

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



MAKALAH

**UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN
PEMAHAMAN BAGI ABK DECK DALAM
PELAKSANAAN TRANSHIPMENT DI KAPAL
TB. WINNING PIONEER 21**

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

Oleh:

JOUBERT RAMSES KORBAN

NIS.02687/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-1 JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : JOUBERT RAMSES KORBAN
No. Induk Siswa : 02687/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT
PELAUT – I Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN
PEMAHAMAN BAGI ABK DECK DALAM
PELAKSANAAN TRANSHIPMENT DI KAPAL
TB. WINNING PIONEER 21

Jakarta, September 2022

Pembimbing I,

Capt. Indra Muda.

Penata (III/c)

NIP 19711114 201012 1 001

Pembimbing II,

Capt. Fauzi S. Sos. MM

Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putra, S. SiT., MMar.

NIP. 19730526 200812 1 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JOUBERT RAMSES KORBAN
No. Induk Siswa : 02687/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT-I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN BAGI ABK DECK DALAM PELAKSANAAN TRANSHIPMENT DI KAPAL TB. WINNING PIONEER 21

Penguji I

Roma Dormawaty, S. Si.T., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Penguji II

Capt. Valentinus Saridin

Penguji III

Capt. Indra Muda
Penata (III/c)
NIP 19711114 201012 1 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putra, S. Si.T., MMar.
Penata Tk I (III/c)
NIP. 197305262008121001

KATAPENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran TUHAN Yang Maha Esa Karena atas berkatrahmat, dan anugrah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT-1) pada Sekolah Tinggi ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatankerjadanmengambiljudul :

**“UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN BAGI
ABK DECK DALAM PELAKSANAAN TRANSHIPMENT DI KAPAL TB.
WINNING PIONEER 21”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiapperwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira diatas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada yang terhormat:

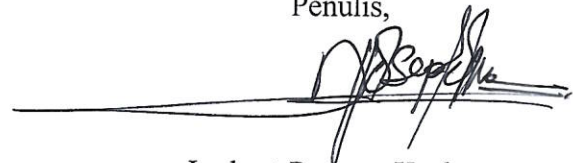
1. Capt.Sudiono,M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt.BhimaS.Putra,MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr.AliMuktarSitompul,MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Indra Muda., sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluahkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt Fauzi, S.SOS, MM, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluahkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIII tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 08 September 2022

Penulis,



Joubert Ramses. Korban
NIS : 02687/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR.....	iv-v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	6-7
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	7
D. Metode Penelitian	8
E. Waktu dan Tempat Penelitian	10
F. Sistematika Penulisan	11
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	13
B. Kerangka Pemikiran	14
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	22
B. Analisis Data.....	24
C. Pemecahan Masalah	31
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	45
B. Saran.....	46
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTARLAMPIRAN

- Lampiran1. *Ship Particular*
- Lampiran2. *Crew List*
- Lampiran 3. *Familiarization Form new joiner Crew on board*
- Lampiran 4. *Towing operation and proses Berthing and Unberthing*
- Lampiran 5. *Gambar perawatan winch towing dan Maintenance plan order*
- Lampiran 6. *Gambar Safety Briefing sebelum proses sandar tongkang di Floting Crane*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kemajuan teknologi dewasa ini membawa perkembangan dalam bidang pendidikan, tata hubungan sosial dan pergaulan masyarakat, yang mana hal ini akan berpengaruh terhadap tingkah laku manusia. Khususnya dalam bidang Maritim. Banyak mesin-mesin, bahan-bahan maupun proses-proses baru yang ditemui sebagai hasil kemajuan teknologi. Tetapi kemajuan teknologi juga dapat merugikan bila tidak ditangani dengan baik, yaitu dalam bentuk bahaya baru yang muncul seperti kecelakaan kerja. Tidak jarang suatu industri perkapalan karena kurang teliti dalam perawatan dan perancangannya mengakibatkan jiwa manusia menjadi korban. Walau bagaimanapun kecelakaan tidak terjadi dengan sendirinya, akan tetapi ada yang menyebabkannya.

Penyebab terjadinya kecelakaan sering diakibatkan oleh lebih dari satu sebab. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghilangkan hal-hal yang menyebabkan kecelakaan. Pertama, tindakan yang tidak aman. Kedua, kondisi kerja yang tidak aman. Orang yang mendapat kecelakaan sering kali disebabkan oleh orang lain atau karena tindakannya sendiri yang tidak menunjang keamanan.

Masalah kecelakaan kerja secara umum masih perlu mendapatkan perhatian. Menurut data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO, diketahui secara factual bahwa sebagian besar kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh faktor kesalahan manusia atau yang disebut dengan *human error* serta diakibatkan oleh buruknya manajemen (*poor management*) perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Sumber : Humas Dithubla, 2017). Adapun Menurut ILO, setiap tahun ada lebih dari 250 juta kecelakaan di tempat kerja dan lebih dari 160 juta pekerja menjadi sakit karena bahaya di tempat kerja. Terlebih lagi, 1,2 juta pekerja meninggal akibat kecelakaan dan sakit di tempat kerja (Sumber : K3 Modul 5).

Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang memiliki tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Dalam penelitian ini penulis mengamati sering terjadinya kecelakaan kerja karena kurangnya disiplin ABK itu sendiri terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, lemahnya pengawasan dari perwira jaga dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja, kurangnya alat pelindung diri yang mendukung keselamatan kerja ABK, kurang memadainya peralatan yang mendukung kegiatan pekerjaan, dan minimnya pengetahuan ABK akan bahaya keselamatan dalam pelaksanaan kegiatan pekerjaan tersebut. Dan juga tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum melakukan sesuatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur dengan benar.

Safety Management Manual dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan *International safety Management (ISM) Code* merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, apalagi di dukung oleh Sumber Daya Manusia yang berpengalaman serta adanya kepedulian dari perusahaan pemilik kapal itu sendiri.

Pada saat melaksanakan tugas di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berkualitas. Dengan disiplin yang cukup tinggi sangat menentukan apakah tugas dan tanggung jawab ABK dapat dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan kerja dapat dicegah sedini mungkin agar keselamatan kapal dan awak kapal dapat terjamin aman. Kurangnya pemahaman dan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja merupakan permasalahan yang menjadi penyebab ABK tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan diatas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja di atas kapal menjadi tinggi.

Berbicara khusus mengenai kapal yang dioperasikan untuk kegiatan transshipment, kapal yang berjenis Tugboat atau kapal menarik atau mendorong kapal lain. untuk lebih jelasnya ada baiknya disini penulis membahas sedikit mengenai jenis-jenis kapalnya sesuai dengan kebutuhan akan pelayanan pada pekerjaan transshipment (shipto ship) didalam sungai dan lepas pantai. berdasarkan atas penggolongan, kapal ini dibedakan menjadi beberapa jenis sesuai dengan fungsi kerjanya, diantaranya ialah :

1. *Kapal BulkCarrier*

Merupakan kapal dagang yang di rancang untuk mengangkut chargo curah unpackaged seperti contoh batu bara,semen dan Bouxite dengan kelebihananya bisa mempunyai daya angkut yang besar.

2. *Floating Crane*

Sebuah alat yang berada di atas sebuah kapal alat tersebut berguna untuk mengangkut dan memindahkn muatan dalam jumlah yang banyak,alat ini yang digunakan untuk mengangkut material(bouxit)muatan dari tongkang di transfer ke kapal Bulk carrier.

3. *Conveyor*

Alat ini mempunyai fungsi dan tujuan yang sama dengan floating crane yang hanya type conveyor lebih cepat apabila mengangkut atau mmindahkanmuatan dengan jumlah yang banyak.

4. *Tongkang*

adalah sebuah Kapal pengakut chargo yang umumnya tidak memiliki baling-baling sendiri sehingga bergantung pada kapal tunda untuk memberinya daya dorong,dengan menggunakan tali penarik(tow line) atau di push langsung oleh kapal tunda(pushes).

5. *ASD/AzimuthSternDriveTug*

Jenis kapal tunda dengan Azimuth Propulsion System di gunakan khusus untuk menunjang proses berthing and unberthing dalam kegiatan transhipment kapal ASD ini digunakan pada saat mengasis tongkang(menyandarkan tongkang di jetty atau d floatin crane)

6. *Jetty/Dermaga*

Tempat berlangsungnya kegiatan bongkar muat barang dan Bouxite juga tempat orang naik turunya penumpang dari dan keats kapal.

7. *Loading Point*

Suatu tempat/lokasi yang sudah di tentukan perusahaan untuk diadakan kegiatan bongkar muat Bouxite atau material lainnya seperti project chargo,dan juga sebagai tempat berlabuhnya kapal Bulkcarrier untuk melakukan kegiatan bongkar muat muatan.

Selain membahas mengenai kapal dan fungsinya ada beberapa faktor yang sangat berpengaruh dalam operasional kapal pada lingkungan kerjanya diantaranya ialah:

a) Sumber Daya Manusia (SDM)

Dalam operasional kapal Tugboat sumber daya manusia merupakan salah satu faktor yang sangat penting dan berpengaruh terhadap efektifnya kerja kapal Tugboat, tanpa adanya dukungan sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas. Pada kenyataannya yang dialami penulis di atas kapal khususnya kapal towing tug dimana dalam melaksanakan pekerjaan operasional towing tongkang (Transshipment), sering terjadi kecelekaan yang umumnya dialami oleh ABK dikarenakan kurangnya disiplin dan pemahaman tentang pengetahuan dan pemahaman pada waktu kegiatan Transshipment. Untuk itu diharapkan ABK yang akan bekerja di atas kapal Tugboat, dituntut untuk dapat bekerja secara profesional dengan memiliki kedisiplinan dan kerjasama yang baik secara perorangan maupun secara kelompok dalam hal ini selain ABK, Nahkoda sangatlah mempengaruhi kebersihan pekerjaan yang dilaksanakan. Disamping kemampuan profesionalisme yang tinggi orang yang bekerja di atas kapal Tugboat juga harus memiliki sifat keadaban akan disiplin dan tanggung jawab yang tinggi sehingga selalu siap untuk menerima perintah dari pihak penyewa dan melaksanakan perintah itu dengan cepat, aman dan tepat waktu.

b) Faktor Alam

Berbicara mengenai faktor alam berarti berbicara cuaca yang terjadi pada saat kapal Tugboat sedang mengadakan operasional Transshipment pada area Loading didalam sungai dan dilepas pantai. Berdasarkan kenyataan yang terjadi di Lapangan 60% kecelakaan kerja dalam operasi di kapal Tugboat yang sedang melaksanakan pekerjaan towing/menarik atau menunda tongkang disebabkan faktor cuaca yang tidak mendukung.

Berdasarkan pengalaman yang dialami oleh penulis kecelakaan kerja yang mengakibatkan kecelakaan fatal seperti cacat permanen pada tubuh. Seperti yang penulis alami saat bekerja di atas kapal pada tanggal 16 November 2021 pada jam 03:00 subuh salah satu seorang AB yang sedang bekerja di atas tongkang pada waktu memasang matatali spring menghubungkan antara tongkang dengan Floating crane mengalami kecelakaan terjepit tali karena tidak memahami kondisi dari pergerakan

tongkang yang masih bergerak maju(sisa lajak) pada saat tali spring kencang AB tersebut masih di posisi dekat bollard dengan posisi tangannya masih di atas bollard di saat tali spring mengencang dengan tidak memperhatikan resiko yang terjadi mengakibatkan satu ujung jari tangannya terjepit diantara tali dengan bollard mengakibatkan ujung jari putus hingga korban jadi cacat permanen. Pada umumnya semua jenis pekerjaan diatas kapal berbahaya dan kecelakaan kerja dimana saja bisa terjadi bukan hanya di kapal-kapal tunda yang beroperasi dalam kegiatan *transshipment* saja.

Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan disiplin ABK sangat berhubungan dengan tingkat keselamatan itu sendiri, penulis melakukan pengamatan dan bekerja di kapal TB.Winning Pioneer21 yang dimiliki oleh perusahaan Winning Logistic dimana kapal tersebut dioperasikan di *NCV West Africa di Boke river* Perusahaan ini telah mematuhi dan mengikuti secara ketat pedoman untuk *Ship to Ship operation*, *IMO Regulation / STCW'95 amended 2010* tentang kebijakan keselamatan dan lingkungan dan standar pelatihan dan sertifikasi awak kapal serta SMS (*Safety Management System*) sejalan dengan ISM (*International Safety Management*) Code dimana sangat memperhatikan keselamatan kerja bagi para awak kapalnya akan tetapi tetap saja banyaknya kecelakaan kerja karena kurangnya disiplin ABK dalam mengikuti prosedur kerja yang ditetapkan oleh perusahaan.

Berikut adalah fenomena yang pernah juga terjadi peneliti alami di atas kapal. Pada tanggal 02 januari 2021 pada jam 14:00 am pada saat persiapan untuk sandar tongkang di Floating crane SUNRISE ada salah satu AB jatuh dari atas tongkang hingga tersangkut diatas fender kapal asis disebabkan karena AB tersebut melompat dari kapal asis untuk naik ke tongkang, tiba-tiba dia hilang keseimbangan, diakibatkan sepatu safetinya terlepas karena kebiasaan yang salah memakai safety shoes seperti memakai sandal dengan menginjak/dilipat bagian belakang sepatu. dengan kebiasaan yang tidak baik ini membuat AB jatuh/tersangkut diatas fender, karena fender besar jadi AB masih dalam posisi aman dia bisa bergerak, bangun dan naik lagi di atas tongkang, dengan kejadian tersebut hampir mengakibatkan kecelakaan (*Near Miss*) menimpa ABK. Sedangkan menurut standar aturan menggunakan safety shoes, sepatu itu harus dipakai, tidak dengan cara dilipat seperti memakai sandal. dalam hal ini juga menjadi suatu perhatian bagi perusahaan, apabila kondisi sepatu ABK sudah mulai rusak perusahaan harus secepatnya menggantikannya agar layak untuk keselamatan abk di kapal.

Dengan latar belakang keterangan tersebut diatas, yang menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis memberijudul **“UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN BAGI ABK DECK DALAM PELAKSANAANTRANSHIPMENT DIKAPALTB. WINNING PIONEER 21”**

B. IDENTIFIKASI,POKOKMASALAH

1. IdentifikasiMasalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis dapat mengidentifikasi permasalahan yang terjadi sebagai berikut:

- a. Kurangnya pengetahuan ABK dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transhipment*
- b. Kurang memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transhipment*
- c. Kurangnya alat pelindung diri yang mendukung keselamatan kerja ABKdeck.
- d. Belum terjalin kerja sama antar ABK dek dalam kegiatan *transhipment*.
- e. Minimnya pengetahuan ABK dek akan bahaya keselamatan dalam melaksanakan kegiatan *transhipment*.

2. BatasanMasalah

Dari identifikasi sebelumnya dapatlah di lihat bahwa betapa luasnya permasalahan yang mungkin terjadi diatas kapal, terutama yang berhubungan dengan upaya meningkatkan kedisiplinan ABK dalam Pengetahuan dan Pemahaman dalam kegiatan Transhipment maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja dikapal TB.Winning Pioneer 21 untuk menghin dari kekeliruan karena luasnya jangkauan masalah ABK maka penulis akan membatasi masalah yang akan dibahas hanyalah:

- a. Kurangnya pengetahuan ABK dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transhipment*
- b. Kurang memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transhipment*

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah yang akan dibahas pada bab selanjutnya sebagai berikut:

- a. Mengapa pengetahuan ABK dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* masih kurang ?
- b. Mengapa peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment* kurang memadai?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa mengapa pengetahuan ABK dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* masih kurang?
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa mengapa peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment* kurang mendukung memadai?

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Untuk mengembangkan pengetahuan pembaca khususnya para anak buah kapal tentang tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment*.
- 2) Untuk mengembangkan pengetahuan pembaca khususnya para anak buah kapal tentang peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment*.

b. Aspek Praktis

- 1) Untuk memberikan sumbangsih pemikiran kepada perusahaan pelayaran dan rekan pelaut supaya lebih memahami dan memperhatikan manajemen keselamatan kerja di atas kapalnya.

- 2) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program diklat ANT.I STIP Jakarta yang sedang penulis ikuti saat ini.

D. METODE PENELITIAN

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

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 hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan. dan juga penulis menggunakan metode pendekatan yang meliputi antara lain;

a. Study Kasus

- 1). Kurangnya pelatihan-pelatihan tentang kedisiplinan akan bahaya daripada pemahaman dalam pelaksanaan kegiatan Transshipment
- 2). ABK kurang memiliki pengetahuan tentang sistem kerja dari pada kegiatan Transshipment sebelum naik kapal (Non Pengalaman)

b. Mengatasi masalah

Mencari jalan keluar agar permasalahan tersebut di atas kapal dapat ditangani dengan baik, dengan memberikan jalan pemecahan yang berhubungan dengan kurangnya pemahaman dan pengetahuan ABK dalam pelaksanaan kegiatan transshipment di atas kapal.

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. Observasi (Pengamatan)

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari responden melalui wawancara, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. Pengamatan langsung pada objek yang akan diamati sehingga pengumpulan data dilakukan dengan melibatkan diri kedalam kegiatan latihan-latihan dan mengadakan Tanya jawab kepada perwira-perwira ABK serta semua pihak yang dilibatkan di atas kapal TB. Winning Pioneer 21 pada saat penulis bekerja.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistematis. 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.

3. Teknik Analisis Data

Dalam Penulisan makalah ini penulis melakukan teknik pengumpulan data yang di gunakan diantaranya adalah sebagai berikut:

a) Teknik Observasi

Yaitu Teknik mengumpulkan data dilakukan penulis untuk memperoleh informasi-informasi dan data-data yang lengkap beserta objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan masalah ini, dalam hal ini penulis melaksanakan proses pengumpulan data sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal TB.WINNING PIONEER 21.

b) Teknik Komunikasi:

Mulai tanya jawab langsung dengan para perwira, ABK serta semua pihak terkait yang di libatkan di kapal-kapal dimana penulis bekerja di kapal TB WINNING PIONEER 21

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

Menurut Sugiyono (2016:9) metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat *postpositivisme* digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Dalam penelitian kualitatif manusia merupakan instrumen penelitian dan hasil penulisannya berupa kata-kata atau pernyataan yang sesuai dengan keadaan sebenarnya

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama bekerja di atas kapal TB. Winning Pioneer 21 tepatnya mulai naik kapal pada tanggal 03 Februari 2021 sampai dengan 12

April 2022 Yang melayani dari beberapa pekerjaan yaitu Transshipment(ship to ship) menggandeng tongkang yang bermuatan Bauxite muatan tersebut diangkut dari jetty/dermaga yang berlokasi didalam sungai Boke dan di bawa ke Loading point tempat pembongkaran/pemindahan muatan ke kapal bulk carrier.dimana penulis bekerja langsung melihat dan melakukan kegiatan Transshipment tersebut.

2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di tempat penulis bekerja yaitu kapal TB. Winning Pioneer 21, salah satu kapal milik perusahaan Winning Logistic yang beroperasi di daerah NCV Africa Barat.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan akan 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

Pada bab ini dijelaskan tentang pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini dijelaskan tentang 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

Bab ini berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas TB. Winning Pioneer 21 Data-data dirumuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini dijelaskan tentang 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, yaitu :

1. Pengetahuan

Pengetahuan adalah merupakan hasil dari “Tahu” dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indra manusia, yaitu: indra penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui pendidikan, pengalaman orang lain, media massa maupun lingkungan (Notoatmodjo, 2003:102). Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang.

Pengetahuan diperlukan sebagai dukungan dalam menumbuhkan rasa percaya diri maupun sikap dan perilaku setiap hari, sehingga dapat dikatakan bahwa pengetahuan merupakan fakta yang mendukung tindakan seseorang (Notoatmodjo, 2003:12). Rogers (1974:156) mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru dalam diri orang tersebut menjadi proses berurutan :

- 1) *Awareness*, dimana orang tersebut menyadari pengetahuan terlebih dahulu terhadap stimulus (objek).
- 2) *Interest*, dimana orang mulai tertarik pada stimulus.
- 3) *Evaluation*, merupakan suatu keadaan mempertimbangkan terhadap baik buruknya stimulus tersebut bagi dirinya. ↓
- 4) *Trial*, dimana orang telah mulai mencoba perilaku baru.

- 5) *Adaptation*, dimana orang telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan kesadaran dan sikap.

2. ABK

Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nahkoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam siji Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran. (UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)

3. *Transshipment*

a. *Pengertian Transshipment*

Mengutip dari <https://jurnalmaritim.com> tentang yang diakses pada tanggal 07 Agustus 2021 bahwa *transshipment* adalah aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Secara sederhana *transshipment* adalah proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya yang dilakukan di tengah laut. Mudah-mudahan disebut alih muatan dari kapal yang satu ke kapal lainnya, baik secara langsung (*ship-to-ship*) maupun melalui tempat penyimpanan sementara (*temporary storage*).

Dalam dunia pelayaran, *transshipment* pada awalnya diterapkan pada pelabuhan yang karena keterbatasan teknisnya tidak dapat disandari atau melayani kapal yang berukuran besar. Sehingga, muatan (kargo) terlebih dahulu diangkut menggunakan kapal berukuran kecil untuk kemudian dialihkan ke kapal yang lebih besar. Praktek seperti ini sering ditemukan pada pengapalan batu bara di Indonesia. Untuk mengeksport Batu bara dari Kalimantan Timur misalnya, batu bara diangkut menggunakan tongkang (*barge*) dari dermaga sungai (yang *draft* rendah) untuk dipindahkan ke kapal yang lebih besar (umumnya *bulk carrier* kapasitas di atas 40 ribu ton) yang berlabuh di lepas pantai.

Pada saat kegiatan *transshipment* di tengah laut ada beberapa pihak yang terlibat, yaitu :

1) Agen

Tugas dan fungsi agen yaitu perwakilan dari pihak *shipowner* yang akan mengawasi semua kegiatan *loading* dan melaporkannya kepada *shipowner*.

2) Foreman

Pelaksana dan pengendali kegiatan *loading* untuk dimuat ke *mother vessel* serta penyandaran tongkang yang mengangkut muatan ke lambung *mother vessel* dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.

3) Shipper

Pemilik muatan yang akan dimuat ke *mother vessel* dan akan mengontrol untuk menghindari kurangnya muatan selama proses *transshipment*.

4) Surveyor

Setelah kegiatan *transshipment* batubara selesai, *surveyor* dan *chief officer* akan menghitung berapa jumlah batubara yang telah dimuat ke *mother vessel*.

b. Peralatan yang digunakan dalam kegiatan *transshipment*

Alat-alat yang Digunakan Dalam Transshipment Batubara Saat kegiatan *transshipment* batubara ada berbagai alat yang sangat penting untuk digunakan untuk menunjang kegiatan *transshipment* batubara agar berjalan dengan lancar, yaitu :

1) Fender

Yaitu ban besar yang dipasang dilambung kapal agar tidak terjadi benturan pada saat peyandaran tongkang

2) Crane Kapal (Ship Gear)

Alat ini biasanya terletak dibagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat cargo dari tongkang, kemudian dipindahkan ke palka kapal. Lengan dari crane kapal harus cukup panjang. Sistem yang

digunakan pada crane kapal serupa dengan crane pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja, dengan motor sebagai penggeraknya.

3) Bulldozer

Alat yang diletakkan di tongkang untuk mendorong bauxite agar lebih mudah digrab dikumpulkan menjadi timbunan kecil dan mulai diambil oleh grab.

4) Tali Tross

Tali yang digunakan untuk mengikat tongkang dengan floating crane dan mother vessel agar tongkang tidak terlepas dengan floating crane sehingga mempermudah proses pembongkaran dalam kegiatan *transshipment*.

3. Perawatan

a. Definisi Perawatan

Lindley R. Higgs and Keith Mobley (2002:21) menyatakan bahwa perawatan adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan tujuan agar peralatan selalu memiliki kondisi yang sama dengan keadaan awalnya. *Maintenance* atau perawatan juga dilakukan untuk menjaga agar peralatan tetap berada dalam kondisi yang dapat diterima oleh penggunaannya.

Schwarat dan Narang (2001:33) menyatakan bahwa pemeliharaan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar fungsional dan kualitas”.

b. Perawatan Terencana

Jusak (2015:52) menyatakan bahwa perawatan terencana adalah perawatan yang dilakukan secara tetap teratur dan terus menerus pada mesin untuk dioperasikan setiap saat di butuhkan. Perawatan berencana dibagi menjadi dua jenis yaitu :

1) Perawatan korektif

Perawatan korektif adalah perawatan yang ditujukan untuk memperbaiki kerusakan yang sudah diperkirakan, tetapi bukan untuk mencegah karena tidak ditujukan untuk alat-alat yang kritis, atau yang penting bagi keselamatan atau penghematan. Strategi ini membutuhkan perhitungan atau penilaian biaya dan ketersediaan suku cadang kapal yang teratur.

2) Perawatan pencegahan

Perawatan pencegahan adalah perawatan yang ditujukan untuk mencegah kegagalan atau berkembangnya kerusakan, atau menemukan kegagalan sedini mungkin. Dapat dilakukan melalui penyetelan secara berkala, rekondisi atau penggantian alat-alat atau berdasarkan pemantauan kondisi.

4. Sosialisasi dan Familiarisasi

Menurut Soerjono Soekanto (2012:23) mendefinisikan sosialisasi adalah proses sosial tempat seseorang atau individu untuk mendapatkan pembentukan sikap dan berperilaku yang sesuai dengan standar operasional prosedur guna untuk tercapai hubungan kerja yang harmonis sehingga dalam melaksanakan tugas keseharian dapat bekerja sama dalam satu team agar tetap selalu menjaga hubungan baik dengan orang-orang di sekitarnya.

Malayu S.P Hasibuan (2017:16) menyatakan bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, Perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

Dalam ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Berdasarkan Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code), Edisi 2002 menyatakan sebagai berikut :

- a. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi kualifikasi, bersertifikat dan secara medis fit, sesuai persyaratan nasional maupun internasional. (ISM Code 6.2)
- b. Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personel personel yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pembiasaan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar, harus dikenali, didokumentasi dan diberikan. (ISM Code 6.3)
- c. Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur untuk mengenal setiap pelatihan yang mungkin diisyaratkan dalam menunjang sistem manajemen keselamatan dan memastikan bahwa pelatihan dimaksud, diberikan kepada semua personil terkait. (ISM Code 6.5)
- d. Perusahaan harus menyusun prosedur dari mana semua personil kapal menerima informasi yang berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan dalam bahasa lapangan atau bahasa yang dimengerti oleh mereka. (ISM Code 6.6)

5. Pelatihan

a. Definisi Pelatihan

Menurut Simamora (2010:154) pelatihan adalah proses membantu pegawai memperoleh efektivitas dalam pekerjaan sekarang atau yang akan datang melalui pengembangan kebiasaan, pikiran dan tindakan, kecakapan, pengetahuan dan sikap. Pelatihan pegawai merupakan aktivitas Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) yang penting. Ketika permintaan pekerjaan berubah, kemampuan pegawai pun harus berubah.

Pelatihan bertujuan untuk membekali, meningkatkan dan mengembangkan kompetensi kerja guna meningkatkan kemampuan, produktivitas dan kesejahteraan. Hal ini biasanya berarti melakukan perubahan perilaku, sikap, keahlian, dan pengetahuan yang khusus atau spesifik.

Pelatihan dapat terlaksana secara efektif apabila di dalam pelatihan harus mencakup suatu pembelajaran atas pengalaman-pengalaman, pelatihan harus menjadi kegiatan keorganisasian yang direncanakan dan dirancang didalam menanggapi kebutuhan-kebutuhan yang teridentifikasi.

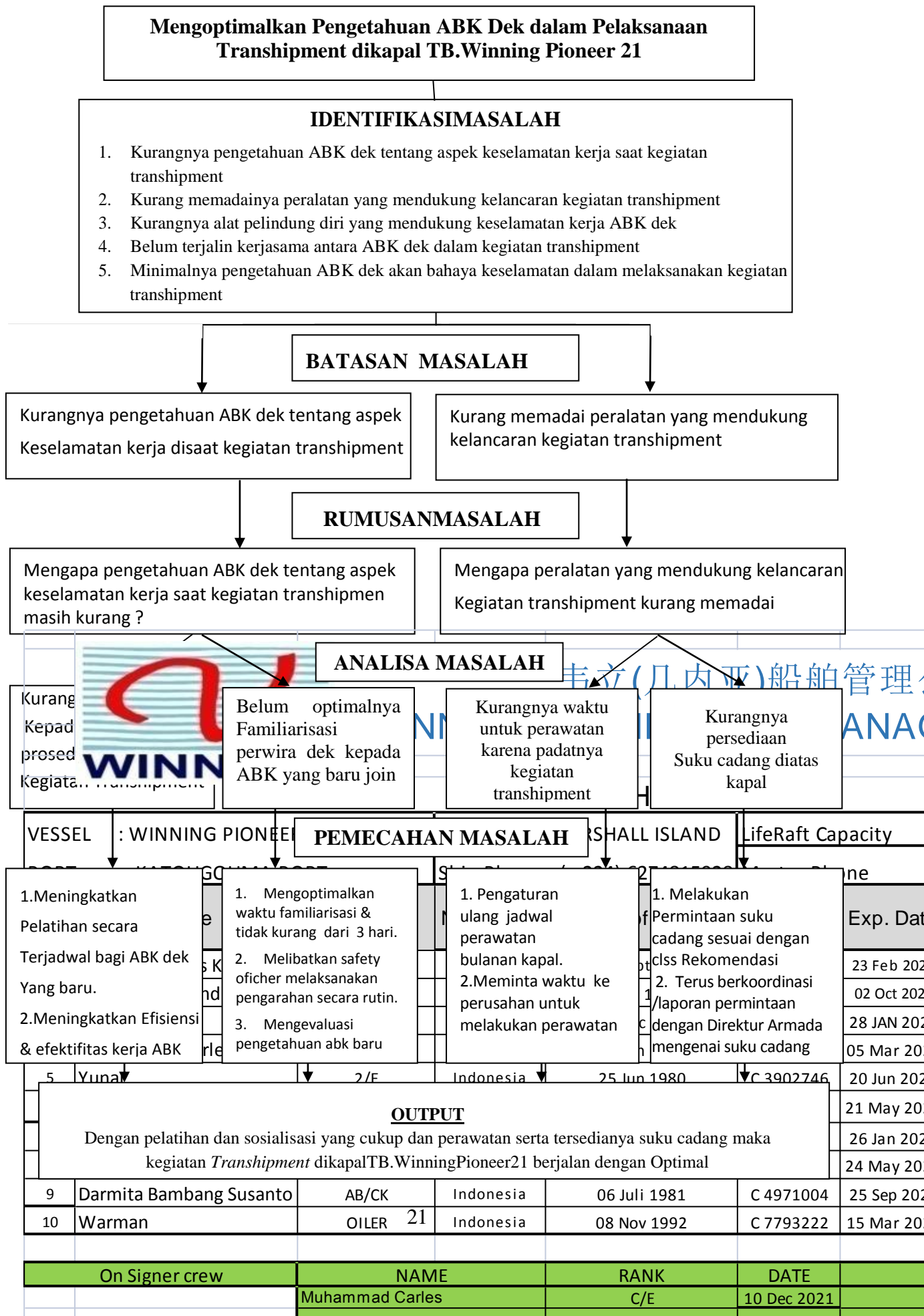
b. Manfaat Pelatihan

Menurut Simamora (2010:183-184) bagi organisasi terdapat paling sedikit tujuh manfaat dari pelaksanaan program pelatihan dan pengembangan, yaitu:

- 1) Peningkatan produktifitas kerja sebagai keseluruhan, antara lain karena tidak terjadinya pemborosan, karena kecermatan melaksanakan tugas.
- 2) Terwujudnya hubungan yang serasi antara atasan dan bawahan antara lain karena adanya pendelegasian wewenang, interaksi yang didasarkan pada sikap dewasa baik secara teknikal maupun intelektual, saling menghargai dan adanya kesempatan bagi bawahan untuk berpikir dan bertindak secara inovatif.
- 3) Terjadinya proses pengambilan keputusan yang lebih cepat dan tepat karena melibatkan para pegawai yang bertanggung jawab.
- 4) Meningkatkan semangat kerja seluruh tenaga kerja dalam organisasi dengan komitmen organisasional yang lebih tinggi.
- 5) Mendorong sikap keterbukaan manajemen melalui penerapan gaya manajerial yang partisipatif.
- 6) Memperlancar jalannya komunikasi yang efektif yang pada gilirannya memperlancar proses perumusan kebijaksanaan organisasi dan operasionalisasinya.

- 7) Penyelesaian konflik secara fungsional yang dampaknya adalah tumbuh suburnya rasa persatuan dan suasana kekeluargaan dikalangan para anggota organisasi.

B. KARANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

TB. Winning Pioneer 21 adalah jenis kapal *Towing tug/tugboat* yang dimiliki oleh perusahaan Winning Logistic dimana kapal tersebut dioperasikan di daerah NCV Africa Barat. Kapal ini dipergunakan sendiri oleh perusahaan untuk melayani kapal-kapal *Bulk carrier* miliknya sendiri untuk *me-Supply*/mengangkut chargo(Bouxite) yang di muat di atas tongkang lalu di gandeng oleh kapal Tugboat dari jetty bergerak di-bawah ke Loading Point(40 mill) dari jetty kegiatan *transshipment*, juga menggunakan alat transportasi crew boat dan express boat seperti menjemput/mengantar crew change dan juga menyupply barang-barang seperti bahan makanan, suku cadang, *store* juga peralatan STS (*Ship to Ship*) seperti *fender* dan alat alat mesin dari darat ke tempat berlabuh kapal-kapal tanker tersebut di daerah NCV Africa Barat.

Adapun fakta-fakta yang terjadi diatas kapal TB. Winning Pioneer 21 adalah sebagai berikut :

1. Pada saat *safety meeting*, Nakhoda selalu mengingatkan kepada perwira dan ABK untuk menjaga keselamatan diri sewaktu melakukan pekerjaan, namun kenyataanya di lapangan *near miss accident* atau *accident* yang terjadi di akibatkan banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur dengan benar dan masih rendahnya pengetahuan ABK tentang pengetahuan *snap back zone* pada tali dan posisi memegang tali yang masih salah yang dapat mengakibatkan terjadinya luka pada ABK tersebut. Dan Ketika melakukan pekerjaan yang harus dilakukan dengan bantuan *crane* pun sering mengabaikan prosedur *lifting crane* dengan masih berdirinya di radius jangkauan *crane* sehingga resiko kejatuhan barang dari yang kondisinya kurang bagus sering terjadi.

Pada jam 14:00 lc, tanggal 25 Mei 2021 kapal mendapat perintah untuk *demobilisasi STS equipment* yaitu 4 *Big fender* dan 2 buah *Cargo dinamo untuk motor bantu*” yang telah dipisah dari MV WINNING PROSPERITY. Ketika itu

kapal masih berada di Africa Barat jadi langsung menuju ke lokasi MV WINNING PROSPERITY dan langsung bekerja terlebih dahulu pengambilan 2 cargo dinamo untuk motor lampu yang berada disebelah kanan MV WINNING PROSPERITY kemudian disimpan didek kapal. Pada waktu *liefting crane* dari MV WINNING PROSPERITY ada seorang AB yang bekerja mengatur *Cargo tersebut* yang disimpan didek yang masih berdiri diposisi tidak aman di dalam radius jangkauan *crane* dibawah *Cargo* dan ini terjadi pada waktu *liefting, sling belt* yang mengikat ke *Cargo* bergeser dan *Cargo* melorot 1 meter dari posisi semula dan hampir mengenai AB tersebut.

Setelah selesai menyimpan ke 2 *Cargo dinamo motor bantu* tersebut dilanjutkan mengambil 4 *Bigfender* untuk disimpan disisi kiri dan kanan kapal. Pada waktu pengambilan *fender* ke 1, 2 dan 3 dapat berjalan dengan aman dan dapat disimpan disisi kiri dan kanan kapal. Pada waktu pengambilan *Bigfender* yang ke 4 seorang AB karena merasa orang lama dan sudah terbiasa melakukan pekerjaan tersebut dia mengambil jalan pintas pekerjaan tersebut pada waktu mengikat tali *fender* ke *bollard* depan, dia memegang talinya yang posisi ujung jarinya berada dibagian dalam dekat *bollard* tersebut. Karena kapal berjenis Tugboat yang tenaga mesin besar ketekan sedikit saja, kapal langsung bergerak. pada saat menggunakan *handle untuk mempertahankan posisi tetap pada posisi* merapat dengan kapal, haluan kapal bergerak keluar dan sementara AB tersebut masih dalam proses pengikatan tali *fender* di *bollard*. Posisi ujung jari tangannya dia berada dibagian dalam dekat *bollard* maka ujung jarinya terjepit tali. Karena haluan kapal tadi kedorong keluar dan tali *fender* jadi kencang. Kemudian 2nd oficher yang berada didekatnya langsung memberitahukan ke anjungan melalui VHF Ch88 bahwa ada AB tangan terjepit dan memberitahukan haluan untuk didekatkan kembali ke MV WINNING PROSPERITY agar tali menjadi kendur dan dapat membuka tali yang menjepit ujung jari AB tersebut. Setelah itu dilakukan pertolongan pertama dan langsung berkordinasi dengan kantor untuk dikirim crew *boat* untuk menjemput crew yang kecelakaan guna dilakukan pengobatan berikutnya dengan dokter didarat.

2. Pada jam 20:00 lc, tanggal 02 Juli 2021 terjadinya putus tali *yokohama fender* pada waktu pemasangan di MV WINNING PROSPERITY untuk kegiatan *transhipment*. Hal ini dikarenakan kapal kami bermesin besar dan sangat

lincah maka kapal bergerak sensitive sehingga tali *fender* yang kondisinya sudah lapuk tersentak sedikit saja langsung putus dan hampir mengakibatkan kecelakaan (*Near Miss*) pada ABK kami. Sedangkan menurut standar operasional untuk peralatan penunjang *transshipment* termasuk tali yang digunakan harus dalam kondisi baik dan kuat. Karena terlambatnya pengiriman tali terpaksa menggunakan tali yang sudah lapuk tersebut.

Perusahaan memiliki 30 buah *Mother Ships* yang dioperasikan dalam kegiatan *transshipment* di *Africa Barat* Dimana masing-masing *Mother ships* menggunakan 4 *Big Fender* dan 2 *Baby Fender* disisi kanan maupun kirinya, sedangkan yang disimpan didalam *Work Shop* rata-rata *fender* yang masih dalam perbaikan dan perawatan. Selama melayani kegiatan *transshipment* yang dipakai di *Mother Ships* ada saja *fender* yang mengalami kerusakan baik *shackles*, *swivels*, *ring rubber sleeves*, *tyres* maupun *fender* nya sendiri ada yang kempes dan bocor. Sedangkan menurut standar operasional *STS operation* yang dipakai harus selalu dalam keadaan baik, guna mencegah gesekan antar kapal. Hal ini merupakan kesulitan bagi kami Cadangan *fender* yang bagus yang dimiliki tidakimbang dengan jumlah *fender* yang akan dipakai untuk *transshipment* maupun yang harus sudah waktunya perawatan dan perbaikan. Kerusakan perlengkapan dan *fender* yang mengalami kerusakan karena gesekan antar kapal. Dari gesekan tersebut membuat *shackles* nya longgar dan terlepas, *rubber slipnya* rusak bahkan jatuh kelaut sedangkan *tyres* nya robek sehingga kapal dapat bersentuhan langsung dengan *fender* dan terjadilah kempes dan bocor.

B. ANALISIS DATA

1. Kurangnya Pengetahuan ABK Dek tentang Aspek Keselamatan Kerja Saat Kegiatan *Transshipment*

Kurangnya pengetahuan terhadap manajemen keselamatan kerja dapat mengakibatkan terjadinya resiko kecelakaan kerja, karena awak kapal tersebut belum memahami tugas dan tanggung jawabnya dalam hal manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan prosedur.

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab–penyebabnya yaitu

a. Kurangnya Pelatihan Kepada ABK Dek Tentang Prosedur Dalam Melaksanakan Kegiatan *Transshipment*

Kurangnya pengetahuan anak buah kapal dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan (*safety procedure*), seringkali menimbulkan masalah- masalah yang dapat mengganggu produktivitas awak kapal dan kegiatan *transshipment*, seperti kecelakaan kerja, kerusakan muatan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan terhadap awak kapal itu sendiri. Proses pembinaan sumber daya manusia tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional.

Belum tersedianya pelatihan secara khusus dari Balai diklat di Indonesia tentang system *Transshipment* atau *STS operation* kepada pelaut-pelaut Indonesia. Jadi pengetahuan yang dimiliki pelaut dalam pelaksanaan *STS Operation* masih rendah.

Pelatihan mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang akan membantu ABK untuk mengerti tugas dan tanggung jawab di atas kapal yang diberikan kepada mereka yang berhubungan dengan operasional kapal terutama pada ABK yang baru pertama kali bekerja diatas kapal. Bilamana tidak dilakukan *training* kepada ABK yang baru baik dek maupun mesin dikhawatirkan akan mengalami ketertinggalan atau kebingungan dalam melaksanakan pekerjaan walaupun mereka telah menjalani orientasi dengan baik. dan juga ABK tersebut masih sering melakukan kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan kepada mereka.

Mengingat betapa pentingnya *training* tentang prosedur pelaksanaan kegiatan *transshipment* ini adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan pada alat-alat penunjang, muatan yang akan dibongkar muat dan juga untuk mencegah kecelakaan kerja pada ABK itu sendiri. Perusahaan

dimana penulis berkerja belum mengadakan pelatihan tentang kegiatan *transshipment*, bagi ABK yang baru diterima adalah tugas Nakhoda dan perwira senior yang memberinya pemahaman tentang prosedur kerja *transshipment* dan prosedur keselamatan. Kelancaran operasi kapal adalah tanggung jawab dari Nakhoda. Demikian juga dengan ABK yang baru bergabung, bila belum mempunyai pengalaman tentang *transshipment*, maka sebagai Nakhoda wajib untuk memberinya *training* atau pelatihan demi terciptanya operasi kapal yang lancar dan aman serta terhindar dari kecelakaan, karena ABK yang bersangkutan belum berpengalaman.

b. Belum Optimalnya Familiarisasi Kepada ABK Dek Tentang Kegiatan *Transshipment*

ABK belum mengerti dan memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya sosialisasi dari perwira jaga pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dari tugas– tugas pekerjaan ABK yang lama. Dimana pekerjaan yang akan dilakukan di atas kapal memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi.

Menurut SMS (*Safety Management System*) yang ditetapkan oleh perusahaan, sosialisasi harus dilakukan selama dua hari sebelum serah terima jabatan antara ABK lama dan baru. Namun yang sering terjadi di atas kapal sosialisasi dilakukan tidak sampai 1 hari, dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Sehingga ABK baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan sosialisasi mengenai semua sistem dari prosedur yang ada, manajemen tersebut mengenai keselamatan kerja, tugas – tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan–peraturan sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Dalam *Familiarisation Checklist Instruction No 3. Part A is to be completed within 24 hours upon joining or prior sailing, whichever comes first and Part B to be completed within 2 weeks of joining the vessel*. Pada kapal kami instruksi ini belum bisa sepenuhnya dijalankan karena jadwal yang padat dan keseringan begitu crew baru naik kapal maka kru yang lama langsung sekalian turun jadi kru yg lama tidak sempat untuk serah

terima ini biasanya pada *rating* sedangkan untuk *officer* hanya diberi waktu sehari untuk serah terima.

Para ABK sering acuh tak acuh dan berprinsip bahwa hal itu biasanya tak apa apa walaupun mengandung resiko seperti ada kejadian Berdiri tetap dalam zona bahaya, persis di bawah beban yang diangkat, ataupun berdiri di dalam snapback zone tali. Padahal sudah ada *safety meeting* seperti didalam SSMM Reg OT-TK-4-7, Sec 2.6 & 2.7. *Conduct pre-berthing/unberthing briefing to all crew involved in mooring station. And wear proper PPE.*

Sedang dalam SSMM OT/TG-07-1 tentang *STS Equipment demobilization* bahwa seluruh crew yang bekerja harus menggunakan PPE yang sesuai diantaranya helmet, Coverall, safety shoes, glove, harness dan work vest. Tetapi ABK banyak yang enggan menggunakan *work vest* dan *harness* ketika kerja naik diatas *fender* padahal itu mengandung resiko jatuh kelaut dan alasan mereka sudah biasa kerja tidak memakai *work vest* dan mereka kalau memakai menghambat gerakan, tidak licah dan gerah.

Dampak dari kurangnya sosialisasi mengenai manajemen keselamatan kerja terhadap ABK membuat ABK baru tersebut tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta tidak menyadari pentingnya keselamatan kerja sehingga ABK mengabaikan manajemen keselamatan kerja.

2. Kurang Memadainya Peralatan yang Mendukung Kelancaran Kegiatan Transshipment

Dari permasalahan ini penulis menganalisa dan menemukan dua penyebab masalah yaitu:

a. Kurangnya Waktu Untuk Perawatan Karena Padatnya Jadwal Pengoperasian Kapal

Penulis bekerja di kapal jenis Towing tug yang sering dipakai untuk mensupply provision dan store yang melayani kapal-kapal tanker milik perusahaan itu sendiri yang sedang berlabuh di *Daerah NCV Africa Barat* baik yang melakukan perawatan, pengisian bahan bakar maupun yang sedang melakukan kegiatan *STS (ShipToShip)*, karena banyaknya kapal-

Kapal yang dilayani setiap hari sehingga hamper tidak ada waktu kru untuk melakukan perawatan baik peralatan pendukung kegiatan *transshipment* seperti perawatan *minor* seperti pergantian *shacles*, rantai ataupun ring yang patah masih bisa diperbaiki hanya waktu untuk perawatan agak susah karena padatnya jadwal. Pada *fender* yang memerlukan perawatan dan perbaikan *Major* dilakukan di *work shop* seperti menambal *fender* dan pasang jarring *tyres* yang full ganti dilakukan di *work shop*.

Adapula peralatan secara tidak langsung untuk *transshipment* yaitu mesin *winch* depan yang sering digunakan untuk *transfer provision* ke kapal-kapal *Bulk carrier* disisi bagian belakang yang memiliki *slope* yang curam. Dan kerusakan yang didapat pada *winch* yaitu bocornya pipa oli hidroliknya dan pernah juga didapat kerusakan pada bintang gearnya yang rontok yang harus menunggu suku cadangnya dari China yang memakan waktu 1-2 bulan. Dan tali juga menurut aturan dari perusahaan setelah pemakaian 6 bulan baru bisa diganti baru. Mesin induk kapal dan motor bantu pun seperti generator sangat kurang perawatan.

Adapun kesibukan kesibukan kapal bukan hanya dioperasikan untuk *Mobilizing* peralatan *STS Equipment* saja tetapi juga beroperasi untuk *assist* kapal sandar dan lepas sandar yang melakukan *transshipment* juga *pensupply* kebutuhan makanan dan *store* bagi kapal-kapal yang masuk Africa Strait. Dan juga *Security boat* untuk mencegah *oil spill* yang melakukan kegiatan *transshipment*.

Hal ini sudah sering juga di laporkan ke perusahaan oleh Nakhoda dan meminta waktu untuk melakukan perawatan tetapi kurang mendapat respon yang baik dari perusahaan sehingga hal ini menimbulkan kendala dan mengurangi kelancaran operasional kapal.

b. Kurangnya Persediaan Suku Cadang Di Atas kapal

Persediaan suku cadang di atas kapal sangat penting untuk kelancaran operasional kapal. Persediaan diartikan sebagai barang-barang yang disimpan untuk digunakan pada masa atau periode yang akan datang. Kebutuhan suku cadang tidak dapat diperkirakan kapan waktu untuk menggunakannya untuk mendukung perawatan, maka kru masih dapat

menentukan jumlah dan jenis suku cadang yang dibutuhkan. Akan tetapi jika terjadi kerusakan secara tiba tiba dan membutuhkan beberapa jenis suku cadang untuk memperbaiki, namun jenis serta jumlah suku cadang tersebut tidak tersedia, maka pekerjaan dapat tertunda atau terhenti.

Akan tetapi persediaan suku cadang di atas kapal TB. Winning Pioneer 21 sering kurang. Hal ini dikarenakan perusahaan sering sekali menunda pengiriman walaupun Mualim satu dan Kepala Kamar Mesin sudah mengirim permintaan suku cadang sesuai dengan jadwal perbaikan. Untuk kelengkapan suku cadang, perusahaan harus sangat memperhatikan hal ini, karena bagaimanapun kelengkapan suku cadang adalah salah satu faktor suksesnya suatu pengoperasian kapal.

Di atas kapal TB. Winning Pioneer 21 suku cadang yang tersedia dikategorikan menjadi 3 (tiga) bagian dan waktu permintaan ditentukan oleh perusahaan yaitu:

- 1) Suku cadang utama (*critical spare part*) yaitu suku cadang yang harus ada di atas kapal yang sangat vital dan penting sekali dalam operasional kapal atau minimal standar suku cadang yang harus ada sesuai persyaratan class kapal baik yang berada di kamar mesin maupun yang berada di luar kamar mesin. Permintaan ke kantor diperbolehkan apabila barang yang di atas kapal sudah dipergunakan dengan disertakan rincian laporan penggunaan suku cadang tersebut.
- 2) Suku cadang konsumsi (*consumable spare part*) yaitu suku cadang yang digunakan di atas kapal sebagai konsumsi habis di gunakan baik dalam perawatan maupun penggantian berdasarkan jam kerja suku cadang tersebut harus dilakukan penggantian dan tidak bias digunakan lagi.
- 3) Suku cadang jangka pendek (*moving spare part*) yaitu suku cadang yang diberikan digunakan segera dalam jangka waktu pendek sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* untuk setiap semester atau mengikuti dari jumlah *running hours* peralatan.

Adapun suku cadang dan peralatan yang sering terjadi kurang maupun habis untuk perlengkapan alat-alat penunjang *transshipment* terbanyak pada

alat alat *fender* diantaranya *Shackles* yang sering ditemukan aus karena sentakan dan gesekan, *ring rubber sleeves* banyak yang robek, rantai jaring juga sering banyak yang putus dan berkarat, *tyres* atau ban pelindung *fender* kalau rantainya copot *tyres* juga biasanya ikut rusak bahkan hilang dan tali pengikat *fender* banyak yang kondisinya sudah kerusakanya diatas 10%, sedangkan untuk *fender* banyak yang kurang akibat banyak yang kempes dan bocor baik yang harus ditambal dan diganti baru. Sedangkan untuk peralatan *Cargo hose* masih kurangnya *seling belt* untuk mengikat hose karena *seling belt* juga bukan hanya digunakan untuk *Cargo Hose* saja tapi untuk pengiriman bahan makanan dan *store* juga yang banyak memerlukan *sling belt* tersebut. Baut dan nut yang digunakan untuk mengikat penutup ujung hose banyak yang hilang dan aus akibat benturan dengan dek kami yang tidak begitu luas dan hosanya harus ditekuk. Sedangkan perlengkapan perlengkapan tersebut sangat kurang bahkan habis.

Pada kapal-kapal yang beroperasi dalam kegiatan pelayanan *transhipment*. Untuk permintaan suku cadang dan perlengkapan kapal melibatkan 2 Departement yaitu *STS Operation Departement* dan *Technical Departement*. Dimana untuk permintaan Suku cadang dan perlengkapan *STS equipment* dibawah naungann *STS Operation Departement* dan yang membuat permintaan dari *Work Shop* dengan yang bertanggung jawab permintaan yaitu *Superbossun*. Sedangkan untuk keperluan kapal melalui *Technical Departement*. Jadi pihak kapal hanya bisa menginformasikan kepada pihak *Work Shop* untuk kekurangan yang terjadi masalah perlengkapan STS dilapangan, tidak bisa secara langsung ke *STS Operation Departement*, tetapi kalau adaperlengkapan yang kurang, pihak kapal yang ditekan oleh pihak yang dilayani.

Peralatan dan suku cadang STS hanya Sebagian kecil yang berada di kapal itu juga yang mengatur *Superbossun* dan Sebagian besar berada di *Work Shop Tuas Jetty*. Sehingga perbaikan dan perawatan perlengkapan STS yang penting dan *urgent* menjadi terbatas diakibatkan minimnya peralatan aksesoris dan kalau suku cadangnya tidak ada di kapal maka kapal harus masuk ke *Tuas Jetty*.Sedangkan untuk masuk jetty perlu banyak waktu

Karena memerlukan izin dari otoritas setempat.

Permintaan suku cadang ini sesuai dengan kebutuhan apabila sudah hampir mendekati penggantian yang dijadwalkan. Dalam hal ini keterlambatan suku cadang yang diminta sering terjadi dikarenakan tempat operasional kapal yang tidak mendukung, dan untuk peralatan STS ini terdapat turut campurnya pihak lain yaitu *Work Shop* yang mengatur dan meminta peralatan perlengkapan STS ke *STS Operation Departement*, dan pihak mereka juga yang mengatur menyimpan persediaan diatas kapal. Sehingga suku cadang di atas kapal sangat kurang karena prosedur permintaan melibatkan pihak lain yang tidak mengetahui secara pasti kondisi dilapangan. Sedangkan perlengkapan tersebut merupakan pendukung utama operasional kapal sekaligus menjadi penyebab pada perawatan peralatan menjadi kurang optimal.

Faktor terbatasnya suku cadang di atas kapal yaitu lambatnya respon dari pihak manajemen darat dan pihak *Work Shop* terhadap permintaan suku cadang yang dilaporkan dan di informasikan oleh pihak kapal sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk menerima suku cadang yang dibutuhkan sesuai permintaan. Hal ini tentu sangat menghambat sistem perawatan triwulan yang telah dijadwalkan sehingga perawatan menjadi tertunda. Padahal suku cadang yang diminta sangat dibutuhkan dan harus segera dikirim karena berkaitan langsung dengan efektifitas peralatan keselamatan. Kenyataannya di atas kapal, setelah menunggu respon yang lambat dan pengiriman yang lama, sistem birokrasi pihak *Work Shop* terkadang suku cadang yang diterima tidak sesuai dengan permintaan atau spesifikasi karena tidak terjalinnya komunikasi yang baik dalam melakukan permintaan suku cadang antara pihak kapal, *Work Shop* dan pihak Perusahaan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari dua batasan masalah dan rumusan masalah serta analisa data yang penulis paparkan diatas maka untuk mencegah kecelakaan kerja diatas kapal TB.Winning

Pioneer 21 yang melayani kegiatan *transshipment* di Daerah NCV Africa Barat

Penulis menemukan pemecahan masalah atau solusi diantaranya sebagai berikut:

1. Kurangnya Pengetahuan ABK Dek Tentang Aspek Keselamatan Kerja Saat Kegiatan *Transshipment*

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisa dan mencari solusi pemecahan sebagai berikut :

a. Meningkatkan Pelatihan Secara Terjadwal Bagi ABK Dek yang Baru

Dalam STCW edisi 2010 pada Bab I Peraturan I/14 : Perusahaan bertanggung jawab terhadap pelatihan penyegaran pelaut di kapal mereka. Sedangkan dalam Code A-II / 1 dan A-III / 1. Menerangkan bahwa Pelatihan Keselamatan Dasar (BST) Cakupan PSSR akan ditambahkan beberapa subyek sebagai berikut : Komunikasi, Pengendalian Kelelahan dan Tim Kerja.

Maka sesuai dengan peraturan I/14 diatas para Anak Buah Kapal baru (non pengalaman) yang diterima dan belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik yang pelatihan dan penyegarannya dikordinir oleh perusahaan.

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan bagi ABK. Pertama : Pendidikan dan pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dengan permintaan jabatan. Dan pelatihan dapat sebagai pengganti pengalaman kerja di atas kapal. Kedua: Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan

dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan diatas kapal.

Meskipun ABK baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka juga harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula ABK lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan-kebiasaan yang buruk.

Di kapal tempat penulis bekerja pelatihan dan sosialisasi tentang prosedur kegiatan *transshipment* diberikan kepada perwira dan ABK yang baru bergabung. Nakhoda sebagai pemimpin umum diatas kapal memberikan arahan- arahan kepada perwira yang baru bergabung, dan perwira atau ABK yang mau digantikan harus memberitahukan semua pekerjaan dan tanggung jawabnya kepada perwira atau ABK yang baru. Di kapal tempat penulis bekerja pelatihan ini diberikan paling sedikit satu minggu tergantung cepat atau lambatnya perwira atau ABK yang baru tersebut memahami pekerjaan dan tanggung jawabnya dan Nakhoda sebagai penanggung jawab penuh diatas kapal juga memberikan evaluasi.

Setelah semua pekerjaan dan tanggung jawabnya betul- betul dipahami maka dilakukan penanda tanganan formulir *Familiarisation Checklist for Newly Joined* seperti yang penulis lampirkan pada lampiran no.3 dan disimpan diatas kapal sebagai arsip.

Program pelatihan ini bermanfaat untuk perwira atau ABK yang baru bergabung sebagai ilmu pengetahuan yang dibutuhkan untuk mengubah sikap agar program kerja berjalan dengan efektif, prinsip-prinsip pelatihan harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipasif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhinya prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Disamping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual, karena pada dasarnya para ABK mempunyai kemampuan, sifat karakter dan sebagainya yang berbeda satu dengan yang lainnya.

Pelatihan pekerjaan adalah sebagai petunjuk pengerjaan yang diberikan secara langsung kepada ABK tersebut agar mereka tahu tentang bagaimana cara melakukan pekerjaannya dengan baik.

1) Pelatihan

Atasan memberikan bimbingan dan pengarahan kepada ABK dalam pelaksanaan kerja rutin mereka. Hubungan atasan dan ABK sebagai bawahan serupa dengan tutor siswa.

2) Penugasan Sementara

Penempatan ABK pada posisi tertentu untuk jangka waktu yang ditetapkan ABK terlibat dalam pemecahan masalah-masalah organisasional nyata.

3) *Vestibule Training*

Program latihan tidak mengganggu operasi-operasi normal, dapat dilakukan dengan cara Mualim satu atau Bosun memberikan *training* atau praktek kepada ABK yang dikatakan baru dengan pekerjaan di atas kapal.

4) Latihan Sensifitas/*Responsive*

Suatu metode dimana ABK belajar menjadi lebih peka terhadap perasaan orang lain dan lingkungan. Latihan ini juga berguna untuk mengembangkan berbagai perilaku bagi tanggung jawab pekerjaan. Bagaimanapun juga, orang seharusnya tidak berhenti belajar, karena belajar adalah proses seumur hidup. Oleh karena itu program pendidikan dan latihan harus bersifat kontinyu dan dinamis.

Pengembangan sumber daya manusia jangka panjang adalah aspek yang semakin penting dalam organisasi. Melalui pengembangan ABK yang ada sekarang, akan mengurangi ketergantungan perusahaan pada penarikan tenaga kerja baru. Bila para anak buah kapal dikembangkan secara tepat, promosi dan transfer lebih mungkin dipenuhi terlebih dahulu secara internal dan juga menunjukkan kepada ABK bahwa mereka juga mempunyai kesempatan karier. Manfaat pengembangan juga akan

dirasakan perusahaan melalui peningkatan kontinuitas operasi-operasi dan semakin besar rasa keterikatan ABK terhadap perusahaan.

b. Mengadakan Sosialisai Dan Familiarisasi Bagi ABK Secara Rutin

Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, Sumber Daya dan Personil 6. 3 yaitu : Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Mengadakan Sosialisasi juga sangat diperlukan bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal minimal 3 hari setelah di atas kapal. Sosialisasi yang dilakukan tidak sampai 1 hari ternyata tidak efektif bagi ABK yang akan bergabung di atas kapal. ABK yang baru bergabung diatas kapal kurang mendapatkan sosialisasi karena jadwal kapal yang padat. Untuk mengatasinya ABK yang akan turun diikutkan lagi di atas kapal untuk mendampingi ABK yang baru yang akan menggantikan pekerjaannya. ABK yang lama memberi pengarahan mengenai tugas–tugas yang harus dikerjakan, tanggung jawab dan hal–hal lainnya yang berkaitan dengan pekerjaan ABK yang lama tersebut. Pengarahan atau petunjuk yang diberikan ABK lama bertujuan agar ABK yang baru mengetahui dan mengerti manajemen kerja yang benar di atas kapal. Setelah itu Nakhoda memberitahu kepada perusahaan mengenai ABK lama yang masih mengikuti pelayaran mendampingi ABK baru, agar diberikan bonus sesuai dengan waktu tambahan selama di atas kapal.

Selain itu, ABK baru juga mendapat bimbingan dan pengarahan dari *Safety Officer* sesuai dengan OT/SOPM/9-2-1 *All new joining crew shall be given proper Shipboard Familiarisation and Safety tour of the vessel before being assigned to their duties. These Safety and familiarisation and Safety tour will be given by Safety Officer or his nominee.* Dengan memberikan bimbingan dan pengenalan awal secara bijaksana terhadap ABK yang baru naik kapal. *Safety Officer* akan menjelaskan prosedur– prosedur yang berlaku diatas kapal, tentang kegiatan transshipment dan

peraturan–peraturan dikapal sesuai dengan kebijakan perusahaan, termasuk pelaksanaan manajemen kegiatan *transshipment*.

Safety Officer melaksanakan pengarahan secara rutin. Pengarahan tersebut berupa sosialisasi manajemen kegiatan *transshipment* yang dikerjakan setiap dua kali dalam sebulan. Dan selalu didokumentasikan menurut OT/S/G/0500/429 didalam *Training and Performance Record*. Sosialisasi ini bertujuan agar ABK dapat mengambil pelajaran berharga, dimana dalam pengarahan tersebut *Safety Officer* memberikan program yang berkaitan tentang kegiatan *transshipment*. Program tersebut diantaranya berupa pengarahan, pelatihan dan penayangan video–video *safety* khususnya tentang kegiatan *transshipment* yang apabila tidak diterapkan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal maka akan menimbulkan bahaya dan resiko kecelakaan kerja.

Dengan meningkatkan sosialisasi manajemen kegiatan *transshipment* terhadap ABK diatas kapal dengan memberikan pengarahan dari ABK lama dan bimbingan prosedur kegiatan *transshipment* dari *Safety Officer*. Hal tersebut dapat memberikan pengetahuan tentang manajemen keselamatan kerja agar ABK dapat mengetahui dan mengerti tugas dan tanggung jawabnya serta meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya kegiatan *transshipment*.

Penulis Ketika itu menjabat sebagai Nakhoda kapal itu selalu melaksanakan sosialisasi prosedur keselamatan kerja terhadap ABK secara terus menerus dan berkesinambungan, hal ini dilaksanakan mengikuti jadwal dari *safety meeting* di atas kapal. Hal ini dapat memberikan pengetahuan terhadap ABK untuk menjalankan aktivitas sesuai dengan prosedur keselamatan kerja yang ada.

Pelaksanaan sosialisasi prosedur keselamatan kerja diatas kapal diharapkan dapat menekan angka kecelakaan kerja yang mungkin terjadi di atas kapal TB. WINNING PIONEER 21, sehingga terciptalah suasana kerja yang baik, aman dan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Para Anak Buah Kapal yang baru (*non* pengalaman) yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas–tugas

pekerjaan mereka. Bahkan ABK yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan familiarisasi agar dapat menjalankan tugas – tugasnya sesuai prosedur kerja dengan baik.

Tujuan dilakukannya sosialisasi kepada ABK yang baru diantaranya untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dengan permintaan jabatan dan diharapkan dapat meningkatkan efesiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif.

Lebih lanjut, sosialisasi membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik meskipun ABK baru telah menjalani orientasi dengan baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka harus diberikan familiarisasi dalam bidang tugas-tugas mereka.

Sosialisasi, bagi seorang ABK sesuai dengan bidangnya secara umum dan khusus, proses pengenalan akan memakan waktu yang agak lama karena proses ini juga mencakup aspek operasi yang artinya harus menyesuaikan dengan jadwal kerja dari perusahaan, dimana ABK akan diberikan praktek secara langsung terjun pada operasi yang sesungguhnya. Diharapkan dalam proses tersebut ABK akan dapat meningkatkan pengetahuannya akan kegiatan *transshipment*. Khusus bagi ABK yang baru pertama kali ditempatkan di kapal, Nahkoda dan Mualim satu mempunyai tugas tambahan untuk mendidik ABK tersebut, oleh karena pembiasaan ABK dengan tugas baru mutlak diperlukan demi mempertahankan standar sesuai dengan *Safety Management System (SMS)* secara terus-menerus dengan tingkat kinerja yang efektif, baik dalam operasi normal maupun dalam keadaan darurat. Dalam hal ini haruslah dipilih metode yang paling sesuai dan yang sedapat mungkin didasarkan atas latihan-latihan pada jadwal pembiasaan yang ada dan berpedoman pada prosedur standar operasi dari perusahaan.

Ada beberapa alternatif pemecahan untuk mengatasi meningkatkan pengetahuan ABK Dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* yaitu :

- 1) Perusahaan memberikan kesempatan kepada ABK dek untuk mengikuti diklat

Dengan mengikuti diklat sehingga rating lebih memahami tentang operasional kapal dan tugas-tugas sesuai jabatannya di atas kapal. Dengan demikian, rating mempunyai kemampuan yang dibutuhkan untuk melaksanakan tanggung jawabnya di atas kapal.

- 2) Melakukan familiarisasi saat serah terima jabatan

Ketika serah terima antara awak kapal yang selesai kontrak dengan awak kapal baru yang akan naik kapal, dilaksanakan sosialisasi secara langsung tanpa mengikut sertakan awak kapal baru untuk ikut berlayar terlebih dahulu.

Pengaruh yang ditimbulkan setelah rating mendapatkan familiarisasi yaitu mereka dapat mengetahui dan mempelajari sistem dan prosedur kerja pada saat bekerja di atas kapal. Dari adanya hal tersebut dapat menjadikan rating yang berada di atas kapal akan lebih berkompeten dan dapat meningkatkan kualitas kerja rating pada saat bekerja di atas kapal milik perusahaan.

- 3) Memberikan sosialisasi secara rutin

Sosialisasi dilaksanakan di atas kapal, khususnya bagi rating yang baru bergabung. Meskipun sebelumnya sudah diberikan familiarisasi, akan tetapi dengan adanya sosialisasi sehingga dapat menambah pemahamannya tentang prosedur kerja. Dengan demikian ia mampu melaksanakan tugasnya dengan maksimal.

2. Kurang Memadainya Peralatan yang Mendukung Kelancaran Kegiatan *Transshipment*

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisis dan mencari solusi pemecahannya sebagai berikut:

a. Mengoptimalkan Perawatan Terhadap Peralatan Kerja Sesuai Jadwal

Dalam pelaksanaan perawatan *STS Equipment* pada kapal kami berbeda divisi dan kewenangan berada dibawah *STS Operation Departement* sedangkan pelaksanaan pekerjaan perawatan kapal dibawah *Technical Departement* sesuai dengan *PMS (Planned Maintenance System)* yang diberikan oleh perusahaan. Dan semua itu walaupun beda departemen dapat di kelola dengan baik yaitu dengan merencanakan terlebih dahulu dan dalam perencanaan tersebut diatur dengan batas waktu penyelesaiannya.

Dalam pelaksanaan perawatan kelengkapan kegiatan STS hanya dari internal kapal saja dengan mengadakan test semua peralatan penunjang dan mencatatnya dalam *test log STS Equipment*. Sedangkan Untuk peralatan pokok seperti *Cargo hose* dan *Fender* sudah melibatkan pihak ketiga dibawah naungan *STS operation Departement*.

Disamping itu peran Mualim satu juga sangat dibutuhkan dalam pengawasan pekerjaan sehari-hari diatas kapal. Setelah selesainya pekerjaan perawatan yang telah dilakukan ABK maka semua pekerjaan tersebut dicatat guna mendapatkan data yang akurat, dan ini dilakukan secara berkesinambungan sesuai dengan jadwal *PMS (Planned Maintenance System)* dan sesuai jadwal yang dikelola oleh *STS Operation Departement* melalui *Superbosun*. Sedangkan program perawatan perbaikan *STS equipmen* harus sesuai dengan standar yang berlaku secara *International Standard (ISO 17357)* untuk *fender*. Setiap *fender* yang disertifikasi ISO 17357 harus memiliki tanda pada bodi *fender* untuk menunjukkan:

- Nomor Standar Internasional, dan tahun yang berlaku, yaitu ISO 17537:2014
- Ukuran, diameter dan panjang

- Tekanan internal awal
- Tanggal pembuatan atau singkatannya
- Nama lengkap atau singkatan dari pabrikan
- Nomor seri individu
- Jenis lapisan tulangan

Dalam *Pneumatic rubber fender handling, storage, installation and maintenance manual (2002:22)* Follow the table below to inspect the fender as well as its components:

<i>CHECKLIST</i>	<i>SCHEDULE</i>
<i>Check pressure and valves</i>	<i>Every 3 months or after every 3 to 4 berthings</i>
<i>Visual check on body</i>	<i>Every 6 months or more frequently, if possible, or after any abnormal berthing</i>
<i>Check Chain Tire Net (CTN) and guiding accessories</i>	<i>Every 12 months or more frequently, or as and when possible, or after any abnormal berthing</i>
<i>Detailed check on body</i>	<i>Every 18 months</i>
<i>Check safety valve</i>	<i>Every 24 months or after any abnormal berthing if the safety valve releases pressure</i>
<i>Abnormal berthing</i>	<i>If any abnormal berthing occurs on the fender, proper checks must be carried out for any visible damages</i>

Sedangkan untuk *Cargo Hose* harus ada *Sertificate Test* nya dan dibodinya harus ada *Marking* pabrik, No seri dan tanggal testnya. Semua dokumen tentang *STS Equipment* harus disimpan dan dicatat serta di file. Semua *Equipment* harus di inventarisir baik yang kondisi bagus atau kurang bagus maupun yang dalam perawatan di kapal maupun di *workshop*. Untuk menjamin terlaksananya hal di atas perusahaan hendaknya menyiapkan suku cadang yang cukup agar kru bisa melaksanakan perawatan secara terencana pengiriman teknisi ke kapal yang siap dikirim setiap saat apabila ada permintaan dari pihak kapal dan bila ada permintaan suku cadang yang sifatnya mendesak agar dapat segera diberikan.

Sedangkan untuk kapal plannya tersendiri dari *Technical departement* Yaitu PMS, dan kami lampirkan juga PMS (*Planned Maintenance System*)

untuk kapal kami dilampiran No 5. Sebagai contoh di kapal tempat penulis bekerja untuk perawatan *winch* kapal telah terjadwal setiap bulan di PMS (*Planned Maintenance System*), baik perawatan mesin, pipa-pipa oli dan juga talinya, maka cara perawatannya dengan mengikuti arahan dan aturan yang sudah tertulis di PMS (*Planned Maintenance System*) tersebut. Seperti pada pipa-pipa oli untuk perawatannya dengan melakukan chipping, brushing dan pengecatan pada bagian yang berkarat serta membungkusnya dengan *flexible fiber woven greasetape* agar tidak mudah berkarat. Melakukan pelumasan dengan menggunakan gemuk setiap bulan, untuk perawatan clutch, gear dan stoper nya serta melakukan pengecekan terhadap drum tali apakah masih dapat berputar dan berfungsi dengan baik atau tidak. Pengecekan tali juga dilakukan apabila sudah berkurang lebih dari 10% maka tali harus dibalik supaya kerusakan tali merata dan umur tali bias lebih Panjang. Sedangkan untuk perawatan mesin *winch* dilakukan oleh Masinis di kapal dimana perawatannya juga sudah terjadwal di PMS (*Planned Maintenance System*) Departemen mesin .

Untuk menjamin terlaksananya hal di atas perusahaan hendaknya menyiapkan suku cadang yang cukup agar kru bisa melaksanakan perawatan secara terencana pengiriman teknisi ke kapal yang siap dikirim setiap saat apabila ada permintaan dari pihak kapal dan bila ada permintaan suku cadang yang sifatnya mendesak agar dapat segera diberikan.

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisa dan memberikan solusi sebagai berikut:

- 1) Pengaturan ulang jadwal perawatan bulanan kapal

Di dalam perawatan peralatan sangat berguna bagi kapal, di kapal tempat penulis bekerja perusahaan sudah memberikan perawatan yang sudah terjadwal setiap bulan yang disebut dengan PMS (*Planned Maintenance System*). Dengan melihat sistim kerja demikian terdapat saling koordinasi antara pihak kapal dan kantor perusahaan yang berujung adanya suatu kerja sama yang baik dalam menjalankan perusahaan sehingga apa yang menjadi target dari tujuan perawatan akan mencapai sasaran. Untuk menjaga dan mempertahankan supaya

kapal tetap dalam kondisi terbaik maka perlu disesuaikan antara pekerjaan dan sistem perawatan secara berkesinambungan.

Perusahaan harus berkoordinasi dalam menentukan program perawatan kapal dengan menyediakan waktu perawatan (*Maintenance Day*) terhadap kapal tersebut dimana waktu ini dipakai untuk melakukan segala pekerjaan yang tertunda menurut PMS dikarenakan kesibukan kapal di lokasi. Jadi untuk memecahkan masalah dalam melakukan perawatan secara terencana yang perlu dilakukan adalah perusahaan harus meningkatkan konsistensi dan disiplin dalam mengimplementasikan PMS yang ada.

Dengan adanya hal yang di atas, maka diharapkan apabila ada kerusakan, dapat segera ditangani untuk menghindari terganggunya operasional kapal dalam jangka waktu yang lama.

2) Meminta waktu kepada perusahaan untuk melakukan perawatan

Pihak kapal meminta waktu kepada perusahaan untuk melakukan program perawatan (*Maintenance Day*) dengan berkordinasi dengan Departemen operasional jika ada kapal yang kurang pergerakannya untuk menggantikan sementara waktu pekerjaan kegiatan *transshipment* dan pihak perusahaan juga hendaknya memberitahukan rencana kerja untuk hari berikutnya dan berapa lama pekerjaan tersebut direncanakan sehingga pihak kapal dapat mengatur apabila ada kesempatan melakukan perawatan sesuai dengan program PMS.

Perlunya peran mualim satu (*Chief Officer*) untuk mengatur anak buahnya dalam pelaksanaan perawatan terhadap peralatan penunjang langsung dan tidak langsung untuk transipment. Untuk peralatan langsung seperti *fender* dan kelengkapannya serta *Cargo Hose* berada dalam naungan *STS Operation* untuk meminta waktu perawatan langsung ke *Maneger STS* dan yang melakukan perawatan khusus alat-alat STS langsung dibawah *Superbosun* dari *Work Shop* dan dibantu oleh ABK kapal. Sedangkan perawatan peralatan tidak langsung yang berada dikapal wewenang dari kapal sediri dan Mualim

satu sebagai ujung tombaknya seperti perawatan *winch* bagian depan dan *sling hook* untuk muat bongkar muatannya.

Keterlambatan pengoperasian kapal akibat kurangnya perawatan pada peralatan penunjang *transshipment* dalam suatu perawatan diatas kapal tidak terlepas dari manajemen perawatan, oleh karenanya perlunya pemahaman akan manajemen perawatan kapal, dan hal ini tertuang dalam *ISM code*. ABK kapal hanya melaksanakan pekerjaan atas prosedur-prosedur perawatan yang telah dibuat oleh pihak perusahaan (PMS). Perawatan memajukan peranan penting yang sangat dominan dalam pengoperasian kapal terutama pada kapal-kapal usianya makin lanjut. Mualim satu di atas kapal harus meminta ke perusahaan melalui Nakhoda agar perusahaan memberikan waktu untuk melakukan perawatan kapal baik di Departemen Dek maupun Departemen Mesin yang sering kita sebut dengan *Maintenance Day*.

b. Melakukan permintaan Suku Cadang Sesuai dengan Class Rekomendasi

Bagi pihak perusahaan menyediakan kelengkapan suku cadang pengganti di atas kapal yang sesuai dengan *Class* rekomendasi dan *OCIMF guide* serta *STS Setandar operation plan* merupakan keharusan sehingga apabila terdapat kerusakan pada komponen seperti pengantian perlengkapan *Cargo hose*, *fender* dan perlengkapannya dapat langsung dilakukan perbaikan dan pergantian komponen pada *fender* tersebut seperti *Shackles*, *swivels*, *ring rubber sleeves*, *thimbles*, *tyre*, tali dan rantai yang baru tanpa harus menunggu suku cadang dikirim terlebih dahulu setelah terjadi kerusakan. Penyediaan suku cadang merupakan bentuk dan tanggung jawab perusahaan yang dilaksanakan melalui Direktur Armada. Dalam hal ini tugas dan tanggung jawab Direktur Armada meliputi pengelolaan armada kapal-kapal yang dioperasikan dalam trayek-trayek yang dilayaninya. Koordinasi diperlukan dalam hubungannya dengan berbagai macam hal tentang pengoperasian dan keselamatan kapal, perlu dimensikan pertemuan rapat (*safety meeting*) dengan DPA (*Designated*

Person Ashore) dan *STS operation Departement* yang berhubungan langsung dengan pihak kapal.

Koordinasi dengan melibatkan DPA dan *STS operation Departement* ini merupakan ketentuan yang ada pada *ISM manual* yang diberikan oleh pihak perusahaan yang mengkoordinasikan hubungan antara pihak kapal dan manajemen perusahaan yang berhubungan dengan pengoperasian dan keselamatan kapal.

Administrasi suku cadang harus dilaksanakan dengan tepat waktu dan berlanjut terus sehingga dapat dicegah kekurangan biaya suku cadang dan pembelanjaan persediaan yang berlebihan. Menghitung, mendata dan mencatat jumlah suku cadang yang selalu ada dalam *stock* untuk menjaga hal-hal yang mungkin terjadi di luar dugaan atau dengan kata lain harus tersedia.

Pihak *Work Shop* yang diwakili oleh *Superbossun* harus berkordinasi dengan pihak kapal yang tahu pasti keadaan lapangan tentang keperluan-keperluan suku cadang dan perlengkapan STS yang akan diminta agar tidak terjadinya kurang yang dapat menghambat kegiatan *transshipment*.

Dalam kondisi normal penyediaan suku cadang tidak boleh dibatas minimum, karena pada dasarnya penyediaan suku cadang dan perlengkapannya sangat menunjang kegiatan perawatan dan perbaikan dalam peralatan bongkar muat, dengan menggunakan sistem administrasi suku cadang ini kita dapat mengatur dan mengetahui jumlah maksimum dan jumlah minimum, sehingga tidak terjadi kekurangan dan penumpukan suku cadang di atas kapal dan memudahkan kita untuk melakukan pendataan suku cadang tersebut. Dengan cara melakukan dan meningkatkan manajemen *stock inventory*.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dalam Bab-Bab sebelumnya tentang upaya mencegah kecelakaan kerja di TB. WINNING PIONEER 21 pada saat pelaksanaan *transshipment* di Africa Barat, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurangnya pengetahuan ABK Dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* dikarenakan kurangnya pelatihan kepada ABK Dek tentang prosedur dalam melaksanakan kegiatan *transshipment* dan belum optimalnya familiarisasi kepada abk dek tentang kegiatan *transshipment*. Adapun pemecahan masalahnya yaitu dengan mengadakan sosialisasi dan familiarisasi secara rutin.
2. Belum terjalin kerjasama antar ABK dek dalam kegiatan *transshipment* disebabkan karena kurangnya sosialisasi dan familiarisasi ABK dek yang bekerja diatas kapal. Pemecahannya adalah dengan mengadakan sosialisasi dan familiarisasi bagi ABK secara rutin.
3. Kurang memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment* disebabkan kurangnya waktu untuk perawatan karena padatnya jadwal pengoperasian kapal dan kurangnya persediaan suku cadang di atas kapal. Pemecahannya adalah dengan mengoptimalkan perawatan terhadap peralatan kerja sesuai jadwal.
4. Kurangnya alat pelindung diri yang mendukung keselamatan kerja ABK dek disebabkan karena alat pelindung diri diatas kapal banyak yang rusak dan tidak dapat digunakan lagi. Pemecahannya adalah melakukan pengecekan dan perawatan alat pelindung diri secara berkala.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran untuk langkah-langkah pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal pada saat pelaksanaan *transshipment* sebagai berikut:

1. Mualim I agar meningkatkan pelatihan secara terjadwal bagi ABK Dek yang baru.
2. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam operasional Transshipment disebabkan belum adanya kedisiplinan pribadi yang menyebabkan pada saat melakukan kegiatan tidak di-temukan rasa tanggung jawab yang besar dan .juga belum optimal dalam hal pengawasan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh bawahan, sehingga perlu memberikan contoh yang baik kepada bawahan dalam melaksanakan controlling yang melekat dari Pimpinan.
3. Mualim I agar mengadakan sosialisasi dan familiarisasi bagi ABK dek secara rutin untuk meningkatkan pengetahuannya tentang Aspek keselamatan kerja saat kegiatan transshipment.
4. Mualim I agar mengkoordinir ABK dek untuk mengoptimalkan perawatan terhadap peralatan kerja sesuai jadwal.
5. Mualim I berkoordinasi dengan Nakhoda untuk permintaan suku cadangsesuai dengan *class* rekomendasi. Dengan demikian peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment* di atas kapal terpenuhi.
6. Kepada Pemilik Perusahaan Pelayaran/*Owner* wajib meningkatkan Pelatihan dan Pembinaan terhadap ABK dan mengoptimalkan pengawasan secara langsung kekapal atas pelaksanaan prosedur dalam kebijakan ISM Manual. dengan cara tersebutagar ABK memiliki kualitas kinerja yang baik,semakin bertambah pengetahuan dan akan memberikan efek yang positif pada ABK maupun Pemilik Perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad. (2015). *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Jakarta: Rajawali Pers
- Handoyo, Jusak Johan. (2015). *Manajemen Perawatan Kapal*. Jakarta : Djangkar
- Hasibuan, Melayu SP, (2017), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksari.
- International Labour Office (ILO-1989)*
- ISM Code edition 2018
- Lindley R. Higgs and Keith Mobley. (2002). *Maintenance Engineering Handbook*”, 3rd Edition. McGraw-Hill Companies Inc., New York
- Masram (2015) *Manajemen Sumber Daya Profesional*. Sidoarjo: Zifatama
- Schwarat dan Narang. (2001). *Production Management*. Mc.Graw Hill. North America.
- Simamora. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Satu. Yogyakarta : STIE YKPNY Yogyakarta
- Siswanto, B. Sastro Hadiwiry, (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*, Jakarta : Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono, (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- SOLAS 1974 amendment 2017
- STCW 1978 amendment 2010
- Suma'mur (2015) *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. Jakarta: Sagung Seto.
- Sardiman (2006), *Interaksi dan Motivasi Belajar-Mengajar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Yasin, Sulchan. (2017). *Kamus Pintar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka Yunita.
- (2015). *Manajemen K3*. Jakarta : Rineka Cipta
- _____ *Standard Operating Procedure (STSTransfer Operation plan 2013)*.
- _____ *Pneumatic rubber fender handling, storage, installation and maintenance manual (2002)*
- _____ <https://jurnalmaritim.com/tentangTransshipmentyangdiaksespada tanggal 07 Agustus 2021>

DAFTARISTILAH

- ABK** : Semua orang kecuali Nahkoda yang bekerja diatas Kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji
- ASD(AzimuthSternDrive)** : Suatu sistem penggerak utama kapal yang sekaligus sebagai kemudi yang terletak di buritan dan dapat berputar 360°,yang di gunakan untuk mengasis pada saat proses Berthing dan Unberthing tongkang di jetty.
- Bollard** : Bolder kapal terbuat dari bahan besi cor yang berfungsi sebagai penambat tali
- MooringMaster** : Orang perseorangan yang ditunjuk untuk membantu Nahkoda kapal dalam menambatkan dan/atau Pelepasan tambatan kapal. Seringkali untuk beberapa operasi, *Mooring Master* mungkin juga menjadi Superintendent STS dan, juga dapat memenuhi peran POAC.
- Mothership** : Kapal yang biasanya lebih besar dari kapal yang terlibat dalam operasi transfer STS. Khusus untuk operasi STS, kapal induk dapat berupa kapal Pengosongan atau dipemantik mundur, kapal Induk Dapat menjadi kapal Penerima.
- ISMCode** : Standar Internasional Manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan /

	Pengendalian pencemaran lingkungan.
<i>OCIMF(OilCompanies International Marine Forum)</i>	Asosiasi sukarela perusahaan minyak yang memiliki kepentingan dalam pengiriman dan terminal minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas, dan termasuk perusahaan yang bergerak dalam operasi ke lautan lepas pantai yang mendukung eksplorasi, Pengembangan dan produksi.
<i>Pneumatic Fender</i>	: Sebuah Media yang menggunakan udara terkompresi sebagai media penyangga untuk menyerap energi tumbukan kapal, kapal berlabuh dengan lebih fleksibel dan lunak, guna mencapai efek tabrakan tabrakan nanti tabrakan
<i>POAC(Personinoverall advisory control)</i>	: Individu dengan tanggung jawab keseluruhan kontrol penasehat dari operasi STS. Mungkin salah satu dari Master (umumnya Master dari kapal Manuver) atau Mungkin menjadi Superintendent STS.
<i>RO(Recognized Organization)</i>	: Badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana Survey kapal atas nama pemerintah, nomor identitas kapal dan Port State Control
Sandar	: Kegiatan kapal merapat di dermaga untuk melakukan bongkar muat sampai dengan lepas ikat tali di tambatan.

- Second Master* : Perwira deck yang dipercaya atau di tunjuk oleh perusahaan dengan persetujuan nakhoda di atas kapal untuk di beri tanggung jawab setara dengan nakhoda khususnya dalam menunjang kegiatan olah gerak atau keputusan lainnya diatas kapal pada saat dinas jaganya, akan tetapi masih dibawah kontrol Nakhoda yang harus berada di kapal.
- SOLAS* : Merupakan konvensi paling penting dari seluruh konvensi internasional tentang kemaritiman.
- Standard Training Certificate And Watchkeeping(STCW)* : Sebuah aturan yang dibuat oleh IMO yang mengatur atau menetapkan kualifikasi Standard modul/ materi untuk ijazah atau sertifikasi pelaut untuk nakhoda, Perwira dan petugas dinas jaga diatas kapal.
- Toolbox Meeting* : Pertemuan yang dilakukan rutin dengan para pekerja atau karyawan yang biasanya di pimpin oleh Personel Safety (HSE) untuk membicarakan dan mengingatkan Akan potensi-potensi bahaya ditempat kerja.

Lampiran 2. Crew List



韦立(几内亚)船舶管理公司
WINNING (GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL

SMI-05-01 □

SHIP CREW LIST

VESSEL : WINNING PIONEER 21			Flag MARSHALL ISLAND		LifeRaft Capacity : 15 PERSONS			Date : 31/12/21		
PORT : KATOUGOUMA PORT			Ship Phone. : (+224) 6274815928		Master Phone : +224 629861189			Chief Eng. Phone :+224 610771093		
S/N	Name	Rank	Nationality	Date of Birth	Passport Number	Exp. Date	Date Joined	Complete Contract	VISA	REMARK
1	Joubert Ramses Korban	Master	Indonesia	08 Sept 1982	C 7792263	23 Feb 2023	04 April 2021	4-Oct-21		OFFICE
2	Yanuar Tri Chandra	C/O	Indonesia	3 Jan 1984	C 7240728	02 Oct 2025	19 June 2021	19-Dec-21		OFFICE
3	Saiful Bahri	2/O	Indonesia	21 Dec 1971	C 7595932	28 JAN 2026	19 June 2021	19-Dec-21		OFFICE
4	Muhammad Carles	C/E	Indonesia	21 Jan 1975	C 7177390	05 Mar 2026	10 Dec 2021	10-Sep-22		OFFICE
5	Yunar	2/E	Indonesia	25 Jun 1980	C 3902746	20 Jun 2024	19 June 2021	19-Dec-21		OFFICE
6	Erwin Satria Yudha	3/E	Indonesia	13 May 1997	B 9959317	21 May 2023	19 June 2021	19-Dec-21		OFFICE
7	Winanto	AB	Indonesia	31 Dec 1986	B 8966087	26 Jan 2023	04 April 2021	4-Oct-21		OFFICE
8	Dede Kurniawan	AB	Indonesia	11 Aug 1995	C 2016060	24 May 2026	19 June 2021	19-Dec-21		OFFICE
9	Darmita Bambang Susanto	AB/CK	Indonesia	06 Juli 1981	C 4971004	25 Sep 2024	19 June 2021	19-Dec-21		OFFICE
10	Warman	OILER	Indonesia	08 Nov 1992	C 7793222	15 Mar 2026	04 April 2021	4-Oct-21		OFFICE

Lampiran 3. Familiarisation Form New Joiner On Board



WINNING (GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL

韦立（几内亚）船舶管理公司

SMP-07-02

Familiarization for new joiner crew on board

新上船船员熟悉检查表

Ship' Name 船名	Crew Name 船员姓名	Rank 职位	Date 日期
WINNING PIONEER 21	SUHAEDIR	AB	10 th April 2021

Captain and Chief Engineer should arrange familiarization training on board, the new joiner crew onboard must be given an explanation and understand as follows:

船长和轮机长应该安排在船的熟悉培训，新接班船员在船必须给予相关培训并理解如下项目：

No. 编号	Item 项目	Tick (√)	remark 备注
1.	The duties and responsibilities on board 在船职责与责任	√	
2.	Be familiar with the alarms/emergency signals on board 熟悉船上报警和应急信号	√	
3.	FFE and LSA location, liferaft/lifejacket/fireman outfit/extinguisher etc. 救生消防设备处所,救生筏、救生衣、消防员设备、灭火器等	√	
4.	Muster station location 应急集合点	√	
5.	Duties in muster list 应变部署表中的职责	√	
6.	Emergency escape route 应急逃生路线	√	
7.	Garbage management policy and disposal ashore procedure 公司的垃圾管理政策和送岸程序	√	
8.	Alcohol and drug control policy of company 公司的酒精与毒品政策	√	
9.	Operation procedure for emergency steering gear 应急舵设备操作程序	√	
10.	Requirement for PPE 个人防护设备要求	√	
11.	Any other requirement on board for safety operation (remark if any) 在船安全操作的其他要求(如果有, 请备注)	√	Keep Use Mask

Name and signature:

姓名及签字

New joiner: SUHAEDIR

新上船船员

Captain: JOUBERT RAMSES KORBAN

船长

Lampiran 4. Towing operation and proses Berthing and Unberthing



Lampiran 5. *Gambar perawatan winch towing dan Maintenance plan order*



Winning Logistics (Africa) Company Limited

Winning Pioneer 21 Maintenance Plan Order 2021-4

Index	WorkOrder	UnitCode	Order NO.	Equipment Supervisor	Equip. Name	Last Completed Time	Cyc	PlanCheck Date	DO	Completed Time	Work Content & Std.	Memo					Overdue	Equip. Update Time
1	X019200210020	X019	X019200210020	Captain	Drill ,Safety Meeting	20-Apr-21	1	26-May-21	Y	20-May-21	1.Check for Fire Drill,ER flooding /Man Overboard		SE000066	00000001	10	001	N	
2	X019200210021	X019	X019200210021	Chief Officer	FFA	22-Apr-21	1	26-May-21	Y	22-May-21	1.Check for FIRE HOSE BOX,LIFE RAFT,FIRE HOSE,FIRE EXTINGUISHER INTERNRATIONAL SHORE CONNFECTION.		SE000060	00000001	10	001	N	
3	X019200210022	X019	X019200210022	Chief Officer	LSA	22-Apr-21	1	26-May-21	Y	22-May-21	1.Check for FIRE HOSE BOX,LIFE RAFT,FIRE HOSE,FIRE EXTINGUISHER INTERNRATIONAL SHORE CONNFECTION.		SE000065	00000001	10	001	N	
4	X019200210023	X019	X019200210023	Second Officer	TOWING LINE,WIRE BRIDLE OF BARGE AND WINCH TOWING AND	28-Apr-21	1	26-May-21	Y	22-May-21	1. Check the towing line condition; 2.Check the wire bridle; 3.Winch towing and Capstain	Wire Bridle (10.01.2021) - Towing Line (08.05.2021)	SE000063	00000001	10	001	N	
5	X019200210024	X019	X019200210024	Second Officer	NAVIGATION EQUIPMENT	22-Apr-21	1	26-May-21	Y	22-May-21	1.Check for COMPASS,RADAR,GPS,ECHO SOUNDER,VHF,		NC000055	00000001	10	001	N	

Lampiran 6. Gambar Safety Briefing sebelum proses sandar tongkang di Floting Crane

