

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



MAKALAH

**PERANAN MANJEMEN KESELAMATAN KERJA
GUNA MEMINIMALISASI KECELAKAAN KERJA
DI KAMAR MESIN MT. ZEMIRA**

Oleh :

JONNER SIBATUARA

NIS. 01841/T-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I
JAKARTA
2022**

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



MAKALAH

**PERANAN MANJEMEN KESELAMATAN KERJA
GUNA MEMINIMALISASI KECELAKAAN KERJA
DI KAMAR MESIN MT ZEMIRA**

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

Oleh :

JONNER SIBATUARA
NIS. 01841/T-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I
JAKARTA
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : JONNER SIBATUARA
NIS : 01841/T-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : TEKNIKA
Judul : PERANAN MANJEMEN KESELAMATAN KERJA
GUNA MEMINIMALISASI KECELAKAAN KERJA DI
KAMAR MESIN MT. ZEMIRA

Pembimbing I

Markus Y. Manurung, S.SiT, MM

Penata (III/c)

NIP. 19800605 200812 1 001

Jakarta, Juli 2022

Pembimbing II

Jarot Delta Susanto, S.SiT., M.M.

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19820717 200502 1 001

Mengetahui :
Ketua Jurusan Teknika

Diah Zakiah, ST, MT

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19790517 200604 2 015

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JONNER SIBATUARA
NIS : 01841/T-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : TEKNIKA
Judul : PERANAN MANJEMEN KESELAMATAN KERJA
GUNA MEMINIMALISASI KECELAKAAN KERJA DI
KAMAR MESIN MT. ZEMIRA

Penguji I

Sari Kusumaningrum, S.S.,M.Hum
Penata (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

Penguji II

Drs. Edward Arsanova, MM,M.Mar.E
Dosen STIP

Penguji III

Markus Y. Manurung, S.SiT, MM
Penata (III/c)
NIP. 19800605 200812 1 001

Mengetahui :

Ketua Jurusan Teknika

Diah Zakiah, ST, MT
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19790517 200604 2 015

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan yang maha esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Teknik Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Guna memenuhi persyaratan Kurikulum Program Upgrading ATT-I, maka semua pasis diwajibkan untuk membuat atau menulis sebuah makalah berdasarkan pengalaman selama bekerja di atas kapal dan ditunjang dengan teori-teori serta bimbingan dari pada dosen pembimbing STIP Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“PERANAN MANJEMEN KESELAMATAN KERJA GUNA MEMINIMALISASI KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN MT. ZEMIRA”

Penulis menyadari akan keterbatasan kemampuan dalam penyusunan serta penulisan makalah ini, sehingga masih banyak kekurangan-kekurangan dan hasilnya masih belum sempurna. Oleh sebab itu penulis membukakan diri untuk menerima kritik serta saran-saran yang positif guna menuju keperbaikan makalah ini. Selanjutnya segala rendah hati, bersama ini penulis menyampaikan rasa terima kasih sebesar besarnya kepada yang terhormat Yang Terhormat :

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Diah Zakiah, ST, MT, selaku Ketua Jurusan Teknik Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak Markus Y. Manurung, S.SiT, MM., selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Jarot Delta Susanto, S.SI.T., M.M., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Teknik 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 semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Oktober 2022

Penulis,

JONNER SIBATUARA

NIS. 01841/T-I

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|---------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| TANDA PERSETUJUAN MAKALAH | ii |
| TANDA PENGESAHAN MAKALAH | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR LAMPIRAN | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. LATAR BELAKANG | 1 |
| B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH | 3 |
| C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN | 4 |
| D. METODE PENELITIAN | 5 |
| E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN | 6 |
| F. SISTEMATIKA PENULISAN | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. TINJAUAN PUSTAKA | 8 |
| B. KERANGKA PEMIKIRAN | 20 |
| BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN | |
| A. DESKRIPSI DATA | 21 |
| B. ANALISIS DATA | 23 |
| C. PEMECAHAN MASALAH | 28 |
| BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN | |
| A. KESIMPULAN | 38 |
| B. SARAN | 38 |
| DAFTAR PUSTAKA | 40 |
| LAMPIRAN | |
| DAFTAR ISTILAH | |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. Table of Shipboard Working Arrangement
- Lampiran 4. Familiarisation with Engine Room Equipment & Operation Checklist
- Lampiran 5. Shipboard Emergency Drill
- Lampiran 6. Emergency / Security Exercise Report
- Lampiran 7. Signatur of Crew Exercise and Ship Stamp
- Lampiran 8. Table of Shipboard Working Arrangement
- Lampiran 9. Demerit Point System
- Lampiran 10. Peralatan keselamatan kerja
- Lampiran 11. Contoh Kelalaian ABK Mesin
- Lampiran 12. Peralatan keselamatan kerja yang sudah rusak dan tidak dapat dipakai lagi
- Lampiran 13. Dokumentasi Safety Meeting

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sumber daya manusia yang kurang terampil tentunya tidak akan memberi manfaat dan tidak akan dapat mencapai hasil guna dan daya guna yang maksimal, sesuai dengan harapan perusahaan. Jadi untuk mendapatkan hasil guna dan daya guna yang sebesar-besarnya perusahaan harus didukung dengan tenaga kerja yang bukan hanya terampil dalam bidangnya tetapi juga berdedikasi tinggi, mau bekerja keras dan berdisiplin, serta mempunyai kesadaran akan keselamatan kerja (*safety awareness*) yang tinggi. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal dan kelancaran dari pengoperasian kapal tersebut.

Keselamatan kerja merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal didalam menjalankan tugasnya.

Meningkatnya resiko kecelakaan terjadi di tempat kerja yang berpotensi menimbulkan korban jiwa, kerusakan materi dan gangguan operasional, tidak hanya upah besar yang menjadi tolak ukur dalam menentukan jenis pekerjaan. Keselamatan kerja adalah hal yang seharusnya juga menjadi prioritas. Tingginya resiko kerja yang dihadapi ABK menuntut mereka untuk bekerja dengan lebih hati-hati, namun kecelakaan kerja dapat terjadi kapan saja dan di mana saja yang sebagian besar penyebabnya adalah perilaku yang tidak aman serta kondisi lingkungan kerja yang tidak kondusif. Oleh karenanya penting bagi ABK untuk saling mengingatkan penerapan standar keselamatan kerja.

Untuk meningkatkan keselamatan kerja maka harus diefektifkan pelaksanaan manajemen keselamatan. Sistem manajemen keselamatan kerja di kapal merupakan bagian dari sistem manajemen keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan di atas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan kerja merupakan pengendalian resiko yang berhubungan dengan aktifitas kerja, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif dan efisien di atas kapal.

Penulis mengamati permasalahan yang terjadi dapat menimbulkan resiko kecelakaan kerja yaitu terbatasnya pengetahuan ABK mengenai manajemen keselamatan kerja di atas kapal. Hal tersebut dikarenakan kurangnya sosialisasi keselamatan kerja terhadap anak buah kapal dari *Safety Officer* dan kurangnya pengalaman ABK departemen mesin bekerja di kapal MT. ZEMIRA. Tugas seorang *Safety Officer* adalah meliputi perencanaan, pengorganisasian dan pelaksanaan program keselamatan sesuai dengan standar-standar yang telah ditetapkan. *Safety Officer* bertanggung jawab untuk mencegah bahaya, kecelakaan dan bahaya keselamatan dalam suatu area kerja tertentu. Dari pengamatan penulis di atas kapal penulis menemukan beberapa kendala mengenai kurang maksimalnya *Safety Officer* dalam menjalankan tugas sebagai kepala kerja dan pengawas pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.

Selain itu, rendahnya kedisiplinan ABK mesin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja disebabkan kurangnya ketegasan *Safety Officer* dalam memberikan sanksi terhadap ABK mesin yang tidak menjalankan manajemen keselamatan kerja dan kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal. Disini dibutuhkan kedisiplinan ABK mesin di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh dan terlaksananya manajemen keselamatan secara efektif. Kadang kala pada ABK yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang menganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah menguasai akan pekerjaan sedangkan pekerjaannya itu adalah hal yang mudah dilaksanakan, mereka tidak menyadari pada saat itu telah berada dalam keadaan bahaya.

Berdasarkan pembahasan tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul : **“PERANAN MANJEMEN KESELAMATAN KERJA GUNA MEMINIMALISASI KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN MT. ZEMIRA”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di MT. ZEMIRA sebagai *Chief Engineer*, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja yaitu sebagai berikut:

- a. Manajemen keselamatan kerja di departemen mesin tidak berjalan dengan optimal.
- b. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.
- c. *Briefing* sebelum kerja tidak dilaksanakan secara rutin.
- d. Minimnya kesadaran ABK departemen mesin akan pentingnya mengimplementasikan prosedur keselamatan kerja.
- e. Sarana dan prasana keselamatan kerja yang kurang memadai.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi pada saat penulis bekerja di MT. ZEMIRA, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan, yaitu sebagai berikut:

- a. Manajemen keselamatan kerja di departemen mesin di atas kapal tidak berjalan dengan optimal.
- b. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas maka untuk mencari penyebab, penulis merumuskan masalah yaitu :

- a. Mengapa manajemen keselamatan kerja di departemen mesin di atas kapal tidak berjalan dengan optimal ?
- b. Apa yang menyebabkan ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah manajemen keselamatan kerja dan meningkatkan pelaksanaannya di departemen mesin di atas MT. ZEMIRA.
- b. Untuk mencari penyebab dan pemecahan dari ketidakdisiplinan dalam mematuhi aturan keselamatan kerja di departemen mesin.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

- 1) Sebagai sumber referensi bagi pasis STIP mengenai cara mengefektifkan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kerja di departemen mesin di atas kapal.
- 2) Berbagi pengetahuan dan tambahan ilmu dalam proses pendidikan dan latihan (diklat) dengan rekan-rekan pasis diklat STIP mengenai cara mengatasi kendala yang terjadi dalam meminimalisir resiko kecelakaan kerja di departemen mesin di atas kapal MT. ZEMIRA.

b. Manfaat Praktis

- 1) Sebagai sumbang saran bagi Perusahaan agar mengawasi secara efektif pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal.
- 2) Berbagi pengalaman mengenai pentingnya mengimplementasikan manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal tanker.

- 3) Selain itu berbagi pengetahuan mengenai beberapa kendala yang ditemui dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di departemen mesin pada kapal tanker dan cara untuk mengatasinya.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah Deskriptif kualitatif yaitu mendeskripsikan bagaimana pengaruh penerapan manajemen keselamatan kerja di departemen mesin dalam meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kerja.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data penulis didalam pembuatan makalah ini, menggunakan teknik-teknik pengumpulan data antara lain sebagai berikut:

a. Observasi

Penulis menggunakan pengamatan secara langsung di atas kapal MT. ZEMIRA terutama terhadap kendala-kendala yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja.

b. Studi Kepustakaan

Penulis mengambil referensi dan buku-buku dan catatan yang berhubungan manajemen keselamatan kerja di departement mesin.

3. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah ABK departement mesin dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja di MT. ZEMIRA.

4. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, data yang ditampilkan bersifat deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan data yang ditemukan di lapangan dan membandingkan dengan teori/aturan yang ada.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Waktu penelitian yaitu saat penulis bekerja di atas MT. ZEMIRA sebagai *Chief Engineer* sejak 25 Januari 2021 sampai dengan 01 Februari 2022. Penelitian dilakukan di atas kapal MT. ZEMIRA, kapal tanker milik perusahaan Hong Lam Marine Pte.Ltd yang beroperasi di alur pelayaran Port Limit Singapore.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun, adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menjelaskan 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 penulisan makalah yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diutarakan data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas MT. ZEMIRA. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi

lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada pembahasan di dalam bab II ini penulis membahas beberapa landasan teori yang berkaitan dengan meningkatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di kapal MT. ZEMIRA, yaitu sebagai berikut :

1. Manajemen Keselamatan Kerja

Secara etimologis yaitu manajemen artinya seni mengatur dan melaksanakan. Kata manajemen sering digunakan dalam sehari-hari kita dan sangat membantu dalam mengerjakan sesuatu. Menurut Terry (2013:23) dalam buku *Dasar-Dasar Manajemen*, Bandung: Alfabeta bahwa definisi manajemen adalah suatu proses khas terdiri tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengontrolan yang dilakukan dalam menentukan serta mencapai target yang sudah ditetapkan lewat pemanfaatan sumberdaya manusia dan lainnya.

Menurut Tarwaka (2014:45) dalam buku *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Surakarta : Harapan Press bahwa manajemen keselamatan kerja merupakan bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan prosedur, proses dan sumberdaya yang dibutuhkan bagi pengembangan penerapan, pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.

2. Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas Kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi

yang dibawa di atas Kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua *crew* kapal) memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

Menurut Tarwaka (2014:45) dalam buku *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Surakarta : Harapan Pre ss bahwa keselamatan kerja adalah upaya yang dilakukan untuk me ngu rangi terjadinya kecelakaan, kerusakan dan segala bentuk kerugian baik terhadap rnanu sia, rnaupun yang berhubungan dengan peralatan, obyek kerja dan lingkungan kerja, secara langsung dan tidak langsung. Sejalan dengan kemajuan teknologi, maka permasalahan keselamatan kerja menjadi salah satu aspek yang sangat penting, mengingat resiko bahaya dalam penerapan teknologi juga semakin kompleks. Keselamatan kerja merupakan tanggungjawab semua orang baik yang terlibat langsung dalam pekerjaan.

Jadi dapat disimpulkan, kesela matan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyarnan dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

ABK yang menjalankan tugas di atas kapal harus terampil dalam menggunakan alat keselamatan untuk dirinya maupun dalam menjalankan tugas yang harus dilaksanakan. Dengan memiliki ABK yang terampil ini, maka perusahaan akan dapat berjalan dengan lancar tanpa terganggu dengan munculnya sejumlah kecelakaan kerja. Hal ini didasari oleh pemikiran bahwa kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal akan merugikan banyak pihak, bukan hanya pihak pemilik kapal tapi pihak - pihak lain yang bersangkutan.

Oleh karena itu, keterarnpilan ABK di dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja merupakan keharusan yang dapat mengakibatkan

kecelakaan kerja pada dirinya. Kehidupan yang terpencil, berpisah dengan keluarga, jumlah teman yang sedikit, serta menghadapi laut dengan cuaca dan alam yang sering tidak bersahabat maka disiplin di kapal merupakan hal yang mutlak. “Maka disiplin kerja dan disiplin terhadap faktor keselamatan kerja merupakan hal yang penting dan harus diperhatikan saat bekerja di atas kapal untuk target yang ditentukan” (Soewedo, 2007 : 135, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Rajagrafindo Persada).

Keselamatan kerja tercantum dalam *International Safety Management (ISM)* Code yang berisi tentang keselamatan pengoperasian kapal dan keselamatan awak kapal. Tujuan dari aturan (code) ini adalah menjamin keselamatan di laut, mencegah cedera manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya terhadap lingkungan di laut dan kerusakan harta benda.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan adalah mencakup diantaranya yaitu :

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan kerja dalam menjalankan tugas di atas kapal.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang dihadapi untuk dihindari.

3. Disiplin Kerja

a. Definisi Disiplin Kerja

Menurut Hasibuan (2006:23), dalam buku *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Bumi Aksara bahwa kedisiplinan merupakan suatu hal yang penting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kepatuhan dalam menaati peraturan-peraturan perusahaan dan norma-norma social”. Tujuan dari disiplin keselamatan kerja di atas kapal adalah untuk mengurangi kecelakaan kerja dan menjamin keselamatan jiwa ABK di atas kapal.

Kedisiplinan ABK (Anak Buah Kapal) di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya

kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh. Banyak sekali manfaat yang dapat dipetik dari ABK yang disiplin di dalam bekerja, seperti pekerjaan yang dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Selain itu, kedisiplinan ABK juga menghindarkan dari sejumlah kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Disiplin merupakan suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi. Kedisiplinan lebih dapat diartikan sebagai suatu sikap atau perilaku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan baik secara tertulis maupun tidak tertulis. Dapat juga diartikan sebagai suatu kekuatan yang selalu berkembang di tubuh para ABK yang membuat mereka dapat mematuhi keputusan dan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan. Di atas kapal permasalahan yang dapat menghambat operasional kapal diantaranya yaitu kurangnya disiplinnya ABK dalam menjalankan peraturan yang berlaku di atas kapal. Hal tersebut salah satunya disebabkan karena rendahnya kesadaran ABK dalam mematuhi peraturan.

Disiplin meliputi ketaatan dan hormat perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan karyawan. Disiplin juga berkaitan erat dengan sanksi yang perlu dijatuhkan kepada pihak yang melanggar. secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Kedisiplinan merupakan fungsi yang terpenting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, maka sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran untuk menaati peraturan-peraturan Perusahaan dan norma-norma sosial.

b. Faktor Penunjang Disiplin Kerja

Menurut Raharjo (2013:73) dalam buku *Paradigma Baru Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Platinum bahwa ada tiga faktor pendukung kedisiplinan menurut Emile Durkheim diantaranya yaitu :

- 1) Tanggung jawab (*responsibility*). Orang yang memiliki rasa tanggungjawab yang besar atas terselesaikannya suatu tugas (pekerjaan), maka orang tersebut akan terdorong dan berusaha mengatur dirinya dan orang lain agar bertanggungjawab untuk dapat menyelesaikan pekerjaan tersebut dengan baik. Tanggungjawab akan menyebabkan orang taat dan patuh terhadap peraturan-peraturan yang ada secara sadar dan ikhlas serta bersungguh-sungguh dalam melaksanakan tugas. Berperilaku disiplin bagi orang yang memiliki rasa tanggungjawab akan kepentingan diri dan kepentingan orang lain merupakan suatu kebahagiaan dan merupakan moralitas yang sehat.
- 2) Harapan diri (*self gain*). Seseorang terdorong untuk disiplin karena adanya harapan dan keinginan untuk memperoleh atau menghindari sesuatu harapan diri ini berkaitan erat dengan kepentingan dan tujuan yang ingin dicapai. Sulit bagi seseorang untuk melakukan tindakan-tindakan disiplin bila orang tersebut tidak memiliki kepentingan dan harapan dengan sesuatu yang dikerjakan. Harapan-harapan tersebut bisa berkaitan dengan kepentingan pribadi, orang lain maupun hal-hal tertentu.
- 3) Harapan orang lain. Harapan yang berasal dari orang lain akan mendorong seseorang melakukan perilaku taat (disiplin).

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa nilai-nilai disiplin dalam kehidupan sehari-hari dapat ditunjukkan dengan perilaku-perilaku: kepatuhan dan ketaatan secara sadar terhadap nilai-nilai, norma atau kaidah peraturan yang berlaku baik peraturan yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Hal tersebut dapat tercapai melalui kesadaran diri terhadap perilaku jujur, amanah, bertanggung jawab, menjunjung tinggi nilai kebenaran, tepat waktu, patuh serta taat pada peraturan atau norma yang berlaku.

4. Resiko Kecelakaan Kerja

a. Definisi Kecelakaan Kerja

Menurut Suma'mur (2015:37) dalam buku *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta : PT.Gunung Agung bahwa kecelakaan

kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu.

b. *Safety Awareness*

Menurut Goenawan Danuasmoro (2003:23) dalam buku *Kesehatan Keselamatan Kerja*, Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera bahwa *safety awareness* yaitu kesadaran atau tingkah laku pekerja yang sesuai dengan prinsip untuk mengutamakan keselamatan dalam pekerjaan. *Safety awareness* termasuk faktor penunjang keselamatan kerja.

Penyebab kecelakaan kerja yang terutama adalah adanya tindakan-tindakan tidak aman (*Unsafe Acts*) yang dilakukan oleh pekerja. Sebagai contoh :

1) Bekerja tanpa wewenang

Setiap pekerjaan di atas kapal, harus dikerjakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini sebagaimana tertulis pada prosedur kerja, yang mencakup bagaimana pekerjaan dilakukan dan siapa yang melaksanakan. Sebelum melaksanakan pekerjaan juga harus mengisi *checklist permit to work*, khususnya untuk pekerjaan yang beresiko tinggi. Jika ABK melaksanakan pekerjaan tanpa wewenang, maka resiko kecelakaan kerja makin tinggi.

2) Alat pelindung tidak berfungsi

Dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, ABK harus menggunakan standat alat keselamatan (alat pelindung diri). Peralatan tersebut berguna untuk meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kerja. Jika alat pelindung tidak berfungsi dengan baik atau rusak maka akan lebih berpotensi terjadinya kecelakaan kerja. Biasanya karena terlalu sering dipakai dan segan mengambil yang baru atau karena alat yang baik tidak tersedia sehingga terpaksa menggunakan alat yang

rusak.

3) Bekerja tanpa alat keselamatan

Biasanya karena dianggap tidak perlu atau karena merasa tidak leluasa saat menggunakan alat keselamatan. Padahal meskipun demikian, jika bekerja tanpa alat keselamatan maka resiko kecelakaan kerja juga semakin tinggi.

4) Menggunakan alat secara tidak benar

Penggunaan alat kerja yang tidak benar dapat menyebabkan kecelakaan kerja. Ini akibat tidak mengetahui cara pemakaian atau karena merasa tidak nyaman atau terganggu jika memakainya sehingga dipakai hanya sekedar memenuhi aturan.

5) Melanggar peraturan keselamatan kerja

Ini adalah bentuk pelanggaran yang seharusnya tidak dilakukan dan perlu memberi peringatan kepada yang bersangkutan, walaupun mungkin yang melanggar belum mengetahui peraturan tersebut.

6) Bergurau di tempat kerja

Bentuk lain daripada pelanggaran yang seharusnya tidak dilakukan karena yang bersangkutan tidak serius dalam melakukan tugas. Contohnya bergurau di tempat kerja sehingga ABK tidak fokus atau kurang teliti terhadap lingkungan sekitar yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja.

c. Pencegahan Kecelakaan Kerja

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

Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat

bekerja di atas kapal.

- 1) Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :
 - a) Pengetahuan keselamatan
 - b) Pencegahan kebakaran
 - c) Prosedur keadaan darurat
 - d) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
 - e) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
 - f) Pencegahan polusi dan lain-lain.
- 2) Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap Perwira & ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :
 - a) *Abandon Ship Drill* (Peran peninggalan Kapal)
 - b) *Fire Fighting Drill* (Latihan pemadaman Kebakaran)
 - c) *Marine Pollution Drill* (Latihan penanggulangan pencemaran laut oleh minyak)
 - d) *Exhibition Safety equipment Drill* (Latihan peragaan alat alat keselamatan)
 - e) *Enclose Space Drill* (Latihan penyelamatan pada ruangan tertutup).

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

mengembangkan keterampilan se mata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan Perwira & ABK ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

5. Peralatan Kerja

Peralatan kerja adalah seluruh penunjang terlaksananya sebuah pekerjaan, baik yang bersifat langsung terhadap pekerjaan maupun pelengkap seluruh kegiatan pekerjaan tersebut. Keadaan peralatan yang tidak memadai, peralatan yang telah rusak dan tidak berfungsi dapat menimbulkan kecelakaan. Peralatan kerja yang tidak lengkap menjadi penghambat dan penyebab kecelakaan kerja.

Berikut ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di atas kapal untuk menjamin keselamatan para pekerja

- a. Pakaian pelindung adalah pakaian *coverall* yang melindungi anggota tubuh ABK dari bahaya seperti minyak, benda panas, air, percikan pengelasan dan lain-lain.
- b. *Helmet*, bagian yang paling penting dan tubuh manusia adalah kepala helmet ini berfungsi untuk menjaga kepala dan benturan atau benda lain yang jatuh di atas kepala.
- c. *Safety shoes*, alat ini berfungsi untuk melindungi kaki agar terhindar dan bahaya yang dapat menyebabkan kaki terluka.
- d. Sarung tangan (*hand safety*), alat ini berfungsi untuk melindungi tangan dan benda-benda yang sangat berbahaya.
- e. Kacamata (*goggles*), mata adalah bagian paling sensitive pada tubuh manusia dan dalam pekerjaan sehari-hari, kaca mata sangat dibutuhkan

untuk melindungi mata pada saat melakukan pekerjaan.

- f. *Plug* adalah salah satu alat untuk menutup telinga dan frekuensi suara yang sangat tinggi dan me ngimbangi suara yang dapat didengar manusia dengan aman.
- g. *Safety harness/body hamess*, alat ini digunakan pada saat melakukan pekerjaan pada tempat yang tinggi dan daerah yang tidak mudah diakses, untuk menghindari jatuhnya pekerja (ABK kapal).

6. *Standard Operational Procedure (SOP)*

Menurut Laksmi (2008:52) dalam buku *Manajemen Perkantoran Modern*. Jakarta: Penaku bahwa *Standart Operating Procedure (SOP)* adalah dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para pekerja dengan biaya yang serendah-rendahnya. *Standart Operating Procedure (SOP)* biasanya terdiri dari manfaat, kapan dibuat atau direvisi, metode penu lisan prosedur, serta dilengkapi oleh bagan flowchart di bagian akhir.

Menurut Fajar Nur'aini Dwi Fatimah (2016:18) dalam buku *Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure*. Jakarta : Anak Hebat Indonesia bahwa *Standart Operating Procedure (SOP)* juga dapat diartikan sebagai panduan hasil kerja yang diinginkan (ideal), serta proses kerja yang harus dilakukan. Prosedur juga dapat diartikan sebagai urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan), di mana pekerjaan tersebut dilakukan, terjalin dengan apa yang dilakukan, bagaimana, bilamana, dimana dan siapa yang melakukannya.

Adapun aturan keselamatan di atas kapal diantaranya sebagai berikut :

- a. Bekerja dengan izin kerja (work permit) yang sah bila diperlukan
- b. Melakukan uji gas bila diperlukan
- c. Verifikasi isolasi sebelum pekerjaan dimulai dan gunakan peralatan pelindung kehidupan yang ditentukan
- d. Mendapatkan otorisasi (ijin) sebelum memasuki ruang terbatas

- e. Mendapatkan otorisasi sebelum mengganti atau menonaktifkan peralatan penting keselamatan
- f. Melindungi diri Anda dari jatuh saat bekerja di ketinggian
- g. Jangan berjalan di bawah beban yang ditanggihkan
- h. Jangan merokok di luar area merokok yang telah ditentukan
- i. Tidak ada alkohol atau obat – obatan saat bekerja atau mengemudi
- j. Kenakan sabuk pengaman Anda
- k. Saat mengemudi, Jangan gunakan ponsel dan jangan melebihi batas kecepatan
- l. Ikuti rencana manajemen pelayaran yang ditentukan.

7. *International Safety Management Code (ISM Code)*

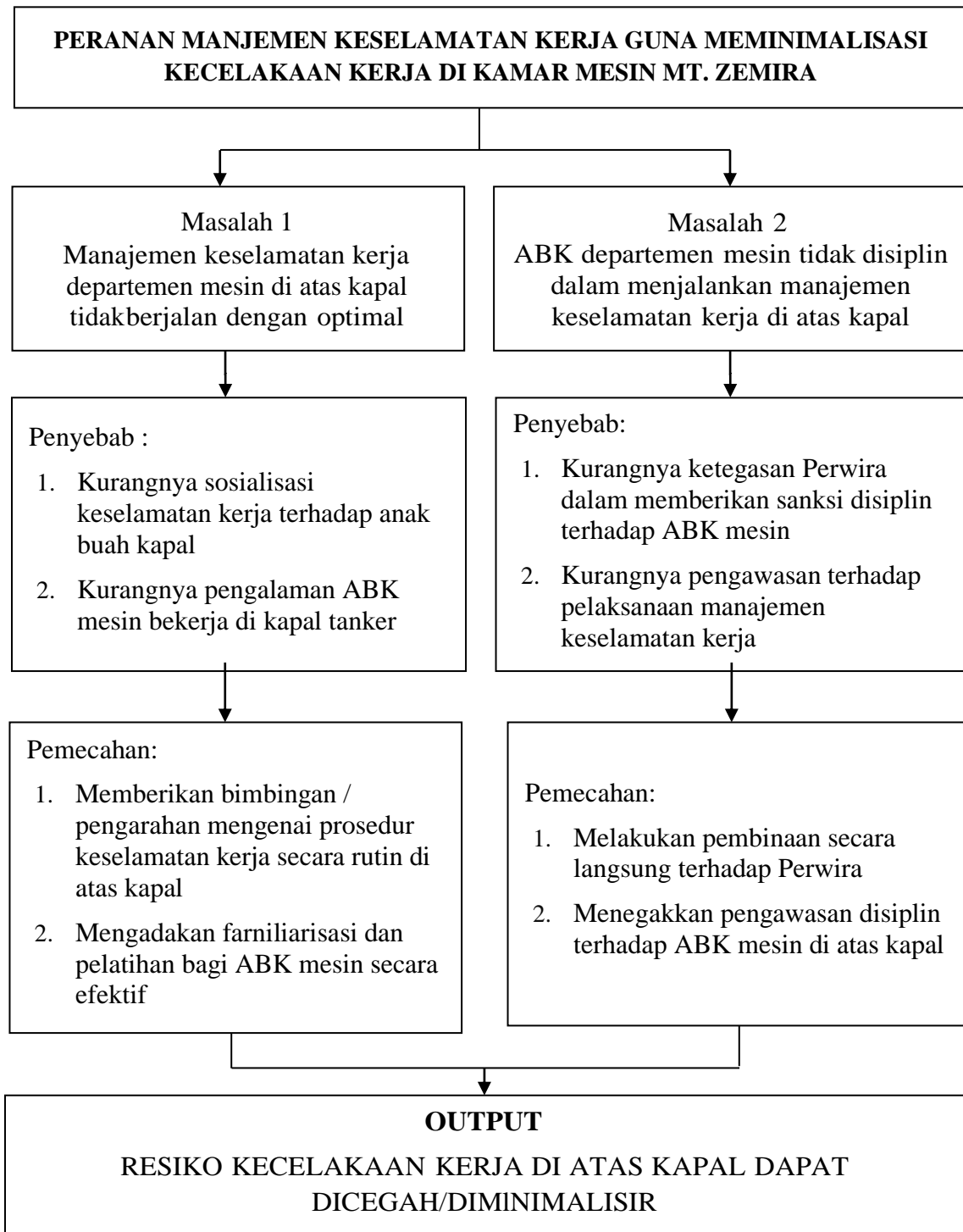
ISM Code merupakan kodifikasi Manajemen keselamatan internasional tentang pengoperasian aman kapal dan tentang pencegahan polusi yang disahkan. Tujuan dari kodifikasi ini adalah untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut dan kerusakan harta benda. Selain itu, tujuan dari ISM Code ini diantaranya yaitu :

- a. Menyiapkan bagi pelaksanaan yang aman dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap semua resiko kecelakaan yang diketahui.
- c. Meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dari personil baik di darat maupun di kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Maka untuk terwujudnya pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal secara efektif, hendaknya Perusahaan memilih sumber daya manusia yang akan bekerja di atas kapal secara selektif dan harus memenuhi syarat, seperti yang tercantum dalam *International Safety Management Code* 6, mengenai sumber daya personil, diantaranya yaitu :

- 1) Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional. (ISM Code elemen 6.2)
- 2) Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum berlayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan. (ISM Code elemen 6.3)
- 3) Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam SMS perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atas peraturan dan garis panduan yang berkaitan. (ISM Code elemen 6.4)
- 4) Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap pelatihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait. (ISM Code elemen 6)

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Selama bekerja di atas kapal MT. ZEMIRA, menemukan masalah kurang optimalnya manajemen keselamatan kerja, sehingga mengadakan pengamatan dan pengumpulan data yang berhubungan dengan masalah pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di kapal agar meningkatkan manajemen keselamatan kerja, antara lain menemukan kurangnya pelaksanaan manajemen keselamatan kerja yang diakibatkan oleh kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja dan kurangnya disiplin dalam melakukan manajemen keselamatan kerja. Kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang menjadi salah satu masalah sebenarnya hal ini sudah dimuat di ISM Code bagaimana sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang benar. seharusnya menurut ISM Code, dalam pelaksanaannya yang diatur dalam ISM Code itu adalah minimal dalam satu bulan itu harus ada melakukan sosialisasi manajemen keselamatan kerja atau Drill. Tetapi kenyataannya dilapangan tidak dilakukan sebagaimana yang telah di aturkan. Selama berada di kapal MT. ZEMIRA sekitar 13 bulan, sosialisasi manajemen keselamatan kerja / *drill* hanya dilakukan sebanyak 5 kali. Inilah yang membuat manajemen keselamatan kerja di kapal MT. ZEMIRA tidak optimal dikarenakan kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja.

Masalah kedua yang mengakibatkan manajemen keselamatan kerja di kapal MT. ZEMIRA tidak terlaksana dengan baik adalah tidak disiplinnya crew / ABK dalam menjalankan manajemen keselamatan di atas kapal. Prinsip disiplin sendiri memiliki faktor - faktor yang mempengaruhi disiplin kerja antara lain factor teladan pemimpin, penghargaan, keadilan, tujuan dan kemampuan, ketegasaan, sarkasi dan komunikasi dua arah. Inilah yang juga mempengaruhi manajemen keselamatan kerja tidak berjalan dengan baik. oleh sebab ini dengan fakta di atas dapat kita uraikan apa yang menyebabkan kurang meningkatnya manajemen

keselamatan kerja di kapal MT. ZEMIRA.

1. Fakta I - Kurangnya Sosialisasi Manajemen Keselamatan Kerja Yang Dilakukan Di Atas Kapal

Pada tanggal 21 Oktober 2021 saat kapal dalam pelayaran di Port Limit Singapore, dilakukan pengecekan terhadap jadwal latihan keselamatan (drill) dan sosialisasi kepada ABK. Ditemukan bahwa selama 13 bulan, sosialisasi / Drill hanya dilakukan sebanyak 5 kali, ini sangatlah kurang dari persyaratan yang dianjurkan oleh ISM Code bahwa sosialisasi / Drill wajib dilakukan 1 kali dalam satu bulan. Dari fakta tersebut, diketahui bahwa sosialisasi manajemen keselamatan kerja belum dilaksanakan secara maksimal sehingga menyebabkan kurangnya pemahaman ABK tentang manajemen keselamatan kerja di kamar mesm.

2. Fakta II - ABK / Crew tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Pada tanggal 12 November 2021 *Chief Engineer* mengontrol (*Safety Patrol*) kegiatan kerja anak buah, baik anak buah sedang bekerja di dalam kamar mesin atau di luar kamar mesin. *Chief Engineer* menemukan beberapa pekerjaan yang tidak sesuai dengan peraturan (*Company Policy*), seperti merokok di ruangan atau tempat yang tidak diijinkan, kegiatan mengelas atau *hot work* yang tidak didampingi oleh *Oiler* mengecat di kamar mesin tidak menggunakan *Safety goggles, masker* dan lain sebagainya.

Dari kejadian tersebut menujuakan bahwa ABK / Crew tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja, dimana seriap jenis pekerjaan perbaikan dan perawatan di atas kapal telah diatur tata cara atau prosedurnya melalui "*Risk Assesment*" dan selalu dijelaskan dalam setiap pelaksanaan "*Safety Meehng atau Toolbox Meeting*" yang dilakukan setiap pagi hari sebelum melakukan pekerjaan, akan tetapi sering kali ABK tetap melanggarnya atau disiplin dalam menerapkannya.

B. ANALISIS DATA

Dari kondisi dan fakta kejadian yang di kemukakan dalam deskripsi data tersebut diatas, maka dapat diketahui beberapa penyebab timbulnya permasalahan yang menjadi bahan analisis penulis, yaitu sebagai berikut:

1. Manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal tidak berjalan dengan optimal

Penyebab masalah yang mengakibatkan kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang dilakukan oleh ABK / Crew di atas kapal MT. ZEMIRA yaitu sebagai berikut :

a. Kurangnya sosialisasi keselamatan kerja terhadap anak buah kapal

Dalam meningkatkan terlaksananya manajemen keselamatan kerja di kapal dari aspek sosialisasi perihal tentang jadwal sosialisasi yang belum terjadwal. Dalam kurun waktu 13 bulan di kapal hanya 5 kali dilakukannya sosialisasi manajemen keselamatan kerja / Drill, ini juga diakibatkan tidak adanya skejul / jadwal sosialisasi, baik itu dari office ataupun di kapal. Ini adalah tugas safety officer harus segera membuatkan jadwal-jadwal Latihan tentang manajemen keselamatan di kapal atau Drill. Menurut ISM Code jadwal drill diatur dalam beberapa waktu antara lain sebulan sekali, tiga bulan sekali harus melakukan drill. Dan dalam setiap sub / departemen di kapal juga perlu melakukan *tool box/safety meeting*.

Pelaksanaan safety meetingnya dapat diatw· dengan periodic seminggu sekali agar hat - hal yang menjadi kendala dalam melakukan manajemen keselamatan kerja dapat di cari jalan keluarnya, sekaligus membagikan pengertian manajemen keselamatan bagi ABK / Crew.

Dalam dunia kerja baik institusi maupun industri, sangat membutuhkan sumber daya manusia. SDM atau yang juga dikenal dengan sebutan human resources menjadi penting karena akan memberikan dampak yang signifikan bagi kemajuan perusahaan. Sumber daya manusia dalam perusahaan dapat melahirkan potensi - potensi keuntungan bisnis yang tidak pernah terduga sebelumnya sebab SDM adalah kunci yang memastikan kemajuan suatu industry.

Dalam hal kasus kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang dilakukan oleh ABK / Crew di kapal MT. ZEMIRA, dari segi SDM yang kurang cakap dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja. Diakibatkan oleh kurang pahamnya ABK/Crew tentang pengertian manajemen keselamatan kerja, sehingga pemahaman tentang manajemen keselamatan kerja tidak teraplikasikan penerapannya di kapal MT. ZEMIRA.

Adapun Faktor penyebab SDM tidak terampil adalah

1) Pendidikan

Kualitas Pendidikan bagi pelaut secara khusus haruslah lebih diperhatikan terlebih dalam hal pemahaman tentang manajemen keselamatan kerja, seperti yang telah dimuat dalam ISM Code elemen 6.2 bahwa perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional.

Kurangnya pemahaman ABK tentang ISM Code perihal HSE atau manajemen keselamatan kerja dapat diatasi dengan memberikan pelatihan / diklat (*training*) tentang manajemen keselamatan kerja di atas kapal menurut peraturan yang diperuntukan bagi pelaut sesuai dengan ISM Code.

2) Lingkungan

Lingkungan sangat berpengaruh di dalam membentuk karakter manusia. Maka dengan keadaan lingkungan yang baik itu umumnya akan membentuk karakter manusia yang tentu saja baik juga, sehingga dapat menghasilkan SDM yang berkualitas serta mempunyai daya saing.

Dalam kasus kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang dilakukan oleh ABK dalam aspek SDM yang kurang terampil dalam menjalankan manajemen keselamatan yang dipengaruhi faktor lingkungan ini maksudnya adalah kebiasaan-kebiasaan yang buruk seperti tidak menjalankan manajemen keselamatan kerja pada saat melakukan pekerjaan secara terus menerus berlangsung sehingga menjadikan / menciptakan lingkungan yang buruk.

Untuk mengatasi persoalan budaya / kebiasaan yang buruk dalam hat lingkungan adalah harus adanya kesadaran dari setiap ABK / Crew untuk menciptakan kebiasaan yang baik seperti melakukan pekerjaan sesuai manajemen keselamatan kerja secara terus menerus sehingga nantinya menciptakan lingkungan kerja yang aman dan baik.

Dari Analisa tersebut didapatkan bahwa kurangnya pengetahuan SDM / ABK tentang manajemen keselamatan kerja menjadi suatu masalah dalam meningkatkan manajemen keselamatan kerja.

b. Kurangnya pengalaman ABK mesin bekerja di kapal tanker

Dari kurangnya sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang dilakukan oleh ABK / Crew dari aspek ini mencakup tentang rutinitas yang terlalu padat ini juga menjadi salah satu factor yang menjadi kendala tercapainya suatu manajemen keselamatan kerja yang baik, dalam aspek ini perlunya peran penting dari perusahaan untuk dapat mengatur / memberikan jeda waktu.

Di Pertamina Singapura yang meliputi daerah Laut Singapura dan OPL (*Out Port Limit*) dimana kapal MT. ZEM I R A berlayar memiliki rute yang sangat padat, kadangkala muatan minyak produk yang kita angkut hanya 75% dari kapasitas muatan yang bisa dibawa ini yang membuat waktu loading kita singkat, dan pada saat penyalurannya kadangkala kita memiliki minimal 5 STS (*Ship to Ship*) / bongkar dengan lama kapal berada sekitar 6-7 jam, setelah selesai di satu port bongkaran kita sesegera mungkin di berangkatkan ke Kapal lain selanjutnya karena keterbatasan BBM di port lainnya. Kita dikejar tayang. Lama / jarak pelayaran sangat singkat karena jarak Kapal yang satu ke yang lain tidak lah jauh, waktu tempuh diperkirakan antara 1 - 2 jam kita sudah sampai ke Kapal berikutnya.

Ternyata setelah dianalisa sosialisasi masih bisa dilakukan sosialisasi pada saat melakukan pelayaran yang memiliki waktu berlayar yang lama, sekitar antara 10 - 12 jam pelayaran bisa kita ambil waktu antara 1 - 2 jam untuk sosialisasi. Oleh sebab itu ini bukan menjadi salah satu masalah utama tidak terciptanya manajemen keselamatan kerja yang baik.

Dari Analisa tersebut ditemukan bahwa ini menjadi salah satu masalah dalam meningkatkan manajemen keselamatan kerja di atas kapal MT. ZEMIRA.

2. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Dari permasalahan tersebut perlu mencari penyebab masalah yang mengakibatkan ABK mengabaikan prosedur keselamatan kerja di atas yaitu sebagai berikut :

a. Kurangnya Teladan dari Pemimpin

Sikap disiplin yang ada di dalam diri ABK / Crew tidak lepas dari teladan pemimpin. Teladan pemimpin sangat berperan untuk meningkatkan disiplin karena menjadi role model yang memberikan dampak positif. Ketika ABK / Crew melihat pemimpin memiliki sikap disiplin yang baik, maka mereka berusaha untuk melakukannya juga. Sebaliknya jika pemimpin tidak memiliki sikap disiplin yang baik, jangan aneh kalau rating pun tidak disiplin juga. Sehingga menjadi kurang maksimal dalam melakukan / menerapkan disiplin kerja yang baik.

Setelah dianalisa ini tidak menjadi salah satu masalah yang fatal, dalam case ini bisa langsung diatasi dengan mengganti pemimpin tersebut di atas kapal yang tidak bisa memberikan teladan.

b. Tidak Adanya Penghargaan (*Reward*)

Dalam melaksanakan disiplin kerja yang baik aspek pemberian *reward* atau penghargaan juga ambil penting dalam terlaksananya kedisiplinan tersebut. Dengan pemberian reward seseorang / ABK merasa di beri apresiasi oleh kinerja yang baik, bahkan dalam aspek menjalankan disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan.

Dalam kenyataannya di lapangan di kapal MT. ZEMIRA tidaklah seperti yang diharapkan, bahkan uang premi atau rest yang sudah dijelaskan dalam PKL sering kali terlambat dicairkan bahkan sampai penulis turun, premi sudah 4 bulan tidak diberikan pihak perusahaan. Oleh sebab itu perlunya pihak perusahaan untuk memperhatikan dalam hal pemberian

reward yang baik bahkan ketancaran dalam pemberian premi.

Sehingga dari Analisa tersebut masalah ini dapat tangsung diselesaikan tanpa perlu ditakukan penititian menda tam, pemsahaan hanya perlu memberikan premi Crew dengan lancar setiap bulannya. Dengan begitu masalah ini selesai.

c. Tidak Adanya Sanksi yang Di Berikan Bagi Pelanggar

Dari segi hukmnan atau sanksi ini juga bisa menjadi tolak ukur terciptanya disiplin kerja yang baik, kadang kala hukuman dapat memberi efek menakutkan / jera bagi orang dalam melakukan suatu kesalahan.

Oleh sebab itu pemberian penalty atau hukuman bagi pelanggar di anggap perlu ditakukan, hukuman - hukuman tersebut bisa berupa teguran / SP yang bertahap, dan bahkan pemotongan gaji.

Dan apabila tetap saja dia melakukan kesalahan yang sama tanpa ada niat untuk berubah. Bisa juga diberikan pemberhentian atau off. Sebab apabila kesalahan tersebut terus dilakuakn akan menimbulkan masalah besar yang akan mengakibatkan kec elakaan bahkan bahaya - bahaya besar yang tidak terduga.

Setelah di analisa penyebab ini sangat penting dalam menunJang manajemen keselamatan kerja berjalan dengan baik, sehingga memerlukan penelitian mendalam tentang sanksi yang harus di berikan.

d. Kurangnya Pengawasan Kerja

Seringnya ABK melak ukan pekerjaan tanpa ada pengawasan dari perwira jaga, hat ini biasanya disebabkan karena ABK tersebut merasa mampu metakukan pekerjaan tanpa pengawasan dari perwira jaga.

Hal sepele seperti ini lambat laun akan mengundang kece robaban, sebab apabita seseorang me lakukan pekerjaan tanpa ada pendarnpingan akan sangat rentan dia melakukan kesalahan yang dikarenakan tidak ada teman kerja yang nantinya menegur atau memberitahukan tentang kesalahan kerja yang dilakukannya.

Dalam hal ini pen ting nya KKM dalam mengintruksikan pentingnya pengawasan kerja atau dengan ketentuan, bilamana dalam melakukan

suatu pekerja tidak boleh dilakukan seorang diri, haruslah dia memiliki teman kerja agar ada seseorang yang nantinya dapat mengingatkan atau memberi peringatan apabila dia melakukan suatu kesalahan. Dan juga dapat memfasilitasi pengawasan dengan alat CCTV agar pengawasan menjadi efektif

Dalam hal pengawasan. apabila hal tersebut dilakukan, maka manajemen keselamatan kerja di kapal MT. ZEMIRA dapat dilakukan dengan baik. Setelah dilakukan analisis pengawasan sangat penting dalam menciptakan manajemen keselamatan kerja yang baik, sehingga perlu dilakukan penelitian berlanjut, bagaimana sistem pengawasan yang harus dilakukan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk meningkatkan operasional di kapal MT. ZEMIRA maka perlu dicari solusi pemecahan masalahnya. Maka dari itu berdasarkan analisis data yang telah dipaparkan di atas, maka dapat diberikan beberapa pemecahan masalah yaitu sebagai berikut:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal tidak berjalan dengan optimal

Dari permasalahan tersebut penulis mencari alternatif pemecahannya sebagai berikut :

1) Menambah Pemahaman tentang Manajemen Keselamatan Kerja Dengan Mendatangkan Instruktur Ke Atas Kapal

Dalam hal meningkatkan pengetahuan SDM / ABK tentang pengetahuan manajemen keselamatan kerja dapat dilakukan dengan cara memberikan pelatihan / diklat (*training*). dengan cara mendatangkan Instruktur ke kapal untuk memberikan pengetahuan tentang manajemen keselamatan kerja. Sehingga mendapatkan sertifikat yang menjadi pedoman seseorang menjadi SDM yang terampil menurut ISM Code. Sehingga tujuan Upaya meningkatkan manajemen keselamatan kerja di kapal tanker dapat terlaksana dengan baik.

2) Membuatkan Jadwal Untuk Sosialisasi Manajemen Keselamatan Kerja

Untuk menerapkann ya dapat dilakukan dengan cara :

a) Membuatkan Jadwal Secara manual

Dalam mewujudkan manajemen keselamatan kerja dalam aspek membuatjadwal sosialisasi perlu di buatkan bagan ataupun skema dalam pengaturan waktu untuk melakukan sosialisasi tentang manajemen keselamatan kerja di kapal. Dengan cara membuat skejul secara manual berupa hard copy / selebaran bisa berupa fonnat word atau excel, yang berisikan tanggal, waktu, tempat, dan apa jenis sosialisasi yang akan di berikan. Dengan mengacu pada ISM Code Drill yang baik dilakukan dengan pengaturan waktu yang baik. bisa dibuat dalam kurun waktu tiga bulan sekali, satu bulan sekali balikan dua minggu sekali.

Periodic tersebut dapat dibuatkan bagan alur pelatihannya balikan untuk melakukan *safety meeting* juga harus dibuatkan kerangka jadwalnya apakah akan dilaksanakan seminggu sekali ataupun sebulan sekali. Dalam hat penjadwalan juga tennasuk hal yang sangat penting sebab apabila jadwal sudah ada secara otomatis ABK akan mengetahui agenda sosialisasi yang akan dilakukan.

b) Membuatkan jadwal sosialisasi dengan cara aplikasi

Dalam mewuj udkan manajemen keselamatan kerja dalam aspek membuat jadwal sosialisasi perlu dibuatkan bagan ataupun skema dalam pengaturan waktu untuk melakukan sosialisasi tentang manajemen keselamatan kerja di kapal. Dengan cara membuat jadwal secara memanfaatkan aplikasi bempa yang menggunakan WhatsApp yang didalamnya sudah dimasukan anggota / ABK, sehingga skejul sosialisasi dapat dibagikan didalam group whatsapp.

b. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Dari permasalahan tersebut di atas, maka alternatif pemecahannya masalah sebagai berikut :

1) Memberikan Sanksi Bagi Pelanggar

a) Pemotongan Gaji

Dari penjelasan tersebut di atas, maka pembinaan yang dimaksud adalah pembinaan kepribadian secara keseluruhan. Secara efektif dilakukan dengan memperhatikan sasaran yang akan dibentuk. Pembinaan dilakukan meliputi pembinaan moral, pembentukan sikap dan mental. Sehingga menciptakan disiplin kerja yang baik, Dan apabila dalam pelaksanaan pekerjaan sehari-hari masih ditemukan pelanggaran-pelanggaran, haruslah lebih dipertegas lagi peraturan-peraturan agar para pekerja (ABK) lebih teratur dan disiplin, bahkan apabila diperlukan harus diberikan juga sanksi. Sanksi yang diberikan berupa pemotongan gaji, agar memberikan efek jera bagi yang tidak disiplin.

Sebab apabila dalam sebuah tim ada kesalahan - kesalahan yang berulang terjadi, ini sangat berbahaya bagi keselamatan tim bahkan nyawa. Oleh sebab itu pemberian sanksi juga diperlukan agar seseorang menjalankan pekerjaan sesuai dengan peraturan-peraturan tentang manajemen keselamatan kerja di atas kapal.

b) Menurunkan ABK/ Crew Dari Kapal

Dari penjelasan tersebut di atas, maka pembinaan yang dimaksud adalah pembinaan kepribadian secara keseluruhan. Secara efektif dilakukan dengan memperhatikan sasaran yang akan dibentuk. Pembinaan dilakukan meliputi pembinaan moral, pembentukan sikap dan mental. Sehingga menciptakan disiplin kerja yang baik.

Dari penjelasan ini disimpulkan bahwa apabila peringatan - peringatan ringan tidak diindahkan maka sanksi keras dapat

diberikan berupa penurunan ABK / Crew (Off) dari kapal agar orang-orang yang tidak disiplin yang menghambat dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja tidak ada lagi, sehingga nantinya manajemen keselamatan kerja dapat meningkat dengan baik.

2) Menegakkan Pengawasan Disiplin Terhadap ABK

a) Pengawasan Langsung Oleh *Safety Officer*

Pengawasan disiplin adalah kegiatan pimpinan mengusahakan agar sesuatu pekerjaan terlaksana sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikutkan suatu pengawasan.

Dalam pelaksanaan langsung dapat dilakukan oleh *safety officer* dengan cara mengawasi ABK yang bekerja secara periodik apakah dalam satu jam dilakukan pengontrolan 10 menit. Bisajuga setiap 30 menit sekali dilakukan pengontrolan.

Kedisiplinan merupakan fungsi yang terpenting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, maka sulit terwujud tujuan yang maksimal.

Pengawasan secara langsung dilakukan oleh *officer* terutama *Safety Officer* seperti aturan dan prosedur *Safety Management System* di atas kapal.

b) Pengawasan langsung dengan menggunakan CCTV

Dalam hal pengawasan ini kita menggunakan alat bernama CCTV, alat ini akan kita gunakan untuk memantau / mengawasi setiap crew yang sedang melakukan pekerjaan, agar kita dapat mengetahui apakah crew tersebut disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja atau tidak.

Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan. Untuk

itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan pengecekan atau inspeksi dan tindakan-tindakan lainnya. Bahkan bila perlu menghindari sebelum terjadi kemungkinan adanya penyimpangan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh anak buahnya. Dan bila hal ini terjadi seorang pimpinan diharuskan menempuh langkah perbaikan atau penyempurnaan.

Secanggih-canggihnya peralatan yang dipergunakan di atas kapal, kalau orang yang mengendalikan peralatan tersebut tidak mentaati peraturan dengan baik atau tidak disiplin maka suatu waktu hal-hal yang tidak diinginkan akan terjadi. Untuk itu hal yang paling utama dibenahi adalah manusianya. Jika ABK menyadari akan tanggung jawabnya, maka segala sesuatu yang dikerjakannya dapat selesai tepat pada waktunya.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal tidak berjalan dengan optimal

1) Menambah Pemahaman tentang Manajemen Keselamatan Kerja Dengan Mendatangkan Instruktur Ke Atas Kapal

Keuntungannya :

- a) ABK / Crew lebih memahami prosedur manajemen keselamatan kerja dari orang yang memiliki kapasitas tersebut langsung di atas kapal.
- b) Memiliki bukti yang menjadikan ABK sudah terampil dalam manajemen keselamatan kerja berupa ISM Code certificate.

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan waktu dalam mengikuti diklat tentang manajemen keselamatan kerja
- b) Mengeluarkan biaya tambahan untuk membayar komisi instruktur

2) Membuatkan Jadwal Untuk Sosialisasi Manajemen Keselamatan Kerja

a) Membuatkan Jadwal Secara Manual

Keuntungannya :

- (1) ABK sudah mengetahui kapan jadwal sosialisasi yang akan dilakukan selanjutnya berupa selebaran jadwal yang akan ditempelkan di anjungan, Mess room dan ECR.
- (2) Kesiapan ABK dalam mengikuti sosialisasi lebih baik karena jadwal yang sudah ada teratur dengan baik secara manual.

Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan kertas untuk hard copy (print)
- (2) Menambah kegiatan untuk menempel selebaran

b) Membuatkan Jadwal Menggunakan Aplikasi

Keuntungannya :

- (1) ABK sudah mengetahui kapan jadwal sosialisasi yang akan dilakukan , berupa pesan yang dibagikan didalam group WA yang telah di buat
- (2) Kesiapan ABK dalam mengikuti sosialisasi lebih baik karena jadwal yang sudah ada teratur dengan baik secara menggunakan WA dan kapan saja bisa mengecek jadwalnya melalui HP.

Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan jaringan sinyal dalam membagikan waktu update jadwal sosialisasi
- (2) Memerlukan pemaham dalam membuka aplikasi doc dalam bentuk word ataupun exel, Melalui WPS Office.

b. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal

1) Memberikan sanksi bagi pelanggar

a) Berupa pemotongan Gaji

Ketmtungannya :

- a) Memberikan efek jera bagi si pelanggar
- b) Dana yang di dapat bisa dialokasi bagi crew yang berdidikasi tinggi

Kerugiarnya :

- a) Akan menimbulkan suasana yang tidak nyaman di lingkungan kerja
- b) Gaji yang didapat crew tersebut akan berkurang

b) Menurunkan ABK / Crew dari Atas Kapal

Keuntungannya :

- a) Memberikan efek jera bagi si pelanggar
- b) Mendapatkan Crew baru yang telah memahami Manajemen keselamatan kerja dengan baik

Kerugiannya :

- a) Akan ada perdebatan yang bertensi tinnggi
- b) Akan ada pergantian ABK / Crew secara mendadak

2) Menegakkan Pengawasan Disiplin Terhadap ABK/ Crew

a) Pengawasan Langsung Oleh Safety Officer

Keuntungannya :

- (1) Pengawasan langsung dapat memberi tegoran secara langsung pada setiap pelanggaran yang dilakukan oleh ABK sehingga resiko kecelakaan kerja di kamar mesin dapat diminimalisir.

- (2) Dapat menjamin pekerjaan dilaksanakan dengan baik dan benar.

Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan perwira/petugas jaga untuk melakukan pengawasan
- (2) Pengawasan harus dilakukan secara terus menerus

b) Pengawasan Langsung Dengan Menggunakan CCTV

Keuntungannya :

- (1) Pengawasan dapat mengontrol setiap pelanggaran yang dilakukan oleh ABK melalui media pengawas sehingga tidak perlu ketempat pekerjaan yang dilakukan.
- (2) Dapat meajamin pekerjaan dilaksanakan dengan baik dan benar.

Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan camera CCTV dan monitor
- (2) Mengeluarkan biaya dalam membeli camera CCTV dan monitornya.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal tidak berjalan dengan optimal

Berdasarkan basil dari evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk mengoptimalkan manajemen keselamatan kerja di departemen mesin yaitu :

- 1) Menambah pemahaman ABK dengan cara menghadirkan seorang instruktur / staf kantor yang memiliki sertifikat HSE ke kapal untuk memberikan pemahaman tentang manajemen keselamatan kerja di atas kapal tanker. Sehingga manajemen keselamatan kerja dapat berjalan dengan baik dikarenakan masalah SDM yang kurang terampil di bidang manajemen keselamatan kerja sudah mendapatkan

pelatihan dengan baik.

- 2) Membuatkan Jadwal sosialisasi yang baik, dengan cara membuatkan role / jadwalnya itu secara manual / selebaran menggunakan format word atau xl, karena lebih praktis dalam pelaksanaannya. Sehingga pelaksanaan sosialisasi dapat berjalan dengan baik karena sudah memiliki jadwal yang teratur dengan baik. (Jadwal terlampir)

b. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka untuk meningkatkan kedisiplinan ABK mesin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal dapat diatasi dengan cara sebagai berikut:

- 1) Memberikan Sanksi, dalam sikap tegas ini dapat membuat seseorang takut dikarenakan ada hukuman berat apabila tidak melakukan hal yang baik, pemberian sanksi yang berat ini berupa menewaskan (off). Sehingga nantinya apabila ABK sudah disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja akan terciptanya manajemen keselamatan kerja yang optimal.
- 2) Menegakkan Pengawasan disiplin kerja secara langsung terhadap ABK dalam hal pengawasan secara langsung dilakukan oleh *Safety Officer* (setiap mesin & mualim) dalam pengerjaan suatu pekerjaan. Untuk seorang pemimpin harus selalu melakukan pemeriksaan, pengecekan atau inspeksi, untuk menghindari sebelum terjadi kemungkinan adanya penyimpangan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh anak buahnya. Sehingga pelaksanaan sosialisasi dapat berjalan dengan baik karena sudah memiliki jadwal yang teratur dengan baik. (Jadwal terlampir)

b. ABK departemen mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka untuk meningkatkan kedisiplinan ABK mesin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal dapat diatasi dengan cara

sebagai berikut:

- 1) Memberikan Sanksi, dalam sikap tegas ini dapat membuat seseorang takut dikarenakan ada hukuman berat apabila tidak melakukan hal yang baik, pemberian sanksi yang berat ini berupa menurunkan (off).

Sehingga nantinya apabila ABK sudah disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja akan terciptanya manajemen keselamatan kerja yang optimal.
- 2) Menegakkan Pengawasan disiplin kerja secara langsung terhadap ABK dalam hal pengawasan secara langsung dilakukan oleh *Safety Officer* (setiap masinis & mualim) dalam pengerjaan suatu pekerjaan. Untuk seorang pemimpin harus selalu melakukan pemeriksaan, pengecekan atau inspeksi, untuk menghindari sebelum terjadi kemungkinan adanya penyimpangan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh anak buahnya.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Kurangnya sosialisasi keselamatan kerja terhadap anak buah kapal dari *Safety officer* sehingga ABK tidak mengetahui tugas serta tanggung jawab masing-masing dan tidak menyalakan dari perannya mengimplementasikan manajemen keselamatan kerja di atas kapal. Kurangnya pengalaman ABK bekerja di *utility workboat* sehingga pengetahuan ABK mengenai prosedur kerja maupun keselamatan kerja di atas kapal masih kurang. Oleh sebab itu wajib:
 - a. Meningkatkan Kesadaran Nakhoda dan ABK Kapal Membudayakan Keselamatan Kerja (*Safety In Your Hands*)
 - b. Menjadikan Kapal sebagai tempat bekerja yang aman bagi pelaut.
2. Kurangnya ketegasan *Safety officer* dalam memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak menjalankan manajemen keselamatan kerja pada saat melakukan pekerjaan di atas kapal, ABK tidak mematuhi prosedur keselamatan kerja yang seharusnya wajib dijalankan. Kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal sehingga masih ada beberapa ABK yang mengabaikan prosedur dalam menjalankan tugas. Untuk itu sanksi tegas sangat diperlukan hingga pemutusan hubungan kerja agar tidak menginfeksi yang lain dan mendapatkan efek jera untuk tercapainya keselamatan kerja dalam menjalankan tugas.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka penulis mengambil memberikan beberapa saran dalam meningkatkan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di atas kapal yaitu sebagai berikut :

1. *Safety Officer* harus memberikan bimbingan / pengarahan mengenal prosedur keselamatan kerja secara mtin di atas kapal agar dapat meningkatkan pengetahuan tentang prosedur keselamatan kerja dan kesadaran ABK akan pentingnya menjalankan prosedur tersebut pada saat menjalankan tugas tanggungjawabnya di atas kapal. Sebaiknya Nakhoda dan Perwira mengadakan familialisasi dan pelatihan bagi ABK secara efektif agar ABK memahami serta menjalankan prosedur kerja maupun keselamatan kerja di *utility work boat*.
2. Nakhoda harus memberikan pembinaan secara langsung terhadap *Safety Officer* mengenai cara menerapkan dan melakukan pengawasan yang efektif terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan kerja sebelum *Safety Officer* bekerja di atas kapal. Sebaiknya *Safety Officer* dan Perwira menegakkan pengawasan disiplin terhadap ABK di atas kapal agar setiap ABK menerapkan sistem manajemen keselamatan di atas kapal pada saat menjalankan pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Kesehatan Keselamatan Kerja*, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.
- Hasibuan, Malayu SP. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bumi Aksara, Jakarta.
- IMO. (2014). *International Safety Management Code (ISM) Code*. IMO Publication
- Laksmi. (2008). *Manajemen Perkantoran Modern*. Jakarta: Penaku
- Nura'aini Dwi Fatimah, Fajar. (2016). *Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure*. Jakarta : Anak Hebat Indonesia
- Raharjo, Joko. (2013). *Paradigma Baru Manajemen Sumber Daya Manusia*. Penerbit Platinum, Jakarta.
- Soewedo, Hananto et al. (2007). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Suma'mur. (2015). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta PT.Gunung Agung
- Tarwaka. (2014). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Harapan Press, Surakarta.
- Terry. (2013). *Dasar-Dasar Manajemen*. Bandung: Alfabeta

Lampiran 1

ZEMIRA PRINCIPAL PARTICULARS



| General | | | | Machinery | | Navigation | | | |
|--|-------------------------|-----------|-----------|--|--|---|------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| Gross Tonnage | 2,532.00 Ton | | | Main Engine (Diesel) : x 2 units | Anqing-Daihatsu 6DKM-20L 956kW x 900rpm (MCR) | Mag. Compass | | Tokimec SH165A1 | |
| Net Tonnage | 1,251.00 Ton | | | | | Gyro Compass | | Tokimec TG8000 | |
| Displacement (Full Loaded) | 5,287.33 Ton | | | | | Auto-Pilot | | Tokimec PR2000 | |
| Dead-Weight (Summer) | 3,876.24 Ton | | | | | Steering | | Ulstein US155 FP - Azimuth Thruster | |
| Lightship | 1,411.09 Ton | | | M/Gen. Engine x 3 units | Yanmar 6HAL2-DTN 280kW x 1800rpm | Radars | Furuno X-Brand FR-2115 | | |
| Length (O.A.) | 75.20 M | | | | | | TH-V 800 Working Pressure 7 Bar | Instrument | |
| Length (B.P.) | 70.78 M | | | Thermal Oil Heater x 1 unit | Navtex | Furuno NX-700B | | | |
| Breadth (MLD.) | 16.80 M | | | | Emergency Gen. Engine x 1 unit Perkins 1006TG2A 79 Kw x 1500rpm | Satellite EPIRB | McMurdo E3 | | |
| Depth (MLD.) | 8.25 M | | | Cargo Pump : E/Motor Driven x 3 units | | AIS | Furuno FA150 | | |
| Summer Draft | 6.00 M | | | | Type : Screw type, 500m ³ /h x 7bar Model : 2GaS260-130W (Jiangxi Xinde) | Echo Sounder | McMurdo S4 | | |
| Height (from Keel) | 32.20 M | | | Slop tank | | Radar Transponder | Jotron 9 GHz | | |
| Speed | 10.00 Knots | | | | G.Total | VHF Radio Telephone | Furuno FM-8800 | | |
| Complement | 5+5 | | | Bilge/Slop Pump | | Weather Fax | Furuno Fax207 | | |
| Cargo Tank Capacity (M ³) | | | | | Electric Motor Driven x 1 | Doppler Log | Furuno DS-80 | | |
| | P | S | G.Total | Type : Screw type, 50m ³ /h x 0.7Mpa Model : Jiangxi Xinde | | GPS | Furuno GP-150 | | |
| NO. 1 | 420,757 | 420,821 | 841,578 | | Ballast Pump | | | | |
| NO. 2 | 521,582 | 520,767 | 1,042,349 | Electric Motor Driven x 1, Centrifugal 120m ³ /h x 30m | | | | | |
| NO. 3 | 521,945 | 521,128 | 1,043,073 | | Mooring Equipment | | | | |
| NO. 4 | 519,163 | 517,923 | 1,037,086 | Windlass : 2 units, Single gypsy | | | | | |
| NO. 5 | 333,565 | 333,172 | 666,737 | | Mooring Winch : 2 units, Single Drum, 55 kN, 15m/min (Fwd) Mooring Winch : 2 units, Single Drum, 55 kN, 15m/min (Aft) | | | | |
| Slop tank | 87,894 | 88,075 | 175,969 | Crane | | | | | |
| G.Total | 2,404,906 | 2,401,886 | 4,806,792 | | Maker : China SWL : 0.98t x 20m | | | | |
| Fuel-Oil Tank Capacity (M ³) | | | | Air Conditioner | | | | | |
| | P | S | G. Total | | Model : Blitzzer Cooling 81.4kW | | | | |
| MDO Tank | 61.90 | 63.20 | 125.10 | M/E Propeller | | Fixed Pitch | | | |
| MDO D.B | 4.90 | 4.90 | 9.80 | | Bow Thruster | | HRP4001 | | |
| MDO D Tk | 6.00 | 6.00 | 12.00 | Output | | 300kW | | | |
| | | | | | Anchor (Stockless) | | 2 x 2460kgs | | |
| | | | | Anchor Chain | | Common stud link chain cable φ 41mm x 9 + 8 Shackles | | | |
| G. Total | 61.90 | 63.20 | 146.90 | | | | | | |
| Registration | | | | Performance (Loaded) | | | | | |
| Call Sign | 9VAA3 | | | | | Fuel Consumption | Main Engine | 193+3% g/kw/h | |
| Offical No. | 3292626 | | | | | Aux Engine | | 205+5% g/kw/h | |
| MMSI | 566091000 | | | Hull Data | | | | | |
| I M O No. | 9397767 | | | Where built | | | | | Guangzhou, China |
| Class & No | NK 071546 | | | Keel Laid | | | | | 30 Dec 2004 |
| Telephone | +65 96561132 | | | Launched | | | | | 27 Aug 2006 |
| Facimile | Nil | | | Delivered | | | | | 1 March 2007 |
| E-mail | zemira@honglam.com.sg | | | Hull Type | | | | | Steel - Double Hull, Double Bottom |
| Inmarsat C(Felcom15) | 456609110 | | | Ballast Tank Capacity (M ³) | | | | | |
| | | | | | | FPT | 77.40 | | |
| | | | | | | No. 2 WBT DB(P&S) | 129.80 | | |
| | | | | | | No. 3 WBT DB(P&S) | 677.20 | | |
| | | | | | | No. 4 WBT DB(P&S) | 691.80 | | |
| | | | | | | No. 5 WBT DB(P&S) | 363.00 | | |
| | | | | | | Total | 1939.20 | | |
| | | | | Fresh water Tank Capacity (M3) | | | | | |
| | | | | | | FW tank (P) | 71.90 | | |
| | | | | | | FW tank (S) | 71.90 | | |
| | | | | | | Total | 143.80 | | |
| Miscellaneous data | | | | | | | | | |
| Owner | Hong Lam Marine Pte Ltd | | | Hull No | HT042011 | | Flag | SINGAPORE | |
| Charterer | | | | Port of registry | SINGAPORE | | FWA / TPC | 122mm/10.8t | |

Lampiran 2

Lampiran 3

HONG LAM MARINE PTE LTD
Ref: Ship Staff Management
Form No. and title: (03-37-D) TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENT

Rev. No: y20/01
Pages: 1/1
Date: 28.04.20

TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENT

Name of ship: **MT. ZEMIRA** IMO number: **9397767**
Latest update of table : **01-Aug-22**

The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with: STCW and MLC 2006 (national law or regulation) issued in conformity with ILO's Seafarer's Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 (No.180) and with any applicable collective agreement registered or authorised in accordance with that Convention and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended, (STCW 95).

| | |
|--|---|
| Maximum hours of work or minimum hours of rest | You must not work more than 14 hours in any 24-hour period You must not work more than 72 hours in any seven-day period You must have at least 10 hours of rest in any 24-hour period You must have at least 77 hours rest in any seven-day period |
|--|---|

Other requirements:

| Position / Rank | Scheduled daily work hours at Sea | | Scheduled daily work hours in Port | | Comments | Total Daily Rest Hours | |
|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------|----------|
| | Watchkeeping (from-to) | Non-watchkeeping duties (from-to) | Watchkeeping (from-to) | Non-watchkeeping duties (from-to) | | At Sea | In ports |
| MASTER | Variable | Variable | Variable | Variable | Subject to Operational Requirement | Variable | Variable |
| CH.OFFICER | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| 2ND OFFICER | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| CHIEF ENGINEER | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| 3RD ENGINEER | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| BOSUN (Parjo) | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| ASST. BOSUN (Masrudi) | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| AB 1 (Riga Bahar Segara) | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| AB 2 (Adik Wibowo) | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| AB 3 (Fahrur Rozi) | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| AB 4 (Rizaldi Hermon) | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| OILER1 (Muang Cahyo W.) | 08.00-12.00/13.00-19.00 | 12.00-13.00/19.00-08.00 | 08.00-12.00/13.00-19.00 | 12.00-13.00/19.00-08.00 | Daily Work | 14 Hours | 14 Hours |
| OILER2 (Simon Ternalemi) | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | 06.00-13.00/18.00-23.00 | 13.00-18.00/23.00-06.00 | | 12 Hours | 12 Hours |
| COOK | N/A | N/A | N/A | N/A | | N/A | N/A |

Name and Signature of the Master :

SYAMSUL ALAM

- 1) The terms used in this model table are to appear in the working language or languages of the ship and in English.
- 2) See overleaf for selected extracts from ILO Convention 180 and the STCW Convention.
- 3) For those positions/ranks that are also listed in the ship's safe manning document, the terminology used should be the same as in that document.
- 4) For watchkeeping personnel, the comments section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours column

Lampiran 4

HONG LAM MARINE PTE LTD

Ref: Shore Staff Management

Form No. and Title: (03-14c-OE) Familiarisation with E/R equipment Operation Checklist

R

| FAMILIARISATION WITH ENGINE ROOM EQUIPMENT & OPERATION CHECKLIST | |
|---|-----------------|
| This checklist to be completed by new Engineering Officers as soon as possible after joining and a Log Entry to be made. | |
| The operation of the following equipment and procedures has been studied and fully understood. | Initial* |
| Familiarisation with the general layout of the engine room? | |
| Alarm systems for Main Engine and Auxiliary Machinery? | |
| Fire detection systems and alarms? | |
| Operation and control of main engine? | |
| Operation and control of auxiliary engines? | |
| Operation and control of boilers? | |
| Operation and control of ancillary machinery? | |
| Emergency stop procedures for above machinery? | |
| Operation of switchboard? | |
| Callout system and procedure if engine room UMS? | |
| Standing Orders? | |
| Night Order book? | |
| Emergency escape doors and routes? | |
| Bunker transfer procedures? | |
| Lubricating oil transfer procedures? | |
| Bilge pumping procedures? | |
| Operation of oily water separator? | |
| Blackout recovery procedures? | |
| Steering gear switchover and emergency control? | |
| Location and operation of emergency generator? | |
| Operation of watertight doors? | |
| Your role in relation to operation of any cargo related equipment? | |
| Your role in relation to any ballasting equipment? | |
| Any special duties that you are required to perform? | |
| | |
| | |
| Chief Engineer's Signature: | Date: |

*Initialed by joiner confirms compliance. If not applicable, enter N/A. Any additional items to be entered in blank rows.

| FAMILIARISATION WITH ENGINE ROOM EQUIPMENT & OPERATION CHECKLIST | |
|--|-------------------------------------|
| This checklist to be completed by new Engineering Officers as soon as possible after joining and a Log Entry to be made. | |
| The operation of the following equipment and procedures has been studied and fully understood. | Initial* |
| Familiarisation with the general layout of the engine room? | <i>[Signature]</i> |
| Alarm systems for Main Engine and Auxiliary Machinery? | <i>[Signature]</i> |
| Fire detection systems and alarms? | <i>[Signature]</i> |
| Operation and control of main engine? | <i>[Signature]</i> |
| Operation and control of auxiliary engines? | <i>[Signature]</i> |
| Operation and control of boilers? | NOT IN USE |
| Operation and control of ancillary machinery? | <i>[Signature]</i> |
| Emergency stop procedures for above machinery? | <i>[Signature]</i> |
| Operation of switchboard? | <i>[Signature]</i> |
| Callout system and procedure if engine room UMS? | <i>[Signature]</i> |
| Standing Orders? | <i>[Signature]</i> |
| Night Order book? | <i>[Signature]</i> |
| Emergency escape doors and routes? | <i>[Signature]</i> |
| Bunker transfer procedures? | <i>[Signature]</i> |
| Lubricating oil transfer procedures? | <i>[Signature]</i> |
| Bilge pumping procedures? | <i>[Signature]</i> |
| Operation of oily water separator? | <i>[Signature]</i> |
| Blackout recovery procedures? | <i>[Signature]</i> |
| Steering gear switchover and emergency control? | <i>[Signature]</i> |
| Location and operation of emergency generator? | <i>[Signature]</i> |
| Operation of watertight doors? | <i>[Signature]</i> |
| Your role in relation to operation of any cargo related equipment? | <i>[Signature]</i> |
| Your role in relation to any ballasting equipment? | <i>[Signature]</i> |
| Any special duties that you are required to perform? | <i>[Signature]</i> |
| | <i>[Signature]</i> |
| | <i>[Signature]</i> |
| Chief Engineer's Signature: | <i>[Signature]</i> Date: 19-07-2022 |

*Initialling by joiner confirms compliance. If not applicable, enter N/A. Any additional items to be entered in blank rows.

Lampiran 5

HONG LAM MARINE PTE LTD
 Fleet Emergency Preparedness
 Form No. 5 Title Annex 11-47 Shipboard Emergency Drills – Annual Program (for Harcour Fleet)
 Vessel: **MT. ZEMIRA**

Rev No: Y2103
 Pages: 1/2
 Date: 01/06/21

FOR YEAR 2022

| Drills | Jan | Feb | Mar | Apr | May | Jun | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec |
|---|--------------------------|------------------|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 Abandon Ship (ISOLAS area 3 & 4) | 02/01 | 03/02 | 02/03 | 03/04 | 03/05 | 06/06 | 07/07 | | | | | |
| 2 Lowering Rescue boat in water (ISOLAS area 3 & 4) | 02/01 | 03/02 | 02/03 | 03/04 | 03/05 | 06/06 | 07/07 | | | | | |
| 3 Lowering Lifboat in water (by Launching Davit & manoeuvre in the water) – (ISOLAS area 3 & 4) | NA | | | | | 06/06 | 07/07 | | | | | |
| 4 Simulation of release gear first then follow by Lowering Lifboat in water by davit & manoeuvre in water – (ISOLAS area 3 & 4 and WSC 100A/1200mm x 1) | | | | NA | | | | | | NA | | |
| 4A Lowering Lifboat in water & Manoeuvre in the water – (ISOLAS area 3 & 4) (Davit launched type L & B (see remarks)) | NA | | | NA | | | NA | | | NA | | |
| 5 Fire in Accommodation / Engine Room / Bosun Store / Pump Room / Bow Thruster Room / Steering Room / Paint Room – (ISOLAS area 3 & 4) | 02/01 (Assessment datum) | 03/02 (Galley) | 02/03 (Paint Store) | 03/04 (Pump room) | 03/05 (Bridge) | 06/06 (Engine room) | 14/07 (Accommodation) | | | | | |
| 6 Explosion with Fire on deck / Explosion with Fire in Cargo Tank | | 05/02 | | | | | | | | | | |
| 7 Cargo Spill (Oil/Lubest) – Load Discharge (Scenario to alternate monthly) | 02/01 (Loading) | 05/02 (Disch'd) | 02/03 (Loading) | 03/04 (Disch'd) | 03/05 (Loading) | 06/06 (Disch'd) | 07/07 (Loading) | | | | | |
| 8 Enclosed Space Entry & Rescue from Enclosed Spaces | | 05/02 (Bosun St) | | 04/04 (F'ch St) | 13/05 (Loading) | 19/06 (Disch'd) | 07/07 (Loading) | | | | | |
| 9 Main Engine Failure | | | | | 13/05 | 16/06 | | | | | | |
| 10 Steering Gear Failure | | 05/02 | | 04/04 | | | | | | | | |
| 11 Gyro Compass Failure | | | | 04/04 | | | | | | | | |
| 12 Black Out & Emergency Power Supplies | | | | | 24/05 | | | | | | | |
| 13 Collision | | | | | | | 20/07 | | | | | |
| 14 Grounding & Stranding | | | | | | | 21/07 | | | | | |
| 15 Flooding | | | | | | | | | | | | |
| 16 Heavy Weather Damage | | | | | 11/05 | | | | | | | |
| 17 Structural Failure | 02/01 | | | | | | | | | | | |
| 18 Man Overboard and Recovery of Persons from Water | | | 03/03 | | | | | | | | | |
| 19 Search & Rescue | | | | | | 25/06 | | | | | | |
| 20 Dragging Anchor | | | 03/03 | | | 24/06 | | | | | | |

Safety and Training/JMS:HSP11 (To be posted on BRIDGE/ECRI)

[illegible]

1. Items 3 & 4 applicable for vessels with freefall lifeboat only.
2. Item 4A applicable for vessels with davit launch type life boat.
3. Fire in accommodation should include bridge, galley, laundry room, mess room, store, cabins, CCR, etc.
4. Oil (kerosene) or Lubricants - Depending on the nature of cargo carried on board.
5. For enclosed space entry and rescue from enclosed space – IMO guidelines to be followed
6. Main Overboard / Search & Rescue drills to be carried out as per Plans & Procedures for Recovery of Persons from the Water. **Lowering lifeboat drill, where applicable, can also be conducted together for better time management on board.**
7. A Security threat by explosive device(s): Hacks of ship systems-C; Tampering with cargo(s); Unauthorized access; stowaway(s); Smuggling weapons or equipment(s); Use of ship to cause a security incident(s); Hacks of ship systems-C; Tampering with cargo(s); Unauthorized access; stowaway(s); Smuggling weapons or equipment(s); Attacks on board; Attacks while at anchorage (Applicable only to vessels with ship security certificate)

Capt. Ye Win Aung
Affairs Superintendent

Verified by DPA

Capt. Ittekkhar

Lampiran 6

HONG LAM MARINE PTE LTD
Ref: Emergency Preparedness
Form No. Title: (11-09-OD) Shipboard Emergency Exercise Report

Rev No: y19/03
Pages: 1/1
Date 15.09.19

*Emergency / Security Exercise Report

| | | | |
|-------------------|---------------------------|----------------|----------------------------|
| Vessel | MT. ZEMIRA | Date | 6-Jun-2022 |
| Call Sign | 9VAA3 | *Exercise No. | ZMR/DRLREC/9/22/044 |
| Master | SYAMSUL ALAM | Chief Engineer | JONNER SIBATUARA |
| Type of *Exercise | ABANDON SHIP DRILL | | |

Ship's Personnel Attended

| | | |
|---|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Chief Officer | <input checked="" type="checkbox"/> AB | <input checked="" type="checkbox"/> 2nd Engineer |
| <input checked="" type="checkbox"/> 2nd Officer | <input checked="" type="checkbox"/> AB | <input checked="" type="checkbox"/> 3rd Engineer |
| <input checked="" type="checkbox"/> 3rd Officer | <input checked="" type="checkbox"/> AB | <input checked="" type="checkbox"/> Oiler |
| <input checked="" type="checkbox"/> Bosun | <input checked="" type="checkbox"/> AB | <input checked="" type="checkbox"/> Oiler |
| <input checked="" type="checkbox"/> Asst Bosun | <input checked="" type="checkbox"/> AB | <input checked="" type="checkbox"/> C.Cook |

Equipment Used during *Exercise

| Qty Used | Location |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> Fire Hoses | *Deck/Accomd/Engine |
| <input type="checkbox"/> Fire Extinguisher | *Deck/Accomd/Engine |
| <input type="checkbox"/> Fireman Outfit | *Deck/Accommodation |
| <input type="checkbox"/> B.A Set | *Deck/Accommodation |
| <input type="checkbox"/> Emergency Fire Pump | *Deck/Engine |
| Others (specify) | |


Brief Details of Exercise

Scenario: On 06th June 2022 Conducted ABANDON SHIP DRILL the ship at AEPB, Action to be carried out.
11.30 hrs: Master sounded emergency alarm seven short blasts following by one prolong blast, Three times and announced by verbal order abandon ship. Upon hearing all crews proceeding to muster station.
11.34 hrs: Master rise the Abandon ship alarm.
11.37 hrs: All crews mustering at muster station, head count done by Chief Officer . Checked life jackets and duty of crew.
11.40 hrs: Chief Officer ordering to prepared the life raft to launching.
11.43 hrs: All crew quick moving to prepare the life raft and after a few minutes Life raft ready to launching.
11.47 hrs: By verbal order Master give instruction to abandon ship, simulated life raft release.
11.50 hrs: Chief Officer bring emergency radio.
11.53 hrs: Chief Officer train crew to deploy embarkation ladder and davit launch life raft launching.
11.57 hrs: Completed Drill.
11.58 hrs: All crews attended at mess room to discuss and to evaluation the drill.
12.00 hrs: Master order to chief officer to check all the life raft equipment to ensure all in good condition at in place.

Improvements required (Attach correspondence, check-lists, purchase requisitions, etc if applicable)

The crew member has understood about the Abandon ship procedures (Verbal order from the MASTER only) in case an Emergency situation on board and checked the Life raft equipment as Life jacket in good condition. The result of drill is satisfactory.

Remark: The Master has a responsibility to inspect the working condition of CCTV, VDR, Sound recorders, X band radar, and ECDIS to be a good working condition and switching on at all time except at the terminal for switching off radars.










| | Name | Signature | Date |
|---------------------------------|---------------------|--|-------------------|
| Prepared by Master | SYAMSUL ALAM |  | 6-Jun-2022 |
| Reviewed by MS (For office use) | | | |

Lampiran 7

MT. ZEMIRA

Signature of Crew and Ship Stamp

| No. | Name of Crew | Rank | Signature |
|-----|----------------------|--------------------------|---|
| 1. | Syamsul Alam | Master |  |
| 2. | Ahzanun Nuzul | Ch. Officer |  |
| 3. | Bisma Cahya Hartanto | Ch. Officer |  |
| 4. | Ikhsanul Qomar | 2 nd Officer |  |
| 5. | Dimas Bagus Santoso | 2 nd Officer |  |
| 6. | Wanda Reski Ilham | Junior Officer |  |
| 7. | Jonner Sibatuara | Ch. Engineer |  |
| 8. | Zulfikar Ridwan | Ch. Engineer |  |
| 9. | Marten La'lang | 2 nd Engineer |  |
| 10. | Naufal Habibullah | 3 rd Engineer |  |
| 11. | Parjo | Bosun |  |

| | | | |
|-----|---------------------|-------------|---|
| 12. | Masrudi | Asst. Bosun |  |
| 13. | Riga Bahar Segara | AB-1 |  |
| 14. | Suhairi | AB-2 |  |
| 15. | Fahrur Rozi | AB-3 |  |
| 16. | Adik Wibowo | AB-4 |  |
| 17. | Rizaldi Hermon | AB-5 |  |
| 18. | Simon Ternalem | Oiler 1 |  |
| 19. | Hilmanul Iyal | Oiler 2 |  |
| 20. | Inung Cahyo Widodo | Oiler 3 |  |
| 21. | Khun Kyaw Min Thwin | BC | |

| | | | |
|-----|------------|--------------|---|
| 22. | MT. Zemira | Ship's Stamp | <div data-bbox="997 1496 1249 1653"> MT ZEMIRA 9VAA3 GRT : 2532 NRT : 1251 KW : 956 KW X 2 IMO : 9397767 </div> |
| 22. | | | |

Lampiran 8

Page: 1111
Page: 1/1
Date: 10/04/2011

TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENT

9337763

10

The numerical results of the test are applicable in accordance with *STCW and MLC 2006* (practical use or regulatory) issued in conformity with ILO Seafarers' Round on Work and the Sharing of Skills Committee 1996 (No. 180), and other, any applicable collective agreement (required) in accordance with that Convention and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended, (STCW 95).

You must not work more than 14 hours in any 24-hour period

[illegible]

STANISLAV ALAM

3) The terms used in this model table are to appear in the working language or languages of the ship and in English

2) See overview for selected extracts from ILO Convention 189 and the STCW Convention.

All for those positions/units that are also listed in the ship's safe manning document, the terminology used should be the same as in that document. If Fire watchkeeping personnel, the comments section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unstructured work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours column.

Additive Periodicals/MULTI-TONES

Lampiran 9



HONG LAM MARINE



What should you do when you see an unsafe act/behaviour?

INTERVENE!!

Relationship should **NOT** play a part in whether you should intervene.

Regardless if he is your **FRIEND, SUPERVISOR** or **STRANGER**, you should **INTERVENE** if he is performing an unsafe act.



DEMERIT POINTS SYSTEM

This demerit point system shall be enforced from 16th January 2014.

REPORTING FLOW

| No | REPORTED BY | ACTION |
|----|---------------------------------------|---|
| 1 | Ship Crew (Other than Master) | Inform Master, make statement of facts / produce photographic evidence if possible and send to Supdt in charge / crewing dept. (If Master is involved in any unsafe act, the crew to directly report to the Supdt in charge / crewing dept) The Supdt shall forward the facts/evidences to Fleet Manager for his approval to give the de-merit points to the concerned crew. |
| 2 | Office Personnel, Supdts/Crewing Dept | Produce evidence and inform Fleet Manager for his approval to give the de-merit points to the concerned crew |
| 3 | Management | Inform Supdt in charge / crewing dept for the necessary action to give the de-merit points to the concerned crew |

Approval & Verification shall be determined by **HEAD FLEET / DIRECTORS / DPA**

DEMERIT POINTS BREAKUP

| No | Unsafe Act | Demerit Points |
|----|--|-------------------------|
| 1 | Smoking in undesignated area | Dismissal |
| 2 | Possession of cigarette lighters | Dismissal |
| 3 | Possession / Consumption of Alcohol & drugs | Dismissal |
| 4 | Using/Talking on Hand Phone outside accommodation | Dismissal |
| 5 | Improper use of PPE (as per matrix) | 2 points (minor points) |
| 6 | Not wearing PPE (as per matrix) | 6 points (major points) |
| 7 | Possession of Switched ON Hand Phone outside accommodation | 6 points (major points) |
| 8 | Not using Permit for jobs requiring work permit | 6 points (major points) |

CORRECTIVE ACTIONS

| No | Accumulated Points | Corrective Actions/Consequences |
|----|----------------------|---|
| 1 | 24 Points and above | Termination / Dismissal |
| 2 | 3 x 6 (Major Points) | Termination / Dismissal |
| 3 | 16 – 23 Points | Written Warning and 16 Hrs of Safety Training |
| 4 | 10 – 15 Points | 8 Hrs of Safety Training & Videos |



BEFORE YOU ACT

The demerit point system shall work on the principle that if any crew is caught in any unsafe act he would be given demerit points. The number of points given shall depend on the gravity and nature of the unsafe act committed.

Lampiran 10

Personal Protective Equipment (PPE)



Safety Helmet



Safety shoes



Coverall



Safety Ear Plugs



Safety Gloves



Safety Harness



Safety Goggle

Lampiran 11

Contoh Kelalaian ABK Mesin



Saat melakukan pekerjaan tidak menggunakan alat-alat keselamatan



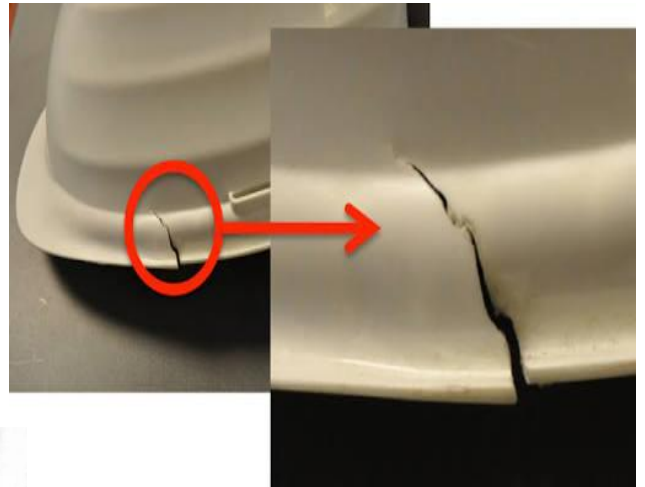
Akibat saat bekerja tidak menggunakan kaca mata pelindung



Kaca mata pelindung yang sudah rusak

Lampiran 12

Peralatan keselamatan kerja yang sudah rusak dan tidak dapat dipakai lagi



Lampiran 13

Dokumentasi Safety Meeting



DAFTAR ISTILAH

| | | |
|----------------------------------|---|--|
| <i>ABK</i> | : | Anak buah kapal adalah yang bekerja di atas kapal selain Nakhoda, didaftarkan pada buku siji dan terdaftar di dalam daftar ABK berdasarkan KUHD NO. 375. |
| <i>Continuous Improvement</i> | : | Usaha – usaha berkelanjutan yang dilakukan untuk mengembangkan dan memperbaiki produk, layanan, untuk mendorong perusahaan dalam mengukur dan melakukan sistemasi proses untuk mengurangi barang cacat dan untuk memperpendek waktu. |
| <i>Cylinder Head</i> | : | salah satu komponen utama pada mesin iduk yang dipasangkan pada blok silinder dan diikat dengan menggunakan baut. |
| <i>Health Safety Environment</i> | : | Sebuah system menejemen dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan, sasaran, dan visinya dalam aspek keselamatan, dan kesehatan kerja serta lingkungan. |
| <i>Hazard</i> | : | Potensi bahaya atau resiko yang akan ditimbulkan. |
| <i>KKM</i> | : | Kepala kamar mesin yang memimpin departemen mesin diatas kapal |
| <i>Leading Indicator</i> | : | Indikator yang memebrikan info tentang arah trend yang akan terjadi sebelum trend sebenarnya terjadi. |
| <i>Mindset</i> | : | Cara berpikir yang mempengaruhi perilaku dan sikap seseorang, pemikiran yang mendalam sehingga mencapai level yang disebut keyakinan. |
| <i>Power Distance</i> | : | Konsep yang merefleksikan oraganisasi dan |

hubungan antar manusia yang ditata berdasarkan jarak kekuasaan.

- Probability* : Peluang atau kemungkinan dari suatu kejadian, terjadi atau tidak, dan seberapa besar kemungkinan kejadian tersebut berpeluang terjadi.
- Safety Leadership* : Kemampuan pemimpin untuk mengarahkan dan menggerakkan seluruh bawahannya untuk mencapai target terciptanya budaya keselamatan kerja dalam organisasi.
- Unsafe Condition* : Tindakan yang tidak aman dan berbahaya bagi para pekerja.
- Zero Accident* : Tidak adalagi kecelakaan di lokasi kerja baik itu yang bersifat cedera memerlukan pertolongan pertama atau P3K sehingga mengakibatkan fatality atau kematian.