

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI KETERAMPILAN ABK DALAM
PENGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN
KERJA UNTUK MENINGKATKAN
KESELAMATAN KERJA DIATAS
MV. DIAN HORIZON (AHTS)**

Oleh :

NANDA TUBAGUS FIDIANSYAH
NIS. 02819 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2023

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



**MAKALAH
OPTIMALISASI KETERAMPILAN ABK DALAM
PENGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN
KERJA UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN
KERJA DIATAS MV. DIAN HORIZON (AHTS)**

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

Oleh :

**NANDA TUBAGUS FIDIANSYAH
NIS. 02819 / N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I

JAKARTA

2023

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : NANDA TUBAGUS FIDIANSYAH
No. Induk Siswa : 02819 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KETERAMPILAN ABK DALAM
PENGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA
UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DIATAS
MV. DIAN HORIZON (AHTS)

Jakarta, 10 Maret 2023

Pembimbing I

Drs. Purnomo, MM
NIP. 19590612 198003 1 002

Pembimbing II

Capt. Roedy Prijadi
Dosen STIP/9942011499

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 1 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : NANDA TUBAGUS FIDIANSYAH
No. Induk Siswa : 02819 N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KETERAMPILAN ABK DALAM PENGGUNAAN
PERALATAN KESELAMATAN KERJA UNTUK MENINGKATKAN
KESELAMATAN KERJA DIATAS MV. DIAN HORIZON (AHTS)

Penguji I

Capt. Bhima S Putro, S.Si.T., M.M
Penata (III/c)
NIP. 197301 1920021 21 001

Penguji II

Drs. Purnomo, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Jakarta, Maret 2023

Penguji III

Capt. Vega Fesula Aromeda, S.ST., S.Pd., H.Hum
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 0001

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr
Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 19810503 200212 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena telah melimpahkan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum dan silabus Diklat Pelaut Tingkat-1 Angkatan LXV bidang studi Nautika (ANT-I) tahun ajaran 2023 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Berdasarkan pengalaman yang dialami penulis di atas dan bagaimana cara mengatasinya, maka penulis tertarik untuk menuliskannya ke dalam makalah ini dengan judul:

"OPTIMALISASI KETERAMPILAN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN DIATAS MV. DIAN HORIZON (AHTS)"

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan makalah ini belum sempurna, hal ini dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan penulis sehingga kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca, untuk kesempurnaan makalah ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak, terutama kepada:

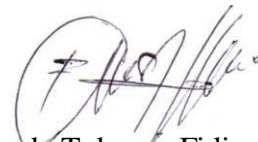
1. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Capt. Suhartini S.SIT., M.M., M. MTr selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
3. Ibu Meilinasari N.H, S.Si.T., M.MTr selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Drs, Purnomo, MM sebagai Dosen Pembimbing Materi atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta sumbangan materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.

5. Capt. Roedy Prijadi sebagai Dosen Pembimbing Penulisan atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta ide-ide yang diberikan untuk membangun makalah ini.
6. Capt. Bhima. S. Putro, S.Si.T., M.M dan Capt. Vega Fonsula Aromeda, S.ST., S.Pd., H.Hum Selaku Dosen penguji sidang makalah ini.
7. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
8. Kepada kedua Orang tua penulis Bapak Edi Fidiyanto dan Ibu Sri Wahyuti yang selalu memberikan doa serta dukungannya.
9. Kepada Istri tercinta Astri Supriyanti yang selalu memberikan semangat dan dukungannya.
10. Kepada kedua anak tercinta Sachio Urvilla T.B dan Janeisha T.O yang selalu menyemangati.
11. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan XLV tahun ajaran 2022 - 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangan dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Semoga makalah ini dapat memberikan manfaat kepada pembaca terutama yang akan bekerja di kapal dengan type yang sama sehingga mampu bekerja secara efisien.

Jakarta, 10 Maret 2023

Penulis,



Nanda Tubagus Fidiansyah
NIS. 02819/N-1

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	17
BAB III ANALISIS PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	19
B. Analisis Data	22
C. Pemecahan Masalah	27
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	42
B. Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
PENJELASAN ISTILAH	

DAFTAR GAMBAR

Lampiran 1	Foto kapal AHTS Dian Horizon meeting
Lampiran 2	Foto Safety Brefing / Tool box
Lampiran 3	Gambar Jenis Alat Keselamatan Kerja

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Ship Particular AHTS Dian Horizon
Lampiran 2	Crew List AHTS Dian Horizon
Lampiran 3	Safety Familiarisasi Training Record
Lampiran 4	Safety Briefing / Tool box meeting
Lampiran 5	Job Safety Analysis Form
Lampiran 6	Permit to Work Form
Lampiran 7	Safe Card
Lampiran 8	Daftar Penggunaan Obat

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

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

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

Sebagai salah satu sarana yang cukup vital, dalam menunjang kelangsungan hidup suatu perusahaan pelayaran, kapal dituntut untuk dapat beroperasi secara lancar dan maksimal disatu pihak sebagai wadah atau tempat bekerja, sehingga dalam pelaksanaan tugas pengoperasian kapal semakin kompleks dan disertai prosedur kerja yang baku dari perusahaan yaitu hal-hal yang menuntut kesiapan dalam melaksanakan tugas di atas kapal.

Namun kenyataannya di lapangan dalam pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal belum dilaksanakan sepenuhnya. Ditemukannya pekerjaan yang dilakukan tidak sesuai atau mengabaikan prosedur kerja yang ada. Dengan pelaksanaan kerja tanpa mengikuti prosedur yang ada maka akibatnya akan timbul banyak permasalahan-permasalahan seperti kecelakaan kerja yang meningkat dan akibatnya yang lebih luas lagi yaitu menyebabkan keterlambatan operasional kapal yang sangat mengganggu. Hal ini selain membahayakan bagi pengguna kapal dari segi materi maupun jiwa, juga menghambat operasional kapal.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka makalah ini Penulis mengambil judul:

" OPTIMALISASI KETERAMPILAN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DIATAS MV. DIAN HORIZON (AHTS) "

Atas dasar pemilihan judul inilah diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan serta memperluas wawasan bagi calon nakhoda, perwira, dan para pembaca makalah agar upaya untuk meningkatkan pengawasan terhadap prosedur kerja di lapangan dan memotivasi ABK

dalam pelaksanaannya untuk menunjang kelancaran operasional kapal secara keseluruhan.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Masalah yang dihadapi Penulis adalah bagaimana meningkatkan keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal melalui penerapan tugas yang terorganisasi sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat oleh perusahaan dimana Penulis bekerja. Dapat diidentifikasi beberapa masalah yang menyebabkan kurang optimalnya keterampilan ABK MV. Dian Horizon (AHTS) yaitu:

- a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.
- b. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.
- c. Kurangnya pengetahuan ABK tentang penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.
- d. Kurangnya motivasi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.
- e. Kurang baik nya koordinasi diatas kapal dalam melaksanakan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan dari 5 identifikasi masalah dipilih 2 (dua) masalah yang dominan, maka Penulis akan membatasi masalah dalam makalah ini yang berkaitan dengan judul makalah, antara lain:

- a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.
- b. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

3. Rumusan Masalah

Dari 2 (dua) batasan masalah tersebut diatas kemudian Penulis membuat rumusan masalah, sebagai berikut:

- a. Mengapa keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal masih rendah ?
- b. Mengapa tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal masih rendah ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dan manfaat penelitian sebagai berikut:

- a. Untuk mengidentifikasi masalah-masalah yang ada berkaitan dengan kurang optimalnya keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja diatas MV. Dian Horizon (AHTS).
- b. Untuk menganalisa masalah-masalah yang terjadi diatas kapal kemudian dicarikan penyebabnya dan dicarikan alternatif pemecahan masalahnya.
- c. Untuk mengevaluasi alternatif pemecahan masalahnya dan dicarikan solusinya.

2. Manfaat Penelitian.

a. Manfaat bagi dunia akademis.

- 1). Diharapkan dapat digunakan unuk menambah wawasan bagi para pembaca maupun Calon pelaut yang akan bekerja diatas kapal.
- 2). Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan di STIP Jakarta.

b. Manfaat bagi dunia praktisi.

- 1). Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja diatas kapal.
- 2). Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak Perusahaan Pelayaran yang mengoperasikan MV. Dian Horizon (AHTS).
- 3). Sebagai syarat dalam menyelesaikan Program Pendidikan Diklat Pelaut (ANT-1) di STIP Jakarta

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode pendekatan

a. Studi kasus

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

b. Problem Solving

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

c. Deskriptif Kualitatif

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

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam Penulisan ini dilakukan dengan :

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas MV. Dian Horizon (AHTS) terutama terhadap potensi-potensi yang bisa menyebabkan kurangnya prosedur kerja di atas kapal sehingga bisa

menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kerja dan juga dapat mengakibatkan keterlambatan operasional kapal.

b. Teknik Komunikasi Langsung (Wawancara)

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

c. Teknik Dokumentasi

Dalam memperoleh data , Penulis memanfaatkan tulisan- tulisan dan catatan-catatan yang ada dan terkait dalam pelaksanaan prosedur kerja yang dilaksanakan oleh ABK selama operasional kapal berlangsung di atas kapal, seperti log book, absensi, check list, Ships Particular, Crew List dan lain sebagainya.

d. Studi Kepustakaan.

Penulis dapatkan perolehan data dari buku2 di perpustakaan di STIP maupun dari teori-teori yang didapat selama pendidikan di STIP

3. Subyek Penelitian

Sebagai subjek pada penelitian ini adalah tentang kurang optimalnya keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja diatas MV. Dian Horizon (AHTS)

4. Tehnik Analisa Data

Teknik analisis data yang Penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah analisis akar permasalahan yang dibahas dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu cara menggambarkan data-data yang sudah Penulis dapatkan sebelumnya, kemudian Penulis analisis berdasarkan pengamatan dan pengalaman Penulis sendiri sebagai Muallim I diatas MV. Dian Horizon (AHTS).

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama Penulis bekerja diatas kapal sebagai Mualim I di atas MV. Dian Horizon (AHTS) sejak tanggal 01 Maret sampai dengan tanggal 01 Januari 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan selama Penulis bekerja diatas MV.Dian Horizon (AHTS) , berbendera Indonesia, Memiliki Isi kotor GT 1573, Pemilik PT. Wintermar Offshore Marine, Daerah Pelayaran NCV (Near Coastal Voyage).

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam dalam mempelajari makalah ini , maka Penulis membuat sistematika Penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

a. Deskripsi data

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

b. Analisis data

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

c. Pemecahan masalah

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

a. Kesimpulan

Berisikan jawaban terhadap rumusan masalah penelitian yang telah di analisis.

b. Saran

Berisikan usulan-usulan konkrit berupa solusi untuk penyelesaian masalah yang ada berkaitan dengan kurang optimalnya keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja diatas MV .Dian Horizon (AHTS).

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Aktivitas harian kapal

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

- a. Menurut Suma'mur P.K.M.Sc dalam bukunya yang berjudul "*Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*" (1981 : 2) Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Tidak terduga oleh karena kecelakaan peristiwa yang tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih-lebih dalam bentuk perencanaan. Tidak di harapkan oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian materil maupun penderitaan yang paling ringan sampai pada yang paling berat. Kecelakaan kerja dapat terjadi bisa disebabkan kelalaian seseorang, faktor alam dan sebagainya.

b. Selanjutnya Suma'mur P.K.M.Sc dalam bukunya yang berjudul “*Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*” (1981 : 5) menjelaskan bahwa : Bahaya kecelakaan adalah faktor-faktor dalam hubungan pekerjaan yang dapat mendatangkan kecelakaan. Jika telah terjadi maka bahaya tersebut dapat mendatangkan kecelakaan. Jika telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahayanya. Untuk mengatasi bahaya kecelakaan maka perlu dilakukan keselamatan kerja, yang menurut Suma'mur P.K.M.Sc (1981 : 1) keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan, dan proses pengolahan, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaannya. Keselamatan kerja yang berkaitan dengan peningkatan prosedur dan produktifitas, atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kerja, kecacatan dan kematian dapat dikurangi sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Tingkat keselamatan kerja yang tinggi sejalan dengan pemeliharaan.
- 3) Penggunaan peralatan kerja dan mesin yang efektif dan efisien berkaitan dengan tingkat produksi dan produktifitas yang tinggi.
- 4) Pada berbagai hal, keselamatan kerja yang tinggi akan menciptakan kondisi yang mengandung kenyamanan dan kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat di serasikan dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- 5) Praktek keselamatan tidak dapat dipisahkan dari ketrampilan, keduanya dapat sejajar dan merupakan unsur-unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- 6) Keselamatan kerja yang dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha (pemilik perusahaan) dan karyawan (ABK Kapal), akan mendapatkan keadaan aman dan ketenangan kerja, sehingga dapat membantu hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya keselamatan oprasional kapal atau produksi.

2. Sistem Manajemen Keselamatan

- a. Menurut Jogiyanto dalam bukunya yang berjudul “*Analisa dan Desain Sistem Informasi*” (2005:1) menerangkan bahwa : "Sistem adalah kumpulan komponen atau elemen yang saling berhubungan yang saling tergantung untuk mencapai untuk mencapai suatu tujuan telah di tentukan”.
- b. Menurut Pietter Batti dalam bukunya yang berjudul “*Safety Classification*” (2011 : 102) menerangkan bahwa : "Sistem Manajemen Keselamatan adalah system dimana prosedur manajemen perusahaan ditulis, didokumentasikan dan dilaksanakan. Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajernen tertulis maupun tidak tertulis dalam melakukan kegiatan operasi, baik di kantor maupun di kapal Sistem manajemen yang dimaksud terdiri dari kebijakan atau *Policy* perusahaan, petunjuk oprasional, pembagian tugas manual dan prosedur pengoperasian, pemeliharaan kapal dan menghadapi keadaan darurat seperti kecelakaan atau pencemaran-pencemaran. Sistem yang sudah ada dalam perusahaan perlu dinilai kembali agar sesuai dengan yang dikehendaki oleh *International Safety Management Code* (ISM CODE).

Bagian A L4. Persyaratan fungsional untuk suatu SMS yaitu setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan memelihara suatu SMS, termasuk persyaratan fungsional berikut ini:

- 1) Suatu kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 2) Instruksi-instruksi dan procedures untuk menjamin keselamatan operasi kapal-kapal dan perlindungan lingkungan memenuhi ketentuan-ketentuan internasional yang relevan dan legislasi.
- 3) Menetapkan tingkat-tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi diantara, dan antara, personil didarat dan di atas kapal.
- 4) Prosedur-prosedur untuk melaporkan kecelakaan-kecelakaan dan ketidak-sesuaian dengan ketentuan dari Code ini.
- 5) Prosedur-prosedur mempersiapkan untuk dan tanggap terhadap situasi-situasi darurat.
- 6) Prosedur-prosedur untuk *internal audits* dan *management review* *International Safety Management Code* (ISM CODE) clause 1-16 Yang berbunyi : *International Safety Management Code* (ISM CODE) adalah kode

manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan untuk mencegah pencemaran yang telah disahkan oleh mereka *International Maritime Organization (IMO)*, sebagaimana mungkin akan disempurnakan lebih lanjut oleh organisasi tersebut.

Salah satu ketentuan dari *International Safety Management Code (ISM CODE)* clause 1.7 yang berbunyi : SMS sebagai parameter perusahaan untuk performa pengaturan sistem dokumentasi. SMS akan memungkinkan perusahaan untuk mengidentifikasi sector peningkatan dalam latihan keselamatan dan pencegahan tindakan efektif pelaksanaan kebudayaan keselamatan yang harus ditingkatkan lagi dalam kesadaran keselamatan dan dalam kemampuan manajemen keselamatan.

Ketentuan tersebut di atas merupakan salah satu persyaratan *International Safety Management Code (ISM CODE)* yang harus dipenuhi. Maka kewajiban dari setiap perusahaan dan juga Nahkoda untuk mendidik para personilnya untuk memahami, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijaksanaan perusahaan dapat dilaksanakan secara efektif sesuai ketentuan yang diisyatkan oleh *International Safety Management Code (ISM CODE)*. Untuk lebih jelasnya penyebaran mengenai *International Safety Management Code (ISM CODE)* telah Penulis batasi berdasarkan sumber yang didapat oleh Penulis.

Sesuai dengan kesadarannya terhadap pentingnya faktor manusia dan peningkatan management operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan di laut yang dikenal dengan *International Safety Management Code (ISM CODE)*.

Dengan demikian seluruh kegiatan dan tugas yang dilaksanakan baik di darat, maupun di atas kapal terjamin berjalan dengan baik, aman, selamat, dan lingkungan terhindar dari kerusakan maupun pencemaran. Dokumentasi yang baik, teratur serta adanya komitmen dari seluruh pelaksanaan, memudahkan

pelaksanaan tugas yang aman dan tertib. Karena itu elemen-elemen dari system manajemen keselamatan suatu perusahaan terdiri dari kebijakan Perusahaan (*Policy*) dan Strategi Organisasi "

- c. Menurut Drs. Sammy Rosadhi, MM dalam bukunya yang berjudul "*Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional*" (1998:56) bahwa kecelakaan yang sering terjadi 80% disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Oleh sebab itu *International Maritime Organization* (IMO) mengadakan konvensi-konvensi untuk menghimpun dalam bidang maritim khususnya dalam hal tersebut diatas dengan mengeluarkan resolusi dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan dunia pelayaran untuk meningkatkan kemampuan para pelaut yang mengoperasikan kapal sehingga dapat mengendalikan kapal dengan baik dan menghindari kecelakaan dan korban jiwa, harta benda, serta kerusakan lingkungan.

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

Standar operasional pelayaran kapal yang ditetapkan di MV. Dian Horizon (AHTS), menurut (*Safety Management System*) perusahaan Wintermar Offshore Marine adalah sebagai berikut :

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

Dalam melaksanakan pekerjaan dilepas pantai (*offshore*) saat keadaan cuaca buruk dengan kecepatan angin lebih dari 25 Knot Kapal di larang beroperasi. Tetapi pada kenyataannya terkadang *field service* memerintahkan untuk tetap bekerja dengan alasan *emergency job* dan demikian itu sangatlah berbahaya dan

beresiko tinggi. ABK bagian deck sebagai ujung tombak dalam operasional di atas deck memegang peranan yang sangat penting karena berhubungan langsung dengan pihak *field service* maka dari pada itu ABK bagian deck dituntut untuk mempunyai kinerja dan keterampilan yang mumpuni, untuk itu mutlak adanya sebagai seorang ABK bagian deck yang bekerja di kapal utility haruslah memiliki keterampilan dan kedisiplinan yang tinggi, dalam melakukan prosedur kerja seorang ABK bagian deck harus pro aktif dalam melakukan procedural kerja yang sudah ditetapkan dalam SMS (*Safety Manajement System*) perusahaan yang dalam hal ini milik Wintermar Offshore Marine.

3. Keterampilan

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

- a. Menurut Dunnette dalam bukunya yang berjudul "*Emotional Skill*" (1976:33) bahwa keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat.
- b. Menurut Capt. Parlindungan Siahaan. dalam modulnya "*Kompetensi Dan Keterampilan Pelaut*" (1999:11) bahwa keterampilan adalah awak kapal yang baru naik kapal sebelum bertugas melihat dan membiasakan diri dengan lokasi tugas utama mereka, bagaimana cara mengontrol dan menjalankan alat-alat yang akan dioperasikan atau digunakan dan memberikan kesempatan untuk bertanya pada mereka yang sudah terbiasa dengan prosedur aturan supaya dapat menjalankan tugasnya sebagaimana mestinya dan awak kapal akan lebih terampil.

4. Motivasi

Menurut Drs. H. Malayu S.P. Hasibuan dalam bukunya “*Majemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*” (2011:56) bahwa motivasi berasal dari bahasa Latin, *Mavere* yang berarti dorongan atau daya penggerak. Motivasi ini hanya diberikan kepada manusia, khususnya kepada bawahan atau pengikut. Motivasi mempersoalkan bagaimana caranya mendorong gairah kerja bawahan, agar mereka mau bekerja keras dengan memberikan semua kemampuan dan keterampilannya untuk mewujudkan tujuan perusahaan. Jadi motivasi adalah pemberian daya penggerak yang menciptakan kegairahan kerja seseorang, agar mereka mau bekerja sama, bekerja efektif dan terintegrasi dengan segala daya upayanya untuk mencapai kepuasan.

Tujuan pemberian motivasi antara lain adalah :

- a. Mendorong gairah dan semangat kerja karyawan.
- b. Meningkatkan moral dan kepuasan kerja karyawan.
- c. Meningkatkan produktivitas kerja karyawan.
- d. Mempertahankan loyalitas dan kestabilan karyawan perusahaan.
- e. Meningkatkan kedisiplinan dan menurunkan tingkat kemalasan karyawan.
- f. Mengefektifkan pengadaan karyawan.
- g. Menciptakan suasana dan hubungan kerja yang baik.
- h. Meningkatkan kreativitas dan partisipasi karyawan.
- i. Meningkatkan tingkat kesejahteraan karyawan.
- j. Mempertinggi rasa tanggung jawab karyawan terhadap tugas-tugasnya.
- k. Meningkatkan efisiensi penggunaan alat-alat dan bahan baku.

Asas-asas motivasi antara lain adalah :

- a. Asas mengikutsertakan, artinya mengajak bawahan untuk ikut berpartisipasi dan memberikan kesempatan kepada mereka mengajukan pendapat, rekomendasi dalam proses pengambilan keputusan.
- b. Asas komunikasi, artinya menginformasikan secara jelas tentang tujuan yang ingin dicapai, cara-cara mengerjakannya, dan kendala-kendala yang dihadapi.
- c. Asas pengakuan, artinya memberikan penghargaan, pujian dan pengakuan yang tepat serta wajar kepada bawahan atas prestasi kerja yang dicapainya.

- d. Asas wewenang yang didelegasikan, artinya memberikan kewenangan dan kepercayaan diri pada bawahan, bahwa dengan kemampuan dan kreativitasnya ia mampu mengerjakan tugas-tugas itu dengan baik.
- e. Asas adil dan layak, artinya alat dan jenis motivasi yang diberikan harus berdasarkan atas “asas keadilan dan kelayakan” terhadap semua karyawan.
- f. Asas perhatian timbal balik, artinya bawahan yang berhasil mencapai tujuan dengan baik maka pimpinan harus bersedia memberikan alat dan jenis motivasi atau kerjasama yang saling menguntungkan kedua belah pihak.

Metode-metode motivasi antara lain adalah :

- a. Metode langsung adalah motivasi yang diberikan secara langsung kepada setiap individu untuk memenuhi kebutuhan dan kepuasannya. Jadi sifatnya khusus seperti memberikan pujian, penghargaan, bonus, dan lain-lain.
- b. Motivasi tidak langsung adalah motivasi yang diberikan hanya merupakan fasilitas-fasilitas yang mendukung serta menunjang gairah kerja dan kelancaran tugas sehingga para karyawan betah dan bersemangat melakukan pekerjaannya. Misalnya mesin-mesin yang baik, suasana dan lingkungan pekerjaan yang baik dan lain-lain. Motivasi tidak langsung ini besar pengaruhnya untuk merangsang semangat bekerja karyawan, sehingga produktifitas kerja meningkat.

5. Pengawasan

Menurut Terry dalam bukunya yang berjudul “*Achieving History*” (1998:247) yang diterjemahkan oleh Winardi. Pengawasan berarti mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana-rencana.

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

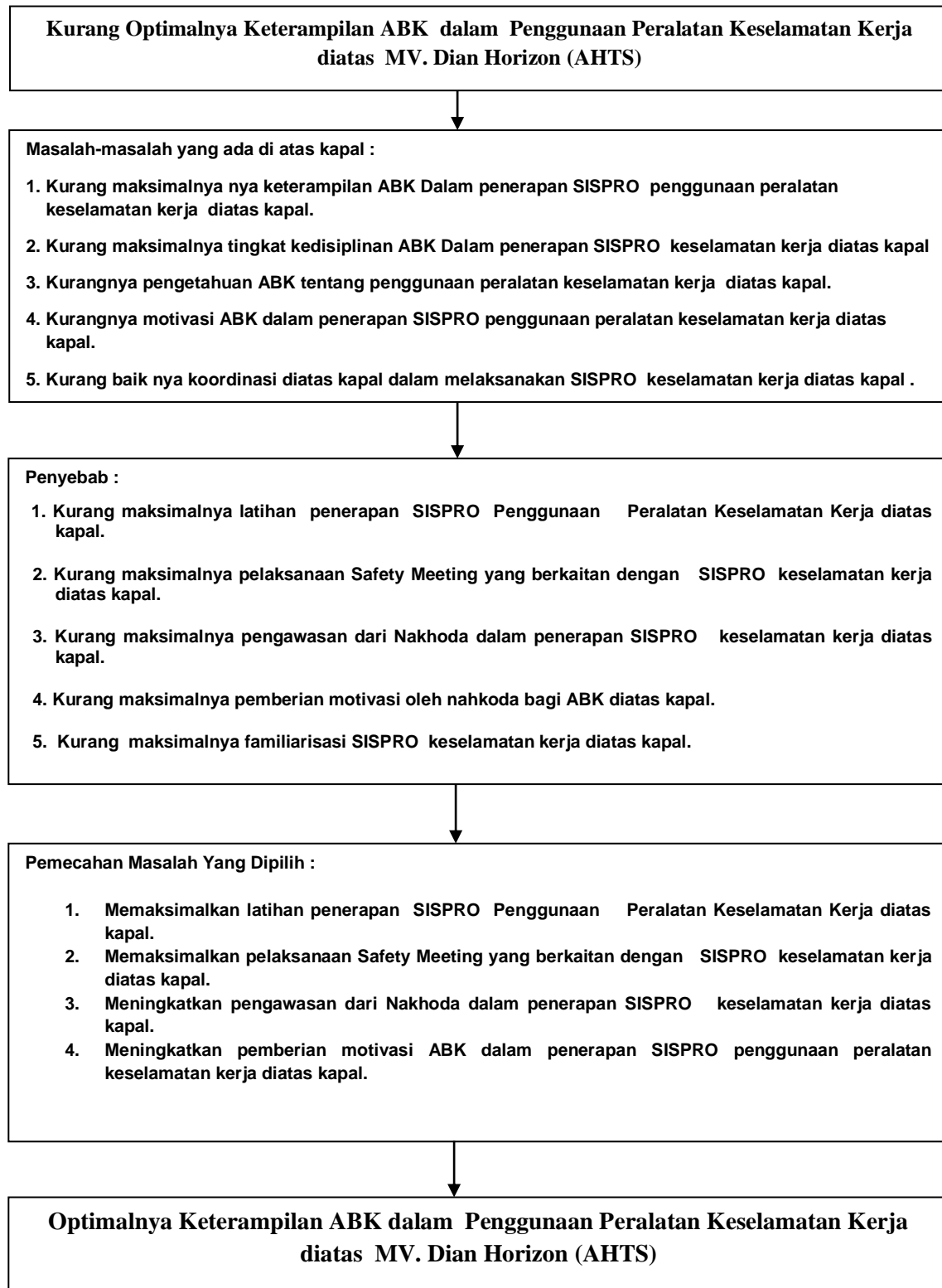
B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam mempelajari makalah ini maka Penulis memberikan gambaran dengan membuat kerangka pemikiran dalam bentuk block diagram sehingga terlihat keterkaitan antara variabel yang ada (yang sudah diidentifikasi sebagai masalah penting untuk dibahas) dengan teori-teori yang berkaitan dengan Kurang Optimalnya Keterampilan ABK Dalam Penggunaan Peralatan Keselamatan Kerja Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja Diatas kapal MV. Dian Horizon (AHTS).

Berdasarkan fakta-fakta yang terjadi di atas kapal kemudian dianalisa, dievaluasi terhadap beberapa alternatif pemecahan masalahnya maka akan ditemukan solusi pemecahan masalahnya.

(Kerangka pemikiran terlampir)

KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

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

1. Pada tanggal 6 oktober 2022 di Matak Jetty (Natuna) pada saat pengecekan *deck store*, juru mudi (AB) mengalami kecelakaan kerja pada saat memindahkan segel ke dalam store/tempat penyimpanan. Juru mudi tersebut tidak mengikat tali sepatu pengamanan (*safety shoes*) dengan benar, Sehingga Juru mudi terjatuh karena menginjak tali sepatunya sendiri. Selain itu, Juru mudi tersebut tidak menggunakan helm sehingga pada saat terjatuh dan terbentur mengakibatkan kepala juru mudi tersebut terluka.

Keselamatan kerja di atas kapal akan terwujud apabila ABK menguasai sistem kerja di kapal baik itu mengenai organisasi kapal, tanggung jawab dan pembagian kerja tiap crew serta system program (SISPRO) atau peraturan—peraturan yang ada diatas kapal dimana itu harus ditaati. Hal-hal seperti itu harus diketahui oleh pihak yang berkaitan agar peraturan—peraturan kesiagaan pada waktu kegiatan *running cargo* ataupun kegiatan lainnya sehingga keselamatan dan kesehatan jiwa serta lingkungan sekitarnya dapat terlaksana.

Oleh karena itu, maka perlu diadakan koordinasi yang baik antara pihak perusahaan pelayaran, pihak pelabuhan, pihak terminal, ABK serta organisasi-organisasi yang terkait, untuk menyadari dan memahami serta menghayati tugas dan tanggung jawab terhadap pelaksanaan persiapan kapal yang layak laut beserta perlengkapan-perengkapannya.

Pengetahuan dan pendidikan keselamatan kerja dalam kegiatan di atas kapal supply merupakan sarana penting. Dengan tidak adanya kedisiplinan serta

kecerobohan atau kelalaian dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Seperti kecelakaan yang terjadi pada juru mudi tersebut disebabkan kurangnya pemahaman dan kesadaran juru mudi dalam mempergunakan sepatu kerja (*safety shoes*) dan helm yang baik.

Pada umumnya setiap ABK dalam pelaksanaan tugasnya tidak memperhatikan resiko yang akan timbul akibat penggunaan peralatan keselamatan kerja yang kurang disiplin serta dalam penggunaan peralatan keselamatan mereka selalu beralasan merasa tidak bebas atau tidak nyaman, seperti :

- a. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman dengan benar terutama pada tali sepatu tidak di ikat dengan benar dan kencang.
- b. Anak buah kapal tidak menggunakan helm dengan tali pengaman yang tidak diikat di dagu dikarenakan tidak nyaman dan mudah untuk dibuka.
- c. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman karena terasa berat di kaki terutama dikamar mesin, sehingga mereka hanya menggunakan sandal.

Pada kenyataanya saat dilapangan, anak buah kapal tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja yang tepat guna. Hal ini menunjukkan anak buah kapal tersebut tidak menyadari akan bahaya kecelakaan kerja yang mungkin terjadi.

Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkat pemahaman dari anak buah kapal tersebut terhadap keselamatan kerja masih kurang dan dari hasil pengamatan terhadap kecelakaan kerja yang terjadi ternyata faktor manusia merupakan faktor utama yang menyebabkan timbulnya kecelakaan dimana hasil penelitian itu menyebutkan bahwa lebih dari 80% timbulnya kecelakaan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia. Itulah sebabnya usaha-usaha keselamatan kerja selain ditunjukkan kepada alat-alat mekanik juga harus memperhatikan secara khusus aspek manusianya juga dalam hal ini pendisiplinan keselamatan kerja diatas kapal.

Kadang kala anak buah kapal yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang menganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah berpengalaman dan menguasai akan pekerjaannya tersebut.

Hal ini pernah terjadi pada seorang juru mudi pada saat beroperasi dan kapal akan ikat di *buoy* di lokasi *offshore*, anak buah kapal tersebut tidak menggunakan *work vest* (rompi pelindung) dengan alasan jika menggunakan *work vest* tidak leluasa untuk bergerak dan panas. Pada saat itu juru mudi tersebut terjatuh sehingga dadanya sakit dan memar akibat terbentur benda yang ada di deck kapal tersebut.

Hal ini sebenarnya dapat dihindari jika juru mudi tersebut menggunakan *work vest*, karena bagian tubuh juru mudi tersebut akan terlindung dengan *work vest* sehingga bila terjadi benturan tidak akan langsung menghantam bagian tubuh tetapi akan menghantam *work vest* tersebut.

Dari beberapa kasus yang Penulis temukan baik di kapal tempat Penulis bekerja maupun di kapal lain, kecelakaan seringkali terjadi karena pekerjaan yang tidak direncanakan atau tidak mengikuti petunjuk kerja yang sudah ditetapkan. Sehingga pada saat melakukan pekerjaan sering mengalami kesulitan dan bahkan kecelakaan yang merugikan ABK itu sendiri, seperti cacat atau terluka serta menghambat pekerjaan yang dimana seharusnya pekerjaan itu tidak memakan waktu namun karena kecelakaan yang terjadi tersebut menyebabkan pekerjaan dibatalkan atau ditangguhkan.

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

2. Pada tanggal 20 November 2022 di *forcastle deck* seorang kepala kerja (bosun) mengalaminya kecelakaan kerja ketika hendak mengganti Iarnpu tiang utama kapal, Bosun terpeleset dan hampir terjatuh yang mengakibatkan

bagian pinggang sakit karena tidak menggunakan *safety harness* dan hanya menggunakan *safety belt*. Dari kejadian tersebut dapat dilihat bahwa anak buah kapal kurang mentaati peraturan dan kurang memahami prosedur Penggunaan alat keselamatan kerja di ketinggian.

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

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data, Penulis menemukan beberapa masalah yaitu:

- 1. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal**

Hal ini penyebabnya adalah:

- a. Kurang maksimalnya latihan penerapan SISPRO Penggunaan Peralatan Keselamatan Kerja diatas kapal**

Cara kerja ABK terhadap SISPRO dan pelaksanaan kerja di atas kapal juga dipengaruhi oleh kehidupan masyarakat kapal dan lingkungan kerja yang kurang mendukung. Mengingat tidak sama dengan antara kehidupan masyarakat pada umumnya dengan kehidupan di atas kapal. Para ABK yang bekerja di kapal dituntut untuk menyesuaikan lingkungan tempatnya bekerja. Lingkungan kerja ini oleh perancang kapal telah disusun sedemikian rupa sehingga keselamatan pekerja dapat terjamin. Tentu saja memenuhi persyaratan-persyaratan rancang bangun kapal dengan didukung alat-alat keselamatan. Selanjutnya para ABK merawat dan memelihara kondisi kapal secara umum sehingga mereka dapat bekerja dengan baik. SISPRO yang baik dan terencana dalam mendukung pengoperasian dan kegiatan-kegiatan lainnya seperti perawatan dan perbaikan di atas kapal sangat penting untuk kelancaran pengoperasian dan keselamatan kapal beserta isinya. Keterbatasan sarana dan lingkungan kerja yang kurang mendukung terutama pada saat latihan yang diadakan juga merupakan

faktor penghambat bagi tercapainya tujuan. Anak buah kapal menganggap bahwa dari dan perawatan yang dilakukan hanya bersifat mencari kesibukan / pengisi waktu tanpa arti lain. Bimbingan dan pengarahan tidak cukup diberikan pada saat latihan, karenanya banyak dari ABK mengetahui tugas dalam drill sekoci dalam kebakaran tetapi tidak mengerti di mana serta bagaimana pengoperasian alat-alat tersebut. Lingkungan kerja yang kurang mendukung dapat mengakibatkan SISPRO tidak terlaksana dengan baik sehingga suatu kecelakaan kerja dapat terjadi yang disebabkan diantaranya oleh kurangnya pemeriksaan dan perawatan peralatan keselamatan kerja dan SISPRO yang seharusnya dijalankan. Keteraturan dan kerapian akan mencegah kecelakaan karena kecelakaan tidak saja melalui hilangnya fisik sebagai resiko tetapi juga pengaruh psikologis. Dalam hal ini ABK akan lebih berhati-hati. Keteraturan dan kerapian yang baik akan terselenggara jika ABK berpartisipasi dan memenuhi ketentuan yang ada hubungannya dengan hal tersebut, seperti tidak meletakkan peralatan ditempat yang bukan semestinya.

Oleh karena lingkungan kerja yang mendukung seperti keteraturan dalam penempatan peralatan kerja, juga waktu kerja yang tidak sesuai dengan apa yang telah ditentukan. Mengingat apabila keteraturan dalam penempatan peralatan kerja tertata baik maka sangat bermanfaat bagi keselamatan kerja, juga banyak manfaatnya dalam kelancaran pekerjaan.

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

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

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

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

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

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

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

Inilah sebabnya mengapa disamping pengalaman yang banyak, dibutuhkan juga tingkat keterampilan yang sesuai dengan tuntutan zaman.

b. Kurang maksimalnya pelaksanaan Safety Meeting yang berkaitan dengan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

Sebagai induk organisasi dari kapal perusahaan pelayaran juga memegang peranan sangat penting dalam usaha meningkatkan tingkat kepedulian anak buahnya dalam pelaksanaan SISPRO di atas kapal. Bagaimanapun secara garis besar segala sesuatu yang akan dilakukan oleh ABK demi pelaksanaan SISPRO yang ingin dicapainya. Oleh sebab itu perlu diperhatikan apa yang menyebabkan SISPRO kerja dilaksanakan dan hal ini harus diperhatikan oleh pihak perusahaan pelayaran, seperti misalnya : pengenalan alat-alat yang digunakan di atas kapal guna perlindungan diri sendiri, tentang bagaimana cara untuk penggunaan dan fungsinya dari alat tersebut serta lokasi pada tiap masing-masing dalam penempatan lokasinya sudah tertuang dalam aturan SOLAS. Sedangkan tujuan dari pada memahami dengan cara safety meeting ini dapat berguna bagi diri sendiri serta orang lain yang sudah paham dalam mengimplementasikan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal. Dalam hal ini masih banyak terdapat para pelaut yang belum mengetahuinya arti dari manfaat dari safety meeting ini. Hal ini juga dapat diakibatkan kurang optimalnya safety meeting akan SISPRO keselamatan kerja meskipun kegiatan tersebut telah dilaksanakan di atas kapal. Hal ini adalah sebagai salah satu wadah guna mengoptimalkan SISPRO dan juga sebagai pengingat akan hal safety saat berkerja yang sesuai dengan SISPRO yang ada.

2. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

Penyebab dari hal ini adalah:

a. Kurang maksimalnya pengawasan dari Nakhoda dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

Ketika MV. Dian Horizon berada di Matak anchorage dalam rangka menunggu pekerjaan berikutnya pada saat perawatan harian kapal terjadi beberapa pekerjaan yang didapati tidak mengikuti SISPRO yaitu:

1. Juru Minyak melakukan pekerjaan pengelasan/welding, dalam hal ini Kepala Kamar Mesin dan Masinis 2 melakukan pengelasan tanpa memberitahukan dan meminta ijin kepada *Safety Officer* yakni Mualim satu untuk melakukan pekerjaan tersebut. Tindakan tersebut jelas menyalahi SISPRO dan peraturan karena pekerjaan tersebut harus melakukan persetujuan pertama kali dari otoritas platform berwenang setempat khususnya dan setelah itu baru dari pihak kapal biasa untuk melaksanakannya.
2. Juru mudi melakukan pekerjaan di Mast Light tanpa memberitahu dan meminta izin terlebih dahulu kepada *Safety Officer* atau Perwira Jaga dan juga tidak menggunakan *safety harness* sebagai alat keselamatan kerja pada saat itu.

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

b. Kurang maksimalnya pemberian motivasi oleh nahkoda bagi ABK diatas kapal

Aspek pertama yang berpengaruh dalam dunia kerja adalah Motivasi. Motivasi dalam bekerja tidak hanya berwujud kebutuhan ekonomis saja (bentuk uang), tetapi bisa juga dalam bentuk kebutuhan-kebutuhan psikis

untuk aktif dalam perbuatan secara positif. Hal – hal yang menyebabkan menurunnya motivasi kerja pada ABK adalah :

- a. Mendapatkan pemimpin atau nakhoda yang tidak pro terhadap ABK dan selalu menyalahkan setiap pekerjaan yang dilakukan tanpa memberikan solusi sehingga ABK menjadi kurang percaya diri.
- b. Ruang lingkup kerja yang sudah tidak aman yang sangat mengganggu dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.
- c. Mendapatkan rekan kerja yang tidak bisa diajak kerjasama dalam melaksanakan tugasnya masing – masing dan mau menang sendiri.

Hal – hal tersebut diatas dapat membuat turunnya motivasi kerja yang berakibat pada kinerja kerja yang kurang maksimal sehingga sering terjadi kesalahan – kesalahan dalam bekerja yang membuat ABK mendapatkan nilai negative dari perusahaan.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif pemecahan masalah

- a. **Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal**

Hal ini dapat diatasi dengan cara :

1) Memaksimalkan latihan penerapan SISPRO Penggunaan Peralatan Keselamatan Kerja diatas kapal

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

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

didepan agar semua mengerti dan lancar menggunakan dan mengetahui kegunaan dari pada alat tersebut.

2) Memaksimalkan pelaksanaan Safety Meeting yang berkaitan dengan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

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

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

b. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

1) Meningkatkan pengawasan dari Nakhoda dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

Untuk dapat meningkatkan pelaksanaan kedisiplinan dalam hal keselamatan kerja, salah satunya adalah dengan melakukan pengawasan secara efektif yang dilakukan oleh perwira kapal dan nakhoda serta pihak perusahaan.

Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, untuk itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan dan pengecekan. Untuk melaksanakan semua ini, diperlukan pemimpin yang berdisiplin diri dan berdisiplin tugas sehingga dapat menjadi tauladan yang baik kepada ABK. Cara pendekatan inilah yang sering berhasil dalam mencapai sasaran yang diinginkan.

Analisis terhadap diskripsi data yang ada yaitu pada saat terjadinya kecelakaan kerja seperti: ABK terjatuh pada saat pemindahan posisi

barang saat bekerja tanpa memakai work vest dan tidak benar-benar mengikat tali sepatu padahal sebelumnya mereka telah melakukan perencanaan pekerjaan, mempertimbangkan dimana pekerjaan tersebut akan dilakukan sesuai dengan prosedur yang berlaku, namun pada saat melakukan pekerjaan mereka malah tidak memakai / menggunakan work vest sehingga kecelakaan terjadi.

Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa setiap kecelakaan kerja pasti ada penyebabnya, sebab-sebab tersebut bersumber pada alat-alat kerja serta pada manusianya. Upaya untuk menekan/mengurangi angka kecelakaan tersebut peneliti melakukan penyelidikan dan pemeriksaan terhadap peristiwa kecelakaan.

Analisa kecelakaan memang tidak mudah, karena penemuan sebab kecelakaan secara tepat adalah pekerjaan yang sulit. Untuk menemukan jawaban mengapa kecelakaan kerja dapat terjadi, tindakan apa yang harus diambil untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja, dapat mengungkapkan sebab sesungguhnya kecelakaan kerja. Setiap kecelakaan harus dapat diketahui secara tepat dan jelas bagaimana dan mengapa terjadi. Kurangnya kedisiplinan dan kecerobohan dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Banyak kecelakaan jatuh dari ketinggian dapat dicegah bila peralatan yang benar disediakan dan digunakan secara tepat sesuai dengan prosedur yang berlaku. Dalam aturan tersebut sudah sangat jelas bahwa gunakanlah alat-alat keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan namun pada situasi dilapangan / sebenarnya masih banyak ABK yang menyepelekan atau kurang disiplin terhadap penggunaan peralatan keselamatan kerja sehingga masih banyak kecelakaan yang terjadi di atas kapal, atau dengan kata lain disiplin diri sangatlah penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan

Semboyan bahwa “keselamatan kerja harus dimulai dari atas” menunjukan secara tegas, pentingnya peranan perwira dalam hal pengawasan bagi keberhasilan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal. Oleh sebab itu, usaha untuk menangani masalah keselamatan kerja di atas kapal. Tidak lepas dari para perwiranya,

sehubungan dengan hal itu maka seorang perwira wajib menjalankan tugas menjalankan tugas dan tanggung jawab untuk memberikan disiplin serta contoh, memberikan pelatihan yang benar kepada seluruh anak buah kapal tentang penggunaan alat keselamatan kerja yang tepat dan benar sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan dan selalu memberikan pengawasan kepada ABK sebelum dan selama pekerjaan itu dilakukan.

Seorang perwira yang disiplin akan melaksanakan tugasnya sesuai dengan ketentuan atau aturan-aturan yang berlaku di atas kapal. Mempunyai pengetahuan dan ketrampilan serta mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan level dan fungsinya. Oleh sebab itu, bila seorang perwira tidak disiplin maka secara tidak langsung dia lebih mengurangi faktor keselamatan kerja di atas kapal. Sedangkan seseorang perwira adalah pimpinan tugas di atas kapal sehingga apabila dia sendiri tidak dapat disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja, maka bawahannya akan ikut-ikutan tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Hal yang tidak kalah pentingnya adalah seorang perwira harus memberikan contoh yang benar kepada bawahannya. Karena hal ini merupakan cara yang terbaik untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Adapun tujuan itu adalah bawahan bisa mengikuti apa yang dilakukan atau dicontohkan oleh seorang perwira kapal dan selanjutnya bawahannya dapat melakukan sendiri segala kegiatan serta pekerjaannya tanpa meninggalkan unsur keselamatan kerja yang pernah di dapatkan dari perwiranya. Selain memberikan contoh dan disiplin masih diperlukan pengawasan dari perwiranya. Bila seorang perwira melihat sesuatu yang tidak aman pada saat seorang crew melakukan pekerjaan, maka sesegera mungkin menghentikan pekerjaan itu sebelum terjadi kecelakaan.

Salah satu tindakan preventif untuk menghindari timbulnya kecelakaan kerja di atas kapal atau bisa dikatakan bahwa setiap manusia tidak akan pernah lepas dari unsur lupa, lengah ataupun ceroboh dalam melaksanakan pekerjaannya. Maka dari itu pada saat

tugas-tugas atau pekerjaan oleh ABK melakukan kesalahan, kelengahan ataupun kecerobohan yang akan menimbulkan bahaya kecelakaan bagi dia maupun bagi orang yang berada di sekitarnya akan segera dapat dihindarkan ataupun dicegah. Dengan keberadaan ini maka kecelakaan kerja di atas kapal dapat dikurangi persentasenya atau sedapat mungkin dihindari sama sekali. Para perwira agar memberi pengawasan, contoh, dan disiplin serta tanggung jawab terhadap ABK. Dalam usaha meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan di atas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.

Oleh karena itu, setiap perwira harus memberi contoh dan disiplin kepada ABK itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di kapal. Maksud secara lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan kerja yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Sebelum melakukan suatu pekerjaan seorang perwira diharuskan melakukan *Tool box meeting*, *JSA (Job Safety Analist)*, dan *UCUX (U See U Act)* yang sangat berguna agar ABK tersebut mengetahui apa pekerjaannya dan alat-alat apa yang harus disiapkan termasuk alat-alat keselamatan, serta mengetahui bahaya-bahaya apa saja yang mungkin bisa terjadi saat melakukan pekerjaan tersebut agar ABK tersebut siap apabila terjadi sesuatu atas dirinya.

Selain memberikan pengarahan kepada ABK, faktor pengawasan oleh seorang perwira dalam mengawasi ABK yang sedang melaksanakan pekerjaan, juga berperan penting mencegah terjadinya kecelakaan dalam usaha ini seorang perwira harus selalu mengawasi para ABK yang sedang melaksanakan pekerjaan yang mengandung resiko tinggi terjadinya suatu kecelakaan.

Karena pengawasan sendiri merupakan suatu unsur yang berhubungan dengan para pekerja dan mengetahui secara langsung aktifitas pekerja tersebut di tempat kerja, sehingga dapat mengetahui

dengan baik apapun yang dapat menimbulkan keadaan tidak aman atau membahayakan dalam operasi pekerjaan itu serta dapat dengan cepat mencegah terjadinya bahaya seandainya timbul hal-hal yang membahayakan dan mengancam keselamatan kerja bersama. Oleh karena itu seorang perwira di atas kapal harus mengetahui sebab-sebab dasar kecelakaan dan bagaimana cara mencegahnya, dalam hal ini dituntut untuk bisa mengambil suatu tindakan yang betul-betul bebas dari bahaya kecelakaan dan kerusakan-kerusakan, yang nantinya akan memperlancar kelangsungan suatu pekerjaan di kapal. Salah satu faktor untuk meningkatkan keselamatan kerja adalah adanya suatu peraturan yang harus dipatuhi oleh setiap ABK yang bekerja di kapal. Karena dengan diketahuinya peraturan tersebut maka segala suatu pekerjaan akan selalu berjalan lancar dan aman. Untuk itu maka perlu adanya sanksi-sanksi terhadap siapapun yang melanggar atau menyalahi peraturan tersebut. Karena sanksi-sanksi adalah suatu tindakan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap suatu aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Sanksi diberikan ditujukan agar ABK tersebut untuk lebih bertanggungjawab demi kebaikan ABK tersebut agar tidak melakukan pelanggaran yang serupa atau pun yang lainnya, meskipun kadang sanksi yang dijatuhkan dirasakan sangat merugikan tetapi sanksi diberikan semata-mata demi perbaikan. Dalam pemberian sanksi-sanksi terhadap ABK yang melanggar peraturan harus bersifat tegas, maksudnya tidak memandang siapapun orangnya, jabatan, maupun lamanya masa kerja dan lain-lain.

Hal ini berguna agar ABK yang menyalahi aturan tidak sewenang-wenang melakukan pelanggaran lagi dan bisa memperbaiki kesalahannya serta menghalangi para ABK yang lainnya untuk melakukan pelanggaran. Tindakan dan sanksi-sanksi berupa suatu tindakan pendisiplinan, dan lain-lain.

- 2) **Meningkatkan pemberian motivasi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal**

Di atas kapal merupakan tugas Nakhoda dalam menjalankan peraturan perusahaan pada seluruh ABK. Peraturan tersebut sangat erat kaitannya dengan meningkatkan kualitas dan semangat atau kinerja para ABK. Dalam meningkatkan motivasi anak buah tidak hanya dengan cara-cara yang berhubungan dengan material. Tetapi hal-hal yang berhubungan dengan jiwa/ kepribadian anak buah juga perlu dipelajari. Nakhoda juga perlu mengetahui pendidikan psikologi sehingga dapat dengan mudah dalam menangani masalah-masalah yang terjadi di atas kapal khususnya masalah yang berhubungan dengan kepribadian ABK yang beragam sifat, sikap, budaya dan bangsanya. Adapun hal yang dapat meningkatkan motivasi antara lain:

- a.** Membuat pola pikir modern dimana penyelesaian pekerjaan tidak perlu dengan mengancam, membujuk, menyalahkan. Tetapi dengan menegakkan kebijakan pada ABK dengan memanfaatkan pengetahuan, keahlian dan pengalaman.
- b.** Menanamkan sikap bertanggung jawab pada tugas dan pekerjaan sehingga tanpa selalu dilakukan pengawasan, crew mampu bekerja sesuai prosedur yang diharapkan.
- c.** Menggalakkan finding card yang sesuai dengan SISPRO perusahaan, yang dapat memberikan teguran bahkan sampai memberhentikan pekerjaan saat dinilai pekerjaan tersebut memasuki kategori yang tidak aman.
- d.** Memberikan apresiasi terhadap ABK yang selama bekerja dapat menerapkan perilaku yang aman baik dalam hal bekerja maupun disaat diluar pekerjaan, yang dapat diberikan suatu penghargaan dalam suatu periode tertentu yang dapat memotivasi ABK yang lain untuk semakin menerapkan perilaku yang aman.

Apresiasi tersebut dapat berupa promosi kenaikan jabatan yang diajukan oleh Master kepada pihak kantor ataupun pemberian kenaikan gaji dari kantor untuk setiap crew yang mendapat nilai baik.

2. Evaluasi terhadap pemecahan masalah

a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

1) Memaksimalkan latihan penerapan SISPRO Penggunaan Peralatan Keselamatan Kerja diatas kapal

a) Keuntungannya:

Dengan memberikan pelatihan maka anak buah kapal akan lebih mudah dan cepat mengerti karena mereka melihat dan melakukan secara langsung.

b) Kekurangannya:

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

2) Memaksimalkan pelaksanaan Safety Meeting yang berkaitan dengan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

a) Keuntungannya:

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

b) Kekurangannya :

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

b. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

- 1) Meningkatkan pengawasan dari Nakhoda dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

a) Keuntungannya:

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

b) Kekurangan :

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

- 2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.

a) Keuntungannya:

Dapat memberikan motivasi dalam bekerja sehingga dapat membangkitkan rasa percaya diri dalam melaksanakan tugasnya dan menambah ilmu pengetahuan mengenai bagaimana cara bergaul dengan rekan kerja agar dapat terjalin hubungan kerjasama yang professional.

b) Kekurangannya :

Tidak semua motivasi berdampak positif, semua tergantung siapa yang memberikan motivasi tersebut..

3. Pemecahan masalah yang dipilih

a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan keselamatan kerja.

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

Melakukan pelatihan-pelatihan secara rutin terhadap ABK adalah sebagai berikut :

1) Melaksanakan latihan di atas kapal

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

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

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

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

b. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal

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

- 1) Meningkatkan pengawasan dari Nakhoda dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

Yakni memberikan pengawasan kepada ABK yang akan menjalankan pekerjaan sesuai tentang peraturan serta SISPRO keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan. Bagi ABK wajib mematuhi aturan yang telah diberikan, pengenalan tentang keselamatan manajemen perusahaan sesuai tugas dan tanggung jawab yang di jabat di atas kapal.

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

Sesuai dengan ketentuan *SOLAS 1974* (Safety of Life At Sea 1974) maka setiap kapal harus menerapkan *SISPRO* sebaik mungkin dan juga di lapangannya memiliki peralatan keselamatan jiwa di laut yang memadai, untuk itu bukan hanya memiliki tetapi setiap personil yang ada di atas kapal harus trampil dalam mengoperasikan peralatan-peralatan tersebut termasuk *SISPRO* pelaksanaan dan pemeliharaannya.

Menurut Konvensi *IMO* maka untuk meningkatkan kemampuan dan ketrampilan ABK perlu adanya latihan-latihan yang bersifat rutin di atas kapal dan ini penting untuk dilaksanakan. Kapal yang bertolak dipelabuhan selalu diadakan latihan yang dibawah pengawasan langsung Nakhoda dan diperintahkan kepada para perwiranya untuk menelaahnya langsung kepada anak buahnya masing-masing.

Dengan adanya pengawasan dan latihan-latihan terhadap *SISPRO-SISPRO* termasuk alat-alat keselamatan di atas kapal, dengan sendirinya ABK secara langsung mengetahui tempat dan tugasnya masing-masing. Sehingga bila kapal dalam keadaan apapun siap melaksanakan *SISPRO* dan manajemen keselamatannya jika terjadi darurat dapat dilaksanakan dengan baik, cepat dan aman.

Pelaksanaan latihan-latihan secara rutin adalah salah satu cara melaksanakan *SISPRO* termasuk terhadap perawatan alat-alat keselamatan yang ada, karena sebelum mengadakan latihan terlebih dahulu diadakan persiapan peralatan sehingga latihan tersebut dapat berjalan dengan tertib, lancar dan berhasil dengan baik.

Nakhoda kapal niaga harus selalu memperhatikan pelaksanaan latihan alat-alat keselamatan secara rutin, sesuai dengan ketentuan *SOLAS* bahwa para ABK dapat dikumpulkan untuk mengadakan latihan dan dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan dan dilaksanakan dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan. Tetapi apabila tidak dilaksanakan latihan, maka setiap satu bulan sekali harus dilaksanakan pemeriksaan terhadap alat-alat keselamatan untuk dicoba digunakan. Untuk di kapal Penulis, telah ditetapkan drill

sekoci dan drill kebakaran daftar mengenai tugas dan penempatannya telah ditempel di dinding ruang makan, recreation room dan tempat-tempat lain yang penting.

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

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

2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.

Dalam pemberian motivasi terhadap ABK yang menerapkan SISPRO

Penggunaan peralatan keselamatan yaitu dapat dengan cara :

a. Mengucapkan Terima Kasih dan Beri Pujian

Dalam pemberian motivasi, mengucapkan terima kasih ini sebenarnya adalah hal yang sederhana, namun mempunyai dampak yang sangat

besar. Sebagai pebisnis, Anda bisa mengucapkan terima kasih atas performa SDM perusahaan Anda, sehingga mereka akan sangat merasa dihargai.

Untuk itu, biasakanlah untuk mengucapkan terima kasih atas apa yang sudah dilakukan oleh ABK. Katakan juga secara spesifik tentang alasan Anda mengucapkan terima kasih. Hal tersebut akan meningkatkan semangat mereka untuk melakukan hal yang lebih baik lagi di masa depan.

Sertakan juga pujian atas apa yang sudah mereka lakukan. Sama halnya seperti ucapan terima kasih, pujian adalah ucapan yang sederhana yang bisa Anda berikan pada karyawan loyal dan berprestasi di perusahaan Anda. Hal tersebut pun bisa menjadi suatu hal yang berharga untuk mereka.

b. Pengembangan Karir

Setiap karyawan tentu mendambakan suatu jabatan tertentu, terlebih lagi bila masa kerjanya sudah cukup lama dan mempunyai kemampuan yang cukup. Untuk itu, tidak ada salahnya bila Anda mengapresiasi setiap karyawan yang berprestasi dengan memberikan kesempatan pada mereka untuk mengembangkan karirnya atau memberikan kenaikan jabatan sehingga mereka akan merasa memperoleh tanggung jawab yang besar dan secara otomatis akan memotivasi mereka untuk terus berprestasi.

c. Memberikan Penghargaan

Bentuk apresiasi lainnya yang bisa diberikan adalah memberikan hadiah berupa medali, piala, ataupun piagam kepada ABK yang berprestasi bekerja dengan baik dan aman. Jika penghargaan seperti itu mereka simpan, maka hal tersebut akan mengingatkan mereka atas keberhasilan yang sudah mereka dapatkan.

Dalam hal ini, Anda bisa menetapkan suatu agenda bernama *employee of the month* atau *employee of the year*.

sebagai salah satu wujud pemberian tanda penghargaan pada mereka yang sudah mencapai prestasi tertentu. Pemberian penghargaan ini terbukti mampu meningkatkan tanggung jawab mereka atas pekerjaan yang sudah mereka lakukan.

d. Memberikan Berbagai Bonus

Apresiasi lainnya yang bisa Anda berikan adalah dengan memberikan bonus spesial. Para pekerja yang sudah bekerja dengan keras untuk perusahaan dan menorehkan prestasi tertentu sangat layak untuk diberikan imbalan berupa hadiah yang bisa langsung mereka gunakan, seperti voucher liburan, voucher makan, atau voucher belanja.

Pilihan bentuk apresiasi lainnya yang bisa Anda berikan adalah *gift box* bulanan. Terdapat banyak sekali pilihan gift untuk bisa Anda berikan, seperti produk segar, makanan siap saji, cemilan, daging, dan masih banyak lagi.

Anda juga bisa memberikan *gift box* yang sesuai dengan hobi mereka. Jenis *gift box* ini akan mampu membantu mereka untuk menghabiskan waktu luangnya dan akan membuktikan bahwa Anda sangat peduli pada kebutuhan mereka.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

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

1. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal yang menyebabkan ABK tidak memahami cara Penggunaan peralatan keselamatan kerja sehingga kebanyakan ABK tidak menggunakan peralatan keselamatan tersebut dengan baik dan dapat menimbulkan terjadinya suatu kecelakaan kerja.
2. Kurang maksimalnya tingkat kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal sehingga ABK acuh terhadap keselamatan diri yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu maupun korban jiwa yang mengakibatkan luka-luka, kerugian alat tubuh seperti penglihatan, pendengaran, dan pernafasan, bahkan mengakibatkan kematian.

B. SARAN

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

1. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal, disarankan kepada Nakhoda agar:
 - a. Memaksimalkan latihan penerapan SISPRO Penggunaan Peralatan Keselamatan Kerja diatas kapal.
 - b. Memaksimalkan pelaksanaan Safety Meeting yang berkaitan dengan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.

2. Untuk meningkatkan tingkat kedisiplinan ABK Dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal, disarankan kepada Nakhoda agar:
 - a. Meningkatkan pengawasan dari Nakhoda dalam penerapan SISPRO keselamatan kerja diatas kapal.
 - b. Meningkatkan pemberian motivasi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Siahaan, Parlindungan. 1999. *“Kompetensi Dan Keterampilan Pelaut”*
- Hasibuan, Malayu S.P. 2011. *“Majemen Dasar, Pengertian, Dan Masalah*
- Rosadhi, Sammy. 1998. *“Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional”*
- Dunnette. 1976. *“Emotional Skill”*
- ISM Code
- Jogiyanto. 2005. *“Analisa dan Desain Sistem Informasi”*
- Pemerintah Indonesia. 2002. Undang-Undang No.51 Tahun 2002 *“Tentang Perkapalan”*
- Pemerintah Indonesia. 2008. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 *“tentang Pelayaran”*
- Batti , Pietter. 2011. *“Safety Classification”*
- SOLAS 1974 as amended
- STCW 1978/1995 amandemen 2010
- Suma'mur P.K.M.Sc. 1981. *“Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan”*
- Terry. 1998. *“Achieving History”*



SHIP PARTICULAR

DIAN HORIZON [60.5M AHTS / 5150 BHP / DP1]

General

Type of Vessel	AHTS DP1 / FIFI 1
Flag	Indonesian
Place & Year Built	China, 2013

Principal Particulars

Length overall	60.50 m
Length waterline	58.17 m
Length between perpendiculars	55.00 m
Breadth moulded	14.60 m
Depth moulded	5.50 m
Draft moulded	4.50 m
Gross tonnage	1500~
Trial speed (@ 100% MCR)	13.5 knots
Static Bollard Pull (@ 100% MCR)	about 65 Tonnes
Class	BV
Notation	Class 1 + Hull + MACH "Supply Vessel, Fire Fighting Ship, Water Spraying + DYMAPOS AM/AT" Unrestricted Navigation

Cargo capacities

Deadweight @ 4.5m draft	1400 Tonnes
Deck loading	7.0 Tonnes/m ²
Clear deck area	370 m ²
Fuel oil	520 m ³
Fresh water	213 m ³
Water ballast/Drill water	460 m ³
Mud	260 m ³
Dry Bulk Cement	187 m ³
Foam	13 m ³
Detergent	13 m ³

Propulsion system

Main engine	2 x 2575 BHP Cat 3516C
Propulsion	Cop Berg open propeller
Generating set	2x450KW Cat C18
Shaft generator	2x900 KW shaft driven
Emergency generator	1x65KW Cat 4.4
Bow thruster/stern thruster	2x8.0T controllable pitch type
Steering gear	1 x electro-hydraulic

Pumps

Fuel oil cargo pump	1 x 150m ³ /hr @ 75m head
Fresh water cargo pump	1 x 100m ³ /hr @ 75m head
Drill Water pump	1 x 100m ³ /hr @ 75m head
Mud pump	2 x 70m ³ /hr @ 75m head

Deck Machinery

Anchor handling/towing winch	1 x 150 tonnes line pull Brake holding 200 tonnes
anchor windlass	1 electro-hydraulic type 9 tonnes at 12 m/min for 40mm dia. chain
Tuggers	2 x 10 tonnes @ 15m/min
Capstan	2 x 5 tonnes @ 15m/min
Shark jaw & Towing pins	Hydraulic operated type
Stern roller	S.W.L. 200 mt
Deck Crane	1 x 3T @14m

External Fire Fighting System

Fire pumps	2x1500 m ³ /hr at 13 Bar. driven by main engine front PTO.
Fire Monitors (water/foam)	Capacity:1200 m ³ /hr Inlet pressure:12 bar Throw length:20m Throw height:45m

Accommodation

2 x 1 - man cabins	2 men
4 x 2 - man cabins	8 men
8 x 4 - man cabins	32 men
Total	42 men
Hospital	1 man

Radio and Navigation Equipment

Radar	Furuno FR-2115
Radar	Furuno FR-1942 Mk-2
Echo Sounder	Furuno FE-700
DGPS	Furuno GP-90
Gyro Compass	Robertson RGC-11 or equal
Magnetic Compass	Saura MR-150 or equal
Autopilot	Raytheon NautoPilot NP60
Weather Facsimile Receiver	Furuno FAX-207
Doppler Speed Log	Furuno DS-80
AIS	Furuno FA-100
GMDSS	Furuno RT-1800T for A1-2-3 Areas C/W FS-1570 Synthesized SSB DSC-60 MF/HFDSC Felcom -15Inmarset-C Furuno FM-8500 VHF McMurdo E3 EPIRB 3 Icom GM-1500 VHF Handheld Furuno NX-500 Navtex Receiver

Dynamic Positioning System

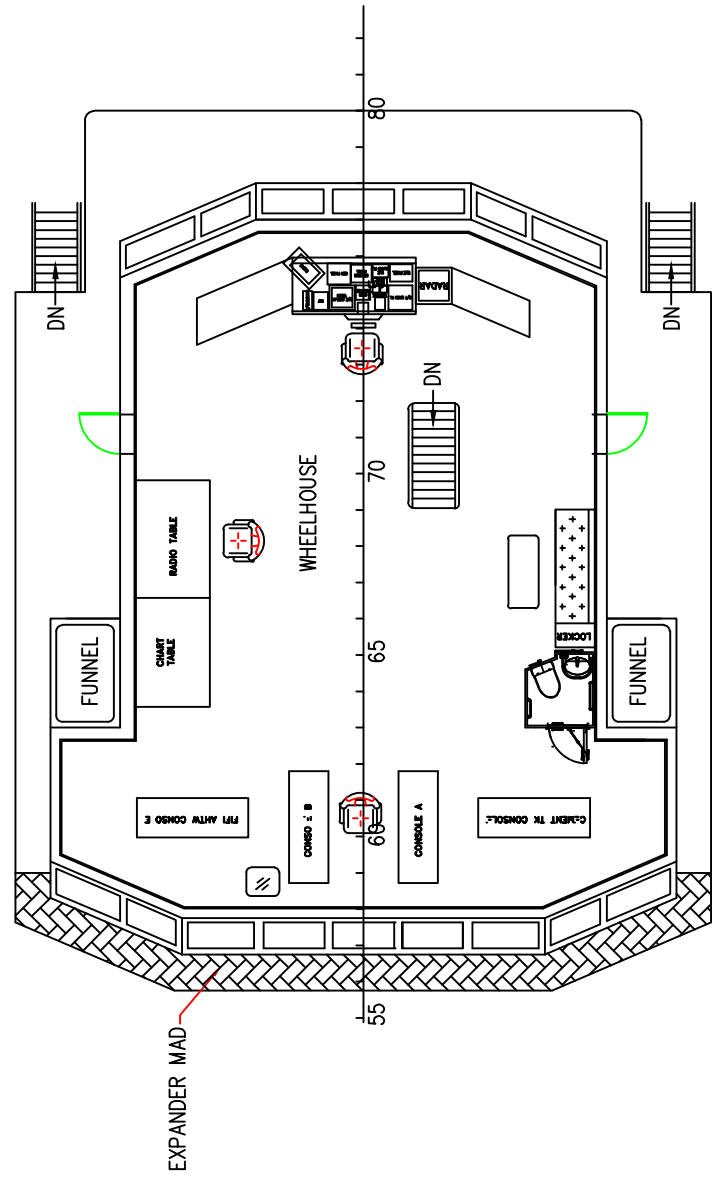
Basic System Hardware	configured or incorporated with: Two (2) position reference systems (DGPS) Two (2) wind sensors Two (2) Motion Reference Systems Two (2) gyro compasses One (1) UPS One (1) control station with two (2) computer systems of Joystick and DP system
-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Operational Modes

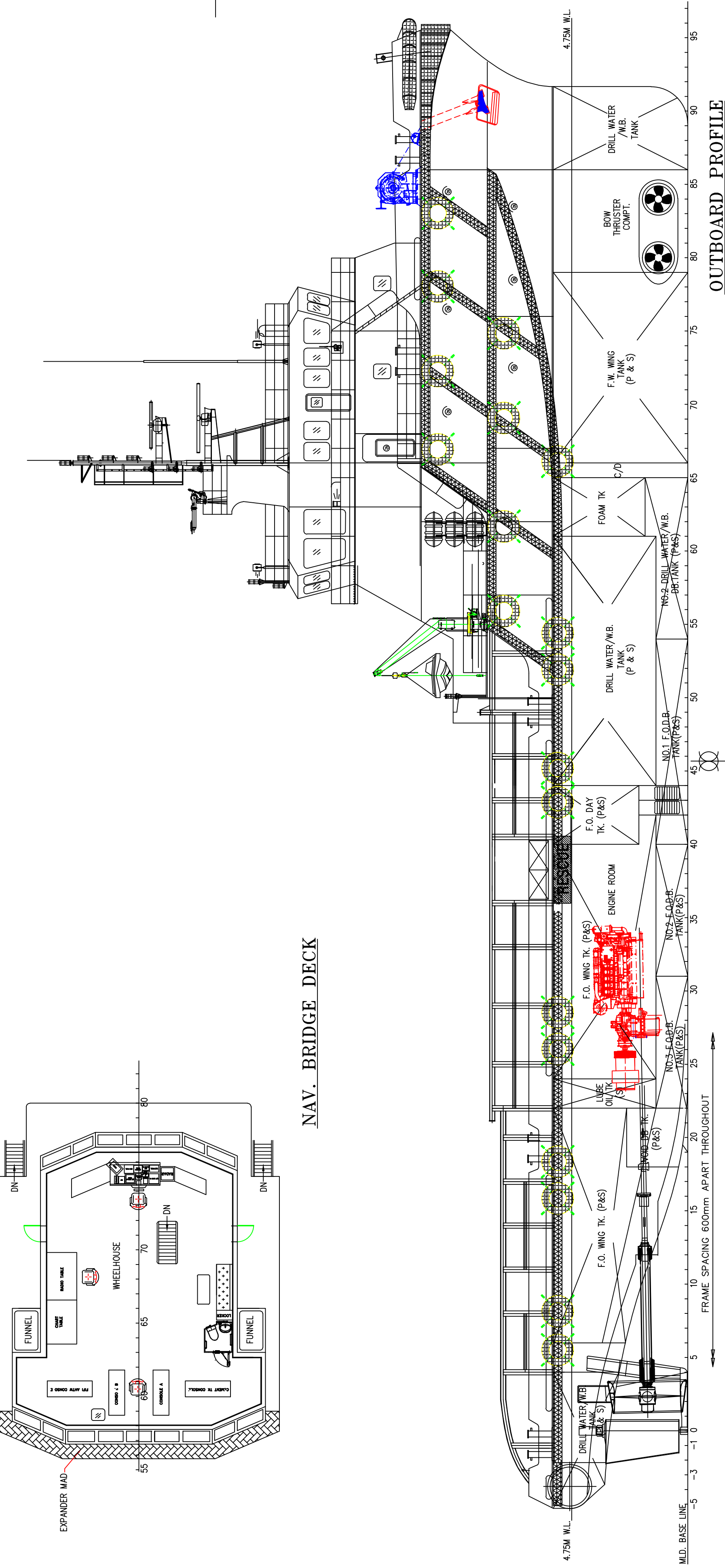
- Joystick mode
- Mixed Joystick / Auto mode
- Auto heading mode
- Auto position mode
- Autopilot mode

Miscellaneous

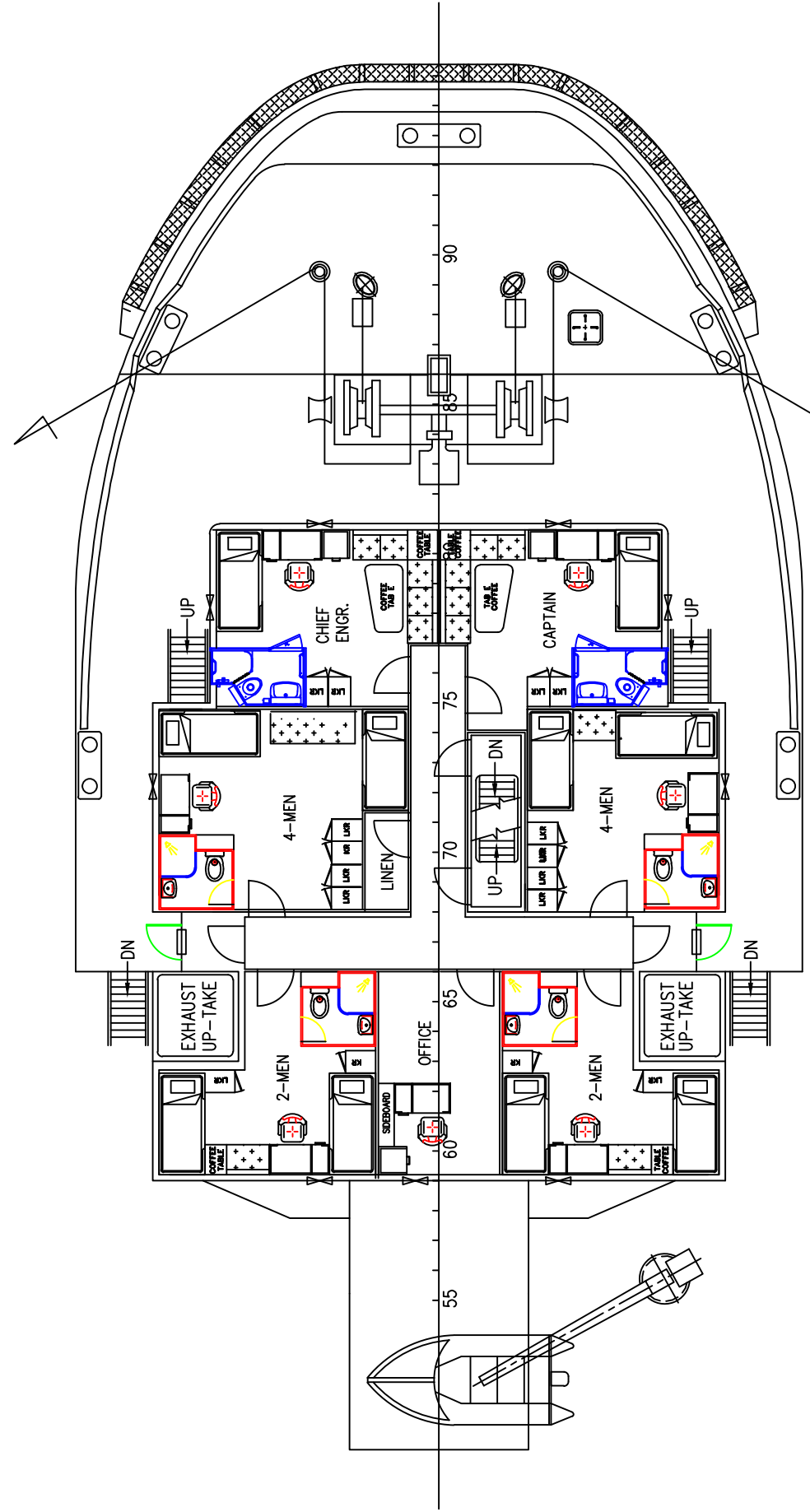
Life Raft	4x20 men and 2x25 men persons
Rescue Boat (1 set)	6 persons Rigid fire-resistant FRP type
Search Light	3 x 2,000 W
Floodlight	4 x 1,000 W
Oily Water Separator	1 x 1 m ³ /h
Fresh Water Maker	1 x 5 m ³ /day
Sewage Treatment Plant	1 x 42 men/day



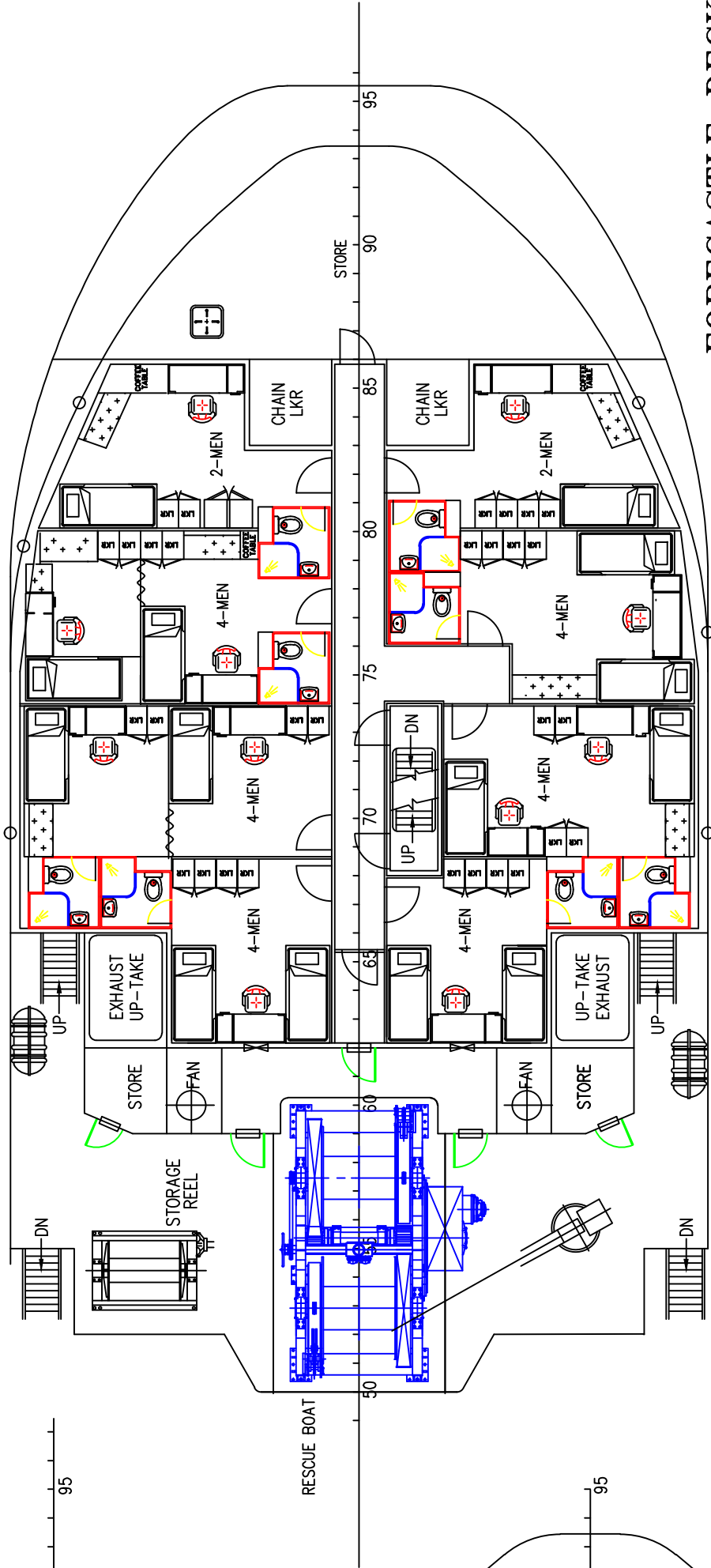
NAV. BRIDGE DECK



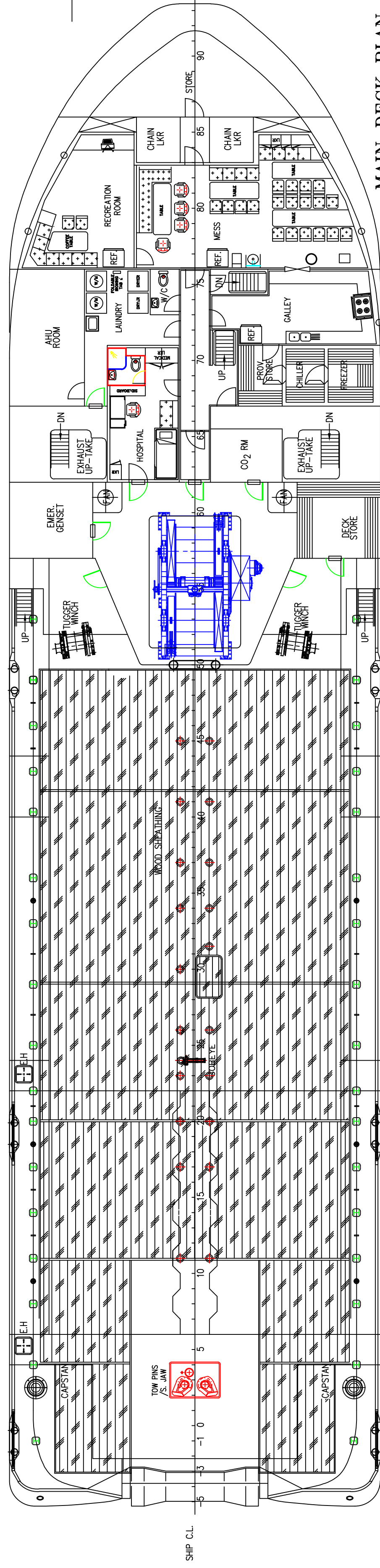
OUTBOARD PROFILE



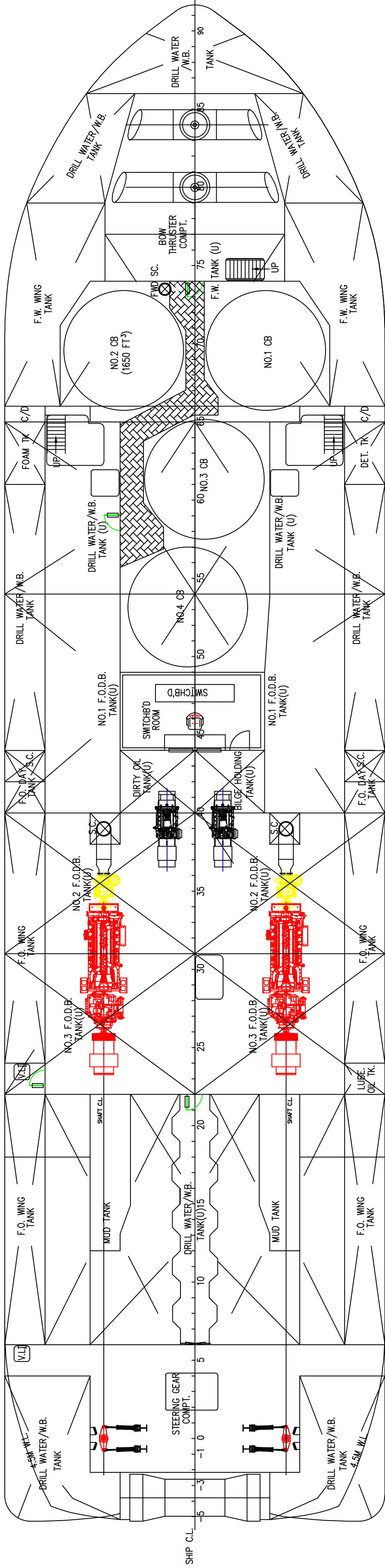
UPPER FORECASTLE DECK



FORECASTLE DECK



MAIN DECK PLAN



BELOW MAIN DECK PLAN

PRINCIPAL DIMENSIONS

- LENGTH OVERALL 60.50 M
- LENGTH WATERLINE 58.17 M
- LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS 55.00 M
- BREADTH MOULDED 14.60 M
- DEPTH MOULDED 5.50 M
- MAX. DRAFT MOULDED 4.75 M
- ACCOMMODATION 42 MEN
- FUEL OIL 512 M³
- FRESH WATER 215 M³
- DRILL WATER 436 M³
- MUD (S.G. - 2.5) 251 M³
- DRY BULK TANKS(4 x 1650 FT³) 187 M³
- DECK LOADING = 7 T/M² 370 M²
- CLEAR DECK AREA (DECK LOADING = 7 T/M²) 2 x 2575 BHP
- TOTAL POWER 65 TONNS
- BOLLARD PULL 13.5 KNOTS
- SPEED

ITEM	DETAILS OF MODIFICATION	BY	DATE
CONSULTANT	KHIAM CHUAN MARINE PTE LTD 15, HILLVIEW TERRACE, SINGAPORE 669266 TEL: 67753388 (G LINE) FAX: 67533788 EMAIL: khiamchuan@kcm.com.sg		
PROJECT	60.5m ANCHOR HANDLING SUPPLY VESSEL		
TITLE	GENERAL ARRANGEMENT		
CLASSIFICATION	HULL NO. HTT22211		
DRAWN	CHECKED	SCALE	REV.
YUJINGYE		1:125	KCM/0633-G1
16-10-2012			-

THIS DOCUMENT AND THE INFORMATION IT CONTAINS IS COPYRIGHT AND REMAINS THE PROPERTY OF KHIAM CHUAN MARINE PTE LTD. IT IS NOT TO BE COPIED, REPRODUCED, OR TRANSMITTED IN ANY FORM OR BY ANY MEANS, ELECTRONIC OR MECHANICAL, WITHOUT THE WRITTEN CONSENT.

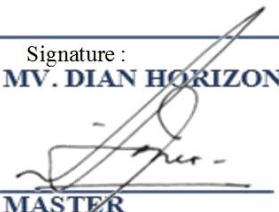
CREW LIST

(Name of Shipping Line, Agent, etc)		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival		<input type="checkbox"/> Departure		Page No. 1	
Vessel Name : MV. DIAN HORIZON		Port Matak Port			Date of Arrival / Departure 31-Jan-2023		
Port of Registry : JAKARTA						Nature and Serial Number of Identity Document (Passport / Seamanbook)	
No.	Family Name / Given Name	Rank or Rating	Nationality	Place of Birth	Date of Birth	Expiry	No.
1	A. Sri purnomo	Master	INDONESIAN	JANGGA	7/15/1970	11/22/2023	E 133842
2	N.Tubagus Fidiansyah	CO	INDONESIAN	BENGKULU	3/10/1991	2/14/2023	E 060499
3	Ahmad Sadik	2O	INDONESIAN	RUMAJU	2/15/1992	1/27/2024	F 159473
4	Monang Jubelly	CE	INDONESIAN	SONI	5/10/1973	2/18/2023	F 102693
5	Rusking	2E	INDONESIAN	SUMENEP	6/29/1987	2/20/2025	G 042257
6	A. Kholilu Rohim	3E	INDONESIAN	KENDAL	11/9/1991	8/9/2023	F 157223
7	Mufrodi	Bosun	INDONESIAN	MAGELANG	12/27/1964	2/21/2023	F 321213
8	Harmunanto	AB	INDONESIAN	RAMPOANG	1/31/1991	10/21/2023	E 110861
9	Johannes P	AB	INDONESIAN	TIROMANDA	1/4/1984	8/2/2022	G 001319
10	Trisno Hartono	AB	INDONESIAN	CILACAP	12/9/1987	7/24/2022	F 231355
11	Moh. Alfian	Oiler	INDONESIAN	BALLA	11/1/1988	11/15/2024	F 018283
12	A. Basuki	Oiler	INDONESIAN	SUSUKAN	9/18/1981	7/7/2023	G 000844
13	Moko Apdan	Cook	INDONESIAN	NGANJUK	5/5/1978	10/17/2022	F 115067
14	Moh.Safii	Cook	INDONESIAN	INDRAMAYU	3/10/1990	9/25/2023	G 010309
15							

Date : Tuesday, January 31, 2023

Date and Signature by Master, Authorized by Agent or Officer.

Signature :
MV. DIAN HORIZON



MASTER
Capt. A. Sri Purnomo
Master Dian Horizon

MEETING REPORT FORM

Laporan Rapat

Vessel : DIAN HORIZON
Nama Kapal
Date : 31/01/2023
Tanggal

Time : 13:00 LT
Jam
Place : Bridge
Tempat

A. Type of Meeting* / Jenis Rapat

(Please choose one / Silahkan pilih salah satu)

- ☒ Safety Committee Meeting ☐ Welfare Committee Meeting ☒ Environmental Committee Meeting
Rapat Komite Keselamatan Rapat Komite Kesejahteraan Rapat Komite Lingkungan

*Refers to WINS VOM section 7 (Vessel Safety & Welfare Committee) / FOS PM section 3

B. List of Participant* / Daftar Hadir

No	Name <i>Nama</i>	Rank <i>Jabatan</i>	Initial <i>Paraf</i>	No	Name <i>Nama</i>	Rank <i>Jabatan</i>	Initial <i>Paraf</i>
1	A. Sri purnomo	Master		11	Moh. Alfian	Oiler	
2	N.Tubagus Fidiandiyah	CO		12	A. Basuki	Oiler	
3	Ahmad Sadik	2O		13	Moko Apdan	Cook	
4	Monang Jubelly	CE		14	Moh.Safii	Steward	
5	Rusking	2E		15			
6	A. Kholilu Rohim	3E		16			
7	Mufrodi	Bosun		17			
8	Harmunanto	AB		18			
9	Johannes P	AB		19			
10	Trisno Hartono	AB		20			

C. Previous meeting reviewed* / Tinjauan rapat sebelumnya

NIL

D. Meeting notes* / Catatan rapat

1. Company Manual / buku petunjuk Perusahaan

No issue relating to Company Manual

2. Drill / Latihan

Response for Fire - 18 Jan 2023

Response for Abandon Ship - 18 Jan 2023

Response for Enclosed space Entry- 31 Jan 2023

Response for Man Over Board Drill - 31 Jan 2023

Launching FRC - 31 Jan 2023

3. Operation Issue / Isu Operasi

Discuss Lesson Learn from Pak Jeffry Martogi about Received Fuel Oil

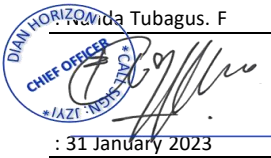
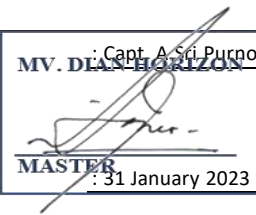
4. Environmental / Lingkungan

Discussed IMCA Safety Flash : Mixing of Cleaning chemicals

Discussed Circular No.004-CE/A.16/I/2023: Environment Circular - Oil record Book & Garbage Record Form

5. Safety / Keselamatan Discussed Circular No.076-CS/A.16/XII/2022 : LET-Lifting and Hoisting Discussed Circular No.001-CG/A.16/I/2023: Company Target, Fleer presentation, Integrated Safety Program(November) Discussed IMCA-Safety Flash : Vessel Collusion with Underwater Object in Harbour Discussed Circular No.002-CS/A.16/I/2023: Safety Stand-Down: Finger Injured During Maintenance Discussed Circular No.003-CS/A.16/I/2023: Safety Stand-Down: Finger Injured Discussed Circular No.005-CG/A.16/I/2023: 2022 Company Target, Fleet presentation, Integrated Safety Program (December) and Annual Environment Performa 2022	
6. UCUA / Near Miss Review & Discussed UCUA and Safe Card Period January 2023 to all crew	
7. Last Safety Inspection : <i>Inspeksi keselamatan terakhir</i>	30-Dec-22 Next Safety Inspection to be done: <i>Inspeksi keselamatan berikutnya</i>
Have all findings from last safety inspection been closed : <i>Apakah semua temuan dari inspeksi keselamatan terakhir telah diselesaikan</i> <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO If no, please explain / Jika tidak, harap jelaskan :	

E. Other issues need to be solved by shore management / Masalah lain yang harus diselesaikan oleh manajemen	
NIL	
Target date / Tanggal target :	Complete date / Tanggal selesai :

All safety monitoring has been conducted and confirmed that all vessel-based safety procedures are complied with.* <i>Seluruh pemantauan keselamatan telah dilakukan dan semua prosedur keselamatan berbasis kapal telah dipatuhi*</i> <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO If no, please explain / Jika tidak, harap jelaskan :			
Meeting Leader <i>Pemimpin rapat</i>	Nanda Tubagus. F  Date / Tanggal : 31 January 2023	Master <i>Nahkoda</i>	: Capt. A Sri Purnomo  MV. DIAN HORIZON MASTER Date / Tanggal : 31 January 2023

Comment from Vessel Team / DPA / Komentar dari Vessel Team / DPA	

Vessel Manager / DPA : _____
 Manager Kapal / DPA

Date/Tanggal : _____ Date/Tanggal : _____

Explanation/ Keterangan : 1. For columns with <input type="checkbox"/> complete with (✓) according to completed activities <i>Untuk kolom bertanda <input type="checkbox"/> diisi dengan tanda check (✓) sesuai dengan aktifitas yang dilakukan.</i> 2. If needed, minutes may utilize additional paper <i>Jika diperlukan, notulen dapat menggunakan kertas tambahan</i> 3. For statements with * means mandatory to fill <i>Untuk kalimat bertanda * berarti wajib untuk diisi</i>

*** Cara Pengisian Meeting Report Form**

Vessel Name : Tuliskan sesuai dengan nama kapal

Date : Tuliskan tanggal pelaksanaan meeting

Time : Tuliskan jam pelaksanaan meeting

Place : Tuliskan tempat pelaksanaan meeting

A. Type of Meeting

Silahkan pilih salah satu jenis meeting yang dilaksanakan.

B. List of Participant

Tuliskan nama, jabatan, dan tanda tangan partisipan pada kolom yang telah disediakan.

C. Previous meeting reviewed

Tuliskan hasil meeting sebelumnya, jika ada masalah yang belum terselesaikan harap ditulis dan dibahas kembali pada meeting kali ini.

D. Meeting notes

1. Company Manual : diskusikan bersama kru kapal, *manual / prosedur / form* mana saja yang masih berlaku di atas kapal. Jika ada *manual / prosedur / form* yang sudah tidak berlaku, harap dilaporkan dalam laporan ini beserta hasil diskusinya.

2. Drill : evaluasi hasil drill yang telah dilakukan. Apakah ada kekurangan saat pelaksanaan drill? Apakah ada training yang dibutuhkan untuk kru kapal?

3. Operation issue : diskusikan apakah ada masalah operasional di kapal.

4. Environmental : diskusikan tentang isu lingkungan yang ada diatas kapal, serta review environmental aspect impact di Risk Assessment form (SO-EZ-RAS-SBM)

5. Safety : diskusikan performa pelaksanaan safety di kapal (safety discussion, LET, Reflective Video, Resilience, Inspection, safety campaign) termasuk juga jumlah incident pada bulan terakhir.

6. Finding Report / Near Miss : diskusikan finding report & near miss yang ditemukan di atas kapal.

7. Last Safety Inspection : Inspeksi ini dilaksanakan 3 bulan sekali. Harap menuliskan tanggal terakhir safety inspection dan tanggal pelaksanaan safety inspection selanjutnya (refer to VOM 7 dan E1/SOI/VOM/39).

E. Other issues need to be solved by shore management

Tuliskan masalah lain yang ada di atas kapal dan harus segera diselesaikan oleh kantor pusat, *jika ada*.

Name _____ Jabatan _____

Jabatan dan Nama Jabatan dan Nama Jabatan dan Nama

Jabatan dan Nama Jabatan dan Nama Jabatan dan Nama

ORIENTATION PROGRAM TRAINING

PELATIHAN PROGRAM ORIENTASI

Vessel : _____
Kapal : _____

Joined Date: _____
Tanggal masuk : _____

Name : _____
Nama : _____

Rank : _____
Jabatan : _____

No	Items/Uraian	Yes/Ya	Not/Tidak	NA*
Part 1 : To be completed before vessel's departure port, as applicable to the personnel				
<i>Bagian 1 : Diisi sebelum kapal berangkat, sesuai posisi personil</i>				
1	Know the Emergency Procedure on board and duties, as applicable to the personnel <i>Mengetahui prosedur darurat di atas kapal dan tugasnya sesuai dengan posisinya</i>			
2	Know the location and procedure Emergency signals on the board <i>Mengetahui lokasi dan prosedur membunyikan sinyal darurat</i>			
3	Know the location emergency exits, FFA and LSFA and oil spill response equipment <i>Mengetahui lokasi pintu darurat, FFA (Peralatan Pemadam) dan LSA (Peralatan Penyelamat) serta peralatan oil response</i>			
4	Know the layout and operations of navigation and bridge equipment including emergency lighting and signals <i>Mengetahui dan pengoperasian peralatan navigasi termasuk lampu dan sinyal darurat</i>			
5	Know the system required for maintaining watch including special instructions by Chief Engineer or Master <i>Mengetahui sistem pengoperasian yang diperlukan untuk jaga termasuk instruksi khusus dari KKM atau Nakhoda</i>			
6	Know the system and operating procedure for emergency generator, fire pump, steering gear, bilge pumping arrangement, <i>Mengetahui sistem dan prosedur pengoperasian genset darurat, pemadam, steering gear pompa bilge dan fixed fire smothering system.</i>			

Orientated by,
Diorientasi oleh
Date/Tanggal : _____

Staff oriented,
ABK yang diorientasi
Date/Tanggal : _____

Verified by,
Diperiksa oleh,
Date/Tanggal : _____

Rank and name : _____
Jabatan dan Nama

Rank and name : _____
Jabatan dan Nama

Rank and name : _____
Jabatan dan Nama

No	Items/Uraian	Yes/Ya	Not/Tidak	NA*
Part 2 : To be completed within 3 days of joining the vessel, as applicable to the personnel				
<i>Bagian 2 : Harus dilengkapi 3 hari setelah naik dikapal, sesuai posisi personil</i>				
1	Know the system for gangway, pilot ladder and moorings including use of pumps/ equipment and their precautions <i>Mengetahui sistem gangway, tangga pandu, mooring termasuk penggunaan pompa dan peralatan lainnya.</i>			
2	Know the system and procedure for stowaway, pirate and pilferage precautions <i>Mengetahui sistem dan prosedur untuk stowaway, kewaspadaan bajak laut.</i>			
3	Know the safety procedure for Hot-Work and Entry into Enclosed Spaces <i>Mengetahui prosedur keselamatan untuk hot work dan masuk ke ruangan tertutup.</i>			
4	Know the station and duties for berthing / unberthing <i>Mengetahui tugas dan posisi saat kapal sandar</i>			
5	Status of cargo operations and familiarity of lashing arrangements, line setting including special required for the type of cargo <i>Status pengoperasian muatan dan cara lashing terutama dengan muatan berlainan</i>			
6	Handing / taking over by officer to be relieved <i>Prosedur ambil alih tugas jaga</i>			

Orientated by,
Diorientasi oleh
Date/Tanggal : _____

Staff oriented,
ABK yang diorientasi
Date/Tanggal : _____

Verified by,
Diperiksa oleh,
Date/Tanggal : _____

Rank and name : _____
Jabatan dan Nama

Rank and name : _____
Jabatan dan Nama

Rank and name : _____
Jabatan dan Nama

ORIENTATION PROGRAM TRAINING**PELATIHAN PROGRAM ORIENTASI**Code : OPT/VOM/02
Rev 1/Oktobre '03Vessel : _____
Kapal : _____Joined Date: _____
Tanggal masuk : _____Name : _____
Nama : _____Rank : _____
Jabatan : _____

No	Items/Uraian	Yes/ Ya	Not/ Tidak	NA*
Part 1 : To be completed before vessel's departure port, as applicable to the personnel				
<i>Bagian 1 : Diisi sebelum kapal berangkat, sesuai posisi personil</i>				
1	Know the Emergency Procedure on board and duties, as applicable to the personnel <i>Mengetahui prosedur darurat di atas kapal dan tugasnya sesuai dengan posisinya</i>			
2	Know the location and procedure Emergency signals on the board <i>Mengetahui lokasi dan prosedur membunyikan sinyal darurat</i>			
3	Know the location emergency exits, FFA and LSFA and oil spill response equipment <i>Mengetahui lokasi pintu darurat, FFA (Peralatan Pemadam) dan LSA (Peralatan Penyelamat) serta peralatan oil response</i>			
4	Know the layout and operations of navigation and bridge equipment including emergency lighting and signals <i>Mengetahui dan pengoperasian peralatan navigasi termasuk lampu dan sinyal darurat</i>			
5	Know the system required for maintaining watch including special instructions by Chief Engineer or Master <i>Mengetahui sistem pengoperasian yang diperlukan untuk jaga termasuk instruksi khusus dari KKM atau Nakhoda</i>			
6	Know the system and operating procedure for emergency generator, fire pump, steering gear, bilge pumping arrangement. <i>Mengetahui sistem dan prosedur pengoperasian genset darurat, pemadam, steering gear pompa bilge dan fixed fire smothering system.</i>			

Orientated by,
Diorientasi oleh
Date/ Tanggal : _____Staff oriented,
ABK yang diorientasi
Date/ Tanggal : _____Verified by,
Diperiksa oleh,
Date/ Tanggal : _____Rank and name : _____
Jabatan dan NamaRank and name : _____
Jabatan dan NamaRank and name : _____
Jabatan dan Nama

No	Items/Uraian	Yes/ Ya	Not/ Tidak	NA*
Part 2 : To be completed within 3 days of joining the vessel, as applicable to the personnel				
<i>Bagian 2 : Harus dilengkapi 3 hari setelah naik dikapal, sesuai posisi personil</i>				
1	Know the system for gangway, pilot ladder and moorings including use of pumps/ equipment and their precautions <i>Mengetahui sistem gangway, tangga pandu, mooring termasuk penggunaan pompa dan peralatan lainnya.</i>			
2	Know the system and procedure for stowaway, pirate and pilferage precautions <i>Mengetahui sistem dan prosedur untuk stowaway, kewaspadaan bajak laut.</i>			
3	Know the safety procedure for Hot-Work and Entry into Enclosed Spaces <i>Mengetahui prosedur keselamatan untuk hot work dan masuk ke ruangan tertutup.</i>			
4	Know the station and duties for berthing / unberthing <i>Mengetahui tugas dan posisi saat kapal sandar</i>			
5	Status of cargo operations and familiarity of lashing arrangements, line setting including special required for the type of cargo <i>Status pengoperasian muatan dan cara lashing terutama dengan muatan berlainan</i>			
6	Handing / taking over by officer to be relieved <i>Prosedur ambil alih tugas jaga</i>			

Orientated by,
Diorientasi oleh
Date/ Tanggal : _____Staff oriented,
ABK yang diorientasi
Date/ Tanggal : _____Verified by,
Diperiksa oleh,
Date/ Tanggal : _____Rank and name : _____
Jabatan dan NamaRank and name : _____
Jabatan dan NamaRank and name : _____
Jabatan dan Nama

TOOLBOX TALK CARD

Nama/Jabatan:

Location: *Main Deck*

Lokasi:

No.	Checked items Item yang diperiksa	Yes Ya	No Tidak	N/A
PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT				
ALAT PELINDUNG DIRI				
1	Is appropriate PPE available? Apakah PPE yang sesuai telah tersedia?	✓	*	
2	Are workers using the appropriate PPE for work? Apakah pekerja menggunakan PPE yang sesuai untuk bekerja?	✓	*	
3	Is PPE used still in good condition ? Apakah PPE yang digunakan masih dalam kondisi yang baik ?	✓	*	




HAZARD IDENTIFICATION

IDENTIFIKASI BAHAYA

1	<u>Is there any potential hazard of struck by/ caught in/ trip / slip/ fall ?</u> Apakah ada potensi bahaya terbentur/terjepit/tersandung/terpleset?	*	✓	
2	<u>Does this activity generate noise?</u> Apakah pekerjaan ini menimbulkan kebisingan?	*	✓	
3	<u>Does this activity generate hazard of electrical current?</u> Apakah pekerjaan ini menimbulkan tegangan listrik berbahaya?	*	✓	
4	<u>Does this activity generate extreme temperature?</u> Apakah pekerjaan ini menghasilkan perubahan temperatur ekstrim?	*	✓	
5	<u>Is there any risk of inhaling, absorbing, swallowing hazardous substances ?</u> Apakah ada potensi untuk menghirup, menghisap, menelan zat berbahaya?	*	✓	
6	<u>Have all potential hazards been identified so that the work can be performed safely ?</u> Apakah seluruh bahaya telah teridentifikasi sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan aman?	*	✓	

EQUIPMENT

PERALATAN

1	<u>Is the equipment to be used according to appropriate standards ?</u> Apakah peralatan yang digunakan telah sesuai standar?		*
2	<u>Is the equipment to be used in good condition ?</u> Apakah peralatan yang akan digunakan dalam kondisi layak ?		*
3	<u>Do workers know how to use the equipment correctly and safely ?</u> Apakah pekerja telah mengetahui cara menggunakan peralatan dengan benar dan aman?		*

Untuk semua item yang berada di kolom tanda bintang (*) harus dilakukan tindakan perbaikan sampai
Jika sudah benar-benar aman, silahkan lakukan pekerjaan !

Catatan:

Kirimkan ke kantor pusat bersama dengan Cover Note setiap bulan

Toolbox Talk Card No.: 002/TBT/DH/I-2023
No. Toolbox Talk Card

No.	Checked items Item yang diperiksa	Yes Ya	No Tidak	N/A
PROCEDURE <i>PROSEDUR</i>				
1	Does everyone involved understand the safe working procedures ? <i>Apakah semua yang terlibat telah memahami prosedur kerja yang aman?</i>	✓		
2	Is risk assessment required ? <i>Apakah penilaian risiko perlu dilakukan?</i>	✓		
	Risk assessment No: 002/RA/DH/I-2023 Nomor penilaian risiko:	✓		
3	Is a permit to work required for this work? <i>Apakah perizinan khusus (permit to work) perlu diterbitkan untuk melakukan pekerjaan ini?</i>	✓		
	001/CWP/DH/I-2023			
DISCUSSION <i>DISKUSI</i>				
1	Are all hazards and preventive action communicated to workers? <i>Apakah seluruh bahaya dan upaya pencegahannya telah dikomunikasikan kepada pekerja?</i>	✓		
2	Does everyone involved understand the safe working procedures ? <i>Apakah semua pekerjayang terlibat telah memahami prosedur kerja yang aman?</i>	✓		

CORRECTIVE ACTION *

TINDAKAN PERBAIKAN

Silakan tulis di bawah ini tindakan perbaikan untuk setiap kolom yang diberi tanda bintang*

Corrective Action :
1. Wear proper PPE

Attendance List

[illegible]

7. Keep Good Communication.

1. Keep Good Communication, Radio Ch-21 & Ch 17
2. Wear proper PPE
3. Monitor Ship position
4. Monitor ship stability
5. Use Push Pull Stick

Jika sudah benar-benar aman, silahkan lakukan pekerjaan !

Catatan:

Kirimkan ke kantor pusat bersama dengan Cover Note setiap bulan

Toolbox Talk Card No.: 002/TBT/DH/I-2023
No. Toolbox Talk Card

RISK ASSESSMENT / PENILAIAN RISIKO

Work Activity / Aktivitas Pekerjaan : Cargo Operations

Work Location / Lokasi Pekerjaan : Main Deck

Date of Assessment / Tanggal Penilaian : 2/Jan/2023

RA No. / No. RA : 002/RA/DHI-2023

Revision / Revisi*

HAZARD or ENVIRONMENTAL ASPECT IDENTIFICATION / Identifikasi Bahaya atau Aspek Lingkungan				RISK ASSESSMENT / Penilaian Risiko					COMPLIANCE / Kepatuhan					
No	Work Process / Proses Pekerjaan	Hazard or Aspect/ Bahaya atau Aspek	Possible Incident, Environmental Impact or Occupational Ill Health / Kemungkinan cidera, Dampak Lingkungan atau timbulnya penyakit akibat kerja	Risk Analysis Matrix/ Matriks Analisa Risiko			Risk Control / Pengendalian Risiko	Risk Analysis Matrix / Matriks Analisa Risiko			PIC	Time Frame / Jangka Waktu	Applicable Legal and Other Requirements / Peraturan dan pernyataan lainnya yang berlaku	
				Potential Consequences / Kemungkinan Konsekuensi	Likelihood of Occurrence / Ketersingaan Terjadi	Existing Risk Level / Level Risiko yang ada		Potential Consequences / Kemungkinan Konsekuensi	Likelihood of Occurrence / Ketersingaan Terjadi	Residual Risk Level / Level Risiko Akhir				
1	Preparing working area (Deck)	(a)	(b)	(c)	(d)			(e)	(f)			(g)	(h)	(i)
					3	2	M	First step for all operations is the TBT. All crews involved the job should be aware, understood well the task and participated on the TBT. Master to ensure that the deck cargo should be informed to the vessel, keeping good communication with jetty / rig	2	1	L	Master, C/O, Bosun, AB		
					3	2	M	Communication/hand signal to the crane must be clear as per the requirements, use radio clear and simple language, signal man have to wear visible cloth with retroreflective tape, OOW to observe the weather condition all the times, including possibility of gusting / rain. Inform to the rig accordingly. Deck crew to use proper PPE. Stop the job if necessary for safe ops	2	1	L	OOW, Bosun, AB		
					3	2	M	Crane operator should be aware of the crane lifting capacity, OOW have to check the cargo manifest, deck crew to familiar with weight of the cargoes. Rig have to put flag / others signal to show the heavy cargoes.	2	1	L	OOW, Bosun, AB		
					3	2	M	Master to ensure that the vessel always in good position and stay on the correct safe spot	2	1	L	Master, OOW		
					3	2	M	Deck crew to ensure that the tags line installed in correct place with long enough ropes	2	1	L	OOW, Bosun, AB		
					3	2	M	Spare batteries should be available and ready to use, correct craneage hand signal to be understood by deck crew and crane operator	2	1	L	OOW, Bosun, AB		
					3	2	M	Rig and vessel to make sure that the cargoes is clear and clean from debris, deck crew to wear required helm and PPE	2	1	L	OOW, Bosun, AB		
					3	2	M		2	1	L			

COLD WORK PERMIT
IJIN KERJA DINGIN

PTW Register No : 221/CWP/DH/XII-2022

Vessel / Kapal : DIAN HORIZON

Place / Lokasi : Gajah Baru, Natuna

Valid not more than 8 hours, on date : 4-Dec-2022

From / Dari : 10:00 To / Sampai : 18:00

Berlaku tidak lebih dari 8 jam pada tgl :

Location of work / Lokasi pekerjaan :

Main Deck

Type of equipment used / Jenis peralatan yang digunakan :

PPE, HT, Work Vest, Push Pull Stick

Personnel carrying out work / Personil pelaksana :

1 Mufrodi
2 Abdul Rahim

3 Andriansyah
4 Johannes

Responsible officer in charge / Penanggung jawab :

N. Tubagus Fidiansyah

Job Description / Deskripsi Pekerjaan

Cold work title / Nama pekerjaan cold work :

Cargo Operation

Type of Permit/ Jenis Permit yang dipakai :

☐ Working at Height
☒ Lifting Operation

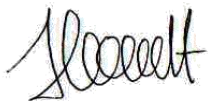
☐ Working Over Side
☐ Energy Isolation

A. Preparation and Safety Measure Prior to Cold Work / Persiapan dan Analisa Keselamatan Sebelum Cold Work

No	Items / Uraian	Yes Ya	No Tidak	If no, state reason Bila tidak, jelaskan
All items must be checked / Semua harus diberi tanda (✓)				
1	Conduct safety pre-job meeting (tool box meeting) with attendee/ <i>Melaksanakan rapat keselamatan (tool box meeting) dengan peserta:</i> TBT No. 281/TBT/DH/XII-2022	✓		
2	Review the risk assessment to carry out the task and conduct the job safety analysis as required include the RA number / <i>Melakukan penilaian resiko atas pekerjaan dan job safety analysis sesuai keperluan</i> termasuk nomor RA (ref : <u>SBM 29</u>) RA No. 281/RA/DH/XII-2022	✓		
3	Presence of flammable/toxic gas checked in vicinity and found to be clear / <i>Daerah kerja harus bebas dari gas bahaya.</i>	✓		
4	Flammable material in adjacent spaces which might ignite by means of heat transmission is removed / <i>Material yang mungkin terbakar akibat terkena panas diijaukan dari tempat kerja (termasuk di ruangan yang berdekatan).</i>	✓		
5	Fire extinguishers are ready for immediate use / <i>Botol pemadam siap digunakan.</i>		✓	NO HOT WORK ON DECK
6	Fire main pressurized and fire hoses rigged for immediate use / <i>Selang pemadam terpasang dan siap digunakan.</i>		✓	NO HOT WORK ON DECK
7	Isolated all equipment's electrical system (LOTO) / <i>Sistem listrik peralatan sudah terisolasi (LOTO)</i>	✓		
8	PPE Required / <i>APD yang dibutuhkan :</i> Safety Helmet <input checked="" type="checkbox"/> Safety Shoes <input checked="" type="checkbox"/> Overall <input checked="" type="checkbox"/> Goggles / Eye Protection <input checked="" type="checkbox"/> Ear Plug <input type="checkbox"/> Gloves <input checked="" type="checkbox"/> Fall Protection & Harness <input type="checkbox"/>			Face Mask/ Shield <input type="checkbox"/> Respirator <input type="checkbox"/> Work Vest/ Life Jacket <input checked="" type="checkbox"/> Breathing Apparatus <input type="checkbox"/> Welding Shield <input type="checkbox"/> Welding Apron <input type="checkbox"/>
9	Adequate equipments are provided / <i>Perlengkapan memadai terpenuhi :</i> Drain or flush system <input type="checkbox"/> Adequate Lighting <input type="checkbox"/> Ventilate <input type="checkbox"/> Flammable Remover <input type="checkbox"/>			Warning Signs <input type="checkbox"/> Gas / Oxygen monitoring <input type="checkbox"/> Stage / Scaffolding <input type="checkbox"/>

10	Isolation Permit / <i>Izin Isolasi</i> (Please tick) *if applicable	
	<input type="checkbox"/> A system of lock out and tag out (LOTO) is utilized properly / <i>Sistem penguncian dan pelabelan telah dipasang dengan benar</i>	
	<input type="checkbox"/> A test is conducted to ensure the isolation process is effective / <i>Pemeriksaan telah dilaksanakan untuk meyakinkan keefektifan dari proses pengisolasian</i>	
Isolated Energy / <i>Energi yang diisolasi</i> :		Type of Isolation / <i>Jenis Isolasi</i> :

Originator

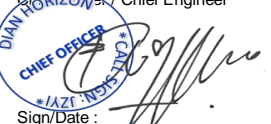


Sign/Date : _____ 4-Dec-2022

Paraf/Tgl

Reviewed by

Chief Officer / Chief Engineer

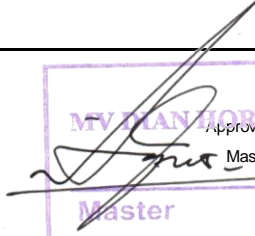


Sign/Date : _____ 4-Dec-2022

Paraf/Tgl

Approved by

Master



Sign/Date : _____ 4-Dec-2022

Paraf/Tgl

B. Extension Time / *Perpanjangan Waktu* (as applicable)

(Ensure all safety measures, preparations and precautions are still valid and permit can be extended / *Yakinkan semua analisa keselamatan, persiapan dan tindakan pencegahan masih berlaku untuk perpanjangan izin kerja*)

Date	/	/	/	/	/
From	am/pm		am/pm		am/pm
To	am/pm		am/pm		am/pm
Note / Keterangan :					

Originator

Sign/Date : _____

Paraf/Tgl

Reviewed by

Chief Officer / Chief Engineer

Sign/Date : _____

Paraf/Tgl

Approved by

Master

Sign/Date : _____

Paraf/Tgl


C. After Completion of Cold Wok / *Setelah Pekerjaan Dingin Selesai*

Items must be checked / harus diberi tanda (✓)

Items / Uraian	Yes/ Ya	No/ Tidak	Remarks/ Keterangan
All material and equipments have been withdrawn and free of hazard / <i>Semua material dan perlengkapan telah disimpan dan tidak ada bahaya.</i>	✓		

Reviewed by

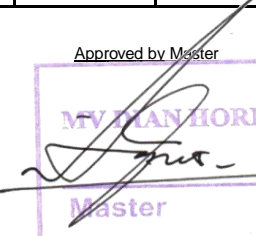
Chief Officer / Chief Engineer



Sign/Date : _____ 4-Dec-2022

Paraf/Tgl

Approved by Master

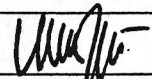

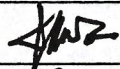



Sign/Date : _____ 4-Dec-2022

Paraf/Tgl

 				S.A.F.E Intervention/HAZARD REPORTING							 			
L= Low; M= Medium; H= High				Site Location: Pelikan WP; Gajah Baru; Naga WP							Open	01/10/22	Closed	
No.	Date	Name	Company	ISSUES/OBSERVATIONS	ACTION TAKEN OR SUGGESTION REQUIRED FOR IMPROVEMENT	Location	Observations	Golden Rules Related	Category Identification	RESPONSIBLE ACTION	Level	TARGET DATE	DATE CLOSED	Remark
1	1-Oct-22	Indra P	WM	Setelah selesai loading saat Tanker proses pull out dari FPSO secara rutin memonitor kekencangan tow wire dan kecepatan kapal dan melaporkan ke master	Agar Master menjaga kecepatan agar tow wire tidak kencang	Bridge	Safe	Risk Assessment and Management of Change	Procedures	CO	L	1-Oct-22	1-Oct-22	Closed
2	2-Oct-22	Harmunanto	WM	Mendengar suara benturan dari pintu store cat yang terbuka akibat olengan kapal karena cuaca buruk	Segera menutup pintu store cat tersebut untuk menghindari kerusakan pintu akibat benturan dengan dinding store	Maindeck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	AB	M	2-Oct-22	2-Oct-22	Closed
3	2-Oct-22	Andi S	WM	Melihat botol bumbu dan gelas di atas meja mess room yang berantakan akibat cuaca buruk	Segera merapikan dan menyimpan botol dan gelas tersebut di tempat yang aman	Mess Room	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	Mess Boy	L	2-Oct-22	2-Oct-22	Closed
4	5-Oct-22	Syahrial	WM	Menggunakan masker saat melakukan pekerjaan mengecat crash railing	untuk mencegah efek / akibat mencium chemical/cat	Main Deck	Safe	Risk Assessment and Management of Change	Personal Protective Equipment	Bosun	L	5-Oct-22	5-Oct-22	Closed
5	6-Oct-22	Harmunanto	WM	Saat cargo operation melihat salah satu cargo posisinya menutup sounding pipe yang ada di maindeck sebelah kiri	Segera menginformasikan ke crew darat supaya menggeser cargo tersebut agar tidak menghalangi apabila engineer akan sounding bahan bakar	Main Deck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Procedures	AB	L	6-Oct-22	6-Oct-22	Closed
6	6-Oct-22	Nanda T	WM	Mendapati salah satu crew terluka karena terjatuh di area Deck Store akibat dari tali sepatu yang tidak diikat dengan benar.	Segera meminta bantuan kepada Safety officer untuk melakukan pengecekan dan perawatan pada luka korban dan melakukan briefing kepada seluruh crew mengenai pemakaian peralatan keselamatan kerja	Main Deck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Tools & Equipment	CO	M	6-Oct-22	6-Oct-22	Closed
7	7-Oct-22	Mayana	WM	Melihat salah satu lampu di mess room dalam kondisi mati/tidak menyala	Segera mengganti dengan lampu yang baru	Mess Room	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	Oiler	L	7-Oct-22	7-Oct-22	Closed
8	8-Oct-22	Achmad K	WM	Melihat salah seorang crew tidak menggunakan ear protection saat bekerja di engine room	Menginformasikan ke crew tersebut untuk menggunakan ear protection	Engine room	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Personal Protective Equipment	3E	M	8-Oct-22	8-Oct-22	Closed
9	8-Oct-22	Andrian	WM	Melihat ada work vest di main deck yang tidak tersimpan dengan baik setelah digunakan	Segera menyimpan work vest tersebut di tempat yang sudah disediakan	Main Deck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	AB	L	8-Oct-22	8-Oct-22	Closed
10	9-Oct-22	Syahrial	WM	Saat personal transfer di platform melihat penumpang akan naik frog tanpa menggunakan sarung tangan	Segera memberi tahu agar penumpang tersebut memakai sarung tangan sebelum naik frog	Main Deck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Personal Protective Equipment	Bosun	M	9-Oct-22	9-Oct-22	Closed
11	9-Oct-22	Abdul Rahim	WM	Saat akan melakukan pengambilan water sampling melihat salah seorang penumpang tidak memakai workvest	Segera memberitahu agar penumpang tersebut memakai workvest saat bekerja di deck	Main Deck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Personal Protective Equipment	AB	M	9-Oct-22	9-Oct-22	Closed
12	9-Oct-22	Capt.Benghart	WM	During Cargo lifting operations in Anoa FPSO, one of personnel on main deck standing up below the moving object. If the moving object fell it can fall on him may caused a fatal accident	Advise the personnel to be careful and aware while cargo operation don't standing below the object	Main Deck	Unsafe	Safe Lifting Operations	Position of People	Captain	H	9-Oct-22	9-Oct-22	Closed
13	10-Oct-22	Suproni	WM	Mendapati water boiler di messroom dalam keadaan kosong yang dapat menyebabkan korslet akibat pemanas yang terus bekerja	Segera mengisi air agar water boiler tidak kosong	Mess Room	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	CE	M	10-Oct-22	10-Oct-22	Closed
14	10-Oct-22	Harmunanto	WM	Melihat ada gulungan tali di maindeck yang belum disimpan setelah seseorang menggunakan	Segera menyimpan gulungan tali tersebut di store	Maindeck	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	AB	L	10-Oct-22	10-Oct-22	Closed
15	11-Oct-22	A.Basuki	WM	Melihat adanya teman kerja yang tidak menggunakan sarung tangan saat melakukan pekerjaan di engine room	Memberikan sarung tangan kepada teman kerja agar tetap terjaga dalam kondisi aman	Engine room	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Personal Protective Equipment	Oiler	M	11-Oct-22	11-Oct-22	Closed
16	12-Oct-22	Wawan P	WM	Melihat salah satu crew menggunakan Headset / earphone dengan volume suara yang keras dalam waktu lama	Memberitahu agar menggunakan earphone dengan volume kecil dan kurangi intensitasnya karena dapat berbahaya bagi kesehatan	Cabin crew	Unsafe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	Oiler	L	12-Oct-22	13-Oct-22	Closed
17	12-Oct-22	Achmad K	WM	Melihat pakaian crew di mesin cuci yang belum di masukan ke dryer machine	Saya memasukan pakaian tersebut ke dryer machine, agar tidak membuat crew lain menunggu untuk mendapat giliran mencuci pakaian	Laundry Room	Safe	Risk Assessment and Management of Change	Reaction of People	3E	L	12-Oct-22	15-Oct-22	Closed

DAFTAR PENGGUNAAN OBAT

No.	Tanggal	Nama	Merk / Jenis Obat	Jumlah dipakai	TTD
1	02.10.22	MURRODI	PARACOL	1 Blister	
2	06.10.2022	SEPTENUS SUPRANO	Saladine	1 Botol	
3	19.10.22	A. SADIK	Ibuprofen	2	
4	28.10.2022	SM purnomo	Cataplam	1 Blister.	
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Note : Setiap karyawan yang memakai obat, Wajib untuk mengisi data dibawah ini

FOTO KAPAL AHTS DIAN HORIZON



SAFETY MEETING



TOOLBOX MEETING



PERALATAN KESELAMATAN KERJA



2. Helmet Keselamatan



1. Sepatu Pelindung



4. Sarung Tangan



3. Kaca Mata Pengaman



6. Pelindung Telinga



5. Work Vest



9. Safety Harness



8. Safety Belt



7. Face Shield / Pelindung wajah

PENJELASAN ISTILAH

Untuk mengetahui kemampuan dengan pengujian wawancara atau tulis tentang pengetahuan, pengujian ketrampilan dengan mempragakan pelaksanaan prosedur atau penggunaan alat observasi selama pelaut melaksanakan pekerjaan. Beberapa definisi yang digunakan dalam penulisan makalah ini antara lain :

1. **ABK** adalah yaitu semua orang yang bekerja dikapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali Nakhoda.
2. **Crew List** adalah rincian data kru yang sesuai dokumen yang di pegang oleh kru diatas kapal sebagai acuan daftar kru pada kapal tersebut.
3. **International Maritime Organizazion (IMO)** adalah suatu organisasi masyarakat maritime international yang membuat peraturan dalam usaha meningkatkan keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran dan penanggulangan pencemaran yang terjadi akibat kecelakaan kapal.
4. **International Safety Management Code (ISM Code)** adalah suatu peraturan standar nasional mengenai manajemen keselamatan untuk kapal yang aman serta pencegahan pencemaran.
5. **Juru Mudi** adalah salah satu jabatan satu tingkat diatas kelasi (OS) di Kapal bagian deck yang bertugas mengemudikan kapal.
6. **Platform** adalah struktur atau bangunan yang dibangun di lepas pantai untuk mendukung proses eksplorasi atau eksploitasi bahan tambang (minyak dan gas bumi).
7. **Safety of Life at Sea (SOLAS)** adalah suatu peraturan tentang keselamatan kapal dan keselamatan pelayaran.
8. **Ship Particular** adalah rincian data kapal lengkap sebagai identitas kapal termasuk General Data, Machinery data, Hull Data dan Owner dll. Berbeda dengan Data Inventaris yang lebih rinci ke inventaris yang ada di kapal tersebut.
9. **Sistem Prosedur (SISPRO)** adalah suatu sistem yang di dokumendasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan—kebijakan perusahaan.
10. **Standard of Training Certification and Watching (STCW)** adalah suatu peraturan yang mengatur pemberlakuan, pendidikan dan pelatihan, sertifikasi dan komunikasi dalam memenuhi standard keselamatan yang harus dilakukan dan dimiliki oleh seorang kandidat pelaut.