

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN  
PEMAHAMAN BAGI ANAK BUAH KAPAL *DECK* DALAM  
PELAKSANAAN *TRANSSHIPMENT* DI KAPAL  
SPB. WINNING MOREBAYA 3**

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

**Oleh:**

**NOVI EFFENDI  
NIS.02877/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-1**

**JAKARTA**

**2023**

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




**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

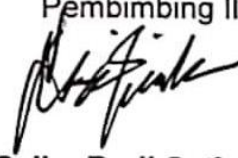
Nama : NOVI EFFENDI  
No. Induk Siswa : 02877/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN BAGI ANAK BUAH KAPAL DEK DALAM PELAKSANAAN *TRANSSHIPMENT* DI KAPAL SPB. WINNING MOREBAYA 3

Jakarta, 05 Mei 2023


Pembimbing I,

Pembimbing II,

  
**Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM**  
Penata Tk.I ( III/d )  
NIP.19720413 199803 1 005

  
**Capt. Sajim Budi Setiawan, MM**  
Penata Tk.I ( III/d )  
NIP. 19690616 199903 1 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

  
**Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr**  
Penata Tk. I ( III/d )  
NIP.19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : NOVI EFFENDI  
No. Induk Siswa : 02877/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT-I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN  
PEMAHAMAN BAGI ANAK BUAH KAPAL DEK DALAM  
PELAKSANAAN *TRANSSHIPMENT* DI KAPAL  
SPB. WINNING MOREBAYA 3

Ketua Penguji

**Capt. Indra Muda, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19711114 201012 1 001

Penguji I

**Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

Penguji II

**Drs. Sugivanto, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP 19620715 198411 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP.19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

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

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

### **“UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN BAGI ANAK BUAH KAPAL *DECK* DALAM PELAKSANAAN *TRANSSHIPMENT* DI KAPAL SPB. WINNING MOREBAYA 3”**

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

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

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

1. Bapak H. Ahmad Wahid, ST., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT., M.MTr selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT., MM., M.MTr selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt. Sajim Budi Setiawan, MM, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVI tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 05 Mei 2023  
Penulis,

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH.....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>vii</b>
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	8
D. Metode Penelitian.....	8
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	11
F. Sistematika Penulisan .....	12
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	13
B. Kerangka Pemikiran.....	25
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	27
B. Analisis Data .....	29
C. Pemecahan Masalah.....	35
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan.....	53
B. Saran .....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>55</b>
 <b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. *Safety Meeting*
- Lampiran 4. *Pelaksanaan Drill*
- Lampiran 5. *Hazard Identification Risk Assesment*
- Lampiran 6. *SPB Winning Morebaya 3*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

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

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

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



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

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

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

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

1. *Kapal BulkCarrier*

Merupakan kapal dagang yang dirancang untuk mengangkut kargo curah unpackaged seperti contoh batu bara, semen dan Bauxite dengan kelebihanannya bisa mempunyai daya angkut yang besar.

2. *Floating Crane*

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

3. *Conveyor*

Alat ini mempunyai fungsi dan tujuan yang sama dengan *floating crane* yang hanya tipe conveyor lebih cepat apabila mengangkut atau memindahkan muatan dengan jumlah yang banyak.

4. *Spb ( Self Propeller Barge )*

Adalah sebuah Kapal pengangkut kargo yang umumnya memiliki baling- baling sendiri sehingga tidak bergantung pada kapal tunda untuk memberinya daya dorong, dengan menggunakan tali penarik (*tow line*) atau di push langsung oleh kapal tunda (*pusher*).

5. *ASD/AzimuthSternDriveTug*

Jenis kapal tunda dengan *Azimuth Propulsion System* digunakan khusus untuk menunjang proses *berthing* and *unberthing* dalam kegiatan *transshipment* kapal ASD ini digunakan pada saat mengasis (menyandarkan kapal di jetty atau di *floating crane*)

6. *Jetty/Dermaga*

Tempat berlangsungnya kegiatan bongkar muat barang dan Bauxite juga tempat orang naik turunya penumpang dari dan ke atas kapal.

7. *Loading Point*

Suatu tempat/lokasi yang sudah ditentukan perusahaan untuk diadakan kegiatan bongkar muat Bauxite atau material lainnya seperti *project cargo*, dan juga sebagai tempat berlabuhnya kapal *Bulkcarrier* untuk melakukan kegiatan bongkar muat muatan.

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

a. Sumber Daya Manusia (SDM)

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

b. Faktor Alam

Berbicara mengenai faktor alam berarti berbicara cuaca yang terjadi pada saat kapal Spb sedang mengadakan operasional *Transshipment* pada *area Loading* di dalam sungai dan di lepas pantai, berdasarkan kenyataan yang terjadi dilapangan 60% kecelakaan kerja dalam operasi di kapal Spb yang sedang melaksanakan pekerjaan, disebabkan faktor cuaca yang tidak mendukung.

Berdasarkan pengalaman yang dialami oleh penulis

kecelakaan kerja yang mengakibatkan kecelakaan fatal seperti cacat permanen pada tubuh. Seperti yang penulis alami saat bekerja di atas kapal pada tanggal 16 November 2021 pada jam 03:00 subuh salah satu seorang AB yang sedang bekerja pada waktu memasang mata tali spring menghubungkan antara kapal dengan *Floting crane* mengalami kecelakaan terjepit tali karena tidak memahami kondisi dari pergerakan kapal yang masih bergerak maju (sisa lajak) pada saat tali spring kencang AB tersebut masih diposisi dekat bollard dengan posisi tangannya masih di atas bollard di saat tali spring mengencang dengan tidak memperhatikan resiko yang terjadi mengakibatkan satu ujung jari tangannya terjepit diantara tali dengan bollard mengakibatkan ujung jari satu putus hingga korban jadi cacat permanen. Pada umumnya semua jenis pekerjaan di atas kapal berbahaya dan kecelakaan kerja dimana saja bisa terjadi bukan hanya di kapal-kapal tunda yang beroperasi dalam kegiatan *transshipment* saja.

Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan disiplin Anak Buah Kapal sangat berhubungan dengan tingkat keselamatan itu sendiri, penulis melakukan pengamatan dan bekerja di kapal SPB.Winning Morebaya 3 yang dimiliki oleh perusahaan Winning Logistic dimana kapal tersebut dioperasikan di *NCV West Africa di Boke river* Perusahaan ini telah mematuhi dan mengikuti secara ketat pedoman untuk *Ship to Ship Operation, IMO Regulation / STCW'95 amended 2010* tentang kebijakan keselamatan dan lingkungan dan standar pelatihan dan sertifikasi awak kapal serta SMS (*Safety Management System*) sejalan dengan ISM (*International Safety Management*) Code dimana sangat memperhatikan keselamatan kerja bagi para awak kapalnya akan tetapi tetap saja banyaknya kecelakaan kerja karena kurangnya disiplin Anak Buah Kapal dalam mengikuti prosedur kerja yang ditetapkan oleh perusahaan.

Berikut adalah fenomena yang pernah juga terjadi dan peneliti alami di atas kapal. Pada tanggal 02 Januari 2021 pada jam 14:00 am pada saat persiapan untuk sandar di *Floting crane* SUNRISE ada salah satu AB jatuh dari atas kapal hingga tersangkut di atas fender kapal asis disebabkan karena AB tersebut melompat dari kapal *asist*

untuk naik ke kapal, tiba-tiba dia hilang keseimbangan, diakibatkan sepatu *safety* terlepas karena kebiasaan yang salah memakai *safetyshoes* seperti memakai sandal dengan menginjak/dilipat bagian belakang sepatu. dengan kebiasaan yang tidak baik ini membuat AB jatuh/tersangkut di atas fender, karena fender besar jadi AB masih dalam posisi aman dia bisa bergerak, bangun dan naik lagi ke atas kapal, dengan kejadian tersebut hampir mengakibatkan kecelakaan (*Near Miss*) menimpa Anak buah kapal Sedangkan menurut standar aturan menggunakan *safety shoes*, sepatu itu harus dipakai, tidak dengan cara dilipat seperti memakai sandal, dalam hal ini juga menjadi suatu perhatian bagi perusahaan, apabila kondisi sepatu Anak Buah Kapal sudah mulai rusak perusahaan harus secepatnya menggantikannya agar layak untuk keselamatan Anak Buah Kapal di kapal.

Dengan latar belakang keterangan tersebut di atas, yang menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis memberi judul :

**“UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN DAN PEMAHAMAN BAGI ANAK BUAH KAPAL *DECK* DALAM PELAKSANAAN *TRANSSHIPMENT* DI KAPAL SPB. WINNING MOREBAYA 3”**

## **B. IDENTIFIKASI POKOK MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

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

- a. Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* di atas spb.winning morebaya 3.
- b. Kurang memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *Transshipment* di atas spb. Winning Morebaya 3

- c. Kurangnya alat pelindung diri yang mendukung keselamatan kerja Anak Buah Kapal *deck*.
- d. Belum terjalin kerja sama antar Anak Buah Kapal *dek* dalam kegiatan *transshipment* di atas spb. Winning Morebaya 3.
- e. Minimnya pengetahuan Anak Buah Kapal *dek* akan bahaya keselamatan dalam melaksanakan kegiatan *transshipment* di atas spb. Winning Morebaya 3.

## **2. Batasan Masalah**

Dari identifikasi sebelumnya dapatlah di lihat bahwa betapa luasnya permasalahan yang mungkin terjadi di atas kapal, terutama yang berhubungan dengan upaya meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam Pengetahuan dan Pemahaman dalam kegiatan *Transshipment* maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di kapal SPB. Winning Morebaya 3 untuk menghindari kekeliruan karena luasnya jangkauan masalah Anak Buah Kapal maka penulis akan membatasi masalah yang akan dibahas hanyalah:

- a. Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal *dek* tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment*.
- b. Kurangnya peralatan keselamatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment*.

## **3. Rumusan Masalah**

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

- a. Mengapa pengetahuan Anak Buah Kapal *dek* tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* masih kurang ?
- b. Mengapa peralatan keselamatan kurang mendukung untuk kelancaran kegiatan *transshipment* ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

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

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Aspek Teoritis**

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

#### **b. Aspek Praktis**

- 1) Untuk memberikan sumbangsih pemikiran kepada perusahaan pelayaran dan rekan pelaut supaya lebih memahami dan memperhatikan manajemen keselamatan kerja di atas kapalnya.
- 2) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program diklat ANT I STIP Jakarta yang sedang penulis ikuti saat ini.

## **D. METODE PENELITIAN**

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

## 1. Metode Pendekatan

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

### a. Studi Kasus

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

### b. Deskriptif Kualitatif

- 1) Mendeskripsikan bagaimana upaya para perwira yang bekerja di atas kapal SPB, mempunyai kemampuan dan keahlian serta bertanggung jawab dalam melakukan prosedur kerja yang tepat.
- 2) Mendeskripsikan bagaimana mengatasi masalah yang timbul bila kurangnya tingkat kedisiplinan anak buah kapal dalam melakukan perawatan alat-alat *transshipment*.

Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama Pendidikan.

## 2. Teknik pengumpulan data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat



dipertanggungjawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. **Observasi (Pengamatan)**

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari responden melalui wawancara, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. Pengamatan langsung pada objek yang akan diamati sehingga pengumpulan data dilakukan dengan melibatkan diri kedalam kegiatan latihan-latihan dan mengadakan Tanya jawab kepada perwira-perwira, anak buah kapal serta semua pihak yang dilibatkan di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3 pada saat penulis bekerja.

b. **Studi Dokumentasi**

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

**3. Teknik Analisis Data**

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

a) **Teknik Observasi**

Yaitu Teknik mengumpulkan data dilakukan penulis untuk memperoleh informasi-informasi dan data-data yang lengkap beserta

objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan masalah ini, dalam hal ini penulis melaksanakan proses pengumpulan data sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3.

b) **Teknik Komunikasi**

Mulai tanya jawab langsung dengan para perwira, Anak Buah Kapal serta semua pihak terkait yang dilibatkan di kapal-kapal dimana penulis bekerja di kapal SPB Winning Morebaya 3. Penulis juga menggunakan Teknik analisis yang mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data agar mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

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

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan selama bekerja di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3 tepatnya mulai naik kapal pada tanggal 06 Januari 2021 sampai dengan 03 Maret 2022 yang melayani dari beberapa pekerjaan yaitu *Transshipment (ship to ship)* kapal yang bermuatan Bauxite muatan tersebut diangkut dari jetty/dermaga yang berlokasi di dalam sungai Boke dan di bawa ke Loading point tempat

pembongkaran/pemindahan muatan ke kapal *Bulk Carrier*. dimana penulis bekerja langsung melihat dan melakukan kegiatan *Transshipment* tersebut.

## **2. Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di tempat penulis bekerja yaitu kapal SPB. Winning Morebaya 3, salah satu kapal milik perusahaan Winning Logistic yang beroperasi di daerah NCV Africa Barat.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

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

### **BAB I PENDAHULUAN**

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

### **BAB II LANDASAN TEORI**

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

### BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas SPB. Winning Morebaya 3 Data-data dirumuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini dijelaskan tentang penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas di dalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

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

##### **1. Upaya**

Upaya dapat memiliki beberapa arti tergantung konteksnya. Secara umum, upaya merujuk pada tindakan atau kegiatan yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan atau hasil tertentu. Upaya dapat berupa usaha, usaha keras, dedikasi, atau kerja keras dalam mencapai suatu hal.

Dalam konteks hukum atau hukum pidana, upaya merujuk pada tindakan yang dilakukan oleh seorang pelaku kejahatan sebelum mencapai tujuan atau hasil kejahatannya. Misalnya, upaya pencurian adalah langkah-langkah atau tindakan yang diambil oleh seseorang untuk mencoba atau berusaha melakukan tindakan pencurian. Penilaian terhadap upaya kejahatan juga dapat mempengaruhi tingkat kejahatan yang dikenakan dalam sistem hukum.

Secara umum, upaya dapat dilihat sebagai tindakan yang dilakukan sebagai bagian dari usaha atau perjuangan untuk mencapai tujuan atau hasil tertentu. Upaya ini dapat melibatkan kerja keras, dedikasi, dan komitmen untuk mencapai suatu keberhasilan. Upaya merujuk pada tindakan yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan atau hasil tertentu. Upaya dapat berupa langkah-langkah konkret, tindakan, strategi, atau usaha yang dilakukan dengan tujuan mencapai sesuatu.

Dalam konteks yang lebih spesifik, upaya dapat merujuk pada

tindakan yang dilakukan dalam berbagai bidang, seperti upaya dalam pendidikan untuk meningkatkan kualitas pembelajaran, upaya dalam kesehatan untuk meningkatkan kesejahteraan fisik dan mental, atau upaya dalam bisnis untuk mencapai keuntungan dan pertumbuhan.

Upaya juga dapat berhubungan dengan konsep-konsep seperti kerja keras, dedikasi, komitmen, dan niat yang kuat untuk mencapai tujuan. Upaya juga seringkali melibatkan perencanaan yang matang, pengelolaan sumber daya yang efektif, dan penilaian yang terus-menerus terhadap hasil yang dicapai.

Dalam memahami upaya, penting untuk memperhatikan bahwa hasil yang dicapai tidak selalu sejalan dengan upaya yang dilakukan. Hal ini karena ada banyak faktor lain yang dapat mempengaruhi hasil, termasuk faktor lingkungan, keberuntungan, dan faktor-faktor di luar kendali seseorang.

## **2. Optimalisasi**

Optimalisasi adalah proses atau tindakan untuk mencapai peningkatan atau pemanfaatan yang maksimal dari suatu hal atau sumber daya. Tujuan dari optimalisasi adalah untuk mencapai hasil terbaik atau kondisi yang paling efisien dengan memaksimalkan kinerja, keuntungan, atau manfaat yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam konteks bisnis, optimalisasi dapat melibatkan peningkatan proses operasional, pengaturan strategi bisnis, pengelolaan sumber daya manusia, penggunaan teknologi, atau peningkatan kualitas produk atau layanan.

## **3. Kapal**

Undang-Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008, atau disebut juga sebagai Undang-Undang Pelayaran Indonesia, memberikan definisi tentang kapal. Menurut Pasal 1 angka 4 Undang-Undang tersebut, kapal didefinisikan sebagai suatu kendaraan air dengan atau tanpa daya dorong sendiri yang dipergunakan atau dapat dipergunakan untuk pelayaran di laut, sungai, dan danau, termasuk alat-alat yang merupakan bagian tetap atau tidak terpisahkan dari kapal tersebut.

#### 4. Pengetahuan

STCW 2010 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) mengamanatkan bahwa seorang pelaut harus memiliki pengetahuan dan keterampilan yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya di kapal. Hal ini mencakup:

- a. Pengetahuan tentang keselamatan di kapal, termasuk prosedur darurat dan penggunaan peralatan keselamatan.
- b. Pengetahuan tentang navigasi, termasuk penggunaan peralatan navigasi dan komunikasi.
- c. Pengetahuan tentang muatan, termasuk penanganan, penyimpanan, dan kemas muatan.
- d. Pengetahuan tentang mesin dan sistem kapal, termasuk pemeliharaan dan perawatan.
- e. Pengetahuan tentang administrasi dan manajemen kapal, termasuk pengelolaan sumber daya manusia dan finansial.

Pengetahuan ini harus diperoleh melalui pelatihan dan pendidikan yang disetujui oleh STCW 2010 dan diuji melalui sertifikasi yang sesuai dengan peran dan tanggung jawab yang diberikan pada pelaut. Pengetahuan adalah merupakan hasil dari “Tahu” dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indra manusia, yaitu: indra penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba.

Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui pendidikan, pengalaman orang lain, media massa maupun lingkungan (Notoatmodjo, 2003:102). Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang.

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

- a) *Awareness*, dimana orang tersebut menyadari pengetahuan terlebih dahulu terhadap stimulus (objek).
- b) *Interest*, dimana orang mulai tertarik pada stimulus.
- c) *Evaluation*, merupakan suatu keadaan mempertimbangkan terhadap baik buruknya stimulus tersebut bagi dirinya.
- d) *Trial*, dimana orang telah mulai mencoba perilaku baru.
- e) *Adaptation*, dimana orang telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan kesadaran dan sikap.

## 5. **Pemahaman Anak Buah Kapal**

Anak Buah Kapal atau Able Seafarer merupakan seorang pelaut yang memiliki kemampuan dan keterampilan dalam membantu operasi kapal lebih dari pada yang diminta untuk pelaut pemula. Menurut STCW 2010, Anak Buah Kapal terdiri dari dua jenis, yaitu Anak Buah Kapal Dek dan Mesin.

Anak Buah Kapal Dek (*Deck Able Seafarer*) adalah pelaut yang terampil dalam operasi dek kapal. Tugasnya bisa meliputi pengoperasian peralatan navigasi dan komunikasi, penanganan muatan, pelayaran, dan tugas-tugas dek lainnya.

Anak buah kapal Mesin (*Engine Able Seafarer*) adalah pelaut yang terampil dalam operasi mesin dan sistem kapal. Tugasnya bisa meliputi perawatan dan pemeliharaan mesin dan sistem kapal, pengoperasian generator listrik, dan tugas-tugas mesin lainnya.

Para Anak Buah Kapal harus mampu memenuhi persyaratan pelatihan, kualifikasi, dan sertifikasi sesuai dengan peran dan tanggung jawab yang diberikan oleh STCW 2010. Mereka bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan dan keamanan di kapal sehingga peran mereka sangat penting dalam keseluruhan operasi kapal.

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



## 6. *Transshipment*

### a. *Pengertian Transshipment*

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

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

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

#### 1) Agen

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

#### 2) Foreman

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

3) *Shipper*

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

4) *Surveyor*

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

**b. Peralatan yang digunakan dalam kegiatan *transshipment***

Alat-alat yang digunakan dalam *Transshipment* Bauxite saat kegiatan *transshipment* bauxite ada berbagai alat yang sangat penting untuk digunakan untuk menunjang kegiatan *transshipment* bauxite agar berjalan dengan lancar, yaitu :

1) *Fender*

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

2) *Crane Kapal (Ship Gear)*

Alat ini biasanya terletak dibagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat cargo dari kapal, kemudian dipindahkan ke palka kapal. Lengan dari crane kapal harus cukup panjang. Sistem yang digunakan pada crane kapal serupa dengan crane pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja, dengan motor sebagai penggeraknya.

3) *Bulldozer*

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

4) *Tali Tross*

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

### 3. **Prosedur *Transshipment***

STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) adalah konvensi internasional yang mengatur standar pelatihan, sertifikasi, dan jaga-jaga untuk pelaut. Meskipun STCW lebih dikenal dalam konteks pelatihan dan sertifikasi pelaut, namun juga mencakup prosedur dan persyaratan yang harus dipenuhi dalam *transshipment*. Berikut adalah prosedur *transshipment* menurut STCW:

- a. Persiapkan dokumen dan izin impor-ekspor yang diperlukan untuk barang yang akan di-*transshipment*.
- b. Pastikan kapal-kapal yang terlibat dalam *transshipment* telah memenuhi persyaratan STCW dan semua awak kapal dilengkapi dengan sertifikasi yang sesuai.
- c. Kru kapal harus mempertimbangkan bahaya dan risiko yang mungkin terjadi selama proses *transshipment* dan memastikan langkah-langkah keamanan dan K3 telah diambil.
- d. Semua anggota kru diharuskan untuk memiliki pelatihan dan keterampilan yang cukup dalam kelayakan *transshipment*, seperti cara mengamankan muatan selama pemuatan dan pembongkaran, memahami kondisi cuaca yang dapat berdampak pada proses *transshipment*, serta kemampuan untuk mengoperasikan alat berat dan keselamatan.
- e. Muat barang-barang tersebut ke dalam kapal atau kapal lain yang akan digunakan untuk melanjutkan perjalanan.
- f. Pastikan pengiriman barang masuk akal dan sesuai dengan tempat penyimpanannya selama perjalanan.
- g. Cek kembali persyaratan dokumen dan izin atau sertifikasi yang mungkin diperlukan selama perjalanan atau tempat tujuan akhir.

- h. Periksa kembali kualitas barang untuk memastikan tidak ada kerusakan atau kehilangan selama proses *transshipment*.
- i. Pastikan seluruh proses *transshipment* telah dilakukan dengan keamanan dan dalam *full compliance* dengan aturan STCW.

#### **4. Perawatan**

##### **a. Definisi Perawatan**

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

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

##### **b. Perawatan Terencana**

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

###### **1) Perawatan korektif**

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

###### **2) Perawatan pencegahan**

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

## **5. Sosialisasi dan Familiarisasi**

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

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

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

menyatakan sebagai berikut :

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

## **6. Pelatihan**

### **a. Definisi Pelatihan**

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

Pelatihan bertujuan untuk membekali, meningkatkan dan mengembangkan kompetensi kerja guna meningkatkan kemampuan,

produktivitas dan kesejahteraan. Hal ini biasanya berarti melakukan perubahan perilaku, sikap, keahlian, dan pengetahuan yang khusus atau spesifik.

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

#### **b. Manfaat Pelatihan**

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

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

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk mempermudah dalam memahami makalah ini maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan pemaparan secara kronologis dalam menjawab pokok permasalahan berdasarkan pemahaman teori-teori dan konsep-konsep mengenai upaya mengoptimalkan pengetahuan dan pemahaman bagi anak buah kapal *Deck dalam pelaksanaan Transshipment* di kapal SPB. Winning Morebaya 3.

Berdasarkan masalah pokok yang timbul maka dikemukakan alternative penyelesaian masalah, sehingga muncul solusi yang menjadi pilihan penyelesaian masalah, uraian tersebut dapat dilihat suatu bagan kerangka pemikiran secara garis besar sebagai berikut:



**Mengoptimalkan Pengetahuan Anak Buah Kapal Dek dalam Pelaksanaan *Transshipment* dikapal SPB.Winning Morebaya 3**

**IDENTIFIKASIMASALAH**

1. Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment*
2. Kurang memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment*
3. Kurangnya alat pelindung diri yang mendukung keselamatan kerja Anak Buah Kapal dek
4. Belum terjalin kerjasama antara Anak Buah Kapal dek dalam kegiatan *transshipment*
5. Minimalnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek akan bahaya keselamatan dalam melaksanakan kegiatan *transshipment*

**BATASANMASALAH**

Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek Keselamatan kerja disaat kegiatan *transshipment*

Kurang memadai peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment*

**RUMUSANMASALAH**

Mengapa pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* masih kurang ?

Mengapa peralatan yang mendukung kelancaran Kegiatan *transshipment* kurang memadai ?

**ANALISA MASALAH**

Kurangnya Pelatihan Kepada Anak Buah Kapal tentang prosedur kerja disaat Kegiatan

Belum optimalnya Familiarisasi perwira dek kepada Anak Buah Kapal yang baru join

Kurangnya waktu untuk perawatan karena padatnya kegiatan *transshipment*

Kurangnya persediaan Suku cadang di atas kapal

**PEMECAHAN MASALAH**

1. Meningkatkan Pelatihan secara Terjadwal bagi Anak Buah Kapal dek Yang baru.
2. Meningkatkan Efisiensi & efektifitas kerja Anak buah kapal

1. Mengoptimalkan waktu familiarisasi & tidak kurang dari 3 hari.
2. Melibatkan safety officer melaksanakan pengarahan secara rutin.
3. Mengevaluasi pengetahuan anak buah kapal baru

1. Pengaturan ulang jadwal perawatan bulanan kapal.
2. Meminta waktu ke perusahaan untuk melakukan perawatan

1. Melakukan Permintaan suku cadang sesuai dengan class Rekomendasi
2. Terus berkoordinasi /laporan permintaan dengan Direktur Armada mengenai suku cadang

**OUTPUT**

Dengan pelatihan dan sosialisasi yang cukup dan perawatan serta tersedianya suku cadang maka kegiatan *Transshipment* di kapal SPB.Winning Morebaya 3 berjalan dengan Optimal

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Adapun fakta-fakta yang terjadi di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3 adalah sebagai berikut :

##### **1. Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *Transshipment* di kapal SPB. Winning Morebaya 3**

Pada jam 14:00 lc, tanggal 25 Mei 2021 kapal mendapat perintah untuk *demobilisasi STS equipment* yaitu 4 *Big fender* dan 2 buah *Cargo dinamo untuk motor bantu* yang telah dipisah dari MV. Winning Prosperity. Ketika itu kapal masih berada di Africa Barat jadi langsung menuju ke lokasi MV. Winning Prosperity dan langsung bekerja terlebih dahulu pengambilan 2 cargo dinamo untuk motor lampu yang berada disebelah kanan MV. Winning Prosperity kemudian disimpan didek kapal. Pada waktu *liefting crane* dari MV. Winning Prosperity ada seorang AB yang bekerja mengatur *Cargo tersebut* yang disimpan didek yang masih berdiri diposisi tidak aman di dalam radius jangkauan *crane* di bawah *Cargo* dan ini terjadi pada waktu *lifting, sling belt* yang mengikat ke *Cargo* bergeser dan *Cargo* melorot 1 meter dari posisi semula dan hampir mengenai AB tersebut.

Setelah selesai menyimpan ke 2 *Cargo dinamo motor bantu* tersebut dilanjutkan mengambil 4 *Bigfender* untuk disimpan disisi kiri dan kanan kapal. Pada waktu pengambilan *fender* ke 1, 2 dan 3 dapat berjalan dengan aman dan dapat disimpan disisi kiri dan kanan kapal. Pada waktu pengambilan *Bigfender* yang ke 4 seorang AB karena merasa orang lama dan sudah terbiasa melakukan pekerjaan tersebut dia mengambil jalan

pintas pekerjaan tersebut pada waktu mengikat tali *fender* ke *bollard* depan, dia memegang talinya yang posisi ujung jarinya berada dibagian dalam dekat *bollard* tersebut. Karena kapal berjenis Tugboat yang tenaga mesin besar ketekan sedikit saja, kapal langsung bergerak. pada saat menggunakan *handle* untuk mempertahankan posisi tetap pada posisi merapat dengan kapal, haluan kapal bergerak keluar dan sementara AB tersebut masih dalam proses pengikatan tali *fender* di *bollard*. Posisi ujung jari tangannya dia berada dibagian dalam dekat *bollard* maka ujung jarinya terjepit tali. Karena haluan kapal tadi kedorong keluar dan tali *fender* jadi kencang. Kemudian 2<sup>nd</sup> *officer* yang berada didekatnya langsung memberitahukan ke anjungan melalui VHF Ch 88 bahwa ada AB tangan terjepit dan memberitahukan haluan untuk didekatkan kembali ke MV. Winning Prosperity agar tali menjadi kendur dan dapat membuka tali yang menjepit ujung jari AB tersebut. Setelah itu dilakukan pertolongan pertama dan langsung berkordinasi dengan kantor untuk dikirim crew *boat* untuk menjemput crew yang kecelakaan guna dilakukan pengobatan berikutnya dengan dokter didarat.

## **2. Belum memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *Transshipment* di kapal SPB. Morebaya 3**

Pada jam 20:00 lc, tanggal 02 Juli 2021 terjadinya putus tali *yokohama fender* pada waktu pemasangan di MV. Winning Prosperity untuk kegiatan *transshipment*. Hal ini dikarenakan kapal kami bermesin besar dan sangat lincah maka kapal bergerak sensitive sehingga tali *fender* yang kondisinya sudah lapuk tersentak sedikit saja langsung putus dan hampir mengakibatkan kecelakaan (*Near Miss*) pada Anak Buah Kapal kami. Sedangkan menurut standar operasional untuk peralatan penunjang *transshipment* termasuk tali yang digunakan harus dalam kondisi baik dan kuat. Karena terlambatnya pengiriman tali terpaksa menggunakan tali yang sudah lapuk tersebut.

Perusahaan memiliki 30 buah *Mother Ships* yang dioperasikan dalam kegiatan *transshipment* di *Africa Barat* Dimana masing-masing *Mother ships* menggunakan 4 *Big Fender* dan 2 *Baby Fender* disisi kanan maupun

kirinya, sedangkan yang disimpan di dalam *Work Shop* rata-rata *fender* yang masih dalam perbaikan dan perawatan. Selama melayani kegiatan *transshipment* yang dipakai di *Mother Ships* ada saja *fender* yang mengalami kerusakan baik *shackles*, *swivels*, *ring rubber sleeves*, *tyres* maupun *fender* nya sendiri ada yang kempes dan bocor. Sedangkan menurut standar oprasional *STS operation* yang dipakai harus selalu dalam keadaan baik, guna mencegah gesekan antar kapal. Hal ini merupakan kesulitan bagi kami Cadangan *fender* yang bagus yang dimiliki tidak imbang dengan jumlah *fender* yang akan dipakai untuk *transshipment* maupun yang harus sudah waktunya perawatan dan perbaikan. Kerusakan perlengkapan dan *fender* yang mengalami kerusakan karena gesekan antar kapal. Dari gesekan tersebut membuat *shackles* nya longgar dan terlepas, *rubber slipnya* rusak bahkan jatuh kelaut sedangkan *tyres* nya robek sehingga kapal dapat bersentuhan langsung dengan *fender* dan terjadilah kempes dan bocor.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Kurangnya Pengetahuan Anak Buah Kapal Dek tentang Aspek Keselamatan Kerja Saat Kegiatan *Transshipment***

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

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab–penyebabnya yaitu

#### **a. Kurangnya Pelatihan Kepada Anak Buah Kapal Dek Tentang Prosedur Dalam Melaksanakan Kegiatan *Transshipment***

Kurangnya pengetahuan anak buah kapal dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan (*safety procedure*), seringkali menimbulkan masalah- masalah yang dapat mengganggu produktivitas awak kapal dan kegiatan *transshipment*, seperti kecelakaan kerja, kerusakan muatan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan terhadap awak kapal itu

sendiri. Proses pembinaan sumber daya manusia tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional.

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

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

Mengingat betapa pentingnya *training* tentang prosedur pelaksanaan kegiatan *transshipment* ini adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan pada alat-alat penunjang, muatan yang akan dibongkar muat dan juga untuk mencegah kecelakaan kerja pada Anak Buah Kapal itu sendiri. Perusahaan dimana penulis berkerja belum mengadakan pelatihan tentang kegiatan *transshipment*, bagi Anak Buah Kapal yang baru diterima adalah tugas Nakhoda dan perwira senior yang memberinya pemahaman tentang prosedur kerja *trnshipment* dan prosedur keselamatan. Kelancaran operasi kapal adalah tanggung jawab dari Nakhoda. Demikian juga dengan Anak Buah Kapal yang baru bergabung, bila belum mempunyai pengalaman tentang *transshipment*, maka sebagai Nakhoda wajib untuk memberinya *training* atau pelatihan demi terciptanya operasi kapal yang lancar dan aman serta terhindar dari kecelakaan, karena

Anak Buah Kapal yang bersangkutan belum berpengalaman.

**b. Belum Optimalnya Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Dek Tentang Kegiatan *Transshipment***

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

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

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

Para Anak Buah Kapal sering acuh tak acuh dan berprinsip bahwa hal itu biasanya tak apa apa walaupun mengandung resiko seperti ada kejadian Berdiri tetap dalam zona bahaya, persis di bawah

beban yang diangkat, ataupun berdiri di dalam snapback zone tali. Padahal sudah ada *safety meeting* seperti di dalam SSMM Reg OT-TK-4-7, Sec 2.6 & 2.7. *Conduct pre-berthing/unberthing briefing to all crew involved in mooring station. And wear proper PPE.*

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

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

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

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

### **a. Kurangnya Waktu Untuk Perawatan Karena Padatnya Jadwal Pengoperasian Kapal**

Penulis bekerja di kapal jenis SPB yang sering dipakai untuk mensupply provision dan store yang melayani kapal-kapal tanker milik perusahaan itu sendiri yang sedang berlabuh di *Daerah NCV Africa Barat* baik yang melakukan perawatan, pengisian bahan bakar maupun yang sedang melakukan kegiatan *STS (ShipToShip)*, karena banyaknya kapal-Kapal yang dilayani setiap hari sehingga hamper tidak ada waktu kru untuk melakukan perawatan baik peralatan pendukung kegiatan *transshipment* seperti perawatan *minor* seperti

pergantian *shacles*, rantai ataupun ring yang patah masih bisa diperbaiki hanya waktu untuk perawatan agak susah karena padatnya jadwal. Pada *fender* yang memerlukan perawatan dan perbaikan *Major* dilakukan di *work shop* seperti menambal *fender* dan pasang *jarring tyres* yang full ganti dilakukan di *work shop*.

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

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

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

**b. Kurangnya Persediaan Suku Cadang Di Atas kapal**

Persediaan suku cadang di atas kapal sangat penting untuk kelancaran operasional kapal. Persediaan diartikan sebagai barang-barang yang disimpan untuk digunakan pada masa atau periode yang akan datang. Kebutuhan suku cadang tidak dapat diperkirakan kapan waktu untuk menggunakannya untuk mendukung perawatan, maka kru masih dapat menentukan jumlah dan jenis suku cadang yang dibutuhkan. Akan tetapi jika terjadi kerusakan secara tiba tiba dan



membutuhkan beberapa jenis suku cadang untuk memperbaiki, namun jenis serta jumlah suku cadang tersebut tidak tersedia, maka pekerjaan dapat tertunda atau terhenti.

Akan tetapi persediaan suku cadang di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3 sering kurang. Hal ini dikarenakan perusahaan sering sekali menunda pengiriman walaupun Mualim satu dan Kepala Kamar Mesin sudah mengirim permintaan suku cadang sesuai dengan jadwal perbaikan. Untuk kelengkapan suku cadang, perusahaan harus sangat memperhatikan hal ini, karena bagaimanapun kelengkapan suku cadang adalah salah satu faktor suksesnya suatu pengoperasian kapal.

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

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

Adapun suku cadang dan peralatan yang sering terjadi kurang

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

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

Peralatan dan suku cadang STS hanya Sebagian kecil yang berada di kapal itu juga yang mengatur *Superbossun* dan Sebagian besar berada di *Work Shop Tuas Jetty*. Sehingga perbaikan dan perawatan perlengkapan STS yang penting dan *urgent* menjadi

terbatas diakibatkan minimnya peralatan aksesoris dan kalau suku cadangnya tidak ada di kapal maka kapal harus masuk ke *Tuas Jetty*. Sedangkan untuk masuk jetty perlu banyak waktu karena memerlukan izin dari otoritas setempat.

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

Faktor terbatasnya suku cadang di atas kapal yaitu lambatnya respon dari pihak manajemen darat dan pihak *Work Shop* terhadap permintaan suku cadang yang dilaporkan dan di informasikan oleh pihak kapal sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk menerima suku cadang yang dibutuhkan sesuai permintaan. Hal ini tentu sangat menghambat sistem perawatan triwulan yang telah dijadwalkan sehingga perawatan menjadi tertunda. Padahal suku cadang yang diminta sangat dibutuhkan dan harus segera dikirim karena berkaitan langsung dengan efektifitas peralatan keselamatan.

Kenyataannya di atas kapal, setelah menunggu respon yang lambat dan pengiriman yang lama, sistem birokrasi pihak *Work Shop* terkadang suku cadang yang diterima tidak sesuai dengan permintaan atau spesifikasi karena tidak terjalinnya komunikasi yang baik dalam melakukan permintaan suku cadang antara pihak kapal, *Work Shop* dan pihak Perusahaan.

## C. PEMECAHAN MASALAH

Dari dua batasan masalah dan rumusan masalah serta analisa data yang penulis paparkan di atas maka untuk mencegah kecelakaan kerja di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3 yang melayani kegiatan *transshipment* di Daerah NCV Africa Barat

Penulis menemukan pemecahan masalah atau solusi diantaranya sebagai berikut:

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

#### a. Kurangnya Pengetahuan Anak Buah Kapal Dek Tentang Aspek Keselamatan Kerja Saat Kegiatan *Transshipment*

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

##### 1) Meningkatkan Pelatihan Secara Terjadwal Bagi Anak Buah Kapal Dek yang Baru

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

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

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

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

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

memberikan evaluasi.

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

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

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

a) Pelatihan

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

b) Penugasan Sementara

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

c) *Vestibule Training*

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

d) *Latihan Sensifitas/Responsive*

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

Pengembangan sumber daya manusia jangka panjang adalah aspek yang semakin penting dalam organisasi. Melalui pengembangan Anak Buah Kapal yang ada sekarang, akan mengurangi ketergantungan perusahaan pada penarikan tenaga kerja baru. Bila para anak buah kapal dikembangkan secara tepat, promosi dan transfer lebih mungkin dipenuhi terlebih dahulu secara internal dan juga menunjukkan kepada Anak Buah Kapal bahwa mereka juga mempunyai kesempatan karier. Manfaat pengembangan juga akan dirasakan perusahaan melalui peningkatan kontinuitas operasi-operasi dan semakin besar rasa keterikatan Anak Buah Kapal terhadap perusahaan.

**2) Mengadakan Sosialisai Dan Familiarisasi Bagi Anak Buah Kapal Secara Rutin**

Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, Sumber Daya dan Personil 6. 3 yaitu : Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau

personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas- tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

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

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



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

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

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

Pelaksanaan sosialisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal diharapkan dapat menekan angka kecelakaan kerja yang mungkin terjadi di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3, sehingga terciptalah suasana kerja yang baik, aman dan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

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

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

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

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

Sosialisasi, bagi seorang Anak Buah Kapal sesuai dengan bidangnya secara umum dan khusus, proses pengenalan akan memakan waktu yang agak lama karena proses ini juga mencakup aspek operasi yang artinya harus menyesuaikan dengan jadwal kerja dari perusahaan, dimana Anak Buah Kapal akan diberikan praktek secara langsung terjun pada operasi yang sesungguhnya. Diharapkan dalam proses tersebut Anak Buah Kapal akan dapat meningkatkan pengetahuannya akan kegiatan *transshipment*. Khusus bagi Anak Buah Kapal yang baru pertama kali ditempatkan di kapal, Nahkoda dan Mualim satu mempunyai tugas tambahan untuk mendidik Anak Buah Kapal tersebut, oleh karena pembiasaan Anak Buah Kapal dengan tugas baru mutlak diperlukan demi mempertahankan standar sesuai dengan *Safety Management System (SMS)* secara terus-menerus dengan tingkat kinerja yang efektif, baik dalam operasi

normal maupun dalam keadaan darurat. Dalam hal ini haruslah dipilih metode yang paling sesuai dan yang sedapat mungkin didasarkan atas latihan-latihan pada jadwal pembiasaan yang ada dan berpedoman pada prosedur standar operasi dari perusahaan.

**b. Belum Memadainya Peralatan yang Mendukung Kelancaran Kegiatan *Transshipment* di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3**

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

**1) Mengoptimalkan Perawatan Terhadap Peralatan Kerja Sesuai Jadwal**

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

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

Di samping itu peran Mualim satu juga sangat dibutuhkan dalam pengawasan pekerjaan sehari-hari di atas kapal. Setelah selesainya pekerjaan perawatan yang telah dilakukan Anak Buah Kapal maka semua pekerjaan tersebut dicatat guna mendapatkan data yang akurat, dan ini dilakukan secara berkesinambungan sesuai dengan jadwal *PMS (Planned*

*Maintenance System*) dan sesuai jadwal yang dikelola oleh *STS Operation Departement* melalui *Superbosun*. Sedangkan program perawatan perbaikan *STS equipmen* harus sesuai dengan standar yang berlaku secara *International Standard* (ISO 17357) untuk *fender*. Setiap *fender* yang disertifikasi ISO 17357 harus memiliki tanda pada bodi *fender* untuk menunjukkan:

- a) Nomor Standar Internasional, dan tahun yang berlaku, yaitu ISO 17537:2014
- b) Ukuran, diameter dan panjang
- c) Tekanan internal awal
- d) Tanggal pembuatan atau singkatannya
- e) Nama lengkap atau singkatan dari pabrikan
- f) Nomor seri individu
- g) Jenis lapisan tulangan

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

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

Sedangkan untuk *Cargo Hose* harus ada *Sertificate Test* nya dan dibodinya harus ada *Marking* pabrik, No seri dan tanggal testnya.

Semua dokumen tentang *STS Equipment* harus disimpan dan dicatat serta di file. Semua *Equipment* harus di inventarisir baik yang kondisi bagus atau kurang bagus maupun yang dalam perawatan di kapal maupun di *workshop*. Untuk menjamin terlaksananya hal di atas perusahaan hendaknya menyiapkan suku cadang yang cukup agar kru bisa melaksanakan perawatan secara terencana pengiriman teknisi ke kapal yang siap dikirim setiap saat apabila ada permintaan dari pihak kapal dan bila ada permintaan suku cadang yang sifatnya mendesak agar dapat segera diberikan.

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

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

agar dapat segera diberikan.

## **2. Evaluasi Pemecahan Masalah**

### **a. Kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan Transshipment di atas kapal SPB. Winning Morebaya 3**

Adapun evaluasi pemecahan untuk mengatasi meningkatkan pengetahuan Anak Buah Kapal Dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment* yaitu :

- 1) Perusahaan memberikan kesempatan kepada Anak Buah Kapal dek untuk mengikuti diklat

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

- 2) Melakukan familiarisasi saat serah terima jabatan

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

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

3) Memberikan sosialisasi secara rutin

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

**b. Belum memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan Transshipment di atas kapal SPB.Winning Morebaya 3**

Adapun pemecahan untuk mengatasi belum memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan Transshipment di atas kapal SPB.Winning Morebaya 3 yaitu:

**1) Pengaturan ulang jadwal perawatan bulanan kapal**

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

Perusahaan harus berkoordinasi dalam menentukan program perawatan kapal dengan menyediakan waktu perawatan (*Maintenance Day*) terhadap kapal tersebut dimana waktu ini dipakai untuk melakukan segala pekerjaan yang tertunda menurut PMS dikarenakan kesibukan kapal di lokasi. Jadi untuk memecahkan masalah dalam melakukan perawatan

secara terencana yang perlu dilakukan adalah perusahaan harus meningkatkan konsistensi dan disiplin dalam mengimplementasikan PMS yang ada.

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

## **2) Meminta waktu kepada perusahaan untuk melakukan perawatan**

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

Perlunya peran mualim satu (*Chief Officer*) untuk mengatur anak buahnya dalam pelaksanaan perawatan terhadap peralatan penunjang langsung dan tidak langsung untuk transipment. Untuk peralatan langsung seperti *fender* dan kelengkapannya serta *Cargo Hose* berada dalam naungan *STS Operation* untuk meminta waktu perawatan langsung ke *Maneger STS* dan yang melakukan perawatan khusus alat-alat STS langsung di bawah *Superbosun* dari *Work Shop* dan dibantu oleh Anak Buah Kapal kapal. Sedangkan perawatan peralatan tidak langsung yang berada di kapal wewenang dari kapal sediri dan Mualim satu sebagai ujung tombaknya seperti perawatan *winch* bagian depan dan *sling hook* untuk muat bongkar muatannya.

Keterlambatan pengoperasian kapal akibat kurangnya



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

### **3) Melakukan permintaan Suku Cadang Sesuai dengan Class Rekomendasi**

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

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

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

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

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

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

### **3. Pemecahan masalah yang dipilih**

- a.** Untuk mengatasi kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan Transshipment maka perlu dilakukan familiarisasi, sosialisasi dan pelatihan yang terjadwal kepada Anak Buah Kapal dan *Crew* kapal.
- b.** Untuk mendukung kelancaran kegiatan Transshipment maka perlu mengoptimalkan perawatan peralatan kerja sesuai jadwal dan *follow up* permintaan suku cadang yang sesuai rekomendasi *Class*.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan sebelumnya tentang upaya mencegah kecelakaan kerja di SPB. Winning Morebaya 3 pada saat pelaksanaan *transshipment* di Africa Barat, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Untuk mengatasi kurangnya pengetahuan Anak Buah Kapal dek tentang aspek keselamatan kerja saat kegiatan *Transshipment* yaitu meningkatkan pelatihan secara terjadwal bagi Anak Buah Kapal dek yang baru dan juga mengadakan sosialisasi dan familiarisasi bagi Anak Buah Kapal secara rutin.
2. Untuk mengatasi belum memadainya peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *Transshipment* yaitu dengan mengoptimalkan perawatan terhadap peralatan kerja sesuai jadwal dan follow up permintaan suku cadang yang sesuai dengan rekomendasi Class.

#### **B. SARAN**

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

1. Ditujukan kepada Mualim I
  - a. Mualim I agar melakukan *safety meeting* dan *monthly meeting* secara terjadwal bagi Anak Buah Kapal dek yang baru.
  - b. Meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam operasional *Transshipment* agar kapal berjalan dengan baik dan aman.

- c. Mualim I agar mengadakan *familiarisasi* bagi Anak Buah Kapal dek yang baru dan memastikan keselamatan kerja saat kegiatan *transshipment*.
  - d. Mualim I agar mengkoordinir Anak Buah Kapal dek untuk mengoptimalkan perawatan terhadap peralatan kerja sesuai jadwal.
  - e. Mualim I berkoordinasi dengan Nakhoda untuk permintaan suku cadangsesuai dengan *class* rekomendasi. Dengan demikian peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment* di atas kapal terpenuhi.
2. Ditujukan kepada perusahaan
- a. Kepada Pemilik Perusahaan Pelayaran/*Owner* wajib meningkatkan Pelatihan dan Pembinaan terhadap Anak Buah Kapal
  - b. Mengoptimalkan pengawasan secara langsung kekapal atas pelaksanaan prosedur dalam kebijakan ISM Manual. dengan cara tersebutagar Anak Buah kapal memiliki kualitas kinerja yang baik,semakin bertambah pengetahuan dan akan memberikan efek yang positif pada Anak Buah Kapal maupun Pemilik Perusahaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad, (2015); *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Jakarta: Rajawali Pers
- Handoyo, Jusak Johan, (2015); *Manajemen Perawatan Kapal*. Jakarta : Djangkar
- Hasibuan, Melayu SP, (2017); *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Bumi Aksari.
- Lindley R, Higgisand Keith Mobley, (2002); *Maintenance Engineering Handbook”, 3rd Edition*. McGraw-Hill Companies Inc., New York
- Masram, (2015); *Manajemen Sumber Daya Profesional*. Sidoarjo : Zifatama
- Schwarat dan Narang. (2001). *Production Management*. Mc.Graw Hill. North America.
- Simamora. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Satu. Yogyakarta : STIE YKPN Yogyakarta
- Siswanto, B. Sastro Hadiwiryo, (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*, Jakarta : Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono, (2012); *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta : PT.Raja Gravindo.
- SOLAS 1974 amandement 2017
- Suma'mur (2015) *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*.Jakarta: Sagung Seto.
- Sardiman, (2006); *Interaksi dan Motivasi Belajar-Mengajar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Yasin, Sulchan, (2017); *KamusPintarBahasaIndonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Yunita. (2015); *Manajemen K3*. Jakarta : Rineka Cipta
- ..... (2002); *Pneumatic rubber fender handling, storage, installation and maintenance manual (2002)*
- ..... (2008); *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- ..... (2010); *International Convention On Standars Of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers (STCW) Amandement 2010*. London : IMO Publication.
- ..... (2013); *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut*.
- ..... (2013); *Standard Operating Procedure (STS Transfer Operationplan 2013)*.
- ..... (2014); *Internasional Safety Management (ISM) Code*. London:IMO Publication

..... (2014); *SOLAS 1974 and 1988, Amandements* 2000.

..... (2018); *International Labour Office (ILO-1989) ISM Code edition* 2018

.....(2021);<https://jurnalmaritim.comtentangTransshipmentyangdiaksespadatanggal> 07  
Agustus 2021

Lampiran 1. *Ship Particular* SPB Winning Morebaya 3

## SHIPS PARTICULAR

NAME OF VESSEL	: WINNING MOREBAYA 3
TYPE OF VESSEL	: DECK CARGO SHIP
LENGTH ( O.A)	: 112.00 M
BREADHT MOULDED	: 28 M
DEPTH MOULDED	: 6.50 M
DESIGNED DRAFT	: 5.0 M
DWT	: 12.000 T
GROSS TONNAGE	: 6657 T
NET TONNAGE	: 1997 T
LIGHT SHIP	: 2320.64 T
SERVICE SPEED	: 7 KN
CALL SIGN	: T2TL5
IMO NUMBER	: -
MMSI	: 572 494 220
PORT OF REGISTRY	: FUNAFUTI
FLAG	: TUVALU
NAVIGATION AREA	: COASTAL AREA
CLASSIFICATION	: BV
BOULDER	: YANGZHOU HAIRUNSHIPPING CO.LTD
DATE KELL LAID	: 29 DECEMBER 2019
RATED POWER (KW)/SPEED RPM:	1100 KW X 2/1200 RPM
MAIN ENGINE	: 1100 KW X 2
ENGINE MANUFACTURE	: WEICHAH HEAVY MACHENARY CO.LTD
MODEL	: 12WH17C1496-2
SERIAL NUMBER	: STBD. 7921L000027 – PORT. 7921L000028
ENGINE APPROVAL NUMBER	: DH17C0041
AUXELERY ENGINE / TYPE	: 120 KW/WP6 CD132E200
SERIAL NUMBER	: AE NO 1 6P22A001726
	: AE NO 2 6P22A001722
	: AE NO 3 6P22A001727
FRESH WATER TANK CAPACITY	: NO. 1:52.0 MT NO.2: 62.4 MT NO.3 AFT:11.3 MT
FUEL TANK CAPACITY	: NO.1: 55.9 MT, NO.2: 128.4 MT
DAILY TANK	: NO.1: 5.7 MT – NO.2: 5.7 MT
OIL RESICIDUE TANK	: 5.5 MT
BALLAST TANK CAPACITY	: TANK NO.1 STBD CAP: 422.8 MT
	: TANK NO.2 STBD CAP: 422.8 MT
	: TANK NO.3 STBD CAP: 422.8 MT
	: TANK NO.1 PORT CAP: 422.8 MT
	: TANK NO.2 PORT CAP: 422.8 MT
	: TANK NO.3 PORT CAP : 422.8 MT
BALLAST PUMP	: NO.1 : 500 MT / HOURS
	: NO.2 : 500 MT / HOURS
	: NO.3 : 500 MT / HOURS
TOTAL CREW	: 13 PERSONS
SHIPS OWNER	: WINNING ATLANTIC LOGISTIC.CO.LTD



## SHIP CREW LIST

VESSEL : WINNING MOREBAYA 3		FUNAFUTI		Flag		LifeRaft Capacity		: 15 PERSON		Date :		5 November 2022	
PORT	: Boko	Ship Phone.		Nationality		Date of Birth		Passport Number		Exp. Date		Date Joined	
S/N	Name	Rank	Nationality		Date of Birth		Passport Number		Exp. Date		Date Joined		REMARK
1	LOUBERT RAMISES KORSAN	MASTER	Indonesia		08-Sep-82		C7592253		13-Feb-28		5-Nov-22		Off-Ce
2	NOVI EFFENDI	C/O	Indonesia		26-Nov-82		C7310281		14-Sep-225		5-Jul-22		Off-Ce
3	MARCUIT JOEL SMARWATA	2 <sup>nd</sup> Officer	Indonesia		28-Apr-84		C5355884		4-Nov-2024		5-Nov-22		Off-Ce
4	ABDUL RAHMAN	Chief Engineer	Indonesia		13-Oct-77		C6793281		16-Feb-226		5-Nov-22		Off-Ce
5	SULTAN MUHAMMAD N	2 <sup>nd</sup> Engineer	Indonesia		25-Jun-78		C7934102		21-Jun-28		5-Nov-22		Off-Ce
6	MARWAN SALO	3 <sup>rd</sup> Engineer	Indonesia		12-Jan-82		C716N639		15-Jun-26		5-Nov-22		Off-Ce
7	ESSA MISAN PASAMPE	Electrician	Indonesia		05-Jun-90		49788344		11-Oct-27		5-Nov-22		Off-Ce
8	MUHAMMAD ANSAN LAS-AG	Abie Body	Indonesia		27-Mar-85		C4261769		2-Oct-24		5-Nov-22		Off-Ce
9	GAISA PRATAMA	Abie Body	Indonesia		20-Oct-88		C867N683		3-Jun-27		5-Nov-22		Off-Ce
10	(KIDAL	Offr	Indonesia		14-Aug-88		C3443354		11-Jun-24		5-Nov-22		Off-Ce
11	ANDRE IRAWAN	Offr	Indonesia		30-Mar-97		C8494487		7-Apr-25		5-Nov-22		Off-Ce
12	MAISI	Ab / Cook	Indonesia		2-Feb-92		C3446842		26-Jun-24		5-Nov-22		Off-Ce
13	ABOUBACAR NASTY	OS	GU/NA		08-Aug-92						5-Nov-22		Off-Ce

[illegible][illegible]

Lampiran 3. *Safety Meeting at SPB Winning Morebaya 3*



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

VOM-27-01

**SAFETY COMMITTEE MEETING**

- When the tug is underway, the captain should be called on bridge as the visibility reduce to 3 NM ,and addition person should be arrange on bow to assist watch and monitor if fishing boat and net exist ahead of the tug when visibility is poor. The communication should be established between vessels and avoid collision actions should be took in ample time, the effectiveness of action should be carefully checked, and the movement of barge should be took into account when take avoid collision actions. To sail at safe speed all time, and may drop anchor at nearby for waiting for visibility becoming better after assessing risk
- To keep enough water area with other anchored vessel before dropping anchor , and take into full consideration of the movement and turning distance of barge under the effect of current. After dropping anchor , standby M/E for maneuver any time, and monitor strictly the movement of barge , and assist the barge finishing turning in short time by heaving up anchor in the period of current changing.
- All ships please carefully check and update the SC and SR,as well as familar with the relevant SC and SR.
- The ECDIS should be updated according to the SR and SC, especially for the position where anchor have been lost
- I received a notify from CBG that the buoys of the outer channel No: I, II, III, IV, V, VI and VII. will be repositioned to their initial positions. the work will start on 19th January, 2023 and will end on 31 January, 2023. Please take attention to the buoy position and avoid to touch. the passing ship shall slow speed and navigate with caution during the bouy reposition
- Performing Risk Assessment prior to work, especially for key operations such as: navigation, berthing, unberthing, oil transfer, personnel transfer, anchoring, renewing towing line, enclosed space and other jobs that have medium to high risk, then explain all the risk and control measures in the Risk Assessment to the crews prior to work. Risk Assessment that has been made should be further sent to SO of HSE (every week) via email for review
- Enhancing safety training and socializing SMS, Safety Reminder, Safety Circular properly, with the aim of increasing crews' understanding of SMS and obey the SMS or other Safety Reminder properly and avoid shortcut
- Enhancing watch keeping during sailing, anchoring and observe the weather and hazards properly
- Take early action in a measurable and effective way to prevent accidents (propeller entangled, anchor chain broken, collision, aground, etc
- Enhancing communication with the other parties and between deck and bridge, especially during berthing and unberthing operation
- Keep good housekeeping, including the work environments clean and tidy, ensure work areas are free of spills (grease, oil) and tripping hazards and secure all materials on the deck (such as; incinerator, oil waste drum

Gambar 3.1 *Safety Commite Meeting*



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

**RANK AND PERSONS PARTICIPATED:**

Rank	Signature	Rank	Signature	Rank	Signature
Master		AB1			
Ch. Officer		AB2			
2 <sup>ND</sup> Officer		Cook			
Ch. Engineer		Oiler			
2 <sup>nd</sup> Engineer					
3 <sup>rd</sup> Engineer					
4 <sup>th</sup> Engineer					

Gambar 3.2 Partisipated Safety Commite Meeting






Gambar 3.3 *Comite Safety Meeting at messroom*

Lampiran 4. Pelaksanaan Drill

CONP-01-02



**WINNING (GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL**

韦立（几内亚）船舶管理公司

### TRAINING AND DRILL EVALUATION

**Title of Training / Drill : ABANDON SHIP**

Vessel's name / type : SPB.WINNING MOREBAYA 3

Date/time conducted : September 23<sup>rd</sup>, 2022 Time : 16.55 – 17.15 LT Location: LPIB

1. Initial response	• Duration from alarm to first response	40 Second
	• Duration from alarm to complete muster	3 Minutes
2. Communication	• Orders/instructions from command to each squad were understood & followed.	Good
	• Squad leaders provide timely report / information to command group.	Good
	• Locations of areas with blind spots for internal communications.	Yes
3. Equipment	• Communication equipment / batteries conditions.	Good
	• There was sufficient equipment used for emergency response/abatement	Good
	• Equipment with defect, malfunction or damage during training.	Negative
4. Mobilization/Actions	• Musters were done efficiently & all crew accounted for.	Good
	• On-scene commander was able to assess the situation immediately	Good
	• On-scene commander was in control of mobilization of each squad	Good
	• Squad leaders has total control of their squad members	Good
	• The response actions of emergency squads were according to requirements	Good
5. Safety & security considerations	• Hazards to the crew when performing the drill	Negative
	• Hazard inherent to the actual incident	Negative
	• Breach of ship security during drill or actual incident	Negative
6. Environmental Aspect	• Possible damage to environment when carry out the drill or during actual incident & how to control	Yes, always use PPE, don't panic, make sure all situation not going bad
7. Crew competence during drill	• Identify the crew that requires additional competency training	Negative
8. Items to improve	Hopefully on the day that another preparation for safety training can be better than today	

**EVALUATIONS CONDUCTED BY :**

1. MASTER Signatures

2. CHIEF ENGINEER \_\_\_\_\_

3. SAFETY INSPECTOR Signatures

( INSPECTIONS ) \_\_\_\_\_

\* See SOM 4.6




Gambar 4.1 Pelaksanaan *Drill Abandonship*



Gambar 4.1 *Evaluation pelaksanaan Drill*



Lampiran 5. Hazard Identification Risk Assessment (HIRA)



**WINNING**

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

SRP-1301

Ship Name(船名): WINNING MOREBAYA 3

Work activity being assessed(评估价值和项目):

HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT 风险评估报告

Dept.(部门): DECK Current Assessment Date(评估日期):

Last: 31/12/2022

Last: 24/12/2022

Safety Navigation

SECTION 1: Hazards Identified (ID) & Existing Control Measures (CM) 第1部分: 已识别的危险和现有控制措施						
Hazard No.	Description of identified hazards & Existing Control Measures 已识别的危险和现有控制措施		Likelihood of occurrence 发生的可能性	Severity of Hazard 伤害的严重程度	Risk factor 风险系数	Further control measures 进一步的控制措施
	Hazards/Risk 可识别的危险/风险	Control Measures 现有的控制措施				
1	1.1 Propeller entangled by fishing net when Vessel sails on Nuer River, Loading Point and many fishing boat present	1.1.1 When meeting fishing net in fairway, immediately carrying out altering course and keep pay attention to the water depth on the position that will be passed through and position that is being passed	Likely	Slightly	Low Risk	No
2	1.2 Vessel collides with anchored fishing boat when Vessel sails on Nuer River, Loading Point	1.2.1 Master must be on the bridge when there are many fishing boat in fairway or around the tug boat	Likely	Slightly	Low Risk	No
3	1.3 Security threat or disruption	1.3.1 Crew must keep calm and not to carry out any confrontation with the fishermen or boat people 1.3.2 Immediately contact the local person that has been appointed by	Likely	Slightly	Low Risk	No
4	1.4 Vessel sails at night and there is fishing boat that is not equipped with light	1.4.1 Officer on watch must observe the surrounding condition well and go out of bridge once in a while 1.4.2 Give a signal to fishing boat	Likely	Slightly	Low Risk	No
	2.1 Grounding when Vessel navigates in shallow area	2.1.1 Pay attention to the tide condition at that time 2.1.2 Monitor the vessel position accurately	Likely	Slightly	Low Risk	No
	3.1 Barge, particularly laden barge will be more difficult to control, during strong current condition	3.1.1 Master must be on bridge during strong current condition and crowded fairway condition	Likely	Slightly	Low Risk	No
	3.2 Collides with the anchored	3.2.1 Communicating with the surrounding ships	Likely	Slightly	Low Risk	No
	4.1 Collided with the fishing boat (being anchored or sailing) during poor visibility	4.1.1 Prohibited to pass in the front (head) of ships being boat around 4.1.2 Master must be on the bridge	Unlikely	Slightly	Low Risk	No
	4.2 Grounding	4.2.1 Pay attention to the tide condition at that time 4.2.2 Monitor the vessel position accurately	Likely	Slightly	Low Risk	No

Office Notes: As a last resort, if the Risk factor cannot be reduced to Low or very low risk even after the additional control is taken in Section 2, Please contact Office to discuss.





























警告: 已采取第2部分的控制措施后, 如果不能降低风险系数或提高风险系数, 请就此问题与韦立公司有关部门联系。

Captain sign Joubert Ramires Kerbon

Remark (备注): This table to be filled in when necessary and kept in captain's file. 该表在需要时填写, 船长保存。

Crew Of Assessment Sign : Nova Elhadadi

Lampiran 6. Toolbox Meeting

WINNING	WINNING(GUINEA) SHIP MANAGEMENT S.A.R.L			
	韦立几内亚船舶管理公司			
	SHIP'S NAME: WINNING MOREHAYA / WEEKLY WORK DONE REPORT (DECK)			
DATE	WORK DONE FOR THIS WEEK	STORE/ SPARE USED	WORK DONE BY	
			(RANK & NAME)	(SIGNATURE)
SUNDAY 25/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin and toilet Cleaning bridge room and second deck around of the bridge	Cleaning equipment Detergent	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
MONDAY 26/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin Cleaning bridge room and second deck around of the bridge Cleaning and washing vessel	Cleaning equipment Detergent	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
TUESDAY 27/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin Cleaning bridge room and second deck around of the bridge Cleaning main deck and washing vessel Assist C/E open cover sounding ballast tank no 3 P/S	Cleaning equipment Detergent Cotton rag Cutting tools	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
WEDNESDAY 28/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin Cleaning bridge room and second deck around of the bridge Removing boulder from walk way to barge Cleaning and washing vessel	Cleaning equipment Detergent Scoop	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
THURSDAY 29/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin Cleaning bridge room and second deck around of the bridge Greasing water side door and anchor windlass	Cleaning equipment Detergent Grease	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
FRIDAY 30/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin Cleaning bridge room and second deck around of the bridge Cleaning and washing vessel	Cleaning equipment Detergent Cotton rag	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
SATURDAY 31/12/2022	Cleaning accommodation room, crew cabin Cleaning bridge room and second deck around of the bridge Cleaning walk way portside and starboard side	Cleaning equipment Detergent Scoop	Now Effend (CO) Marulid J Simamata (D/C) Muhammad Akhan Lasing (AB) Cakra Pratama (AB)	   
WORK PLAN FOR NEXT WEEK	Continue maintenance on deck area			

Acknowledge by :



Chief Officer of WMJ



TONG KONG SAFETY MEETING 工務安全會議				
DECK		Date: 20th December 2022 Time: 09:30 - 10:30 AM 日期: 20 聖誕節 (一) 時間: 上午九時三十分至十時三十分		
Item No. 項目	Work Description 工作內容	Risk Assessment 風險評估	Preventive Measures 預防措施	Signature 簽名
1	Clean the Compass deck, Bridge deck, Forecastle deck and Main deck	Crew Slippery	Use Rain Coat, Safety Boot, Hand Gloves	
3	Sailing From GAC Jetty To LP2A	Entangled by Fishing Nets	Sailing with safe speed, Avoid from Fishing nets and Fish Boats, Use Horn	
4	Dropped anchor at LP2A	Anchor Loss	Use Anchor Windlass, Use M/T, Keep Good Communication between bridge and Main deck, Use PPE, Mask, Hand Gloves and Safety Goggles, Maintain clear communication	
5	Berthing and Unberthing at GAC Jetty	Collision With GAC Jetty or OGV	Between bridge duty officer on main deck, Loading Master and assist tug, Maintain the	
6	Berthing and Unberthing at FC, Winning Unity	Entangled by Mooring line	Maintain clear communication, Between bridge duty officer on main deck, FC, WGS and assist tug, Monitoring position the Mooring line, Maintain the	

Prepared by,

Acknowledge,

Ngai Effendi  
Chief Officer

Joubert Ramses Korbun  
MASTER

Lampiran 6. SPB Winning Morebaya 3



Gambar 6.1 SPB Winning Morebaya 2 *Drop Anchor*



Gambar 6.2 SPB Winning Morebaya menuju loading point



Gambar 6.3 SPB Winning Morebaya 3 Menuju lokasi muat

## DAFTAR ISTILAH

- Anak Buah Kapal (ABK) : Menurut UU No. 17 tahun 2008 Anak Buah kapal adalah semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas Kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar sijil.
- ASD (*Azimuth Stern Drive*) : Suatu sistem penggerak utama kapal yang sekaligus sebagai kemudi yang terletak di buritan dan dapat berputar 360°, yang digunakan untuk mengasisi pada saat proses *Berthing* dan *Unberthing* tongkang di jetty.
- Bollard* : Bolder kapal terbuat dari bahan besi cor yang berfungsi sebagai penambat tali
- Mooring Master* : Orang perseorangan yang ditunjuk untuk membantu Nakhoda kapal dalam menambatkan dan/atau Pelepasan tambatan kapal. Seringkali untuk beberapa operasi, *Mooring Master* mungkin juga menjadi Superintendent STS dan, juga dapat memenuhi peran POAC.
- Mothership* : Kapal yang biasanya lebih besar dari kapal yang terlibat dalam operasi transfer STS. Khusus untuk operasi STS, kapal induk dapat berupa kapal Pengosongan atau dipemantik mundur, kapal Induk Dapat menjadi kapal Penerima.
- ISM Code* : Standar Internasional Manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta Upaya pencegahan / pengendalian pencemaran lingkungan

<i>OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)</i>	:	Asosiasi sukarela perusahaan minyak yang memiliki kepentingan dalam pengiriman dan terminal minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas, dan termasuk perusahaan yang bergerak dalam operasi ke lautan lepas pantai yang mendukung eksplorasi, Pengembangan dan produksi.
<i>Pneumatic Fender</i>	:	Sebuah Media yang menggunakan udara terkompresi sebagai media penyangga untuk menyerap energi tumbukan kapal, kapal berlabuh dengan lebih fleksibel dan lunak, guna mencapai efek tabrakan tabrakan nanti tabrakan
<i>POAC(Person in overall advisory control)</i>	:	Individu dengan tanggung jawab keseluruhan kontrol penasehat dari operasi STS. Mungkin salah satu dari Master (umumnya Master dari kapal Manuver) atau Mungkin menjadi Superintendent STS.
<i>RO (Recognized Organization)</i>	:	Badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana Survey kapal atas nama pemerintah, nomor identitas kapal dan Port State Control
<i>Sandar</i>	:	Kegiatan kapal merapat di dermaga untuk melakukan bongkar muat sampai dengan lepas ikat tali di tambatan
<i>Second Master</i>	:	Perwira deck yang dipercaya oleh perusahaan dengan persetujuan nakhoda di atas kapal untuk diberi tanggung jawab setara dengan nakhoda khususnya dalam menunjang kegiatan olah gerak atau keputusan lainnya di atas kapal pada saat dinas jaga, akan tetapi masih di bawah kontrol Nakhoda yang berada di kapal.
<i>SOLAS</i>	:	Merupakan konvensi paling penting dari seluruh konvensi internasional tentang kemaritiman
<i>Standard Training Certificate And</i>	:	Sebuah aturan yang dibuat oleh IMO yang mengatur atau menetapkan kualifikasi Standard modul/ materi

*Watchkeeping(STCW)*

untuk ijazah atau sertifikasi pelaut untuk nakhoda, Perwira dan petugas dinas jaga di atas kapal.

*Toolbox Meeting*

: Pertemuan yang dilakukan rutin dengan para pekerja atau karyawan yang biasanya di pimpin oleh Personel Safety (HSE) untuk membicarakan dan mengingatkan akan potensi-potensi bahaya ditempat kerja.