

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL
MV. EXPRESS 65 (CREW BOAT) PADA SAAT EMBARKASI-
DEBARKASI PENUMPANG DAN BARANG DARI KAPAL
KE PLATFORM**

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

Oleh :

**SUDARMAN
NIS. 02713/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2022**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SUDARMAN
No. Induk Siswa : 02713/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS
KAPAL MV. EXPRESS 65 (CREW BOAT) PADA SAAT
EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG DAN
BARANG DARI KAPAL KE PLATFORM

Jakarta, 30 September 2022

Pembimbing I,

Agus Leonard Togatorop, MM
NIP. 19840815 200712 1 002

Pembimbing II,

Capt. Sugiyanto
Dosen STIP

Mengetahui :
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM
NIP. 19730526 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



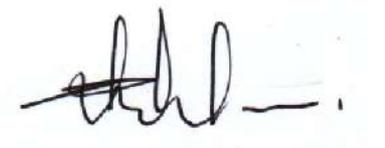
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SUDARMAN
No. Induk Siswa : 02713/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS
KAPAL MV. EXPRESS 65 (CREW BOAT) PADA SAAT
EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG DAN BARANG
DARI KAPAL KE PLATFORM

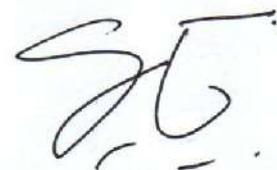
Penguji I


Capt. Alferd Darsa Letlora
Dosen STIP

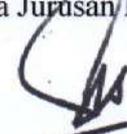
Penguji II


Drs. Renhard Manurung, MM
Dosen STIP

Penguji III


Capt. Sugiyanto
Dosen STIP

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika 


Capt. Bhima Siswo Putro, MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - 1) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL MV. EXPRESS 65 (CREW BOAT) PADA SAAT EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG DAN BARANG DARI KAPAL KE PLATFORM”

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

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

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

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Bapak Agus Leonard Togatorop, MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Capt.Sugiyanto, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta Nyonya Defa Latif yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang Kakak Atsilah zafirah Gallan, Adik Neyla Azkayra Gallan dan Abang Voshell Alfarezy Gallan 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 Nautika Tingkat I Angkatan LXIII tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 30 September 2022
Penulis,

SUDARMAN
NIS. 02713/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
D. Metode Penelitian	6
E. Waktu dan Tempat Penelitian	8
F. Sistematika Penulisan	8
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	10
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	39
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Alat transportasi laut merupakan sarana pokok dalam menunjang perkembangan dan kemajuan suatu negara. Salah satu sarana transportasi laut tersebut adalah *Crew Boat*, yang dewasa ini sangat dibutuhkan oleh negara-negara yang melakukan eksplorasi lepas pantai. Dalam pengoperasiannya kapal *Crew Boat* tersebut digunakan untuk membantu operasional pengeboran minyak lepas pantai. Adapun tugas pokoknya adalah membantu mobilisasi para pekerja *offshore* dari *onshore* ke *offshore* dan dari *offshore* ke *onshore*, maupun mobilisasi penumpang antar platform yang satu dengan platform yang lain.

Kapal *Crew Boat* yang digunakan harus memenuhi persyaratan laik laut yang sesuai dengan persyaratan yang disyaratkan dalam SOLAS 1974 utamanya Bab X tentang keselamatan kapal berkecepatan tinggi, maupun bendera negara dimana kapal tersebut didaftarkan, dengan tujuan agar kapal *Crew Boat* tersebut bisa dilayarkan dengan aman dan dapat dioperasikan sesuai dengan fungsi kapalnya. Pada umumnya kapal *Crew Boat* tersebut bangunan kapalnya terbuat dari material aluminium, hal ini untuk tujuan memaksimalkan pelayanan secara cepat serta memiliki struktur bangunan kapal yang kuat.

Pada proses pengoperasian kapal *Crew Boat* ini, selain harus ditunjang oleh peralatan kapal yang cukup, seperti struktur bangunan kapal, *machinery*, peralatan navigasi, peralatan keselamatan, dan lain sebagainya. Maka harus pula dibarengi dengan perekrutan sumber daya manusia yang memadai, yaitu memadai dalam artian *Crew* yang direkrut harus memenuhi kriteria atau standar yang ditentukan dan memiliki kemampuan dan kecakapan pelaut seperti yang disyaratkan dalam STCW 1978. Pentingnya memiliki awak kapal yang memiliki standar kompetensi dan kecakapan yang tinggi adalah sangat menentukan keberhasilan operasional kapal tersebut. Sebaliknya meskipun kapal memiliki fasilitas yang cukup untuk

bernavigasi tapi sumber daya manusianya tidak dapat menunjang fasilitas tersebut maka tentunya akan ditemui kendala-kendala yang menghambat operasional kapal secara keseluruhan. Maka untuk mengantisipasi hal tersebut diatas, selain merekrut *Crew* yang terampil, hal yang penting juga adalah *Crew* mengerti bagaimana penerapan prosedur embarkasi-debarkasi yang selamat kepada semua ABK dan penumpang, sehingga kelancarkan operasional kapal khususnya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

Untuk lebih memastikan bahwa ABK mengerti dan dapat menerapkan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang di kapal dengan baik dan benar tentunya adalah tugas Nakhoda dan Perwira di atas kapal untuk dapat memberikan assesment yang sesuai dengan kompetensi dan kecakapan ABK, dan jika di lapangan masih ditemukan ketidaksesuaian, maka adalah tanggung jawab Nakhoda dan Perwira untuk memberikan familiarisasi dan arahan secara terus menerus dan terperinci tentang *job scope* yang dilaksanakan serta potensi bahaya yang akan timbul jika ABK tersebut membuat kekeliruan bahkan melanggar prosedur embarkasi-debarkasi penumpang yang sudah ditentukan.

Makin tingginya tuntutan keselamatan yang disyaratkan dalam SOLAS 1974, memaksa perusahaan pelayaran, pengguna jasa pelayaran, maupun sumber daya manusia yang mengoperasikan kapal tersebut untuk tunduk dan mematuhi semua ketentuan keselamatan yang telah ditetapkan. Dalam hal ini keseriusan dan kedisiplinan awak kapal adalah wajib dalam hal melaksanakan setiap prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan tidak ada hal lain yang membatasi ketentuan ini. Meskipun sudah melakukan tahapan-tahapan rekruting ABK dengan benar dan melaksanakan familiarisasi dan *safety training* secara intens, namun dalam pengamatan Penulis pada waktu menjadi Master di kapal MV. Express 65, masih saja terjadi hal-hal yang menyebabkan orang mengalami cedera karena kelalaian ABK yang mengabaikan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang yang selamat.

Resiko kerja di atas kapal *Crew Boat* dalam hal ini pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang telah menjadi isu umum bagi sebagian besar kalangan pelaut karena seringnya terjadi kecelakaan pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang di kapal *Crew Boat* yang berakibat fatal pada si korban seperti: luka, patah tulang, bahkan resiko kematian.

Pada tanggal 05 Maret 2022 saat kapal beroperasi di Brunei waters terjadi kecelakaan kerja yang menimpa seorang Jurumudi. Kejadian tersebut berawal ketika Jurumudi sedang bertugas di atas dek saat pelaksanaan debarkasi, dimana suhu udara pada saat itu sangatlah panas, tepatnya berada di posisi 40°C. Jurumudi tersebut mengalami dehidrasi yang cukup parah, sehingga mengakibatkan tubuhnya lemah dan tidak bisa berdiri. Akibatnya Jurumudi tersebut tidak bisa bekerja karena harus banyak istirahat.

Pada tanggal 15 Maret 2022 saat melepaskan *wire rope sling hook crane* seorang Jurumudi tangannya terjepit. Insiden tersebut terjadi saat kegiatan debarkasi/embarkasi barang di *platform*. Jurumudi tidak memperhatikan perintah dari perwira jaga pada saat melakukan kegiatan debarkasi/embarkasi barang, sehingga menyebabkan satu jari tangannya luka parah.

Tabel 1.1 Keterampilan ABK

No	Waktu	Lokasi	Kejadian
1	10-02-2022	Brunei waters	ABK mengabaikan perintah <i>Safety Officer</i> , dimana ia memulai transfer penumpang saat <i>boat landing</i> kapal dan <i>boat landing platform</i> masih terlalu tinggi
2	25-02-2022	Brunei waters	ABK Deck tidak terampil dalam pelaksanaan embarkasi - debarkasi membantu penumpang saat proses transfer
3	-	-	ABK Deck kurang disiplin dalam melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur tugas

Tabel 1.2 Kecelakaan kerja

No	Waktu	Lokasi	Kejadian
1	05-01-2022	Brunei waters	Jurumudi mengalami dehidrasi yang cukup parah, sehingga mengakibatkan tubuhnya lemah dan tidak bisa berdiri
2	15-01-2022	Brunei waters	Jurumudi tangannya terjepit, saat melepaskan <i>wire rope sling hook crane</i>
3	22-01-2022	Brunei waters	Sekitar pukul 08.30 WIB, Fast Crew Boat (FCB) datang menjemput penumpang terkena dampak di area pendaratan kapal <i>work barge</i> . ABK berusaha untuk mentransfer, tetapi gelombang besar yang masuk (ketinggian sekitar 1,5 m) tidak dapat mendarat di FCB dan jatuh ke laut.

3	28-01-2022	Brunei waters	Cedera jari karena kehilangan keseimbangan Injured Person (IP) telah menyelesaikan transfer dari gangway platform ke Portable Access Platform (PAP) tongkang. Saat berada di PAP, IP tanpa sengaja kehilangan keseimbangan dan terjatuh saat mendarat di PAP.
---	------------	---------------	---

Dengan latar belakang kronologi tersebut diatas, penulis berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah yang berjudul **“UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL MV. EXPRESS 65 (CREW BOAT) PADA SAAT EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG DAN BARANG DARI KAPAL KE PLATFORM”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan kenyataan tersebut maka penulis dapat memaparkan permasalahan yang dialami pada saat embarkasi-debarkasi menggunakan *swing rope* sebagai berikut :

- a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.
- b. Kurangnya pengawasan perwira kepada ABK pada waktu pelaksanaan embarkasi - debarksai penumpang.
- c. Kurangnya disiplin ABK dalam menjalankan prosedur embarkasi – debarkasi penumpang
- d. Terjadinya kecelakaan kerja pada Jurumudi ketika bertugas di atas *deck* saat *transfer* penumpang
- e. Terjadinya kecelakaan kerja pada Jurumudi ketika melepaskan *wire rope sling* dari *hook crane*
- f. Terjatuhnya penumpang di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi.

2. Batasan Masalah

Karena luasnya masalah penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang, maka Penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya pada :

- a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.
- b. Kurangnya pengawasan perwira kepada ABK pada waktu pelaksanaan embarkasi - debarkasi penumpang.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas maka penulis merumuskan penyebab masalah sebagai berikut:

- a. Apa yang menyebabkan kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan barang?
- b. Mengapa pengawasan perwira kepada ABK kurang pada waktu pelaksanaan embarkasi - debarkasi penumpang dan barang?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui penyebab dan pemecahan dari masalah kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan barang di kapal MV. Express 65.
- b. Untuk menganalisa penyebab pengawasan perwira kepada ABK kurang pada waktu pelaksanaan embarkasi - debarkasi penumpang dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penulisan

a. Manfaat Teoritis

- a. Agar hasil penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri secara khusus maupun bagi para pelaut pemula yang mau

bekerja di kapal *Crew Boat* serta untuk mengetahui bagaimana cara meningkatkan penerapan prosedur manajemen keselamatan kerja untuk menghindari terjadinya kerugian bahkan kecelakaan kerja di atas kapal.

- b. Agar hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai sumbangsih kepada perpustakaan STIP untuk menambah pengetahuan Pasis yang mau bekerja di atas kapal *Crew Boat* tentang penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

b. Manfaat Praktis

- a. Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbang saran pengetahuan dan pengalaman kepada kawan-kawan satu profesi yang mau bekerja di atas kapal *Crew Boat* untuk meningkatkan manajemen keselamatan kerja.
- b. Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangsih kepada perusahaan pelayaran supaya lebih memperhatikan manajemen keselamatan kerja di semua kapalnya, khususnya pada saat penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang di *offshore*.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan meningkatkan kinerja sistem udara tekan guna menunjang kelancaran operasional motor induk pada kapal MV. Express 65.

b. Studi Dokumentasi

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

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

c. Studi Kepustakaan

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

3. Teknik Analisis Data

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

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

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

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai *Chief Officer* di atas kapal MV. Express 65 sejak 07 Agustus 2021 sampai dengan 21 Maret 2022.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas MV. Express 65 berbendera Panama dengan isi kotor 236 T milik perusahaan Miclyn Express Offshore.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian kertas kerja ini maka sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis untuk memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi Masalah yang menyebutkan point-point permasalahan di atas kapal. Batasan Masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam masalah. Rumusan Masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan

manfaat penulisan merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini dan sistematika penulisan makalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah yang Argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis Data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah didalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari pada rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan kajian Penulis terhadap masing-masing variabel yang terdapat dalam judul makalah dan uraian dalam BAB I serta analisa data dan pemecahan masalah yang akan diuraikan pada BAB III, berikut ini adalah teori-teori yang dijadikan landasan dalam penyusunan makalah ini.

1. Kecelakaan Kerja

Menurut Siswanto (2012:47), dalam buku yang berjudul Manajemen Tenaga Kerja Indonesia menyebutkan bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan harta benda. Kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan properti ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur.

a. International Safety Management (ISM) Code Elemen 8 tentang Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

- 1) ISM Code Elemen 8.1. Perusahaan harus mengidentifikasi situasi darurat yang potensial diatas kapal dan menetapkan prosedur untuk merespon situasi darurat tersebut.
- 2) ISM Code Elemen 8.2 Perusahaan harus menyusun program latihan dan pelatihan untuk kesiapan tindakan darurat.
- 3) ISM Code Elemen 8.3 SMK harus menyiapkan tindakan yang menjamin bahwa organisasi perusahaan dapat bereaksi setiap saat terhadap situasi bahaya, kecelakaan dan situasi darurat yang terjadi pada armada kapalnya.

b. *International Safety Management (ISM) Code Elemen 9* tentang Pelaporan Dan Analisa Atas Ketidaksesuaian, Kecelakaan Dan Kejadian Berbahaya

- 1) ISM Code Elemen 9.1. SMK harus mencakup prosedur yg menjamin bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan & situasi berbahaya dilaporkan kepada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan sasaran untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.
- 2) ISM Code Elemen 9.2. Perusahaan harus menyusun prosedur pelaksanaan tindakan perbaikan, termasuk tindakan pencegahan agar tidak terulang.

Menurut Soehatman Ramli (2013:37), berdasarkan hasil statistik yang menyatakan bahwa 85 % kecelakaan disebabkan oleh tindakan tidak aman. Terdapat lima penyebab kecelakaan, diantaranya :

a) Hereditas

Hereditas mencakup latar belakang seseorang, seperti pengetahuan yang kurang atau mencakup sifat seseorang, seperti keras kepala.

b) Kesalahan Manusia

Kelalaian manusia meliputi, motivasi rendah, stres, konflik, masalah yang berkaitan dengan fisik pekerja, keahlian yang tidak sesuai, dan lain-lainnya.

c) Sikap dan kondisi tidak aman

Sikap tindakan tidak aman, seperti kecerobohan, tidak mematuhi prosedur kerja, tidak menggunakan alat pelindung (APD), tidak mematuhi rambu-rambu di tempat kerja, tidak mengurus izin kerja berbahaya sebelum memulai pekerjaan dengan risiko tinggi, dan sebagainya.

d) Kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja, seperti terpeleset, luka bakar, tertimpa benda di tempat kerja terjadi karena adanya kontak dengan sumber bahaya.

e) Dampak kerugian

Dampak kerugian bisa berupa:

- (1) Pekerja : cedera, cacat, atau meinggal dunia.
- (2) Pengusaha : biaya langsung dan tidak langsung.
- (3) Konsumen : ketidak tersediaan produk.

Kelima faktor penyebab kecelakaan ini tersusun layaknya kartu domino yang diberdirikan. Hal ini berarti, jika satu kartu jatuh, maka akan menimpa kartu yang lainnya. Kunci untuk mencegah kecelakaan adalah menghilangkan sikap dan kondisi tidak aman (kartu ketiga). Sesuai dengan analogi efek domino, jika kartu ketiga tidak ada lagi, seandainya kartu kesatu dan kedua jatuh, ini tidak akan menyebabkan jatuhnya semua kartu.

Tercatat kontribusi terbesar penyebab kecelakaan adalah berasal dari sikap dan kondisi tidak aman. Maka dari itu untuk mengurangi kecelakaan bisa dilakukan pencegahan dengan meminimalisasi tindakan dan kondisi tidak aman di tempat kerja, dengan cara:

- 1) Mengatur kondisi kerja sesuai dengan peraturan perundangan.
- 2) Standarisasi, terkait syarat-syarat keselamatan, seperti pemasangan rambu-rambu keselamatan,
- 3) Pengawasan agar peraturan dipatuhi.
- 4) Pelatihan terkait keselamatan.
- 5) Laporan mengenai kecelakaan.
- 6) Asuransi.
- 7) Membuat program k3.

2. Embarkasi dan Debarkasi

a. Embarkasi dan Debarkasi

Menurut Abdul Khadir (2013:42) Embarkasi merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan

sebagai tempat penurunan penumpang dan barang. Suatu tempat penurunan penumpang dari kapal dengan menggunakan tangga ke pelabuhan. Menurut Adoms (2010:03), embarkasi adalah suatu tempat penurunan penumpang dari kapal dengan menggunakan tangga ke pelabuhan.

Menurut Tjiptono (2016:55) Pengertian dari embarkasi adalah proses naiknya penumpang ke atas kapal. Sedangkan pengertian debarkasi adalah proses turunnya penumpang dari kapal. Dalam proses embarkasi dan debarkasi diperlukan pengarahan yang dapat dilakukan dengan cara persuasif dan instruktif sehingga membudayakan proses standar untuk menghindari pelanggaran dan membina disiplin kerja.

Sedangkan pengertian Debarkasi menurut Poerwadarminta (2006:223) adalah suatu rangkaian kegiatan penurunan penumpang atau muatan dari kapal. Pada pengertian lain Debarkasi merupakan suatu proses kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang. Menurut Abdul Khadir (2013:42), debarkasi merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:31) bahwa debarkasi adalah penurunan penumpang atau muatan dari kapal.

b. Hal-hal yang Perlu Diperhatikan Dalam Embarkasi dan Debarkasi

Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dalam Embarkasi dan Debarkasi di kapal dapat dimulai dari:

- 1) Memastikan bahwa *crew* kapal yang membantu proses embarkasi-debarkasi minimal harus dua orang *crew* kapal yang dilengkapi dengan PPE dan *safety harness*.
- 2) Memastikan penumpang yang akan transfer memakai *complete PPE*.
- 3) Memastikan *swing rope* yang akan digunakan untuk transfer dalam kondisi baik.
- 4) Memastikan penumpang percaya diri untuk melakukan transfer.

- 5) Memastikan penumpang tidak membawa tas kerja atau tools pada saat transfer.
- 6) Memastikan deck yang akan digunakan untuk transfer dalam kondisi clean atau bebas muatan on deck.
- 7) Memastikan tinggi *boat landing* kapal dan *boat landing platform* tidak lebih dari 0,5 meter jaraknya.
- 8) Sebelum melakukan transfer, penumpang harus berbaris rapi.
- 9) Tunggu perintah nakhoda untuk memulai proses embarkasi-debarkasi penumpang,

3. Crew Boat

a. Crew Boat

Menurut Kusuma (2012:33) bahwa *Crew Boat* adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut *crew* dan suplai makanan, air, juga peralatan untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Kapal ini juga dikenal sebagai kapal supply cepat. Menurut Achmad Mutamin (2012:49) *crew boat* merupakan jenis kapal *speed boat* yang biasanya dimanfaatkan untuk mengangkut *crew* atau supply makanan, air, serta mengangkut berbagai peralatan pendukung lainnya yang akan dimanfaatkan untuk kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Sejalan dengan pendapat tersebut Nurchasan (2010:44) mendefinisikan *crew boat* adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut *crew* dan supply makanan, air, peralatan untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai (*Offshore*).

b. Jenis Crew Boat

Menurut Kusuma (2012:33) jenis-jenis *crew boat* yaitu :

- 1) *Accommodation Work Boat (AWB)* yaitu kapal *offshore* yang dilengkapi dengan ruang akomodasi yang besar sehingga dapat menampung jumlah penumpang sampai dengan ratusan orang.

- 2) *Crew Boat* yaitu tipe *crew boat* dengan kecepatan tinggi sehingga dapat memindahkan penumpang atau muatan dari *platform* satu ke *platform* yang lain dengan cepat, tepat dan efisien.

4. Keselamatan Kerja

Menurut AM. Sugeng Budiono (2003:171) keselamatan diartikan sebagai bidang kegiatan yang ditujukan untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang ada kaitannya dengan lingkungan dan situasi kerja. Sedangkan menurut Bangun Wilson (2012:377) keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2003:55), 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 dilakukan di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua ABK kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan di atas kapal.

Menurut Simanjuntak (1994:67), keselamatan kerja adalah kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan, dimana kita bekerja yang mencakup kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja. 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 kegiatan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya. 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

diatas 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 diatas kapal.

Berikut penjelasan tentang manajemen keselamatan yang dikutip dari *International Safety Management (ISM) Code* :

- a. ISM Code elemen 1.1.4 dijelaskan bahwa Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) adalah sistem terstruktur & terdokumentasi yang memungkinkan personil melaksanakan kebijakan ttg keselamatan & pencegahan pencemaran dengan efektif.
- b. ISM Code elemen 1.2.3. bahwa Sistem Manajemen Keselamatan harus menjamin :
 - 1) Terpenuhinya Peraturan & Aturan yang diwajibkan;
 - 2) Bahwa kode, petunjuk & standar yang direkomendasikan oleh IMO, Pemerintah, Badan Klasifikasi serta Organisasi Industri Maritim yang berlaku ikut dipertimbangkan
- c. ISM Code elemen 1.4.2. bahwa Instruksi & prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal yang aman & perlindungan lingkungan sesuai dengan Peraturan Internasional dan Nasional yang berlaku.
- d. ISM Code elemen 1.4.3 menentukan tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antara dan sesama personil di darat dan di atas kapal.
- e. ISM Code elemen 1.4.4. bahwa prosedur pelaporan kecelakaan & ketidaksesuaian terhadap persyaratan dari code ini.
- f. ISM Code elemen 1.4.5. prosedur untuk persiapan dan penanggulangan keadaan darurat dan
- g. ISM Code elemen 1.4.6. Prosedur audit internal dan tinjauan manajemen

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 dilakukan diatas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal,

langkah dasar adalah memastikan bahwa semua ABK kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan diatas kapal.

Keselamatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman 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.

Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan dari bahan-bahan di olah menjadi sebuah produk dari sebuah organisasi. Sebuah sistem manajemen keselamatan dapat dibuat untuk memenuhi setiap jenis usaha dan atau sektor industri.

5. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

Menurut Usman Effendi (2015:223), berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang di inginkan yakni tujuan yang telah direncanakan.

Menurut Stephen P Robins. & Mary Coulter (2010:31), bahwa pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti. Sedangkan menurut Schermerhorn (2002:12) pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja

dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut.

b. Fungsi Pengawasan

Menurut Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel, McHugh and McHugh, adalah sebagai berikut:

- 1) Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
- 2) Mengambil langkah-langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
- 3) Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.

c. Tahap-Tahap Pengawasan

Menurut Usman Efendi (2015:230), bahwa dalam melaksanakan pengawasan terdiri dari beberapa tahap yaitu:

1) Tahap 1: Penetapan Standar Pelaksanaan

Standar mengandung arti sebagai suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai patokan untuk penilaian hasil-hasil, tujuan, sasaran, kuota, dan target pelaksanaan dapat digunakan sebagai standar. Bentuk standar khusus: target penjualan, anggaran, bagian pasar (*market share*), margin keuntungan, keselamatan kerja dan sasaran produksi. Ada tiga bentuk standar yang umum digunakan dalam manajemen sebagai berikut :

- a) Standar-standar fisik, mungkin meliputi barang atau jasa, jumlah langganan atau kualitas produk.
- b) Standar-standar moneter yang ditunjukkan dalam rupiah dan mencakup biaya tenaga kerja, biaya penjualan, laba kotor, pendapatan penjualan, dan sejenisnya.

c) Standar-standar waktu meliputi kecepatan produksi atau batas waktu suatu pekerjaan harus diselesaikan.

2) Tahap 2: Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Artinya menentukan pengukuran dan pelaksanaan kegiatan berdasarkan periode waktu berapa kali (*how often*) maksudnya mengukur kegiatannya setiap jam, setiap hari, setiap minggu, setiap bulan atau setiap tahun. Dan dalam bentuk apa (*what form*) pengukuran akan dilakukan apakah tertulis, inspeksi visual, melalui telepon. Siapa (*who*) yang akan terlibat apakah manajer atau *staff departemen*. Pengukuran ini sebaiknya mudah dilaksanakan dan tidak mahal serta dapat diterangkan kepada karyawan.

3) Tahap 3: Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

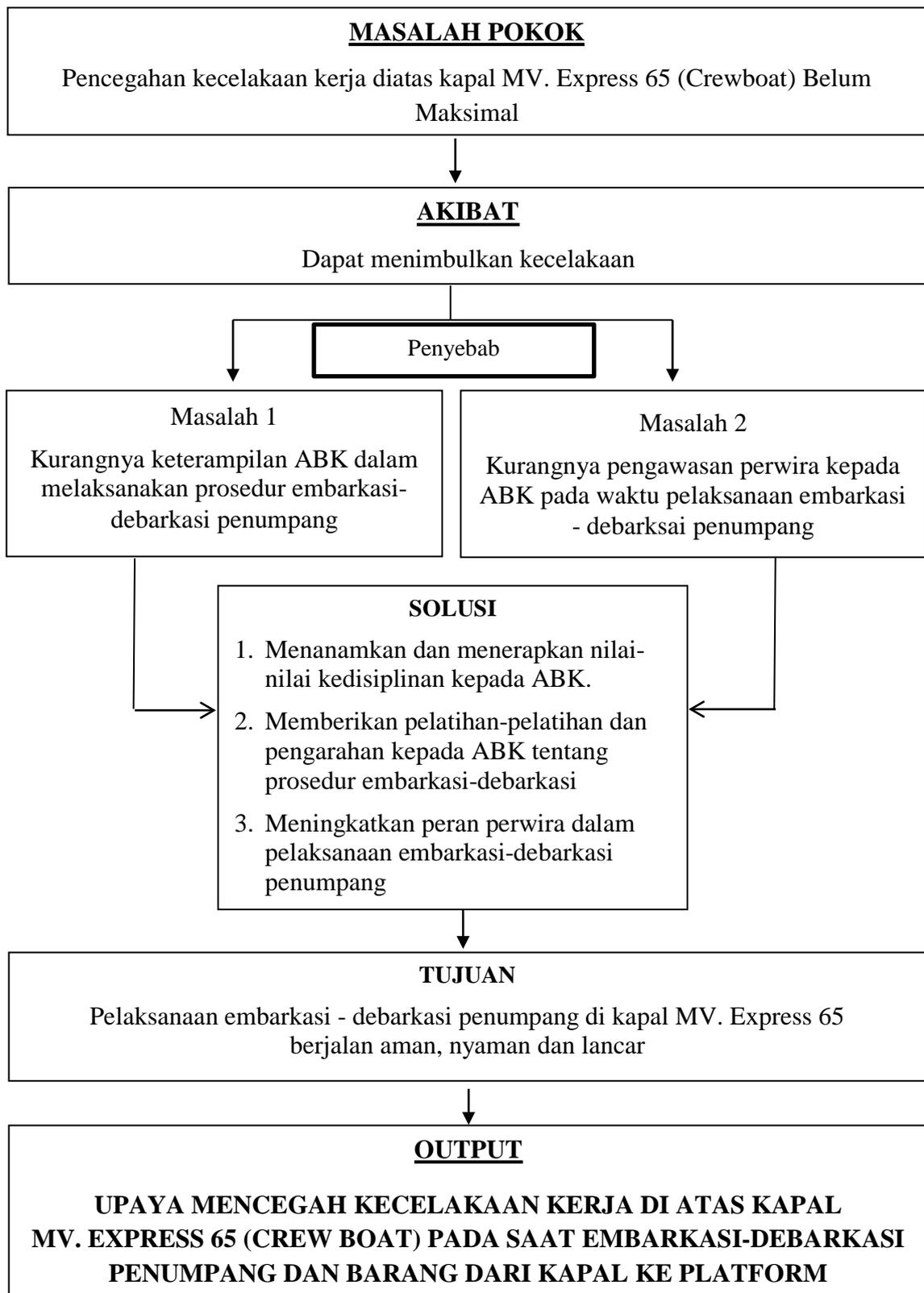
Pengukuran ini dilakukan sebagai proses yang berulang-ulang dan terus-menerus. Berbagai cara untuk melakukan pengukuran pelaksanaan yaitu:

- a) Pengamatan (*Observasi*)
- b) Laporan-laporan (*reports*)
- c) Metode-metode otomatis (*automatic methods*)
- d) Inspeksi pengujian (*test*) dengan mengambil sampel

4) Tahap 4: Perbandingan Pelaksanaan dengan Standard dan Analisis Penyimpangan

Perbandingan pelaksanaan dengan standar dan analisis penyimpangan, maksudnya adalah perbandingan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan dan hasil ini kemungkinan terdapat penyimpangan-penyimpangan dan pembuat keputusanlah yang mengidentifikasi penyebab-penyebab terjadi penyimpangan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MV. Express 65 adalah jenis kapal *Crew Boat* berbendera Panama milik perusahaan (MEO) Miclyn Express Offshore Pte Ltd, dimana penulis bekerja sebagai Master. Kapal MV. Express 65 dipergunakan untuk mendukung aktifitas pengeboran minyak lepas pantai sebagai alat transportasi laut yang membantu mempermudah mobilisasi para pekerja *oilfield* dari *onshore* ke *offshore* dan sebaliknya dari *offshore* ke *onshore*, membantu pemindahan para pekerja dari satu *platform* ke *platform* lain sesuai dengan permintaan *client* untuk suatu pekerjaan seperti pengecekan tekanan sumur (*well*), penggantian pipa, pengecatan, dan pekerjaan-pekerjaan lainnya di *platform* tersebut.

Dalam operasionalnya MV. Express 65 harus mengikuti setiap ketentuan yang diwajibkan oleh *client* seperti mendapatkan *work permit* dari otoritas yang berwenang seperti *Well Supervisor*, *Offshore Instalation Manager* (OIM), sebelum memulai suatu pekerjaan di *platform instalation*, setelah memperoleh *work permit* dari yang berwenang, maka Nakhoda kapal wajib melaporkan semua kegiatan kepada *Radio Room Officer* yang mengontrol semua pekerjaan di lokasi *platform* yang menjadi wewenang mereka. Semua wewenang menaikkan dan menurunkan para pekerja atau penumpang dibawah tanggung jawab Nakhoda dimana sesuai dengan pengamatan dan penilaian Nakhoda bahwa proses embarkasi-debarkasi penumpang dapat dilakukan dengan aman dan selamat. Untuk menunjang kelancaran operasional kapal MV. Express 65 dibutuhkan diperlukan peran sumber daya manusia yang memadai, baik itu Nakhoda, Perwira maupun *Rating*.

Adapun fakta-fakta yang terjadi di atas MV. Express 65 selama penulis bekerja sebagai Master adalah sebagai berikut :

1. Pada tanggal 05 Januari 2022 saat kapal beroperasi di Brunei waters terjadi kecelakaan kerja yang menimpa seorang Jurumudi. Kejadian tersebut berawal ketika Jurumudi sedang bertugas di atas dek saat pelaksanaan debarkasi,

dimana suhu udara pada saat itu sangatlah panas, tepatnya berada di posisi 40°C. Jurumudi tersebut mengalami dehidrasi yang cukup parah, sehingga mengakibatkan tubuhnya lemah dan tidak bisa berdiri. Akibatnya Jurumudi tersebut tidak bisa bekerja karena harus banyak istirahat.

2. Pada tanggal 22 Januari 2022 sekitar pukul 08.30 WIB, Fast Crew Boat (FCB) datang menjemput penumpang terkena dampak di area pendaratan kapal *workbarge*. ABK berusaha untuk mentransfer, tetapi gelombang besar yang masuk (ketinggian sekitar 1,5 m) tidak dapat mendarat di FCB dan jatuh ke laut.
3. Pada tanggal 5 Januari 2022 masih dilokasi yang sama, terjadi lagi kecelakaan yaitu salah seorang *crew* kakinya terjepit *tyre fender* pada saat membantu embarkasi penumpang dari *platform* ke boat landing kapal menggunakan *swing rope*, dimana ABK bersangkutan berusaha membantu penumpang dengan mendekati penumpang melalui pijakan kakinya pada *tyre fender*, tanpa disadarinya secara tiba-tiba kapal dihempas oleh ombak dan ABK tersebut terlambat mengangkat kaki kirinya menyebabkan kaki kirinya tersebut mengalami cedera retak karena terhimpit oleh *tyre fender*.
4. Pada 28 Januari 2022 saat kapal beroperasi di Brunei water, terjadi satu *incident* yaitu salah seorang penumpang terjatuh di boat landing kapal dan mengalami cedera lutut karena hilang keseimbangan (*lost of balance*) pada saat mengayun dari platform ke boat landing kapal dengan menggunakan *swing rope*, dimana saat penumpang mendarat ke *boat landing* kapal, disana jarak antara ABK yang membantu sangat jauh dengan penumpang tersebut menyebabkan ABK tersebut tidak dapat menjangkau penumpang yang turun. Setelah dilakukan investigasi ternyata kejadian tersebut disebabkan oleh karena tidak disiplinnya ABK menerapkan prosedur embarkasi-debarkasi yang benar dan aman pada saat bertugas, cenderung melakukan jalan pintas dalam melakukan suatu pekerjaan tanpa mempertimbangkan potensi resiko bahaya akibat dari pelanggaran terhadap prosedur embarkasi-debarkasi yang sudah ditetapkan. Memang pada umumnya semua jenis pekerjaan diatas kapal mengandung potensi resiko bahaya, tapi potensi resiko bahaya tersebut dapat diminimalisasi dengan menerapkan atau mematuhi prosedur keselamatan kerja dengan baik dan benar.

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data, Penulis menemukan dua masalah utama dari penerapan prosedur embarkasi-debarkasi di atas kapal MV. Express 65 , yaitu:

1. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Melaksanakan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang.

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

a. Kurangnya Kedisiplinan Jurumudi Dalam Menjalankan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Setiap ABK yang bekerja di atas kapal tidak sama pemahamannya tentang disiplin dalam menerapkan prosedur debarkasi-embarkasi penumpang, sehingga banyak ABK yang lebih memilih jalan pintas untuk melakukan pekerjaan meskipun menghadapi resiko bahaya. Pengabaian semua aturan tentang keselamatan kerja serta kelalaian dalam mematuhi prosedur embarkasi-debarkasi sangat berbahaya dan berakibat fatal. Apalagi proses embarkasi-debarkasi penumpang yang menyangkut keselamatan jiwa manusia sangat dituntut disiplin yang tinggi untuk melaksanakan prosedur keselamatan tersebut untuk menghindari resiko bahaya. Kelalaian dan ketidakseriusan ABK dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan benar dan aman akan sangat mengganggu kelancaran operasional kapal khususnya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

ABK yang mempunyai budaya keselamatan kerja yang baik akan berpengaruh baik pada lingkungan kerjanya juga operasional kapal, selalu memberikan motivasi dan contoh bagi ABK yang lain bahkan kepada penumpang, sehingga akan semakin kecil resiko kecelakaan. Tapi sebaliknya bagi ABK yang kurang pemahamannya tentang penerapan prosedur keselamatan kerja pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang sangat besar kemungkinan terjadi kecelakaan diatas kapal, oleh karena itu harus selalu diberikan pemahaman yang benar tentang arti pentingnya keselamatan kerja pada lingkungan kerjanya, harus ada yang mau intervensi positif jika ada ABK yang berada pada posisi yang salah, disini sangat diperlukan kerja keras seorang mentor dalam hal ini Nakhoda

dan Perwira kapal yang mengerti baik masalah prosedur keselamatan kerja pada kegiatan embarkasi-debarkasi, untuk terus-menerus memberikan familiarisasi yang cukup dan dapat dimengerti dengan jelas sehingga ABK mengerti akibat buruknya pada saat tidak menjalankan prosedur aturan keselamatan ini.

b. Kurangnya Keterampilan Jurumudi Dalam Menerapkan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Ketrampilan ABK adalah syarat mutlak yang harus dipenuhi oleh semua pihak, baik mulai dari sistem rekruting hingga training atau pelatihan-pelatihan yang memadai yang diselenggarakan oleh pemerintah, perusahaan maupun Nakhoda dan Perwira diatas kapal. Hal ini perlu dilaksanakan mengingat dewasa ini tuntutan keselamatan kerja adalah prioritas utama dalam menjalankan usaha. Karena banyaknya kecelakaan-kecelakaan yang terjadi yang sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia. Maka salah satu poin yang diutamakan disini adalah bagaimana menyiapkan sumber daya manusia yang siap pakai dan memiliki tanggung jawab yang tinggi terhadap pekerjaannya.

Setiap ABK yang baru *sign on* atau naik kapal, maka Nakhoda dan Perwira kapal selalu berkewajiban untuk memberikan familiarisasi sebelum ABK tersebut terjun atau terlibat dalam aktifitas operasional kapal. Minimal yang Penulis terapkan di MV. Express 65 yaitu ABK yang lama atau *sign off* terlebih dahulu harus *hand over* tugas dan tanggung jawabnya sekurang-kurangnya 3 (tiga) hari, dan apabila ABK yang menggantikannya sudah menguasai pekerjaannya maka Nakhoda atau Perwira kapal harus memastikannya sebelum memberi *green light* pada ABK lama untuk *sign off*. Familiarisasi yang umumnya Penulis lakukan yaitu memberikan informasi tentang tipe dan kondisi kapal, peralatan keselamatan yang tersedia, tempat kumpul dalam kondisi darurat, *job scope* kapal, lokasi kerja kapal, Peran dan tanggung jawab, prosedur kerja yang harus dipatuhi, *Stop Work Authority (SWA)*, *Intervensi positive*, mengaplikasikan ketentuan MOPO.

Sesuai dengan pengamatan Penulis bahwa kejadian kecelakaan ABK diatas juga disebabkan oleh karena ABK tersebut tidak cukup punya ketrampilan dalam bidangnya, sehingga pelanggaran-pelanggaran terhadap prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dianggap sebagai suatu perbuatan yang lumrah. Sebenarnya belumlah cukup seorang ABK hanya dibuktikan dengan jumlah sertifikat ketrampilan yang dimiliki, tapi bagaimana cara ABK itu menerapkannya keahlian ketrampilan yang dimiliki dilingkungan kerja. Punya budaya keselamatan yang ditanamkan dalam pribadinya sehingga punya pandangan yang mengutamakan keselamatan diatas segalanya. Adapun hal lain dalam pengamatan Penulis bahwa pada masa sekarang ini sudah terjadi pergeseran sikap perilaku ABK dalam kapasitas mereka diatas kapal. Meskipun mereka sudah melakukan berbagai tahapan persyaratan utama untuk dapat bekerja di kapal. Kemajuan teknologi yang semakin pesat selain memberikan fasilitas kemudahan pada awak kapal, tapi dilain pihak jika kemajuan teknologi ini tidak disikapi dengan bijak maka akan berakibat kurang baik terutama dalam suatu lingkungan pekerjaan. Hal ini Penulis sering mengalaminya ditempat kerja, sebagai contoh yaitu penggunaan telepon selular atau hand phone, dimana ABK tidak lagi bisa membedakan waktu dan situasi dalam penggunaan fasilitas selular, sehingga konsentrasi kerja tidak ada lagi dan hal ini sangat mengganggu kelancaran operasional bahkan sangat membahayakan keselamatan, dalam hal ini pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

Memang pada prinsipnya baik itu perusahaan pelayaran ataupun client sudah memenuhi semua fasilitas dan rekomendasi tentang keselamatan yang diwajibkan dalam SOLAS 1974 khususnya pada Bab X, sehingga setiap ketentuan tentang keselamatan pelayaran serta operasionalnya sedapat mungkin bisa dipenuhi dan laik laut. Namun hal itu tidak akan berfungsi penuh jika sumber daya manusia yang terlibat didalamnya tidak mendukung secara maksimal. Fasilitas yang disiapkan untuk kelancaran operasional harus berbanding dengan ketersediaan sumber daya manusia yang capable, trampil dan penuh dedikasi terhadap pekerjaan. Dari sinilah maka segala upaya dilakukan oleh perusahaan dan client guna

menghadirkan sumber daya manusia yang siap pakai. Perilaku setiap perwira dan crew harus sejalan dengan misi perusahaan yaitu *Goal Zero Accident*.

2. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada ABK Pada Waktu Pelaksanaan Embarkasi - Debarkasi Penumpang

Setiap kelalaian dalam penerapan prosedur keselamatan kerja diatas kapal, akan berakibat buruk bagi penyelenggarakan kegiatan tersebut juga lingkungan disekitarnya. Berdasarkan fakta kejadian diatas tersebut, maka Penulis dapat menganalisa sumber yang menjadi penyebabnya yaitu:

a. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada Jurumudi Pada Proses Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Setiap kegiatan operasional diatas kapal khususnya embarkasi-debarkasi penumpang dapat dilaksanakan jika salah satu syaratnya terpenuhi yaitu jumlah ABK yang menyelenggarakan operasional kapal itu harus cukup. Sehingga tidak akan terjadi gap karena ketidaksesuaian jumlah ABK yang menjalankan kegiatan tersebut. Seperti halnya kasus kecelakaan diatas yaitu dapat terjadi karena adanya kekosongan tugas dan tanggung jawab pengawasan oleh Perwira kapal yang seharusnya tidak boleh ditinggalkan tanpa pengganti dengan alasan apapun. Karena fungsi pengawasan dari Perwira terhadap kegiatan ABK tidak dapat dipisahkan antara satu dengan yang lainnya dan sangat menentukan berhasilnya suatu kegiatan operasional kapal. Dan mengapa Perwira tersebut meninggalkan tugas pengawasannya pada saat proses embarkasi-debarkasi sedang berlangsung karena kurangnya pemahaman Perwira tersebut akan fungsi dan tanggung jawabnya sebagai leader yang memimpin dan mengawasi, serta mengatur kegiatan anak buahnya sampai selesainya kegiatan operasional kapal itu.

Menjadi suatu alasan mengapa penerapan prosedur embarkasi-debarkasi tidak berjalan sesuai dengan harapan salah satunya karena ketidakdisiplinan Perwira dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya sebagai pemimpin di dek yang bertanggung jawab penuh terhadap semua kegiatan operasional diatas kapal, baik bertindak sebagai pemimpin

maupun sebagai pengawas dilokasi kerja. Sebagai Perwira yang bertanggungjawab penuh terhadap kegiatan operasional di deck maka diperlukan kerjasama yang baik antara Perwira dan ABK yang sedang dipimpinnya.

Perwira tersebut juga kurang tanggap terhadap setiap perubahan situasi dan kondisi lapangan dimana seharusnya fleksibel terhadap kondisi operasional yang sedang berlangsung, mendengarkan masukan atau ide-ide dari ABK dan kemudian menyampaikan semua informasi tersebut kepada perwira yang lebih tinggi di atasnya atau kepada Nakhoda.

Perwira juga sering meninggalkan lokasi kerja dengan alasan yang tidak penting, seperti mengambil air minum atau makan pada saat kegiatan embarkasi-debarkasi sedang berlangsung, sehingga setiap bentuk kelengahan yang terjadi sangat membuka ruang terjadinya resiko bahaya pada saat embarkasi-debarkasi penumpang, karena gap ini menyebabkan prosedur pengawasan menjadi terputus sehingga tidak ada lagi orang yang memberi arahan bahkan intervensi jika crew bahkan penumpang berada pada posisi yang salah atau tidak lagi mematuhi prosedur embarkasi-debarkasi yang aman dan selamat.

b. Kurangnya Koordinasi Antar ABK Dalam Menerapkan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Koordinasi merupakan suatu sistem dan proses interaksi untuk mewujudkan keterpaduan serta keselarasan berbagai kegiatan melalui komunikasi antar individu secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan. Koordinasi yang belum berjalan dengan efektif antar sesama ABK atau ABK dengan Perwira kapal yang mana membuat pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi menjadi kurang maksimal. Karena pada dasarnya pengaturan saat embarkasi - debarkasi tidak dapat dilakukan secara perorangan, perlu kerjasama dan koordinasi yang baik serta komunikasi yang harus selalu dijalankan dalam setiap pekerjaan bahkan dalam mengambil keputusan.

Dalam pengamatan Penulis, pelaksanaan koordinasi embarkasi dan debarkasi penumpang yang dilakukan oleh Perwira dan ABK, dan antar

sesama ABK masih belum maksimal penerapannya, hal ini terlihat dengan masih terjadinya hal-hal yang merugikan baik buat ABK itu sendiri maupun penumpang dan property. Kurangnya komunikasi dan koordinasi yang baik antar ABK sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti sikap dan kemampuan Perwira dalam memimpin serta mengkoordinasi anak buahnya, kurangnya ketrampilan Perwira dan ABK, tidak ada rasa kepedulian antara ABK dengan sesamanya yang berada dalam tugas dan tanggung jawab yang sama, issue ras dari ABK lokal, sehingga semua hal tersebut membuat koordinasi antara sesama *crew* berjalan tidak lancar dan kurang maksimal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari dua batasan masalah dan rumusan masalah serta analisa data yang Penulis paparkan diatas maka untuk mencegah kecelakaan kerja di atas Kapal MV. Express 65 pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang dar *onshore* ke *offshore* atau dari *offshore* ke *onshore* serta antar *platform* yang satu dengan platform yang lain maka penulis menemukan pemecahan masalah atau solusi diantaranya sebagai berikut :

1. Alternative Pemecahan Masalah

a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

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

1) Menanamkan Nilai-Nilai Kedisiplinan Kepada Jurumudi

Pendisiplinan adalah usaha untuk menanamkan nilai ataupun pemaksaan agar subyek memiliki kemampuan untuk mentaati peraturan. Pada dasarnya semua awak kapal sudah melalui tahapan-tahapan persyaratan keselamatan dasar sebelum bekerja diatas kapal. Mulai dari peningkatan ketrampilan, training, familiarisasi, *safety meeting*, *tool box talk* dan sebagainya. Namun kegagalan dalam operasional khususnya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang masih saja sering terjadi. Ketidakterseriusan atau

ketidaksiplinan awak kapal dalam pekerjaan khususnya penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang menjadi satu kendala yang serius. Oleh karena itu Nakhoda harus setiap saat memberikan arahan untuk *me-refresh* pemahaman semua awak kapal tentang pentingnya disiplin kerja. Memberikan pemahaman dan informasi atas dampak buruknya apabila kita bekerja tidak disiplin, sehingga disetiap sebelum memulai pekerjaan maka wajib dilakukan *tool box talk meeting* dimana selain untuk *me-refresh* kedisiplinan kerja awak kapal juga agar supaya bisa memberi gambaran tentang jenis pekerjaan yang akan dikerjakan serta paham terhadap potensi bahaya yang akan timbul.

Memberikan Sanksi adalah perlakuan tertentu yang sifatnya tidak mengenakan atau menimbulkan penderitaan, hal itu dilakukan sebagai langkah terakhir apabila dari semua tahapan dan kajian ditemukan tidak adanya progress positif yang berarti dari *crew* tersebut terhadap disiplin kerja. Setiap masukan dan appraisal dari perwira yang membawahi *crew* tersebut juga menjadi salah satu pertimbangan atau acuan dalam pengambilan keputusan. Hal ini perlu dilakukan sebagai *warning* bagi semua awak kapal yang mengabaikan proses keselamatan kerja. Namun demikian keputusan tersebut nanti diambil jika *crew* tersebut dinyatakan tidak bisa menjalankan tugasnya sesuai dengan prosedur keselamatan yang berlaku.

Jenis sanksi yang dilakukan yaitu mulai sanksi ringan seperti teguran sampai sanksi berat seperti diberhentikan dari kapal. Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama di waktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik untuk tujuan mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Untuk menghindari secara dini masalah tersebut diatas maka perusahaan harus mendapatkan *crew* kapal yang berkualifikasi, melalui sistem perekrutan yang profesional dan berpengalaman di bidangnya. Perusahaan harus lebih selektif dalam hal penerimaan *crew* yang hendak bekerja di atas kapal. Seperti biasanya dalam hal

penerimaan *crew* kapal yang akan bekerja, perusahaan lebih mengutamakan pekerja yang sudah berpengalaman dibidangnya.

Motivasi kerja berpengaruh langsung terhadap semangat kerja seseorang. Orang yang memiliki motivasi untuk bekerja akan lebih berkomitmen didalam pekerjaan. Secara langsung, semangat kerja tersebut akan meningkatkan kinerja seseorang. Semakin besar kinerja seorang pekerja, maka produktivitas mereka akan meningkat. Hal ini tentu berpengaruh secara langsung terhadap kemampuan seseorang, terutama dalam memenuhi kebutuhan dan keinginan mereka. Pemberian motivasi tidak terlepas dari kebutuhan individu itu sendiri dan berbagai faktor internal yang membuat seseorang puas.

Semangat kerja ABK yang menurun sangat berpengaruh terhadap hasil kerja yang dicapai. Oleh karena itu, Perwira kapal harus memperhatikan mana ABK yang kinerjanya bagus dan mana yang kinerjanya kurang, agar Perwira tersebut dapat mengajukan kepada Nakhoda penilaian-penilaian positif untuk menjadi pertimbangan bagi Nakhoda dalam memberikan penghargaan berupa promosi jabatan, kenaikan insentif, dll.

Setiap *crew* yang merasa setiap jerih payahnya mendapat penghargaan maka secara penuh *crew* yang dimaksud akan mempersembahkan dedikasi terbaiknya bagi kelancaran operasional kapal. Hal ini sudah Penulis alami dikapal dimana *crew* yang diberikan reward semangat kerjanya menjadi lebih tinggi dan disiplin dibandingkan sebelumnya.

2) Memberikan Pelatihan Kepada ABK Secara Rutin

Para ABK baru (*non* pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. bahkan para ABK yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

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

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

Di kapal tempat penulis bekerja pelatihan dan sosialisasi tentang prosedur kegiatan debarkasi-embarkasi diberikan kepada Perwira dan ABK yang baru bergabung. Nakhoda sebagai pemimpin umum di atas kapal memberikan arahan- arahan kepada Perwira yang baru bergabung, dan Perwira atau ABK yang mau digantikan harus memberitahukan semua pekerjaan dan tanggung jawabnya kepada Perwira atau ABK yang baru. Di kapal tempat penulis bekerja pelatihan ini diberikan paling sedikit satu minggu tergantung cepat atau lambatnya perwira atau ABK yang baru tersebut memahami pekerjaan dan tanggung jawabnya dan Nakhoda sebagai penanggung jawab penuh di atas kapal juga memberikan evaluasi. Setelah semua pekerjaan dan tanggung jawabnya betul-betul dipahami maka dilakukan penanda tanganan formulir *Familiarisation Checklist for Newly Joined*.

Program pelatihan ini bermanfaat untuk perwira atau ABK yang baru bergabung sebagai ilmu pengetahuan yang dibutuhkan untuk mengubah sikap agar program kerja berjalan dengan efektif, prinsip-

prinsip pelatihan harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipatif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhinya prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif.

Disamping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual, karena pada dasarnya para ABK mempunyai kemampuan, sifat karakter dan sebagainya yang berbeda satu dengan yang lainnya. Pelatihan pekerjaan adalah sebagai petunjuk pengerjaan yang diberikan secara langsung kepada ABK tersebut agar mereka tahu tentang bagaimana cara melakukan pekerjaannya dengan baik.

b. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada ABK Pada Waktu Pelaksanaan Embarkasi - Debarkasi Penumpang

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu

1) Meningkatkan Peran Perwira Terhadap Dalam Melaksanakan Pengawasan Kerja

Kepemimpinan adalah kemampuan untuk mempengaruhi orang lain untuk melakukan satu usaha kooperatif mencapai tujuan yang sudah dicanangkan, pemimpin harus mahir melaksanakan kepemimpinannya. Sebagai pimpinan kerja di atas atas Perwira sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan, dan mengarahkan ABK agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan bertanggung jawab akan tugas-tugasnya demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama *crew*.

Demikian pula dalam menilai, mengukur dan meneliti pelaksanaan kerja maupun hasil kerja dari anak buahnya, seorang Perwira harus bisa meningkatkan kebersamaan dan kekompakan antara Perwira dan ABKnya. Kemudian untuk menciptakan keakraban antara Perwira dan ABK maka seorang Perwira harus mampu memberikan contoh yang baik. Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan partisipasinya baik dalam hal pengawasan maupun arahan dalam pelaksanaan tugas setiap hari baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan

demikian para ABK merasa lebih diperhatikan sehingga lebih dapat menumbuhkan lagi semangat dan gairah kerja diantara mereka. Dengan demikian pada akhirnya dapat menciptakan suasana kerja yang baik dan harmonis serta akrab dan kompak baik pada waktu jam kerja maupun diluar jam kerja.

Setelah dilakukan investigasi ternyata selain tidak disiplinnya ABK terhadap prosedur keselamatan kerja juga karena tidak jalannya fungsi pengawasan dari *Safety Officer*. Pada saat pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang, Perwira yang bertugas mengatur dan mengawasi proses kegiatan embarkasi-debarkasi tidak berada di lokasi sehingga fungsi pengawasan tidak ada lagi. Sedangkan tugas dari seorang perwira adalah :

- a) Mengawasi setiap kegiatan selama embarkasi-debarkasi berlangsung, menilai situasi dan kondisi kegiatan embarkasi-debarkasi dapat dilaksanakan atau tidak,
- b) Memberikan laporan secara kontinyu kepada Nakhoda tentang perkembangan keadaan dan situasi kegiatan embarkasi-debarkasi,
- c) Memberikan dan menerima masukan dari ABK tentang metode yang akan dilakukan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan
- d) Memberikan intervensi positif jika ABK atau penumpang berdiri pada posisi yang membahayakan.

Akan tetapi tugas dan tanggung jawab Perwira sesuai fungsi yang disebutkan diatas tidak dilakukan sebagaimana mestinya, sehingga terjadilah akibat-akibat yang merugikan berbagai pihak dan menghambat kelancaran operasional kapal.

Pentingnya meningkatkan budaya keselamatan bagi seluruh awak kapal karena budaya keselamatan merupakan budaya yang sudah menjadi aturan dalam ISM Code. Budaya keselamatan tercipta oleh karena faktor kebiasaan yang secara terus-menerus dilakukan dalam lingkungan kerja. Dimana aturan yang mewajibkan ABK tersebut wajib mengikuti prosedur yang ada. Satu hal yang penting untuk meningkatkan budaya keselamatan itu adalah kita harus mencintai

profesi kita, mencintai kegiatan yang kita lakukan, dimana jika kita sudah mencintai pekerjaan kita maka kita sudah pasti melakukan yang terbaik bagi diri kita dan lingkungan sekitarnya. Kemudian kita harus mempunyai tujuan dalam kehidupan kita dimana tentang apa hasil akhir yang harus perlu dicapai. Adapun metode-metode atau cara memaksimalkan budaya keselamatan adalah dengan mengikuti berbagai program pelatihan peningkatan keselamatan maupun seminar-seminar dan safety meeting di kapal. Selalu memperhatikan setiap perkembangan yang menunjang keselamatan kerja, serta memiliki jasmani dan rohani yang seimbang. Upaya meningkatkan budaya keselamatan adalah meningkatkan perilaku positif kepada seluruh awak kapal dimana mereka dapat berfikir secara baik, sehat, jernih, fokus dan terampil.

2) Meningkatkan Pelaksanaan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Koordinasi merupakan suatu sistem dan proses interaksi untuk mewujudkan keterpaduan serta keselarasan berbagai kegiatan melalui komunikasi antar individu secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan. Koordinasi yang belum berjalan dengan efektif antar sesama ABK atau ABK dengan Perwira yang mana membuat pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi menjadi kurang maksimal. Karena pada dasarnya pengaturan saat embarkasi-debarkasi tidak dapat dilakukan secara perorangan, perlu kerjasama dan koordinasi yang baik serta komunikasi yang harus selalu dijalankan dalam setiap pekerjaan bahkan dalam mengambil keputusan.

Untuk memaksimalkan koordinasi dari setiap ABK dalam pekerjaannya maka sebelum memulai pekerjaan tersebut Nakhoda harus melakukan *tool box talk meeting* dimana tujuannya untuk membahas scope pekerjaan yang akan dihadapi dan untuk menyatukan pendapat yang berbeda dari ABK sehingga tidak akan terjadi komunikasi salah dalam operasional kapal.

Team work merupakan bentuk kerja kelompok dengan keterampilan yang saling melengkapi serta berkomitmen untuk mencapai target yang sudah disepakati sebelumnya untuk mencapai tujuan bersama secara efektif dan efisien. Harus disadari bahwa *team work* merupakan peleburan berbagai pribadi yang menjadi satu pribadi untuk mencapai tujuan bersama. Tujuan tersebut bukanlah tujuan pribadi, bukan tujuan ketua tim, bukan pula tujuan dari pribadi yang paling populer di tim.

Kerjasama yang kurang baik dapat terlihat dari hubungan antara ABK yang satu dengan yang lainnya tidak terjalin dengan baik. Hal yang paling buruk bila hal yang demikian itu dibawa saat menyelesaikan pekerjaan dan itu sering terjadi, akibatnya pekerjaan yang seharusnya mudah untuk diselesaikan akhirnya membutuhkan waktu yang lama karena kurangnya kekompakan diantara mereka.

Melihat fakta tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa kerjasama antar ABK merupakan faktor penting dalam menunjang kelancaran kerja di atas kapal. Untuk itu ABK tidak boleh membatasi dalam bergaul agar dapat terjalin suatu kerja sama yang baik dengan yang lainnya dan selalu menjaga kekompakan sehingga tercipta suasana kerja yang harmonis.

Berikut ini kerjasama yang harus tetap dijaga dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi diantaranya yaitu :

- a) Pelaksanaan embarkasi-debarkasi dilakukan setelah ada komando dan kesiapan dari pihak kapal.
- b) Apabila karena waktu yang sempit atau karena fasilitas yang tidak memungkinkan, maka sebaiknya dibuatkan jalur yang terpisah antara yang akan naik dan yang turun.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

1) Menanamkan Nilai-Nilai Kedisiplinan Kepada ABK

Keuntungannya :

ABK khususnya Jurumudi lebih disiplin dalam melaksanakan tugas jaga saat transfer penumpang sehingga dapat meminimalkan resiko kecelakaan kerja.

Kerugiannya :

Memerlukan peran safety officer untuk menanamkan nilai-nilai kedisiplinan kepada ABK

2) Memberikan Pelatihan Kepada ABK Secara Rutin

Keuntungannya :

Dengan pelatihan secara rutin maka dapat meningkatkan keterampilan ABK dalam melaksanakan tugasnya sehingga lebih cekatan dalam melaksanakan tugas pada saat transfer penumpang .

Kerugiannya :

Pelatihan harus dilaksanakan sesuai jadwal dan terkadang terkendala karena padatnya operasional kapal.

b. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada ABK Pada Waktu Pelaksanaan Embarkasi - Debarkasi Penumpang

1) Meningkatkan Peran Perwira terhadap Dalam Melaksanakan Pengawasan Kerja

Keuntungannya :

Dengan adanya pengawasan dari perwira maka pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan prosedur kerja yang berlaku sehingga kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

Kerugiannya :

Dibutuhkan konsistensi perwira dalam melaksanakan tugas pengawasan.

2) Meningkatkan Pelaksanaan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Keuntungannya :

Pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang berjalan sesuai prosedur sehingga berjalan lancar dan aman.

Kerugiannya :

Diperlukan kerjasama dari semua pihak yang terlibat dalam kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu :

a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

Berdasarkan alternatif terhadap evaluasi terhadap pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu menanamkan nilai-nilai kedisiplinan kepada ABK.

b. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada ABK Pada Waktu Pelaksanaan Embarkasi - Debarkasi Penumpang

Berdasarkan alternatif terhadap evaluasi terhadap pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu meningkatkan pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dalam Bab III, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang. disebabkan
 - a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang sehingga prosedur embarkasi-debarkasi penumpang tidak berjalan secara maksimal.
 - b. Kurangnya pelatihan bagi ABK tentang embarkasi-debarkasi penumpang sehingga keterampilan ABK tidak maksimal penerapannya.
2. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada ABK Pada Waktu Pelaksanaan Embarkasi - Debarkasi Penumpang, disebabkan
 - a. Kurangnya pengawasan oleh Perwira kepada ABK pada proses embarkasi-debarkasi penumpang sehingga ABK cenderung mencari jalan pintas dalam pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang.
 - b. Kurangnya koordinasi antar ABK dalam menjalankan prosedur kerja sehingga pekerjaan embarkasi-debarkasi penumpang menjadi terhambat.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran untuk langkah-langkah untuk peningkatan penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang di atas kapal sebagai berikut:

1. Perwira menanamkan nilai-nilai kedisiplinan kepada ABK dan memberikan motivasi kerja mereka, sehingga ABK menjadi disiplin dalam menjalankan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.
2. Mualim I memberikan pelatihan kepada ABK secara rutin dan melakukan *on board training* untuk meningkatkan kemampuan dalam pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang.
3. Perwira meningkatkan perannya untuk meningkatkan kinerja ABK dengan mengadakan *safety meeting*, atau *tool box talk meeting* dan meningkatkan budaya keselamatan kepada ABK.
4. *Crew deck* meningkatkan pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan Perwira memberikan pengarahan kepada ABK tentang *team work*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adoms. 2010. *Kamus Istilah Pelayaran*. Jakarta : Balai Pustaka
- Amirulloh, Heru. 2003. *Alat Evaluasi Keterampilan : Jurnal Nasional Pendidikan Jasmani dan Ilmu Keolahragaan*. Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama
- Arifin, Rois. 2016. *Pengantar Manajemen*. Malang: Empat Dua
- Budiono, AM. Sugeng. 2003. *Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan Kerja*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP
- Dessler, Gary. 1997. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Prenhallindo.
- Danuasmoro, Goenawan. 2003. *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera
- Efendi, Usman. 2015. *Asas Manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Gomes, Franstino Cardoso. 1997. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Andi.
- Hersey, Paul dan Ken Blanchard. 1992. *Manajemen Perilaku Organisasi: Pendayagunaan Sumber Daya Manusia, Cetakan Ketiga*. Alih Bahasa Agus Dharma, Jakarta:, Erlangga.
- John R. Schemerhorn, Jr. 2003. *Manajemen, Edisi Kelima*. Yogyakarta: Andi.
- Khadir, Abdul. 2013. *Embarkasi-Debarkasi Penumpang*. Jakarta : Rajawali Pers
- Kusuma. 2012. *Jenis-Jenis Kapal - Alih Bahasa dari Wikipedia*. Jakarta
- Laksmi. 2008. *Manajemen Perkantoran Modern*. Jakarta: Penaku
- Moekijat. 1991. *Latihan dan Pengembangan Layanan Pegawai*. Bandung: Mandar Maju.
- Mutamin, Achmad. 2012. *Definisi Crew Boat*. <http://maritimeword.web.id>
- Nura'aini Dwi Fatimah, Fajar. 2016. *Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure*. Jakarta : Anak Hebat Indonesia
- Nurchasan. 2010. *Definisi Crew Boat*. <https://blog.nurchasan.com>

- Permenpan No.PER/21/M-PAN/11/2008 tentang *Standart Operating Procedure (SOP)*
- Poerwadarminta. 2006. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Prima Pena, Tim. 2015. *Kamus Ilmia Populer*. Surabaya : Gitamedia Press
- Puji, Indah. 2014. *Buku Praktis Mengembangkan SDM*. Yogyakarta : Laksana
- Robins, Stephen P. & Mary Coulter (2010), *Manajemen, diterjemahkan oleh Bob Sabran, Wibi Hardani*. Jakarta : Erlangga
- Schermerhorn. 2002. *Manajemen Program Pengawasan dan Pengendalian*. Yogyakarta: Andi Pers
- Simanjuntak .1994. *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta : HIPSMI
- Tisnawati, Erni. 2015. *Pengantar Manajemen*. Jakarta : Kencana Prenadamedia group.
- Tjiptono. 2016. *Strategi Pemasaran*, Edisi 4, Yogyakarta : Andi Pers
- Widiastuti, Sri. 2010. *Peningkatan Motivasi dan Keterampilan*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Wilson, Bangun. 2012. *Manajemen Sumber Daya manusia*. Jakarta : Erlangga
- Winardi. 2006. *Motivasi Dalam Manajemen*. Jakarta: PT Raja Grafindo persada
- _____ Circular N° Gen 011 – Rev. 3 *Guidelines For The Certification Of Crew Boats*

Lampiran 1

	
EXPRESS 65	
Fast Utility Craft/ Crewboat	
PRINCIPAL PARTICULARS	
Year Built	2010
Place Built	Penguin Shipyard, Singapore
Design	Penguin Hull No. 171
Flag	Panama
Length Overall	36.00 m
Length BP	33.20 m
Breadth Moulded	7.60 m
Depth Moulded	3.65 m
Draft (max)	1.88 m
Freeboard (SLL)	1.50 m
Class	BV
Notation	I, + HULL, + MACH, Crewboat, Unrestricted navigation, Max. significant wave ht 3.0 m
GRT/ NRT	236.00 T / 71.00 T
Deadweight	114.95 T
DECK PARTICULARS	
Clear Deck Area	80.00 m ²
Deck Carrying Load	40.00 T
Deck Strength	2.00 T/m ²
PERFORMANCE	
Maximum Speed	25 Knots @ 16 T/24 hrs
Economic Speed	23 Knots @ 14 T/24 hrs
PROPULSION SYSTEM	
Main Engines	3 x Cummins, KTA 38-M2, 1350 BHP, 1007 kW @ 1900 RPM, Total 4050 BHP
Auxiliary Engines	2 x Cummins 6BT5.9-D(M), 80 kW @ 1500 RPM
Emergency Generator	DENKO KDE3300E, 3.6 kW
Bow Thruster	SCANDIA, S60-80 ALU, 100 HP, Electro Motor Driven, 0.6 T
Propellers	3 x Fixed Pitch Propeller
Steering Gear System	2 x RIQ OE21D80/40-305-1.5-35-T
Rudder	3 x MENCAST
TANK CAPACITIES	
Fuel Oil	60.60 m ³
Fresh Water	28.10 m ³
CARGO DISCHARGE CAPACITIES	
Fuel Oil Pump	44 m ³ /hr
Fresh Water Pump	Nil
Bilge	1 Unit
DECK EQUIPMENT	
Anchor Windlass c/w Bow	HYPAC, HHAW15-32, 4 kW/10A, 1 pc, Total Weight 135 kg

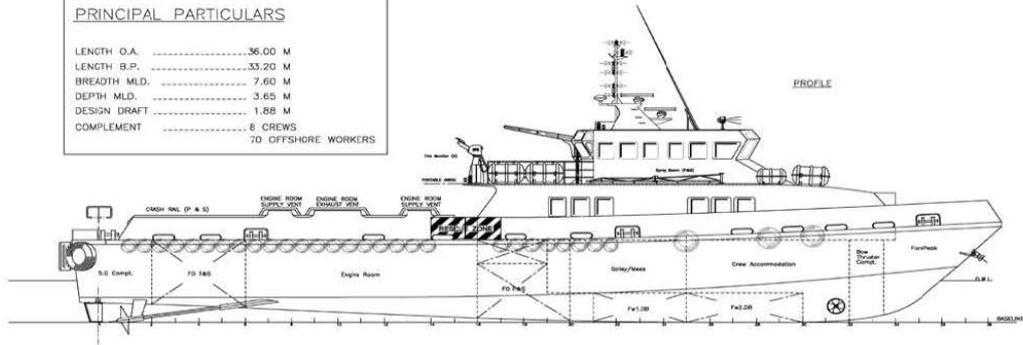


ACCOMMODATION	
Passenger Seats	70
Crew	2 x 1, 1 x 2, 1 x 4 = 8
EXTERNAL FIRE-FIGHTING EQUIPMENT	
Fi-Fi Notation	SFP 250 x 350 HD
Fi-Fi Monitors	600 m ³ /hr, 105 m Head
Fi-Fi Pump	600 m ³ /hr @ 115 m head
Oil Dispersant System	Spray
INTERNAL FIRE-FIGHTING & ANTI-POLLUTION EQUIPMENT	
Emergency Fire Pump	KIPOR, KM170F Engine
CO2 Fi-Fi System	4 x Fix CO2 SYSTEM for Engine room
Fire Detection & Alarm	Optical Smoke, Multi-Sensor Smoke & Heat Detector
LIFE-SAVING EQUIPMENT	
Life Rafts	6 x 25, 2 x 10 men, SOLAS Compliant
Rescue Boat c/w Davit	1 x 6 men, 25 HP, 24 L, SOLAS Compliant

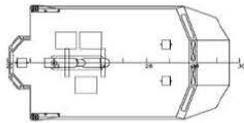
Particulars are believed to be correct but not guaranteed. Owners reserve the rights to amend the specifications without notifications. Particulars are entirely without warranty as to correctness and interested parties must inspect vessel's certificates, drawings or physical inspection of vessel.

PRINCIPAL PARTICULARS

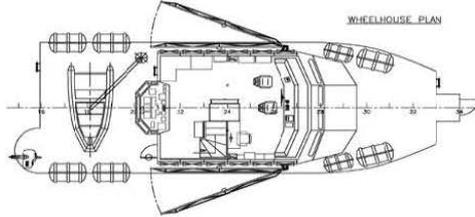
LENGTH O.A. 36.00 M
 LENGTH B.P. 33.20 M
 BREADTH M.L.D. 7.60 M
 DEPTH M.L.D. 3.65 M
 DESIGN DRAFT 1.88 M
 COMPLEMENT 8 CREWS
 70 OFFSHORE WORKERS



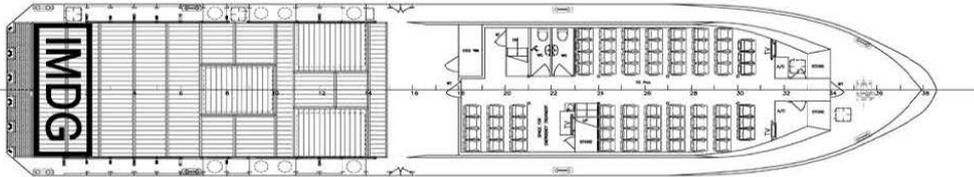
WHEELHOUSE TOP



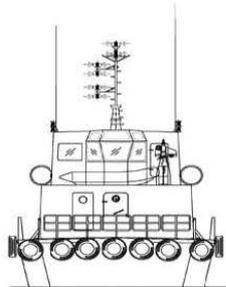
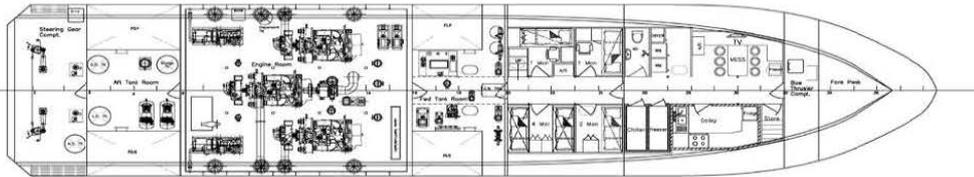
WHEELHOUSE PLAN



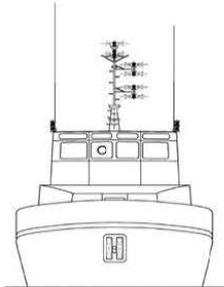
MAIN DECK



BELOW MAIN DECK



STERN VIEW



FRONT VIEW

B	Rearrange Galleys/Mess Room & Crew Accommodation	20,APR,2011	ZH	Owner Request	
Rev	Modification	Date	Done	Remark	
PROJECT:	Flex-36 (H171)				
TITLE: GENERAL ARRANGEMENT					
PENGUIN SHIPYARD INTERNATIONAL PTE LTD 18 Sun Best Link, Singapore 638794 Tel: 66483322 Fax: 68622150 <small>This drawing and the information contained herein is supplied on the understanding that they are the exclusive property of Penguin Shipyard International Pte Ltd. They must not be used or reproduced in whole or in part, without permission in writing.</small>					
DRAWN:	ZH	DATE:	04,MAR,2010	SCALE:	1:75 (N)
CHECKED:	PATRICK	DATE:	04,MAR,2010	REVISION:	B
DRAWING No.:	PBIL-H168-G-01			SHEET:	1 OF 1



www.meogroup.com

Rev 0, Issued 23 Jun 2016

Lampiran 2



LEARNING FROM INCIDENTS NEWSFLASH

FIM - 2894469, 2895835 |

Upstream - Malaysia |

March 2021

Only for distribution to Shell employees, Shell contractors, Shell operated joint ventures and, with the consent of the Shell Shareholder Representative, to non-Shell operated joint ventures. Refer to the [Legal LFI Grab & Go](#) if you wish to send this Alert to other parties.

INCIDENTS DUE TO ADVERSE WEATHER

Target audience for this newsflash

- All personnel involve in going to Offshore locations.

What happened

Incident 1: Man overboard during personnel boat transfer

At approximately 0830hrs, a Fast Crew Boat (FCB) came to fetch Affected Person (AP) at a workbarge boat landing area. The AP attempted to transfer, but an incoming swell (approximately 1.5m height) unable him to land on the FCB and fell into the sea.

The workbarge master immediately notified the FCB to move away from the boat landing to avoid contact with the AP. AP was swiftly rescued. The AP was then further assessed by onboard medic and no injuries were reported.

Incident 2: IP sustained finger injury due to losing balance

Injured Person (IP) had completed transfer from platform's gangway to barge's Portable Access Platform (PAP). While on the PAP, IP accidentally lost balance and fell down on the PAP landing.

When regaining his composure, IP noticed his pinky finger was slightly bleeding. IP went to seek medical attention from the barge medic. Medic performed assessment and provided first aid treatment. IP was later transferred onshore for further assessment.

Why it happened

The investigation for both incidents are currently on-going.

Reflective Learning Question



Figure 1: Image is for illustrative purpose only.



Figure 2: Incident 2: Laceration wound on middle phalanx of pinky finger.

* LFI Legal Grab & Go

This document is made available for information only and on the condition that (i) it may not be relied upon by anyone, in the conduct of their own operations or otherwise; (ii) neither the Shell company issuing this document nor any other person or company concerned with furnishing information or data used herein (A) is liable for its accuracy or completeness, or for any recommendations or advice given in or any omission from this document, or for any consequences whatsoever resulting directly or indirectly from any use made of this document by any person, even if there was a failure to exercise reasonable care on the part of the Shell company or any other person or company as aforesaid; or (B) make any claim, representation or warranty, express or implied, that acting in accordance with this document will produce any particular results with regard to the subject matter contained herein, or satisfy the requirements of any applicable federal, state or local laws and regulations; and (iii) nothing in this document constitutes technical advice. If such advice is required it should be sought from a qualified professional adviser.

The content of this document may (i) be based on, but not identical to facts relating to a third party incident about which Shell has become aware; (ii) contain Recommendations that are one, but not necessarily the only way, of addressing incident learnings.

The companies in which Royal Dutch Shell plc directly and indirectly owns investments are separate entities. In this Learning From Incident Alert, the expression "Shell" is sometimes used for convenience where references are made to companies within the Shell group or to the group in general. Likewise, the words "we", "us" and "our" are also used to refer to Shell companies in general or those who work for them. These expressions are also used where no useful purpose is served by identifying specific companies.

NEWSFLASH

1. Be wary of changing environmental conditions when conducting personnel transfers over water. Follow the Safe Transfer at Sea procedure. This includes to ensure correct timing, individual decision and the assistance of others to undertake when performing transfer.
2. How do you maintain a high level of situational awareness? Do you make it a habit to scan your surroundings for potential hazards? (Line of Fire: pinch points, trip hazards etc.)
3. How do you ensure all possible risks have been identified, mitigated and communicated? Use of tools like '[Step Back 5x5](#)' or '[Take 5](#)' when things are out of the ordinary.

Further Incident Information

For more incident details regarding this incident, please contact [Mohamad Zulfiqar Johan](#)

* LFI Legal Grab & Go

This document is made available for information only and on the condition that (i) it may not be relied upon by anyone, in the conduct of their own operations or otherwise; (ii) neither the Shell company issuing this document nor any other person or company concerned with furnishing information or data used herein (A) is liable for its accuracy or completeness, or for any recommendations or advice given in or any omission from this document, or for any consequences whatsoever resulting directly or indirectly from any use made of this document by any person, even if there was a failure to exercise reasonable care on the part of the Shell company or any other person or company as aforesaid; or (B) make any claim, representation or warranty, express or implied, that acting in accordance with this document will produce any particular results with regard to the subject matter contained herein, or satisfy the requirements of any applicable federal, state or local laws and regulations; and (iii) nothing in this document constitutes technical advice. If such advice is required it should be sought from a qualified professional adviser.

The content of this document may (i) be based on, but not identical to facts relating to a third party incident about which Shell has become aware; (ii) contain Recommendations that are one, but not necessarily the only way, of addressing incident learnings.

The companies in which Royal Dutch Shell plc directly and indirectly owns investments are separate entities. In this Learning From Incident Alert, the expression "Shell" is sometimes used for convenience where references are made to companies within the Shell group or to the group in general. Likewise, the words "we", "us" and "our" are also used to refer to Shell companies in general or those who work for them. These expressions are also used where no useful purpose is served by identifying specific companies.

Lampiran 3



BSP-NF-201808

Brunei Shell Petroleum

Oct 2018

Person fell in water during swing rope boat transfer

Target audience for this newsflash

- Supervisors/Contract Holders for Marine Vessels, Construction crew and other teams who utilise swing ropes as means of transfer,
- Logistics, HSSE, Marine Managers and Marine Technical Advisors accountable for Maritime Safety
- Marine, Construction, Wells and other Crew onboard contracted Marine vessels

What happened?

A construction crew was transferring via swing rope, from an anchored Accommodation workboat to a crew boat. One person did not transfer successfully and slid down using the swing rope into the sea.

The Workboat and Crew-Boat, Boat Landing Officers (BLO) deployed the life buoys with line which the person held on in addition to the Rigid Lifejacket being worn. A support vessel in the vicinity rescued the person from the sea instantly. The person was safely returned to workboat and medical examination was carried out.

Why it happened? The investigation of this incident is in progress. Refer FIM [2192078](#)

Recommended discussion during safety meetings

- Have all Personnel assigned to perform the swing rope transfer received the required training?
- Is the Person assigned to perform the swing rope transfer fit to perform the task?
- Is the Life-Jacket being worn fit for purpose for swing rope transfers?
- Are the Swing rope knots spaced at regular intervals (400 mm)?
- Are the ropes suspended well within or above the boat landing platform?
- Why do we need to ensure the swing rope is not extended below the boat landing platform?
- What are the correct method of swing rope transfer? i.e.- Conduct tug test, use both hands – one above head and knot level and other at chest level, transfer body weight to the rope, Swing by pushing both feet.
- Are BLO's empowered to intervene if passengers do not conduct the transfer using the correct method?
- Are MOB drills being conducted wherein the boat crew are mustered and the rescue boat launched in the water within the stipulated time frame?
- Are procedures in place for safely recovering a person from the sea? ([MSC.1/Circ.1447](#))
- Are the marine crew familiar with the method of recovery of person from the sea?
- Are all the life buoys correctly stowed and available for immediate deployment?
- Are all personnel are empowered not to transfer if they feel unsafe to do so?



This document is made available for information only and on the condition that (i) it may not be relied upon by anyone, in the conduct of their own operations or otherwise; (ii) neither Brunei Shell Petroleum Company Sdn Bhd (BSP) nor any other person or company concerned with furnishing information or data used herein (A) is liable for its accuracy or completeness, or for any recommendations or advice given in or any omission from this document, or for any consequences whatsoever resulting directly or indirectly from any use made of this document by any person, even if there was a failure to exercise reasonable care on the part of BSP or any other person or company as aforesaid; or (B) makes any claim, representation or warranty, express or implied, that acting in accordance with this document will produce any particular results with regard to the subject matter contained herein, or to satisfy the requirements of any applicable federal, state or local laws and regulations and (iii) nothing in this document constitutes technical advice. If such advice is required it should be sought from a qualified professional advisor.

The content of this document may (i) be based on, but not identical to facts relating to a third party incident about which BSP has become aware; (ii) contain recommendations that are one, but not necessarily the only way, of addressing incident learnings.

Lampiran 4

Lifting & Hoisting LOD 1 check list

ASSET : Express 65

Date : 17/01/2022

Location : Ganet Fairley field Brunei Water

Done By : Master

No.	Section	Assessment	Yes/No or NA	Observation (evidence of compliance and gaps)
1	General	1. Is the lift managed under a Permit to Work?	Yes	under a Permit
		2. Is an authorized person assigned for the lifting and hoisting operation?	Yes	authorized person
		3. Is the lifting zone being barricaded correctly?	Yes	barricaded
		4. Hands Free Tools available onsite for the lift	Yes	use hand stike cargo
		5. Has all lifting crew involve attend the TBT?	Yes	the crew concerned
		6. Are effective communications established, tested and understood?	Yes	e communications by Radio
		7. Does every lifting crew aware of his/her task?	Yes	crew aware
		8. For non-routine simple lifts, Is a risk assessment conducted, that includes site factors and load factors, to define the lift plan? (refer to Lifting Plan)	Yes	assesment conducted
		9. For complex/critical lifts, Is the Lifting and Hoisting Expert included in the Specific risk assessment (that includes site factors and load factors) to define the lifting plan?	Yes	when lifting we check list cargo
		10. Are the requirements for blind lifts defined? (refer to Lifting Plan)	N/A	N/A
2	Risk Assessment / Transition to Work	1. Approved Lifting Plan available for the lift attached to PTW.	Yes	Available
		2. Risk Assessment attached and discussed prior to start lifting.	Yes	discussess
3	Lifting Equipment	1. Does the PIC of the Lift ensure equipment is used for its intended purpose and within its designed operating limits?	Yes	PIC ensure
		2. Does the PIC ensure the equipment validity?	Yes	Validity
		3. Does the PIC of the Lift ensure that safety devices are working?	Yes	Working
		4. Are all lifting equipment used for the lift are within valid colour code with valid Inspection date tag or stencil on the equipment?	Yes	valid color code
		5. Do the lifting crews know the valid colour code?	Yes	know
		1. Do all out riggers fully extended?	N/A	N/A

4	Onshore lifting (Mobile crane, Hiab etc)	2. Does the crane well balance and parked on a stable ground?	N/A	N/A
		3. Does the crane pre-use checklist completed.	N/A	N/A
		4. Does manouvering of the crane assisted by the Flagmen?	N/A	N/A
5	Lifting personnel Competency	1. Are the personnel conducting the lift fully competent and still having a valid certificate? - PIC - Banksman - PH - Riggers - Crane Operator - Zone warden (whenever applicable)	N/A	N/A
		2. Are they available onsite?	N/A	N/A
6	Lifting Operation	1. No access under suspended load (no exceptional) during normal lifting condition.	Yes	no work under suspended load
		2. Load guidance using tag line is within 45° angle away from the load.	Yes	45' angle
		3. Are the 10 questions in WMP R3 for safe lift being practice?	Yes	practice

DAFTAR ISTILAH

- Anak Buah Kapal (ABK) : Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
- Chief Officer* : Perwira tinggi di atas kapal merupakan pemimpin di Departemen Dek yang bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda yang bertugas mengatur operasional muatan, perencanaan muatan, bertanggung jawab masalah perawatan kapal, bertindak sebagai *Safety Officer*.
- Hand Over* : Serah terima tugas antara crew di atas kapal
- International Maritime Organization (IMO)* : Suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
- International Safety Management (ISM) Code* : Kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
- Job Description* : Uraian pekerjaan / uraian jabatan.
- (Marine Pollutions) MARPOL* : Sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut.
- Marking bouy* : Pelampung yang berfungsi untuk menandai posisi objek di bawah air.
- Mooring buoy* : Pelampung yang ditambahkan pada dasar perairan, dihubungkan dengan menggunakan tali pada pelampung
- Muster list* : Daftar nama-nama dari seluruh anak buah kapal dengan tugas masing-masing dalam menanggulangi keadaan darurat di kapal.
- Planned Maintenance System (PMS)* : Jadwal perawatan terencana yang dilakukan berdasarkan jadwal dari masing-masing suku cadang tersebut. Dalam hal ini tidak hanya bersifat

mencegah namun juga memberi jaminan dalam tingkat efisiensi operasional kapal.

- Platform* : Anjungan minyak lepas pantai
- Rig* : Suatu bangunan dengan peralatan untuk melakukan pengeboran ke dalam reservoir bawah tanah untuk memperoleh air, minyak, atau gas bumi, atau deposit mineral bawah tanah.
- Safety Meeting* : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan ABK atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas kapal.
- Safety Officer* : Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas kapal.
- Safety Management System (SMS)* : Disebut juga dengan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen
- Safety of life at Sea (SOLAS)* : Ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di laut
- STCW 1978* : *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.
- Toolbox Meeting* : Pertemuan (*meeting*) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.