kerja di atas kapal, maka penulis berkesimpulan bahwa faktor utama penyebab ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sehingga menyebabkan kecelakaan yaitu sebagai berikut:

1. Anak Buah Kapal Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan

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

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

Sebagian ABK masih kurang menyadari akan bahaya yang dapat terjadi jika tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Hal ini ditunjukkan dari kurang disiplinnya ABK dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal. Keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut.

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

Ada diantara para perwira yang telah membaca buku - buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja, tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang - buang waktu dan menambah kegiatan saja, karena pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang - ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap keselamatan kerja. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dengan tidak mengikuti prosedur

keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

b. ABK Tidak Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Dengan Benar

Untuk meminimalisir resiko bahaya dari kecelakaan kerja diperlukan alat keselamatan kerja yang memadai. Dimana manfaat dari penggunaan alat keselamatan kerja ini diantaranya yaitu untuk mencegah bahaya bagi penggunanya akibat kecelakaan kerja. Untuk itu, diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengawasan tentang cara-cara pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan kerja agar pengendalian keadaan darurat dapat berjalan secara tepat. Dengan masih kurangnya pengawasan bagi ABK, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya.

2. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Adapun analisis dari 2 (dua) penyebab tersebut yaitu:

a. ABK Mengabaikan Aturan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Terkadang ABK mengabaikan aturan penggunaan alat keselamatan kerja, dikarenakan mereka beranggapan bahwa pekerjaan sudah biasa dilakukan. ABK kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan dirinya bila tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan

tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreking buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Saat kapal melakukan pemuatan para ABK yang bertugas jaga saat itu tidak melakukan tugas jaga dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, dimana saat itu sebelum pemuatan dimulai Officer melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik di kapal maupun di pelabuhan supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan mereka tidur-tiduran diantara pipa-pipa yang ada diatas tanki tanpa mereka sadari dan juga tanpa pengawasan mualim jaga tiba-tiba *safety officer* dari pihak pelabuhan muncul dan menegur mereka, akibatnya pihak kapal diminta untuk buat berita acara dan kapal mendapat peringatan keras jika sekali lagi terulang kejadian itu kapal akan mendapat sanksi tidak boleh masuk pelabuhan.

Pada hari yang sama sebelum kegiatan muat dimulai bosun dan anak buah yang bertugas jaga diberitahu oleh mualim jaga untuk mengawasi penyusunan muatan dalam tanki. Apabila terjadi kesalahan dalam penyusunan muatan dalam tanki segera memberitahu Mualim Jaga. Setelah selesai penanda tanganan document dan *checklist* maka proses pemuatan segera dimulai, 2 (dua) jam kemudian Officer mengontrol para anak buah yang sedang bertugas jaga sekaligus memeriksa pemuatan muatan dalam tanki, Mualim jaga menemukan penyusunan muatan dalam tanki yang tidak sesuai *stowage plan*. Dari kelalaian-kelalaian yang terjadi maka penulis melihat betapa rendahnya rasa tanggung jawab yang anak buah kapal miliki.

Sebagian Anak Buah Kapal masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya diatas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja

kurang dimengerti oleh Anak Buah Kapal tersebut. Bahkan ada Anak Buah Kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal baru pertama kali bekerja di atas kapal tanker aspal dan tidak memahami tentang aturan keselamatan kerja di atas kapal tanker aspal.

b. Rasa Ketidak Pedulian ABK Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating*. Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka *rating* yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari beberapa alternative pemecahan masalahnya dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja ABK guna menunjang kelancaran operasional kapal di MT. COSMIC 20 diantaranya yaitu sebagai berikut:

1. Alternative Pemecahan Masalah

a. Anak Buah Kapal kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan kerja.

Adapun alternative pemecahan masalahnya sebagai berikut:

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

Pada waktu perekrutan ABK sebelum naik ke kapal, pihak perusahaan bagian keselamatan khususnya dalam hal ini adalah DPA (*Designated Person Ashore*) yang ditunjuk perusahaan mempunyai kewajiban dan kewenangan memantau pengoperasian setiap kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dengan dibantu oleh *Company Safety Officer* lebih meningkatkan lagi pensosialisasian dengan waktu yang cukup dan pembinaan awal terhadap *Officer* yang akan ditempatkan di kapal.

Didalam pensosialisasian dan pembinaan awal pelaksanaan ISM Code tersebut diutamakan kepada *Officer* mengenai kebijakan-kebijakan dalam pelaksanaan ISM Code di kapal yang salah satunya adalah pelaksanaan SMS Manual. Perusahaan harus menjelaskan apakah itu SMS Manual, apakah itu prosedur keselamatan kerja, tujuan dan manfaatnya, menjelaskan bagaimana cara melaksanakannya dan pengawasannya, serta cara membuat laporan kerjanya, juga menjelaskan akibatnya kalau tidak melaksanakannya. Tentu dengan langkah pensosialisasian dan pembinaan awal seperti ini diharapkan agar bagi perwira kapal yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi ABK yang telah berpengalaman untuk mengingatkan kembali pelaksanaan ISM Code tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Dalam hal pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, pengawasan harus dilaksanakan secara konsisten artinya pekerjaan tersebut diawasi hingga pekerjaan itu selesai dan terlihat hasilnya. Perlu diingat bahwa yang diawasi itu adalah pekerjaan serta pelaksanaannya dan bukan orang-orang yang melaksanakannya.

Pengawasan terhadap pekerjaan Anak Buah Kapal harus konstruktif dan bilamana si pengawas tiba di lokasi ia seharusnya tidak boleh mengeluarkan sindiran-sindiran umum tentang cara pelaksanaannya, tetapi harus secara tegas mengatakan apa yang kurang atau salah. Pada

umumnya Anak Buah Kapal tidak senang bila diawasi, karena merasa bahwa keterampilan dan kemampuan mereka dipertanyakan. Namun apabila suatu pekerjaan layak dilaksanakan, maka pengawasan harus dilakukan tidak perlu oleh pimpinan tertinggi, akan tetapi oleh seorang yang berwenang, pangkat atau keahlian dari si pengawas harus berkaitan dengan pekerjaan yang dilaksanakan.

2) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja diperlukan peran dari perwira. Dalam hal ini, Officer harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap ABK di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Pembinaan-pembinaan yang harus dilakukan perusahaan berupa pelaksanaan kebijakan *ISM Manual* seperti *Safety Familiarization*, *Permit To Work System*, *Job Safety Analysis*, *Safety Check List*, *Tool Box Meeting*, *Ship Safety Meetings*, *Safety Training*, *Persentation*, *Safety Video* dan tanya jawab seputar prosedur keselamatan kerja, yang dinilai masih terasa asing bagi para pelaut pemula atau pelaut yang belum berpengalaman.

Pemberian contoh bagaimana cara membuat atau melaksanakan prosedur-prosedur dan akibatnya kalau tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja tersebut. Dengan demikian akan meningkatkan kesadaran atas pentingnya prosedur keselamatan kerja tersebut sehingga dapat menumbuhkan rasa tanggung jawab seperti sebelum melakukan pekerjaan terlebih dahulu mengadakan *Tool Box Meeting* dan pengisian *check list form* sebagai laporan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Pengecekan secara langsung oleh pihak perusahaan dimaksudkan bukan untuk mencari kesalahan pihak kapal, akan tetapi untuk membantu pihak kapal dalam melaksanakan kebijakan perusahaan seperti *SMS Manual*. Perusahaan dalam melaksanakan pengecekan

secara langsung seperti dilaksanakannya program internal audit langsung ke kapal harus ditingkatkan lagi dengan memberikan petunjuk penyelesaian atas semua ketidaksesuaian yang dijumpai selama internal audit. Setelah melakukan internal audit wakil perusahaan harus memberikan laporan hasil auditnya kepada pimpinan di kapal, melakukan diskusi, memberikan saran-saran, memberikan petunjuk cara penyelesaiannya dan selanjutnya mengadakan meeting yang dihadiri oleh semua ABK untuk meningkatkan kesadaran semua ABK sehingga pimpinan kapal tidak mengalami kesulitan dan mendapatkan dukungan dari semua ABK dalam menyelesaikan ketidaksesuaian berdasarkan hasil internal audit.

b. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Pemecahannya yaitu:

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

Officer perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan pendekatan kepada ABK. Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang dilakukan oleh *officer* yaitu pendekatan khusus pada ABK tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman ABK tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal. Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. ABK juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila

sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada *Officer*.

Dalam usaha meningkatkan pemahaman terhadap ABK tentang pentingnya mengikuti prosedur dalam menggunakan alat-alat keselamatan juga dapat dilakukan dengan cara bekerja sama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang ada di darat dan mengirim ABK ke lembaga-lembaga pendidikan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan ABK tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-alat keselamatan sehingga ABK akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

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

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

Upaya ini agar ABK lebih bertanggung jawab pada dirinya untuk menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja dan berdisiplin jaga dan mengetahui tentang sistem dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan pelatihan kepada ABK yang akan bekerja di atas kapal. Pelatihan tersebut menjelaskan tentang alat-alat keselamatan kerja yang berisi tentang cara penggunaan. Perusahaan juga senantiasa memberikan pelatihan khusus di atas kapal terhadap semua awak kapal disetiap ada kesempatan yang dinilai tidak mengganggu operasional kapal.

Pelatihan merupakan bagian dari pendidikan pelatihan bersifat spesifik, praktis dan segera. Spesifik berarti pelatihan berhubungan dengan alat-alat keselamatan kerja. Praktis dan segera berarti yang

sudah dilatihkan atau dipraktikkan. Umumnya pelatihan dimaksudkan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan kerja dalam waktu yang relatif singkat (pendek). Suatu pelatihan berupaya menyiapkan para ABK untuk melakukan alat-alat keselamatan kerja yang dihadapi saat terjadi kecelakaan.

Tujuan dari pelatihan ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan-masukan kepada ABK mengenai cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan manajemen yang telah dibuat oleh perusahaan agar digunakan dengan efektif dan efisien. Manajemen penggunaan alat-alat keselamatan kerja harus tetap dilaksanakan walaupun pekerjaan yang dilakukan setiap hari dan sudah berulang-ulang dilaksanakan agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan dengan lancar dan aman serta resiko kecelakaan kerja dapat di hindari.

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

Adapun pola pelatihan dan latihan di perusahaan adalah sebagai berikut:

- a) Memberikan buku-buku petunjuk mengenai keselamatan kerja yang ada di perusahaan. Buku-buku petunjuk ini sangat bermanfaat bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal agar

dapat meningkatkan pengetahuan awak kapal tentang keselamatan kerja yang ada di atas kapal.

- b) Memutar video kepada awak kapal mengenai keselamatan kerja dan kecelakaan-kecelakaan yang sering terjadi dari beberapa kasus yang dialami dan sudah dibuatkan videonya dan diharapkan dengan menggunakan video ini maka awak kapal dapat dengan mudah dimengerti.

Pelatihan langsung dilapangan dengan memberikan secara praktek cara keselamatan kerja yang baik dan benar serta memberikan resiko-resiko akibat dari kecelakaan kerja yang akan dihadapi pada saat bekerja yang dapat menimbulkan besar potensial kecelakaan.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Anak Buah Kapal Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

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

Keuntungannya:

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

Kerugiannya:

Officer harus lebih aktif.

2) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja

Keuntungannya:

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

Kerugiannya:

Membutuhkan peran perwira jaga dan bosun dalam pengawasan

b. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

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

Keuntungannya:

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

Kerugiannya:

Membutuhkan waktu untuk melakukan familiarisasi.

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

Keuntungannya:

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

Kerugiannya:

Membutuhkan waktu dan peran perwira dalam pelaksanaannya.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Anak Buah Kapal Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

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

b. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

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

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

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

1. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal
 - a. Memberikan pemahaman kepada ABK melalui *toolbox meeting* tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja
 - b. Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja
2. ABK tidak mampu dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja
 - a. Melakukan pendekatan personal pada ABK yang mengabaikan aturan penggunaan alat-alat keselamatan kerja
 - b. Memberi peringatan secara tertulis pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja

B. SARAN

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

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

4. Perwira meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal untuk meningkatkan keterampilan ABK.
5. Perusahaan harus lebih selektif didalam menerima ABK serta melakukan training dan familiarisasi terlebih dahulu terhadap ABK sebelum ABK tersebut bekerja diatas kapal guna kelancaran operasional kapal.

DAFTAR PUSTAKA

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

SHIP PARTICULARS

NAME OF VESSEL	: COSMIC 20
CALL SIGN	: Y B X N 2
IMO NO.	: 9128855
OFFICIAL NO.	: 2017ppm No.4537/L
PORT OF REGISTRY	: BATAM
FLAG	: INDONESIA
TYPE OF VESEL	: TANKER
HULL MATERIAL	: STEEL
YEAR OF BUILD	: 1995
NAME OF BUILDER	: SHIN KOCHI JYUKO CO.LTD
DEAD WEIGHT	: 1354 TON
GROSS TONNAGE	: 1153 TON
NET TONNAGE	: 522 TON
LENGTH OVER ALL (L.O.A)	: 69.86 M
BREADTH	: 12.00 M
DEPTH	: 5.00 M
KEEL TO MAST	: 18.00 M
ENGINE MAKER	: HELSIN PUMP WORK CO LTD – JAPAN
ENGINE / TOTAL POWER (KW)	: DIESEL / 1323 KW
ENGINE MODEL	: HANSHIN LH30L
NUMBER OF ENGINE	: 1
ESTIMATED SPEED	: 10 KNOTS
NAME OF OWNER	: PT.PELAYARAN NASIONAL LESTARI KOMP. KWARTA KARSA PERDANA BLOK A. NO.7-8 KEL.BATU SELICIN KEC.LUBUK BAJA-BATAM, INDONESIA 29441
OWNER IMO NUMBER	: 5313573
SHARES	: 64 (SIXTY-FOUR)

TYPE : Tanker
 FLAG : Indonesia
 CALL SIGN : YBXN2
 GRT / NRT : 1153 / 522
 LOCATION : BATAM
 TEL : +65 9817 5299

FORM 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)

IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

Regulation 31 (1)

Name of Vessel : MT. COSMIC 20
 Agent : Transmarine Co, Ltd
 Last place of embarkation : Singapore
 Port of Call : Singapore

Master/Owner/Charterer:
 Aeromic Shipping Pte.Ltd
 Date of arrival : 29.03.2022
 Proposed date of Departure : 31.03.2022

No	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Travel Document No.	Expiry Date	S.Book No.	Expire Date	Duties on Board
01	Hendra Kusumah	M	25.03.72	Indonesia	C 7587132	28.05.26	F 244498	23.08.22	Master
02	Dudi Hihnan Fasa	M	16.12.81	Indonesia	C 2672235	25.03.24	F 295866	14.11.22	C.O
03	Andi Syamsul Bahri	M	27.09.95	Indonesia	C 2994590	20.02.24	G 055653	14.01.24	2.O
04	Rachmat Hidayat Usman	M	24.11.98	Indonesia	C 0212719	16.05.23	G 112170	14.12.24	3.O
05	Amiruddin	M	12.12.70	Indonesia	X 680029	24.10.23	F 013653	07.07.22	C.E
06	Dede Rahmat Permana	M	04.06.90	Indonesia	C 2440738	04.01.24	F 070149	17.10.22	2.E
07	Ahmad Muallif Hidayat	M	27.03.95	Indonesia	C 8464107	21.12.26	E 028145	29.10.22	3.E
08	Jasman	M	25.11.83	Indonesia	B 9774619	08.03.23	F 216947	23.05.22	A.B
09	Iwan Hadi Putra	M	12.11.92	Indonesia	C 7573996	15.12.25	G 018498	03.11.23	A.B
10	Muhammad Iqbal Hasnur	M	15.11.87	Indonesia	C 7387770	12.11.25	G 022609	23.09.23	A.B
11	Nur Hadi Syahrir	M	02.12.98	Indonesia	C 7029148	04.08.25	F 136236	12.07.23	Oiler
12	Rega Tri Setiadi	M	09.03.96	Indonesia	C 7882081	13.09.26	F097489	16.01.23	Oiler
13	Arman B Pandi	M	24.11.84	Indonesia	C 3463410	03.05.24	F 214350	18.01.24	Oiler
14	Mansur	M	01.09.79	Indonesia	B 8596991	21.12.22	F 013795	04.05.22	Cook

Total : Fourteen (14) Crew including master

MT. "COSMIC 20"


 MASTER

HENDRA KUSUMAH
 Master

SAFETY MANAGEMENT & SAFETY OPERATION DIALOGUE MEETING PERTEMUAN DIALOG MANAJEMEN KEAMANAN & OPERASI KESELAMATAN				WM 40.1
Reviewed by : Ditinjau oleh : A.DPA	Authorized by : Disahkan oleh : DPA/CEO	Date of Issue : Tanggal Terbit : 01.09.2020	Rev. 01	Page 1 of 4 Halaman 1 dari 4

VESSEL NAME: MT.COSMIC 20

DATE: 30 Aug 2021

Rank	Name	Signature	Rank	Name	Signature
Master	Hendra Kusumah		Bosun	-	
C/O	Faisal		A/B	Rasito Abdul Rahman	
2/O	Sultan Darma Pranata		A/B	Fardillah	
3/O	Bunadi	Duty	A/B	Dody Masihor	
C/E	Amiruddin		A/B	-	
2/E	Dede Rahmat Permana		Oiler	Suyad	
3/E	Hajar Aswad		Oiler	Indra Rahman	Duty
4/E	-		Oiler	Idris	
Elect.	-		Oiler	-	
Other			Cook	Jimmy Richard Joseph K.	

AGENDA ITEMS

ITEM	SUBJECT / MATTER
1.	Minutes of the Previous Meeting
2.	Discuss on analysis of root cause and safety procedures reported since last meeting <input checked="" type="checkbox"/> Incidents <input type="checkbox"/> Accidents <input type="checkbox"/> High Potential Near Miss
3.	Drills carried out and potential improvements
4.	Crew Training and Safe Working practices
5.	Amendments to Safety Management System or Procedures
6.	Discuss Company Policies and Instruction <input checked="" type="checkbox"/> Company Policies and Implementation <input type="checkbox"/> Fleet Memo to Master <input checked="" type="checkbox"/> Company Circular <input type="checkbox"/> Safety Bulletin <input type="checkbox"/> Others
7.	Shipboard Operation <input checked="" type="checkbox"/> Review of Last Cargo Operation <input type="checkbox"/> Discuss Safety Navigation issues onboard <input type="checkbox"/> Discuss on Environmental Protection system onboard
8.	Identification of Risk onboard ship activities
9.	Audit and Inspection Result <input type="checkbox"/> Last Port / Flag State Inspection <input type="checkbox"/> Supt Visit & Ship Maintenance <input type="checkbox"/> External / Internal Audit Reports <input checked="" type="checkbox"/> Other Inspection

CONTROLLED DOCUMENT

SAFETY MANAGEMENT & SAFETY OPERATION DIALOGUE MEETING PERTEMUAN DIALOG MANAJEMEN KEAMANAN & OPERASI KESELAMATAN				WM 40.1
Reviewed by : Disetujui oleh : A.DPA	Authorized by : Disahkan oleh : DPA/CEO	Date of Issue : Tanggal Terbit : 01.09.2020	Rev. 01	Page 2 of 4 Halaman 2 dari 4

ITEM	SUBJECT / MATTER
10.	Feedback and Suggestion to Office
11.	Others

Please tick (✓) on the box

MINUTES OF MEETING

The notes or minutes on the items discussed are recorded on the respective forms / attached with this form.

VESSEL NAME: MT.COSMIC 20 DATE: 30 AUG 2021

MINUTES / NOTES OF MEETING

1. Minutes of the Previous Meeting

1055 hrs=Opening
- Review minutes last meeting matter determined by safety management and safety operation dialogue meeting.
- Discuss of root cause and safety procedures reported near miss.
- Discuss of company instruction, sharing lesson learnt relating to safety.
- Risk Assessment and crew opinion
- Working schedule and crew information
- Prevention of corona virus.
1200 hrs =completed

2. Incidents, Accidents and High Potential near miss reported since last meeting

- discuss on analysis of root cause and safety procedures

Detail of incident, Passage from / to at time of Incident or in which Port

-When lifting up the cargo hose using ship's crane, it was noticed that one of the crew standing under it (11/08/2021)
- AB fall down and sprained his leg (12/08/2021)
- 3rd Engineer almost fall down when going down (25/08/2021)

3. Drills carried out and potential improvements

15/08/2021 = Loss Of Propulsion Drill
15/08/2021 = Grounding/Flooding Drill
19/08/2021 = Fire Drill
19/08/2021 = Oil Pollution Drill
19/08/2021 = Bridge Control/ Telegraph Failure Drill
25/08/2021 = Abandon Vessel-Lowering Lifeboat, Rescue Boat & David-Lauching Liferaft Lowering Drill

CONTROLLED DOCUMENT

SAFETY MANAGEMENT & SAFETY OPERATION DIALOGUE MEETING PERTEMUAN DIALOG MANAJEMEN KEAMANAN & OPERASI KESELAMATAN				WM 40.1
Reviewed by : Ditinjau oleh : A.DPA	Authorized by: Disahkan oleh : DPA/CEO	Date of Issue : Tanggal Terbit : 01.09.2020	Rev. 01	Page 3 of 4 Halaman 3 dari 4

4. **Crew Training and Safe Working practices.**

- including to discuss work and rest hours compliance and/ or deviation (NC on issue) if any.

- Video training about ISPS Training Video. Explaining by safety officer.
- Crew Training LSA & FFA and briefing conducting by officer in order to improve ship knowledge
- Briefing by master regarding safety culture onboard, safety culture established on board by ship staff would be very good for job efficiency, as they can plan and prepare for jobs properly so the crew safety maintained. If all jobs well prepared and the result are good zero incident the reputation or workers will assessed good and the company reputation increase.

5. **Amendments to Safety Management System or Procedures**

- None of amendment to safety management system and procedures,
- Briefing by master to all crew following company procedures,
- Safety is priority Company procedures is to ensure all activities on board

6. **Discuss Company Policies and Instruction**

- Safety health and environment protection policy :
- Follow company protocol for Covid-19.
- Briefing Prepare SIRE and SRC Inspection
- Briefing how to send and Upload SDSD

7. **Shipboard Operation**

Ship operation normal.
Main Engine and A/E good condition.
Last cargo operation Normal, Voy 44/21
Security Lever 2 Through sailing dangerous area (Basilan Strait Philippine)

8. **Identification of Risk onboard ship activities**

- No shore visitor allowed on board
- No shore leave
- No entry into ship accommodation
- Using complete PPE, masker N95, Face Shield, Latex Hand Gloves and Gown
- All crew must check temperature twice a day

9. **Audit and Inspection Result**

- Superintendent visit

10. **Feedback and Suggestion to Office**

CONTROLLED DOCUMENT

SAFETY MANAGEMENT & SAFETY OPERATION DIALOGUE MEETING PERTEMUAN DIALOG MANAJEMEN KEAMANAN & OPERASI KESELAMATAN				WM 40.1
Reviewed by : Ditinjau oleh : A.DPA	Authorized by: Disahkan oleh : DPA/CEO	Date of Issue : Tanggal Terbit : 01.09.2020	Rev. 01	Page 4 of 4 Halaman 4 dari 4

- Need More Walkie-Talkie For Bunker Operation and already request

11. Others

N/A

M.T. "COSMIC 20"
SIGNATURES


 CHIEF ENGINEER
 CHIEF ENGINEER

M.T. "COSMIC 20"


 CHIEF OFFICER
 (Safety Officer)

M.T. "COSMIC 20"


 MASTER
 MASTER

Company Response and Comments

Signed and Date:

CONTROLLED DOCUMENT

APPENDIX 2

TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS ⁽¹⁾

Name of ship: Cosmic 20 Flag of ship: Indonesia IMO number (if any): 9128865 Latest update of table: 01 Aug 2021 () of () pages.

The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with: (national law or regulation) issued in conformity with ILO's
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1986 (No. 180), and with any applicable collective agreement registered or authorized in accordance with that
Convention and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW Convention).²
 Maximum hours of work or minimum hours of rest: 77
 Other requirements: _____

Position/rank (4)	Scheduled daily work hours at sea			Scheduled daily work hours in port		Comments	Total Daily Work/Rest Hours	
	Watchkeeping (from-to)	Non-watchkeeping duties (from-to) ⁽⁵⁾	Watchkeeping (from-to)	Non-watchkeeping duties (from-to) ⁽⁵⁾			At sea	In ports
Master		07.30 – 11.30 19.30 – 23.30		07.30 – 11.30 19.30 – 23.30			16	16
Chief Officer	04.00 – 08.00 16.00 – 20.00	08.00 – 10.00	04.00 – 08.00 16.00 – 20.00	08.00 – 10.00			14	14
2 nd Officer	12.00 – 16.00 00.00 – 04.00	10.00 – 12.00	12.00 – 16.00 00.00 – 04.00	10.00 – 12.00			14	14
3 rd Officer	08.00 – 12.00 20.00 – 24.00	12.00 – 14.00	08.00 – 12.00 20.00 – 24.00	12.00 – 14.00			14	14
Chief Engineer	08.00 – 12.00 20.00 – 24.00		08.00 – 12.00 20.00 – 24.00				16	16
2 nd Engineer	04.00 – 08.00 16.00 – 20.00	08.00 – 10.00	04.00 – 08.00 16.00 – 20.00	08.00 – 10.00			14	14
3 rd Engineer	00.00 – 04.00 12.00 – 16.00	10.00 – 12.00	00.00 – 04.00 12.00 – 16.00	10.00 – 12.00			14	14
Boatswain		08.00 – 12.00 13.00 – 17.00		08.00 – 12.00 13.00 – 17.00			16	16
AB 1	08.00 – 12.00 20.00 – 24.00	08.00 – 10.00	08.00 – 12.00 20.00 – 24.00	13.00 – 15.00			14	14



Vessel: COSMIC 20
IMO No: 9128855
Flag: INDONESIA

Seafarer (Full Name):

[illegible]

The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or minimum rest periods apply to this ship

I AGREE THAT THIS RECORD IS AN ACCURATE REFLECTION OF THE HOURS OF WORK OR REST OF THE SEAFARER CONCERNED

Name of master or person authorized by master to sign this record: _____

Signature of master or authorized person: _____

Signature of Applicant:

A copy of this record is to be given to the seafarer. This form is subject to examination and endorsement under procedures established by:

(name of competent authority)

DAFTAR ISTILAH

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

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

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