

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



**MAKALAH**

**UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA  
UNTUK MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL  
MV. PRIMA SAMUDRA**

Oleh :

**DEDI SIMBOLON**  
**NIS. 02854/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2023**

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



**MAKALAH**

**UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA  
UNTUK MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL  
MV. PRIMA SAMUDRA**

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

**Oleh :**

**DEDI SIMBOLON**

**NIS. 02854/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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

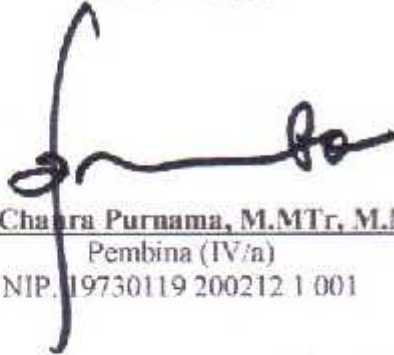


**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

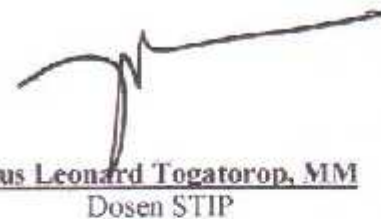
Nama : DEDI SIMBOLON  
No. Induk Siwa : 02854/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA  
UNTUK MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL  
MV. PRIMA SAMUDRA

Pembimbing I,

Jakarta, Agustus 2023  
Pembimbing II,




Capt. Chandra Purnama, M.MTr, M.Mar  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19730119 200212 1 001



Agus Leonard Togatorop, MM  
Dosen STIP

Ketua Jurusan Nautika



Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : DEDI SIMBOLON  
No. Induk Siwa : 02854/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA  
UNTUK MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL  
MV. PRIMA SAMUDRA


Penguji I

  
**DR. Capt. Marihot Simanjuntak,**  
**M.M**  
Pembina (IV/c)  
NIP. 19661110 199803 1 002 J  
019975


Penguji II

  
**DR. April Gunawan Malau,**  
**S.Si., M.M**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005 I  
000866

Penguji III

  
**Capt. Chanra Purnama,**  
**M.MTr, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19730119 200212 1 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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



## **KATA PENGANTAR**

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

### **“UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA UNTUK MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL MV. PRIMA SAMUDRA”**

Makalah diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Chanra Purnama, M.MTr, M.Mar, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Agus Leonard Togatorop, MM, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
7. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Anak tersayang yang telah memberikan waktu dan semangat selama pengerjaan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, <sup>13</sup> Agustus 2023

Penulis,



DEDI SIMBOLON

NIS. 02854/N-I

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>iii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>viii</b>
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	7
F. Sistematika Penulisan .....	7
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran .....	23
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	25
B. Analisis Data .....	27
C. Pemecahan Masalah .....	31
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	42
B. Saran .....	42
 <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>44</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. Rencana Perawatan Kapal
- Lampiran 4. Perbaikan Tanktop Plate Cargo Hold
- Lampiran 5. Docking List
- Lampiran 6. Pengoperasian Crane Kapal



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Suatu pekerjaan yang dilakukan oleh seorang awak kapal sangat memerlukan dukungan keselamatan bagi pekerja itu sendiri. Tempat bekerja di atas kapal baik yang terbuka maupun tertutup terdapat sumber bahaya yang dapat mengancam jiwa maupun kesehatannya. Keselamatan kerja merupakan suatu kebutuhan prioritas bagi orang-orang yang berada di tempat tersebut maupun di sekitarnya.

Secara umum dunia kerja tidak lepas dari masalah, demikian halnya dengan kegiatan kerja di atas kapal yang menjadi wajah terdepan dari industri maritim. Oleh karenanya keselamatan dalam bekerja menjadi perhatian utama dari misi *International Maritime Organization* (IMO) adalah untuk mempromosikan *Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans And Sustainable Shipping Through Cooperation*. Menurut data *International Labour Organization* (ILO) mencatat setiap tahunnya masih tingginya orang meninggal akibat kecelakaan kerja.

Kecelakaan kerja di atas kapal termasuk di MV. Prima Samudra masih saja terjadi, baik kecelakaan yang sifatnya ringan sampai serius bahkan yang fatal sekalipun sering kita dapati, munculnya permasalahan di atas adalah pelajaran bagi dunia kemaritiman untuk berlomba-lomba memotipasi para pelaut agar lebih peduli terhadap keselamatan dengan beberapa semboyan atau motto seperti : *Practice Safety & Home Safely, Zero Tolerance For Safety, No Body Hurt*, dan sebagainya, berbagai motto tersebut adalah berguna untuk mengurangi adanya kecelakaan kerja di atas kapal pada umumnya.

Kapal pada saat melakukan perbaikan atau pengerjaan panas (hotwork) atau *maintenance* dimana penulis bekerja merupakan kapal yang berfungsi untuk tempat mengerjakan pengelasan ataupun pemotongan baja daripada *lambung kapal* yang sedang dalam perbaikan. Dalam keselamatan kerja makadiperlukan tindakan serius untuk menghindari kecelakaan, namun suatu kecelakaan kerja merupakan hal yang tidak pasti, tidak dapat diprediksi kapan terjadi, dimana, serta besar atau kecil kerugian yang ditimbulkan.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas MV. Prima Samudra menemukan beberapa fakta terkait dengan keselamatan kerja, diantaranya pada tanggal 20 oktober 2022 musibah menimpa awak pekerja kontraktor yang terjatuh. Insiden ini terjadi saat *plotting docking* dari kapal MV. Prima Samudra di perairan sekupang batam Indonesia

Pekerja kontraktor yang akan naik ke kapal terburu buru dan tidak menggunakan safety body harness sehingga terjatuh ke laut dengan barang-barang di dalam tas miliknya. Dari investigasi musibah yang terjadi dapat disimpulkan bahwa korban bisa meraih pegangan dengan benar ke tangga kapal karena tangan korban masih mempertahankan tas miliknya.

Pada prinsipnya, apabila terjadi kecelakaan kerja di atas kapal maka akan sangat mempengaruhi kelancaran operasi kapal yang dapat merugikan banyak pihak, baik dari segi bisnis perkapalan ataupun profesionalisme pelaut. Kapal akan lebih lama dari rencana yang telah ditentukan sebelumnya, dan hilangnya kepercayaan serta kepuasan *client / pencharter* terhadap perusahaan, sehingga pencharter enggan memakai jasa kapal dari perusahaan yang sama. Anggapan bahwa para personel kapal umumnya dan *Master / officer* khususnya kurang *Competence* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab, sehingga perusahaan akan memberikan penilaian negatif terhadap pelaut dari Negara asal.

Dari latar belakang di atas, masalah keselamatan kerja masih belum menjadi prioritas utama di atas kapal sehingga perlu upaya untuk memaksimalkannya agar dapat meminimalisasi kecelakaan kerja di atas kapal, sehubungan dengan itu maka penulis tertarik memilih judul: **“UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA UNTUK MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL MV. PRIMA SAMUDRA”**.

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang diatas, maka penulis mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

- a. Rendahnya kesadaran crew dan pekerja kontraktor dalam hal keselamatan kerja

- b. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif
- c. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja kurang optimal
- d. Perlengkapan keselamatan kerja bagi pekerja kontraktor kurang lengkap
- e. Kurangnya pengawasan terhadap pekerja kontraktor

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat begitu banyaknya masalah tentang kecelakaan kerja di atas kapal khususnya kapal pada saat perbaikan ataupun pengelasan dan keterbatasan waktu maka penulis membatasi masalah pada hal :

- a. Rendahnya kesadaran crew dan pekerja kontraktor dalam hal keselamatan kerja
- b. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif

## **3. Rumusan Masalah**

Dari uraian identifikasi dan batasan masalah yang tersebut di atas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Apa penyebab rendahnya kesadaran crew dan pekerja kontraktor dalam hal keselamatan kerja?
- b. Mengapa koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif?

# **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

## **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan makalah ini diantaranya yaitu :

- a. Untuk mengetahui penyebab kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal dan solusi pemecahannya.
- b. Untuk mengetahui penyebab pelaksanaan prosedur keselamatan kerja kurang optimal dan mencari pemecahan masalahnya.



## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Aspek Teoritis**

Diharapkan dari hasil analisis ini akan menambah pengetahuan bagi penulis sendiri maupun untuk orang lain yang seprofesi, agar mendapatkan pedoman cara dan bagaimana menciptakan lingkungan keselamatan kerja di atas kapal pada saat kapal sedang melakukan perbaikan/ dry docking

### **b. Aspek Praktis**

Berbagi pengetahuan atau pemahaman yang baik bagi para awak kapal, dalam usaha memaksimalkan keselamatan kerja diatas kapal sehingga dapat diharapkan terwujudnya potensi yang tinggi saat pengoperasian kapal yang lebih efektif dan efisien, melalui pendidikan dan pelatihan dalam menggunakan peralatan kerja.

## **D. METODE PENELITIAN**

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

### **1. Metode Pendekatan**

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

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data sebagai berikut :

#### **A. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan memaksimalkan keselamatan kerja di atas kapal MV. Prima Samudra .

Data yang dapat diperoleh adalah

- a. Tidak memakai alat pelindung diri (APD): Bagi para pekerja kontraktor atau crew yang akan melakukan pengerjaan pengelasan atau hotwork
- b. waktu istirahat crew atau pekerja tidak cukup: Kelebihan waktu bekerja terhadap kontraktor atau crew kapal akan sangat mempengaruhi keselamatan dan kelancaran pengerjaan diatas kapal
- c. Data penggunaan peralatan atau ketersediaan peralatan : ini mencakup dengan proses pengerjaan atau perbaikan yang akan dilakukan yang mengakibatkan keterlambatan proses pengerjaan dikarenakan ketersediaan peralatan
- d. Data kerusakan : data kerusakan ini adalah sangat penting terhadap pengerjaan yang akan dilakukan di atas kapal karena bagi para kontraktor/crew yang akan melakukan pekerjaan akan menanyakan secara jelas penyebab kerusakan dan waktu kerusakan.
- e. Kopetensi Pekerja :ini sangat mempengaruhi perkembangan atau penyelesaian kerusakan karena kemampuan pekerja dalam menangani masalah,pekerja yang berkompoten adalah SDM yang sangat dibutuhkan oleh perusahaan



Tabel 1.1

## Perlengkapan APD kegiatan overhaul

No	Tanggal kegiatan overhaul	tempat	APD yang tersedia	APD yang dipakai	tanggal selesai
1	23. maret 2021	Galangan Utama balikpapan	Coverall,safety shoes, kacamata,helmet,sarung tangan	Coverall,kacamata,safety shoes,	26 maret 2021
2	15 oktober 2022	Engine room	Coverall,safety shoes,sarung tangan ,helment,	Coverall,kacamata,safety shoes	18 okt 2022
3	20 maret 2023	Engine room	Coverall,safety shoes,sarung tangan,helment,kacamata,	Coverall,shafet y shoes,	22 maret 2023

Sumber: observasi penelitian dari tahun 2021- 2023

## **B.Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang ada di atas kapal *ship particular, crew list*, prosedur kerja dan lain-lain.

### **a. Studi Kepustakaan**

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

## **3. Teknik Analisis Data**

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

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

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

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai *Master* di MV. Prima Samudra sejak 07 Juni 2021 sampai dengan 15 Maret 2023.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas MV. Prima Samudra berbendera Indonesia dengan isi kotor 2350 T milik perusahaan **Foong Sun Shipping Pte Ltd** yang beroperasi di alur pelayaran Songapore – Malaysia- Thailand- Brunei

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah, yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk 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**

Dalam 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**

Dalam 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**

Dalam bab ini dijelaskan tentang Deskripsi Data yang diambil dari lapangan, sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di MV. Prima Samudra . Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut, sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

## **BAB IV   KESIMPULAN DAN SARAN**

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

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Bab ini memaparkan tentang istilah-istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan makalah ini, diantaranya yaitu :

##### **1. Keselamatan Kerja**

###### **a. Definisi Keselamatan Kerja**

Pengertian dari pada keselamatan kerja adalah upaya yang dilakukan oleh siapa pun dan dimana pun saat melakukan kegiatan di atas kapal selalu mengikuti aturan yang ada agar berjalan lancar dan aman. Menurut Goenawan Danuasmoro (2003), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

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

Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas Kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua awak kapal berkompetensi dan memakai



peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

*Safety* berasal dari bahasa Inggris yang artinya keselamatan. Kata-kata *safety* sudah sangat populer dan dipahami oleh hampir semua kalangan. Bahkan sebagian besar perusahaan lebih suka menggunakan kata *safety* dari pada keselamatan. *Safety* dapat diartikan sebagai suatu kondisi dimana seseorang terbebas dari kecelakaan atau bahaya baik yang dapat menyebabkan kerugian secara material dan spiritual. Penerapan *safety* pada umumnya berkaitan dengan pekerjaan sehingga *safety* lebih cenderung diartikan keselamatan kerja.

Menurut Suma'mur (2015:23), keselamatan kerja adalah suatu usaha untuk dapat melaksanakan pekerjaan atau tugas tanpa kecelakaan, sehingga dapat dicapai hasil yang menguntungkan dan bebas dari segala bahaya. Kecelakaan adalah suatu yang tidak direncanakan atau tidak diduga semula, kecelakaan dapat terjadi sewaktu-waktu dan mempunyai" sifat merugikan baik terhadap manusia maupun terhadap alat-alat material.

Keselamatan kerja adalah suatu usaha untuk melaksanakan pekerjaan atau tugas tanpa kecelakaan, sehingga dapat dicapai hasil yang menguntungkan dan bebas dari segala bahaya. Kecelakaan adalah suatu yang tidak direncanakan atau tidak diduga sebelumnya, kecelakaan dapat terjadi sewaktu-waktu dan mempunyai sifat merugikan baik terhadap manusia maupun terhadap alat-alat/material.

Awak kapal yang menjalankan tugas di atas kapal harus terampil dalam menggunakan alat keselamatan kerja untuk dirinya dalam menjalankan tugas yang harus dilaksanakan. Dengan memiliki awak kapal yang terampil, maka perusahaan akan dapat berjalan dengan lancar tanpa terganggu dengan munculnya sejumlah kecelakaan kerja.

Jadi dapat disimpulkan, keselamatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dari sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal,



peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal didalam menjalankan tugasnya.

**b. Pelatihan Kerja Bagi Para Pekerja Di Atas Kapal**

Dalam STCW 1978 Amandemen 2010 sebelum melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, semua yang dipekerjakan di atas kapal harus menerima pelatihan dan pengenalan (*Familiarisation*) tentang tehnik-tehnik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk.

- 1) Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di atas kapal sudah mamahami dan mengetahui tentang :
  - a) Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi dilaut seperti kebakaran, tabrakan, kandas dan yang lainnya.
  - b) Jenis-jenis alat penolong yang harus ada di atas kapal.
  - c) Memenuhi prinsip-prinsip penyelamatan.
  - d) Manfaat dari latihan-latihan.

Kesiapan siagaan dalam menghadapi keadaan darurat, dengan cara selalu mengingat mengenai tugas-tugasnya dalam sijil darurat, pos tugas, isyarat pemanggilan (*alarm*), tempat dan cara pemakaian rompi penolong (*life jacket*), cara menaiki sekoci penolong baik dari kapal maupun dari air/ laut serta cara mempersiapkan dan mengolah gerak sekoci.

- 2) Latihan
  - a) Latihan harus dilaksanakan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat sebenarnya.
  - b) Setiap anggota kru harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan. Latihan kru ini berlangsung dalam 24 jam dari saat kapal meninggalkan pelabuhan bila 25% dari kru belum berpartisipasi

dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan terdahulu.

Ketika kapal digunakan untuk pertama kalinya, setelah modifikasi atas karakter utama atau ketika kru baru dilibatkan, latihan ini harus dilaksanakan sebelum berangkat. Pemerintah (*the administration*) mungkin menerima pengaturan-pengaturan lain yang paling tidak setara dengan kelas-kelas kapal untuk mana latihan-latihan ini tidak dapat dilaksanakan.

3) Pelatihan dan instruksi di atas kapal

- a) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan pelampung keselamatan dan dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal harus diberikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota ABK. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan, dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda-beda pada peralatan keselamatan dan pemadaman kebakaran, tetapi semua peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam suatu jangka waktu 2 bulan.
- b) Setiap ABK harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
  - (1) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
  - (2) Masalah *hypothermia*, pemberian pertolongan pertama terhadap *hypothermia* dan prosedur pertolongan pertama lain yang memadai.
  - (3) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat

penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.

(4) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.

c) Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferafts*) diluncurkan dengan derek dan akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu. Bila dapat dilaksanakan pelatihan ini mencakup penggelembungan dan penurunan rakit penolong (*liferafts*). Rakit penolong (*liferafts*) ini merupakan rakit penolong (*liferafts*) khusus yang dimaksudkan untuk tujuan pelatihan saja, yang bukan merupakan bagian dan peralatan keselamatan jiwa kapal, rakit penolong semacam itu harus ditandai dengan jelas.

4) Kesiapan menghadapi keadaan darurat

- a) Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukan, menggambarkan, dan menanggulangi keadaan darurat yang potensial di kapal.
- b) Perusahaan harus menciptakan program-program latihan dalam rangka persiapan untuk menangani keadaan darurat.
- c) SMS Perusahaan harus dinilai atau diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan, mampu mengatasi keadaan bahaya, kecelakaan, dan situasi darurat yang terjadi pada kapal-kapalnya.

## **2. Kecelakaan Kerja**

### **a. Definisi Kecelakaan**

Menurut Goenawan Danoeasmoro, (2003:22) kecelakaan adalah merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi atau faktor lingkungan atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan property atau kejadian yang tidak diinginkan. Dengan kata lain, kecelakaan merupakan suatu



kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan property ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur.

**b. Penyebab Terjadinya Kecelakaan**

Untuk dapat mencegah kecelakaan kerja di atas kapal, maka harus mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tersebut. Menurut Goenawan Danoeasmoro, (2003:23) hal-hal yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan, yaitu :

- 1) Tindakan tidak aman dari manusia/*unsafe acts*
  - a) Bekerja tanpa kewenangan,
  - b) Gagal untuk memberi peringatan,
  - c) Bekerja dengan terburu-buru,
  - d) Menggunakan alat pelindung yang salah,
  - e) Menggunakan alat keselamatan / pelindung yang rusak,
  - f) Bekerja tanpa prosedur yang benar,
  - g) Tidak memakai alat keselamatan kerja,
  - h) Melanggar peraturan keselamatan kerja,
  - i) Bergurau di tempat kerja, dan lain sebagainya.
- 2) Keadaan tidak aman / *unsafe condition* :
  - a) Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
  - b) Peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
  - c) Ventilasi ruang / tempat kerja yang terlalu sesak, lembab, bising.
  - d) Kurang sarana pemberi tanda / alarm
  - e) Keadaan udara beracun, gas, debu, uap, dsb

**3. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974***

Peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peratruran dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

#### **4. *International Safety Management (ISM) Code***

Capt. Rozaimi Jatim, *Kodefikasi Manajemen Keselamatan International* (2003:4), *International Safety Management Code* (ISM Code) adalah code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan untuk pencegahan pencemaran yang telah di syahkan oleh majelis IMO. Tujuan



dari code ini adalah untuk menjamin keselamatan di laut pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan terhadap lingkungan.

Di dalam ISM Code ini juga mengatur tentang kecakapan dari awak kapal Sumber daya manusia yang bekerja di atas kapal wajib memiliki pengetahuan yang memadai, kecakapan, berkompeten dan memenuhi syarat seperti yang ada di dalam ISM Code yaitu :

**a. Code 6. Sumber Daya Dan Personil**

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

**b. Code 5. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda**

- 1) Perusahaan harus menetapkan dengan jelas dan mendokumentasikan tanggung jawab Nakhoda sehubungan dengan :
  - a) Mengimplementasikan kebijakan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan dari Perusahaan
  - b) Memotivasi anak buahnya dalam pengamatan kebijakan tersebut
  - c) Pemberian perintah-perintah yang tepat dan instruksi instruksi

dengan cara yang jelas dan sederhana.

- d) Pengujian bahwa persyaratan-persyaratan yang telah ditetapkan diamati dan peninjauan ulang sistem manajemen keselamatan dan melaporkan kekurangan-kekurangannya kepada manajemen di darat.
- 2) Perusahaan harus menjamin bahwa sistem manajemen keselamatan yang diterapkan di atas kapal berisi suatu pernyataan yang jelas menekankan kewenangan Nakhoda. Perusahaan harus menetapkan dalam sistem manajemen keselamatan bahwa Nakhoda memiliki kewenangan untuk menolak atau menyimpang dari sistem dan tanggung jawab untuk membuat keputusan-keputusan yang berhubungan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan Perusahaan yang mungkin diperlukan.

**c. Peranan Perusahaan Dalam Hal Keselamatan**

Berdasarkan *ISM Code* edisi 2002 Bagian A-Pasal 6.5 menyatakan : perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safely Management System (SMS)* kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua ABK. Dalam hal ini untuk ABK harus mempunyai keterampilan dan disiplin yang tinggi mengikuti peraturan-peraturan yang ada untuk mengoperasikan kapal yang lebih selamat. Oleh sebab itu *ISM Code* bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi :

- 1) Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.
- 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di darat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

*ISM Code* memerlukan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* dibuat oleh perusahaan yang mengoperasikan kapal

untuk menjamin semua peralatan *IMO* dan peraturan lainnya yang berlaku yang dimuat dalam sistem dan dilaksanakan. Karena sistem manajemen *ISM Code* harus melaksanakan semua peraturan Nasional dan Internasional yang berlaku, maka *Code* tersebut menekankan perlunya pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualifikasi dan berkompeten.

Setiap awak kapal harus familiar dengan sistem manajemen keselamatan (*SMS*) perusahaan di tempat kerjanya, maka setiap Anak buah Kapal atau Kontraktor yang akan bekerja diatas kapal diwajibkan mengikuti *Education And Training Program* di perusahaan atau kantor di darat dimana tempat bekerjanya Anak Buah Kapal atau kontraktor tersebut. Familiarisasi, latihan, perencanaan dan persiapan adalah hal-hal yang penting dalam menghadapi suatu keadaan yang darurat. Hal-hal semua yang tersebut diatas telah di atur dalam *SMS Manual* yang telah ditentukan oleh perusahaan sesuai standar *ISM Code. Manager, CSR* (Perwakilan *Pencarter*) kontraktor dan awak kapal harus terlibat langsung dalam familiarisasi, prosedur-prosedur dan latihan-latihan yang mendukung sesuai dengan tanggung jawab dan ketentuan yang berlaku. Prosedur-prosedur dalam persiapan tersebut menjelaskan tentang situasi keadaan darurat.

Familiarisasi dan latihan merupakan hal yang penting dalam menghadapi keadaan darurat. Hal-hal yang dilakukan dalam latihan-latihan di atas kapal yaitu sebagai berikut:

- 1) Keahlian dalam pengopersian semua sistem peralatan di atas kapal
- 2) Familiarisasi dan latihan yang harus dilakukan di atas kapal sesuai aturan yang berlaku (*guidelines ISM Code and SMS*).
- 3) Semua awak kapal /kontraktor dapat melakukan latihan secara berkala sesuai dengan *SMS* perusahaan untuk menyingkapi keselamatan dan pencegahan pencemaran dari aspek-aspek pada bermacam-macam operasi kapal.
- 4) Semua awak dan kontraktor harus memahami sistem *policy* manual yang terdapat pada *SMS* di kapal seperti ; aturan keselamatan lingkungan, aturan disipliner dan tidak boleh melakukan tindakan



kekerasan, tidak boleh mengonsumsi obat-obatan terlarangan dan minuman beralkohol, dilarang merokok dan *stop work authority*.

- 5) Berapamacam latihan yang setiap bulannya harus dilakukan oleh awak dan kontraktor di kapal sesuai dengan aturan standar *SOLAS* 1974 dan *ISM Code*.
- 6) Familiarisasi-familiarisasi dan latihan-latihan yang telah dilakukan, selanjutnya dicatat dengan akurat dan rapi didalam buku harian kapal atau sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

## **5. *Safety Meeting***

Mengutip dari <https://www.safetysign.co.id> bahwa *Safety meeting* adalah pertemuan yang dilakukan secara rutin yang diikuti oleh semua *crew* untuk membicarakan hal-hal mengenai keselamatan kerja. *Safety meeting* merupakan salah satu sarana penunjang dalam upaya mencegah terjadinya *accident* di tempat kerja, serta berbagai masalah pekerjaan dapat didiskusikan, untuk kemudian dapat diterapkan dan dipraktikkan di lapangan. Dalam *safety meeting* ini biasanya membahas apa saja yang telah dialami selama melakukan pekerjaan, kemudian ada kejadian apa saja, dan lain sebagainya.

## **6. Disiplin Kerja**

### **a. Pengertian Disiplin Kerja**

Dalam setiap menjalankan kegiatan atau pekerjaan, kedisiplinan menjadi tuntutan bagi setiap ABK deck agar dapat mencapai hasil dari pekerjaan yang diharapkan. Disiplin sendiri berasal dari bahasa latin "Disciplina" yang berarti latihan atau pendidikan kesopanan dan kerohanian serta pengembangan tabiat. Jadi sifat disiplin berkaitan dengan pengembangan sikap yang layak terhadap pekerjaan.

Menurut Buhler (2007: 216) disiplin yaitu benar-benar memainkan peran penting dalam membentuk tingkah laku. Seperti halnya penghargaan yang efektif dalam memotivasi orang, disiplin jika digunakan secara tepat maka dapat sama-sama efektif. Seiring dengan meningkatnya perselisihan di tempat kerja saat ini, anda harus memastikan bahwa anda cermat dalam melaksanakan disiplin. Yang terbaik adalah mendokumentasikan segala

sesuatu dengan teliti. Disiplin merupakan ketaatan yang sikapnya impersonal, tidak memakai perasaan dan tidak memakai perhitungan pamrih atau kepentingan pribadi.

Menurut Singodimedjo (2002:37), mengatakan disiplin adalah sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan mentaati norma-norma peraturan yang berlaku di sekitarnya. Disiplin awak kapal yang baik akan mempercepat tujuan perusahaan, sedangkan disiplin yang merosot akan menjadi penghalang dan memperlambat pencapaian tujuan perusahaan. Disiplin menunjukkan suatu kondisi atau sikap hormat yang ada pada diri awak kapal terhadap peraturan dan ketentuan perusahaan.

#### **b. Faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan ABK**

Menurut Singodimedjo (2002:33) ada beberapa factor yang mempengaruhi disiplin kerja diantaranya adalah :

##### **1) Besar kecilnya pemberian kompensasi**

Besar kecilnya kompensasi dapat memengaruhi tegaknya disiplin. Para awak kapal akan mematuhi segala peraturan yang berlaku, bila ia merasa mendapat jaminan balas jasa yang setimpal dengan jerih payahnya yang telah dikorbankan bagi perusahaan.

##### **2) Ada tidaknya keteladanan pimpinan dalam perusahaan**

Peranan keteladanan pimpinan sangat berpengaruh besar dalam perusahaan, karena pimpinan dalam suatu perusahaan masih menjadi panutan awak kapal. Para bawahan akan meniru yang dilihatnya setiap hari. Apapun yang dibuat pimpinannya. Oleh sebab itu, bila seorang pemimpin menginginkan tegaknya disiplin dalam perusahaan, maka ia harus berusaha dulu mempraktekan supaya dapat diikuti dengan baik oleh awak kapal lainnya.

##### **3) Ada tidaknya aturan pasti yang dapat dijadikan pegangan**



Para awak kapal akan mau melakukan disiplin bila ada aturan yang jelas dan diinformasikan kepada mereka. Bila aturan disiplin hanya menurut selera pimpinan saja, atau berlaku untuk orang tertentu saja, jangan diharap bahwa para awak kapal akan mematuhi aturan tersebut.

4) Keberanian pimpinan dalam mengambil tindakan

Bila ada seorang awak kapal yang melanggar disiplin, maka perlu adanya keberanian pimpinan untuk mengambil tindakan yang sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dibuatnya. Dengan adanya tindakan terhadap pelanggar disiplin, sesuai dengan sanksi yang ada, maka semua awak kapal akan merasa terlindungi, dan dalam hatinya berjanji tidak akan berbuat hal yang serupa.

5) Ada tidaknya pengawasan pimpinan

Dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan perlu ada pengawasan, yang akan mengarahkan para awak kapal agar dapat melaksanakan pekerjaan dengan tepat dan sesuai dengan yang ditetapkan. Dengan adanya pengawasan seperti demikian, maka sedikit banyak para awak kapal akan terbiasa melaksanakan disiplin kerja.

6) Ada tidaknya perhatian kepada awak kapal

Awak kapal adalah manusia yang mempunyai perbedaan karakter antara yang satu dengan yang lain. Seorang awak kapal tidak hanya puas dengan penerimaan kompensasi yang tinggi, pekerjaan yang menantang, tetapi juga mereka masih membutuhkan perhatian yang besar dari pimpinannya sendiri. Kebutuhan dan kesulitan mereka agar didengar, dan dicarikan jalan keluarnya dan sebagainya.

7) Diciptakan kebiasaan-kebiasaan yang mendukung tegaknya disiplin

Kebiasaan - kebiasaan tersebut antara lain :

- a) Saling menghormati, bila bertemu di lingkungan pekerjaan
- b) Melontarkan pujian yang sesuai dengan tempat dan waktunya sehingga para awak kapal akan turut merasa bangga dengan pujian tersebut.

- c) Sering mengikut sertakan awak kapal dalam pertemuan-pertemuan
- d) Memberi tahu bila ingin meninggalkan tempat kerja kepada rekan sepekerja, dengan menginformasikan, kemana dan untuk urusan apa walaupun kepada bawahan sekalipun.

## **7. Koordinasi**

Menurut Rois Arifin (2016:67), bahwa koordinasi (*Coordination*) bisa didefinisikan sebagai proses pengintegrasian tujuan-tujuan dan kegiatan-kegiatan pada satuan-satuan yang terpisah (departemen atau bidang-bidang fungsional) suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Kebutuhan akan koordinasi tergantung pada sifat dan kebutuhan komunikasi dalam melaksanakan tugas dan derajat saling ketergantungan bermacam-macam satuan pelaksanaannya.

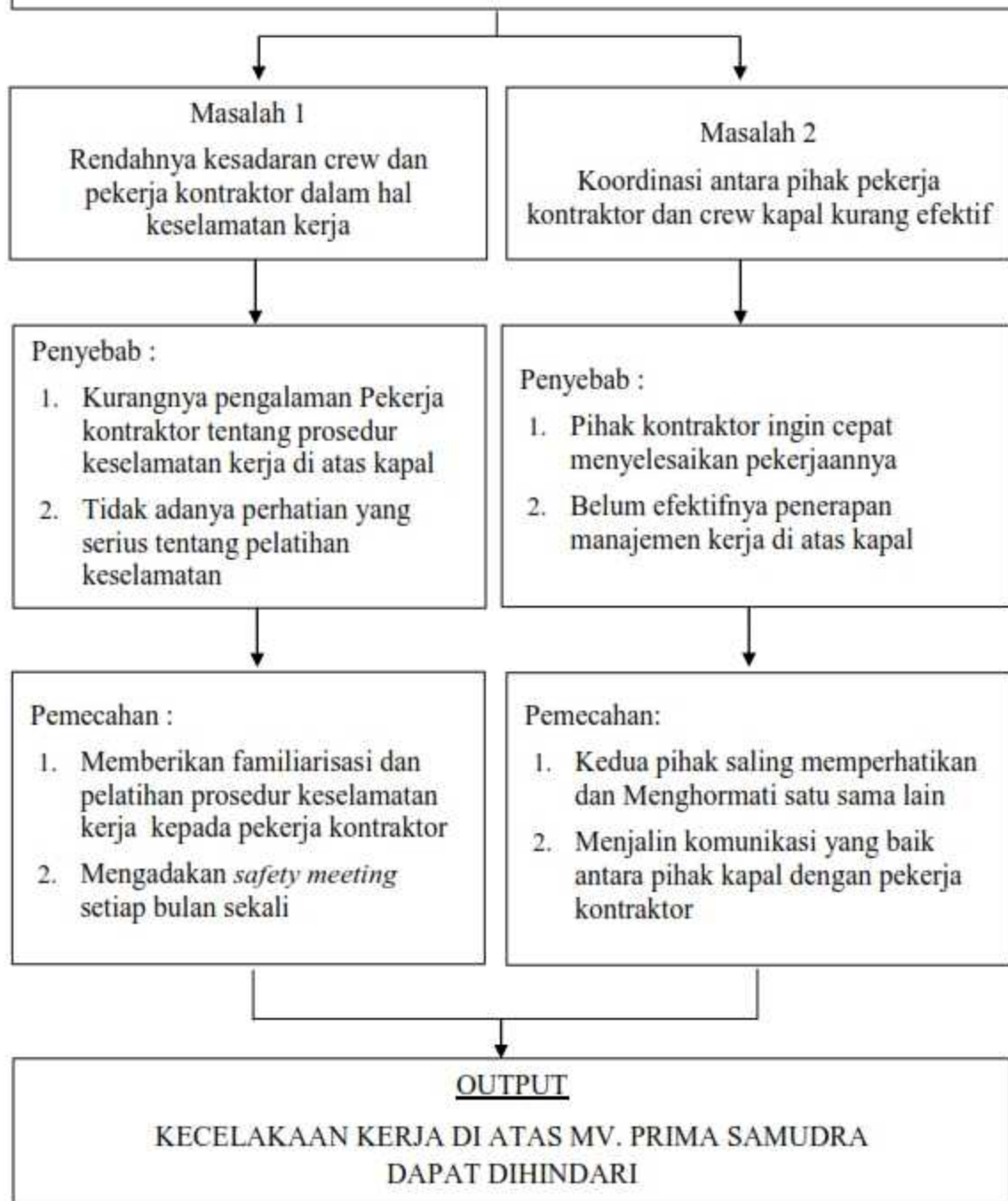
Menurut Erni Tisnawati (2015:159), bahwa koordinasi (*coordination*) sebagaimana menurut Stoner, Freeman, dan Gilbert (2015) pada dasarnya adalah *the process of integrating the activities of separate departments in order to pursue organizational goals effectively*. Koordinasi adalah proses dalam mengintegrasikan seluruh aktivitas dari berbagai departemen atau bagian dalam organisasi agar tujuan organisasi bisa tercapai secara efektif. Tanpa koordinasi berbagai kegiatan yang dilakukan disetiap bagian organisasi tidak akan terarah dan cenderung hanya membawa misi masing-masing bagian. Dikuatirkan, tidak terkoordinasinya setiap bagian pada giliran berikutnya justru akan menghambat organisasi dalam mencapai tujuannya. Salah satu contoh yang paling mudah mengenai koordinasi adalah antara bagian pemasaran dan bagian keuangan. Agar tingkat penjualan meningkat, maka bagian pemasaran mengusulkan untuk menaikkan biaya promosi. Disisi lain bagian keuangan mencatat bahwa biaya perusahaan semestinya diefisienkan. Jika bagian pemasaran dan bagian keuangan tidak berkoordinasi dapat dibayangkan bahwa akan terjadi konflik kepentingan antar bagian, padahal kedua bagian tersebut sebenarnya bermaksud baik bagi kepentingan perusahaan.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Berdasarkan teori-teori yang disebutkan di atas, secara garis besar kecelakaan itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yang terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab penuh mereka dengan baik. Kemudian penulis membuat suatu kerangka pemikiran sebagai berikut :



**UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA UNTUK  
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL MV. PRIMA SAMUDRA**



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

MV. Prima Samudra merupakan kapal tipe *General Cargo* milik perusahaan **Foong Sun Shipping Pte Ltd** yang beroperasi di alur pelayaran Indonesia- Singapore- Malaysia-Brunei- Thailand Kecelakaan kerja memang tidak dapat diprediksi, namun kecelakaan itu sebenarnya telah didahului dengan gejala-gejala yang dapat dicari apa penyebabnya. MV. Prima Samudra selama dalam Plotting dock di Sekupang batam juga tidak luput dari permasalahan kecelakaan kerja di atas kapal, beberapa kejadian dan kecelakaan kerja di bawah ini yang penulis amati selama penulis bekerja di kapal MV. Prima Samudra adalah menandakan bahwa keselamatan kerja di atas kapal tersebut adalah masih belum optimal, contoh dari kecelakaan kerja diantaranya sebagai berikut :

##### **1. Rendahnya kesadaran crew dan pekerja kontraktor dalam hal keselamatan kerja**

Pada 20 oktober 2022 saat kapal Plotting dock diperairan sekupang Batam dan sedang melakukan kegiatan perbaikan lambung kapal dan plate tank top cargo hold Ketika saat *service boat* pengantaranan kontraktor welding tiba di MV. Prima Samudra saat pemindahan material ataupun peralatan kontraktor dengan menggunakan Crane kapal, dua orang *AB* yang bertugas menyusun material di *deck* utama saat akan melepas *sling hook* yang mengait pada material dan karena salah satu dari mereka kurang memperhatikan teman yang sedang memberi perintah pada *Crane Operator* maka seketika itu *sling hook* mengayun kencang hingga mengenai kepala dari *AB* yang lainnya, dari investigasi kejadian *Helmet* saat dikenakan *Chine Strape Helmet* tidak dipasangkan sehingga helmet terlepas dari kepala korban.

## **2. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif**

Pada tanggal 10 oktober 2022 ketika itu pekerja kontraktor melakukan pekerjaan *hot work* yaitu pengelasan pada tank top plate digeladak utama dengan bantuan sling belt untuk mengantung plate tersebut, kali ini tangan dari salah satu pekerja kontraktor terjepit plate yang mengayun dan menyebabkan korban mengalami retak pada tulang tangan kirinya, hasil *investigasi* dari kecelakaan kerja tersebut disebabkan plate 5 mm bergeser cepat karena kapal oleng kuat saat dipukul gelombang yang datang seketika itu.

Pada tanggal 28 Januari 2023 lagi-lagi terjadi kecelakaan di *sekupang anchorage* musibah menimpa awak pekerja kontraktor yang terjatuh kelaut saat *pekerja kontraktor* dari service boat yang akan merapat menuju ke kapal Mv.Prima Samudra Saat itu cuaca yang kurang baik dengan tinggi gelombang 0,5 -1 Meter, namun karena pekerja kontraktor yang akan naik kekapal terburu-buru ingin cepat tanpa memperhatikan jarak yang aman untuk meraih tangga kapal maka korban saat meraih tangga terjatuh kelaut dengan barang-barang di dalam tas miliknya ikut terjatuh, namun korban dapat diselamatkan dengan service boat yang ditumpangnya karena derasnya arus pada saat itu membuat pekerja terbawa jauh dari lambung dan service boat dan butuh waktu 15 menit untuk menaikan korban ke service boat tersebut Dari *investigasi* musibah yang terjadi dapat disimpulkan bahwa korban bisa meraih pegangan dengan benar ke *tangga kapal* Mv Prima Samudra karena tangan korban masih mempertahankan tas miliknya.

Pada tanggal 12 Februari 2023 kecelakaan kerja terjadi di atas kapal MV. Prima Samudra, kali ini jari tangan kiri pekerja seorang kontraktor harus diobati karena terkena palu besi saat sedang melakukan overhaul di engine room untuk pengencangan dipasang baut – baut pada mesin dari *investigasi* kecelakaan kerja menyimpulkan bahwa pekerja tersebut memakai sarung tangan yang tidak standar atau terlalu tipis, seharusnya memakai sarung tangan yang bahannya dari kulit namun korban memakai sarung tangannya dari bahan kain.



## B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) masalah utama yang telah penulis uraikan pada bab sebelumnya yang berhubungan dengan keselamatan kerja, penulis akan menganalisis beberapa penyebab terjadinya masalah tersebut sebagai berikut :

### 1. **Kurangnya Kesadaran Pekerja Kontraktor Dalam Hal Keselamatan Dan Disiplin Kerja di Atas Kapal**

Adapun penyebab dari permasalahan ini adalah

#### a. **Kurangnya Pengalaman Pekerja Kontraktor Tentang Prosedur Keselamatan Kerja Di Atas Kapal**

Kurangnya pengalaman pekerja kontraktor tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan pada umumnya para pekerja dari kontraktor naik ke kapal hanya apabila ada pekerjaan yang memang orderan dari kantor untuk tenaga bantuan saja yang bersifat sementara. Terutama bagi mereka yang baru pertama kali bekerja sebagai welder ataupun helper lamanya waktu bekerja di darat dengan kebiasaan-kebiasaan saat mereka bekerja di darat yang kurang aman dan berbeda dengan bekerja di atas kapal khususnya pada saat plotting dock ataupun dry dock tanpa pengawasan oleh pihak dock dan dampak dari kebiasaan itulah kadang kala para pekerjaan masih terbiasa dengan kondisi yang dialami selama berada di darat dan terbawa ketempat kerja di kapal sehingga untuk merubah kebiasaan tersebut agak sulit.

Peran dari pada *safety officer* kontraktor di kapal adalah sangat penting untuk dapat membantu menciptakan lingkungan kerja yang aman sehingga prinsip keselamatan kerja dapat terlaksana dengan baik, apa lagi bila para *safety officer* dari tiap - tiap kontraktor yang di kapal sadar akan tugas dan tanggung jawabnya dan penerapan peraturan dan kebijakan yang ada mengenai keselamatan kerja di kapal *Mv prima samudra* maka akan sangat membantu perwira kapal dan *crew* yang bertugas selama perjaan perbaikan berlangsung.

Penulis melihat ada sebagian pekerja kontraktor yang belum melaksanakan tugasnya secara maksimal. Pada umunya pekerjaan yang dilakukan hanya untuk *paper work* saja, karena sebelum pekerjaan dimulai para *safety officer*

kapal melakukan *tool box meeting* bersama *safety officer* kontraktor. Dilaporkan pada Nakhoda kapal sebagai ketentuan untuk mendapatkan *work permit* sesuai dengan ketentuan yang berlaku sebagai bukti bahwa yang dimaksud adalah benar-benar aman dari semua kemungkinan yang dianggap membahayakan dan dapat dikerjakan di atas kapalnya, dan biasanya *check list* ini ditanda tangani oleh orang-orang yang berkepentingan dalam pekerjaan seperti kepala kerja dan *safety officer* dari kontraktor yang bersangkutan.

Akan tetapi *safety officer* dari kontraktor kebanyakan jarang datang ke kapal saat pengerjaan pengelasan dan tidak melakukan pengawasan dengan baik, pekerjaan di lapangan perlu pengawasan bagi pekerja apakah sudah sesuai dengan prosedur yang diisyaratkan oleh kebijakan client dalam menggunakan kelengkapan kerja dan yakin bahwa lingkungan kerjanya sudah aman dari resiko kecelakaan kerja yang mungkin bisa terjadi kapanpun di atas kapal, apalagi cuaca yang sedikit panas sehingga *safety officer* kurang aktif untuk melakukan pengontrolan secara rutin selama pekerjaan berlangsung.

**b. Tidak Adanya Perhatian yang Serius tentang Pelatihan Keselamatan**

Muncul permasalahan ini apabila tidak mendapat perhatian yang serius dari pihak kapal maka akan berdampak pada situasi kinerja di kapal yang kurang aman bahkan bisa saja terjadi kecelakaan kerja. Hal ini penulis pernah menanyakan langsung pada pekerja kontraktor tentang latihan keselamatan dan *safety training* ataupun semacam penyegaran tentang keselamatan kerja selama di darat namun untuk pekerja kontraktor yang sifatnya sementara bahwa *safety training* hanya didapat ketika akan mengambil Sertifikat keterampilan saja seperti Sertifikat B.S.T. (*Basic Safety Training*) dan untuk penyegaran tentang Keselamatan hanya mereka dapatkan jika bekerja di kapal lagi, itupun dengan waktu yang tidak tetap artinya apabila mendapatkan proyek pekerjaan di tengah laut.

Jadwal *Training* dan *Safety Meeting* sesuai dengan kebijakan *client* dan perusahaan sudah dibuat sedemikian rupa sehingga keselamatan kerja di atas kapal dapat tercapai sesuai yang diharapkannya, namun di sisi lain dari



segi ekonomi bahwa kapal yang lebih lama beroperasi akan lebih banyak biaya yang dikeluarkan oleh pihak pencharter atau *client* yang berprinsip seekonomis mungkin biaya pengeluaran *charter* kapal selama proyek berlangsung.

Keadaan ini biasa di kapal selama kegiatan proyek berlangsung sehingga apabila latihan – latihan dan training dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang ada maka akan menghabiskan waktu yang cukup lama seperti *Tool Box Meeting*.

## **2. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif**

Masalah tersebut disebabkan oleh :

### **a. Pihak Kontraktor Ingin Cepat Menyelesaikan Pekerjaannya**

Koordinasi yang baik adalah faktor tercapainya tujuan dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman sehingga keselamatan kerja di kapal dapat terwujud. Hal ini bisa dilihat dari kenyataan yang ada selama penulis di kapal mengalami kesulitan untuk menerapkan peraturan dari perusahaan juga dari *Client* yang berkepentingan dalam hal ini. Walaupun pekerjaan dan tugas-tugas sudah sering dilakukan oleh pekerja, tetapi untuk koordinasi ke pihak kapal masih belum efektif dikarenakan kadang pihak *client* hanya ingin melaksanakan tugasnya secepat mungkin.

Sering ditemui bahwa pihak kontraktor mengabaikan aturan-aturan yang ada yang memang kita pahami aturan-aturan itu memakan waktu contoh sebelum kerja kita harus melakukan *safety meeting*, pengecekan alat-alat keselamatan kerja yang akan memakan waktu sebelum bekerja. Kadang kala hal-hal tersebut suka diabaikan karena pihak *client* ingin cepat-cepat melaksanakan tugasnya tanpa harus melakukan peraturan-perturan tersebut. Kurangnya koordinasi antara awak kapal dan pekerja di kontraktor yang bekerja di atas kapal yang menyebabkan hal-hal ini terjadi susah untuk menciptakan keselamatan kerja sesuai prosedur jika koordinasi antara awak kapal dan pekerja kontraktor di atas kapal tidak berkoordinasi.

Dari fakta di lapangan bahwa prosedur - prosedur dari kebijakan yang ada masih sulit untuk dilaksanakan, contohnya dalam aturan dan kebijakan yang



ada diperusahaan yang terdapat dalam *safety management system (SMS)* diantaranya menyebutkan bahwa setiap orang yang akan bekerja di kapal harus mendapatkan familiarisasi tentang *emergency situation* dan prosedur penanganannya. Tetapi dari fakta yang ada pada saat para pekerja kontraktor naik ke kapal ketika akan diberikan pengenalan atau familiarisasi mengenai keadaan-keadaan darurat di kapal dan prosedur serta tindakan yang dianjurkan untuk penyelamatan diri sesuai dengan bentuk bangunan dan tata ruang yang ada di kapal, tapi mereka malah lebih mengutamakan mencari kamar masing - masing dan dari 45 orang yang wajib mendapatkan familiarisasi keselamatan tersebut hanya 30 orang saja yang bersedia untuk ikut serta mengikuti aturan kebijakan dari perusahaan.

**b. Belum Efektifnya Penerapan Manajemen Kerja Di Atas Kapal**

Kurangnya sosialisasi keselamatan dari *safety officer* kontraktor yang ditunjuk agar menginformasikan kepada para pekerja kontraktor bahwa prosedur untuk naik ke kapal adalah wajib diberikan pengenalan tentang keadaan emergency di kapal demi keselamatan bersama. Akan tetapi kadang mereka datang tidak terkoordinir, dan ketika penulis menanyakan siapa *safety officer* yang bertugas dari kontraktor yang bersangkutan, mereka memberi jawaban bahwa orang yang bertanggung jawab akan segera tiba

Kendala lainnya di kapal MV. Prima Samudra karena tingginya tangga yang akan mereka naiki mengingat permasalahan kerja yang beragam dan kebutuhan yang tidak bisa diprediksikan dalam pemakaian peralatan selama berlangsungnya pekerjaan. Dengan kata lain borosnya pemakaian peralatan karena sulitnya tingkat pengerjaan dan tenaga terampil yang kurang memadai sehingga barang-barang yang dibawa dari darat habis sebelum waktunya.

Adanya unsur paksaan dalam pekerjaan dengan alasan mendesak maka pekerjaan mau tidak mau harus diupayakan agar bisa selesai secepatnya, kendala untuk peralatan selanjutnya yaitu waktu untuk pengiriman barang yang diperlukan di kapal karena tidaklah mungkin untuk mengirim satu atau dua barang dengan menggunakan kapal cepat mengingat besarnya biaya

yang harus dikeluarkan oleh *pencharter*, maka pengiriman barang-barang material hanya satu minggu sekali untuk keseluruhannya termasuk pergantian para pekerja.

Pengalaman ini pernah terjadi di kapal dimana penulis sendiri mendapati salah seorang pekerja yang sedang memotong sebilah papan kayu dengan menggunakan gerinda mesin tanpa pelindung khusus, tanpa disadari ini adalah tindakan yang membahayakan karena dapat melukai pekerja sendiri karena apabila batu gerinda yang berbentuk cakram pecah maka akan menghantam badan pekerja tersebut hal ini biasa membuat luka atau cacat padanya, karena menurut tayangan *Safety Video* yang pernah penulis lihat bahwa batu gerinda yang berputar dengan kecepatan tinggi apabila pecah maka serpihan dari gerinda tersebut akan meluncur cepat bagai peluru yang dapat menembus kulit manusia.

Dalam pengamatan penulis pada saat itu tidak ada seorang pun *Safety Officer* dari kontraktor di sekitar tempat kerja dan penulis mencoba untuk menanyakan langsung masalah ini kepada pekerja yang bersangkutan serta mengingatkannya kalau apa yang dilakukan adalah salah dan dapat membahayakan diri sendiri juga orang lain, namun si pekerja menjawab dengan sangat *simple*, yaitu karena tidak membawa gergaji kayu.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Dengan adanya analisa penyebab pokok permasalahan diatas terdapat 2 (dua) penyebab permasalahan yang dominan, maka penulis mencoba untuk memecahkan penyebab permasalahan diatas sebagai berikut:

#### **1. Alternative pemecahan masalah**

##### **a. Kurangnya Kesadaran Pekerja Kontraktor Dalam Hal Keselamatan dan Disiplin Kerja di Atas Kapal**

Masalah ini dapat diatasi dengan cara :

**1) Memberikan Familiarisasi Dan Pelatihan Prosedur Keselamatan Kerja Kepada Pekerja Kontraktor**

Mengingat minimnya pengalaman dan keterampilan dari pada ABK yang bekerja di atas kapal MV. Prima Samudra , maka perlu diadakan familiarisasi dan pelatihan kepada para pekerja kontraktor agar mereka memahami prosedur keselamatan dan bagaimana cara bekerja dengan baik dan aman serta cara-cara pengoperasian alat-alat kerja di atas kapal. Familiarisasi ini dilakukan di atas kapal guna untuk meningkatkan kualitas kerja para kontraktor yang bekerja di atas kapal. Jadi kalau kontraktor yang bekerja di atas kapal *type general cargo* sudah dapat bekerja dengan baik dan benar, maka dengan sendirinya tingkat kecelakaan kerja di atas kapal bisa menurun.

Pada umumnya setiap perusahaan pelayaran telah membuat atau menetapkan rincian tugas dan tanggung jawab dari masing-masing ABK termasuk Nakhoda di atas kapal yang disebut *Job Description* yang tujuannya adalah untuk menjamin kelancaran pelaksanaan tugas di atas kapal. Perlu ada batas-batas mengenai tugas dan wewenang dari masing- masing pelaksana kerja yang dituangkan dalam bentuk uraian jabatan.

Selanjutnya *job description* tersebut berfungsi sebagai pegangan atau panduan bagi Nakhoda dan awak kapal untuk melaksanakan tugasnya masing-masing, jadi awak kapal yang baru di atas kapal diharuskan untuk membaca, mempelajari dan memahami *job description* ini ditambah dengan beberapa kebijakan-kebijakan lain seperti : *Company policy, HSE Policy, No smoking policy, dan Drug and Alcohol policy.* Ini semua kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh perusahaan yang harus dipatuhi selama kita masih bekerja di atas kapalnya.

Dalam pelaksanaan *ISM Code* yang telah direkomendasikan oleh *IMO* bahwa setiap pelaut sebelum memangku jabatannya di atas kapal sudah harus mengikuti familiarisasi dengan tugasnya, apalagi personil yang baru naik atau dipindahkan pada tugas yang baru, maksudnya agar semua personil kapal sadar akan keselamatan dan perlindungan



lingkungan hingga mereka terampil. dan cukup untuk memahami tugas-tugas yang baru.

Dalam familiarisasi ini semua pekerja kontraktor sesuai dengan bidangnya khususnya untuk kapal *yang akan melakukan perbaikan pengelasan atau hotwork* harus belajar semua sifat kapalnya, apalagi personil yang baru, harus betul-betul mengenal keadaan kapalnya secara menyeluruh dan penulis sadar akan membutuhkan waktu 3 bulan.

Untuk pekerja kontraktor yang baru pertama kali bekerja di kapal *work vessel* perwira senior mempunyai tugas tambahan untuk mendidiknya, serta membiasakan bekerja selalu mengikuti *Safety Managemen System* secara terus menerus dengan tingkat kinerja yang efektif baik dalam operasi normal maupun dalam operasi darurat.

Pengenalan Prosedur kerja disini dalam arti suatu strategi didalam pelaksanaan yang sistematis, sehingga semua pekerja kontraktor familiar dalam menggunakan segala jenis peralatan kerja sebagai mana mestinya. Memberikan familiarisasi alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan aturan kebijakan perusahaan yang terdapat dalam *Safey Management System (SMS)* akan meningkatkan pengetahuan mereka dalam melakukan segala pekerjaan sesuai prosedur yang telah dibuat guna tercapainya keselamatan kerja, sangat penting bagi para pekerja untuk mendapat pengenalan prosedur kerja dan pelatihan.

Kurangnya kesadaran keselamatan kerja ini sering kita jumpai umunya pada pekerja kontraktor yang akan melakukan perbaikan diatas kapal saat berlabuh apabila ada terutama jika mereka baru pertama kali bekerja di atas kapal atau untuk sebagai pembantu kontraktor maka akan mengalami kesulitan Dikarenakan sudah terlalu lama bekerja di darat dengan kebiasaan-kebiasaan saat bekerja di darat yang kurang aman dan tidak sama seperti bekerja di atas kapal pekerja masih terbiasa dengan kondisi yang dialami didarat yang terbawa ke tempat kerja di kapal sehingga untuk merubah kebiasaan agak sulit.Muncul permasalahan ini apabila tidak mendapat perhatian serius dari pihak

kapal maka akan berdampak pada situasi kinerja di kapal yang kurang aman dan bisa terjadi kecelakaan kerja.

Pada proses penentuan posisi kapal di lokasi berlabuh dengan ketentuan tertentu harus betul- betul memperhatikan area berlabuh pada peta untuk perbaikan pada posisi yang mudah dalam pelaksanaannya, yaitu melalui prosedur yang mengutamakan keselamatan pekerja dan keamanan bekerja. Sebelum kontraktor akan menuju kapal yang akan sebaiknya kita harus check diantaranya

- a) Posisi berlabuh aman dari daerah larangan untuk hotwork jarak yang aman antara kapal 0,3 cable
- b) Penempatan posisi tangga kapal saat akan menaikkan pekerja harus disesuaikan sesuai arus arah angin pada saat itu guna keselamatan saat *menaikkan barang-barang para pekerja dengan menggunakan crane kapal*
- c) Selalu memperhatikan posisi kapal dan jangkar kapal agar posisi kapal tetap pada semula
- d) Posisi kapal harus diperhatikan pada saat menaikkan barang pekerja kontraktor apakah melintang gelombang yang dapat mengganggu pekerjaan karena kapal oleng sehingga pemakaian *crane* kapal akan membahayakan.

Kurangnya sosialisasi keselamatan dari *safety officer* kontraktor yang ditunjuk agar menginformasikan pada pekerja kontraktor prosedur untuk naik ke kapal adalah wajib diberikan pengenalan tentang keadaan *emergency* di kapal demi keselamatan bersama.

## **2) Mengadakan *Safety Meeting* Setiap Bulan Sekali**

Sebelum pelaksanaan aktifitas kerja diatas kapal, diadakan *safety meeting* terlebih dahulu yang diikuti oleh pekerja kontraktor yang akan melakukan suatu aktifitas pekerjaan terlebih bagi mereka – mereka yang baru pertama kali bekerja di atas kapal maupun di pengeboran lepas pantai, dimana didalam pertemuan tersebut menentukan jenis

pekerjaan, lokasi pekerjaan, peralatan yang digunakan dan resiko apa yang terjadi dalam pekerjaan tersebut dan penanganan jika hal-hal tersebut terjadi. Dengan disiplin tentang keselamatan kerja diatas kapal dan melaksanakan prosedur-prosedur kerja sebagai mana dijelaskan saat *safety meeting* maka pekerja kontraktor akan sadar dan tau persis apa yang pekerjaan yang mereka akan lakukan dan penanganannya dengan begitu mereka akan lebih mengenal pekerjaan mereka dan resiko bahaya yang akan mereka lakukan saat bekerja dengan begitu diharapkan dapat mengurangi resiko kecelakaan dalam bekerja.

Perwira akan menjadi contoh atau panutan bagi *rating*, maka seorang Perwira tidak hanya sekedar mengetahui dan memahami prosedur, tetapi juga dapat menerapkan dan mengimplementasikan dalam pekerjaan sehari-hari di atas kapal. Misalnya pada saat berada di area tempat kerja, Perwira menggunakan alat-alat keselamatan kerja agar tidak membahayakan keselamatan jiwanya dan *rating* yang lain akan mengikuti prosedur keselamatan kerja yang dilakukan Perwira. Upaya untuk meningkatkan pemahaman tentang prosedur kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya melakukan *safety meeting*. Dalam *safety meeting* tersebut menjelaskan prosedur kerja yang berisi tentang cara kerja, tugas dan tanggung jawab.

Nakhoda harus melaksanakan *safety meeting* pada akhir bulan untuk memantau perkembangan prosedur kerja terhadap *deck rating*. Tujuan dari *safety meeting* ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan-masukan kepada *deck rating* mengenai cara kerja sesuai dengan prosedur yang telah dibuat perusahaan agar pekerjaan dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Prosedur harus tetap dilaksanakan walaupun pekerjaan yang dilakukan setiap hari dan sudah berulang-ulang dilaksanakan agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan dengan lancar dan aman.



**b. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif**

Menurut Rois Arifin (2016:67), bahwa koordinasi merupakan proses pengintegrasian tujuan-tujuan dan kegiatan-kegiatan pada satuan-satuan yang terpisah (departemen atau bidang-bidang fungsional) suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam peningkatan koordinasi antara pekerja kontraktor dengan pihak kapal diantaranya sebagai berikut:

**1) Kedua Pihak Saling Peduli dan Menghormati Satu Sama lain**

Saling memperhatikan antara Anak Buah Kapal dan pekerja kontraktor adalah aspek penting dalam pembiasaan. Hubungan akan sangat harmonis jika sikap saling menghargai dan memperhatikan tersebut berjalan dengan baik. Dengan demikian segala urusan yang menyangkut peraturan-peraturan yang harus dijalankan bisa terealisasi dengan baik karena adanya rasa saling memperhatikan dan menghargai tugas-tugas tiap pekerja yang harus dilakukan tanpa ada rasa segan maupun mengabaikan siapapun jabatan apapun dalam melakukan tugasnya yang sebagai mana mestinya yang tertera dalam susunan kerja di kapal, sebagai contoh tugas *chief officer* sebagai Perwira Senior juga sebagai *safety officer* yang mana tugasnya untuk memantau dan memberikan pengarahan-pengarahan tentang prosedur kerja yang baik dan benar sesuai SMS yang harus di jalan kan guna tercapainya keselamatan dalam bekerja.

Saling peduli adalah aspek terakhir *indicator* penyampaian materi dalam pembiasaan, tanpa saling menghormati antara pekerja kontraktor dan Anak Buah Kapal penyampaian materi tentang pembiasaan akan tersedat dan tujuan pembiasaan itu tidak akan tercapai bila mana awak kapal dan pekerja kontraktor di kapal tidak saling menghormati satu dengan yang lainnya.karena awal dari mencapai keharmonisan dalam suatu hubungan kerja adalah saling menghormati sesama pekerja di tempat bekerja.

- a) Koordinasi yang baik adalah faktor tercapainya tujuan dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman sehingga keselamatan kerja dapat terwujud hal ini bisa dilihat dari kenyataan yang ada selama penulis di kapal mengalami kesulitan untuk menerapkan peraturan dari perusahaan juga dari client yang berkepentingan dalam hal ini.
  - b) Dalam aturan dan kebijakan yang ada di perusahaan yang terdapat dalam *SMS (Safety Management System)* diantaranya menyebutkan bahwa setiap orang yang bekerja di kapal harus mendapatkan familiarisasi tentang *emergency* situasi dan prosedur penanganannya tetapi dari fakta yang ada pada saat pekerja kontraktor naik ke kapal ketika akan diberi pengenalan atau familiarisasi mengenai keadaan darurat diatas kapal dan prosedur serta tindakan yang dianjurkan serta penyelamatan diri
- 2) **Menjalin Komunikasi Yang Baik antara Pihak Kapal dengan Pekerja Kontraktor**

Komunikasi yang baik adalah faktor tercapainya tujuan dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman sehingga keselamatan kerja di kapal dapat terwujud. Agar operasional kapal berjalan lancar sesuai dengan tujuan yang diharapkan, seorang Perwira harus benar-benar melaksanakan fungsi-fungsi manajemen yang ada seperti : membuat perencanaan kerja yang baik dan terarah, pengorganisasian dalam pembagian tugas, wewenang serta tanggung jawab, memotivasi ABK dengan bimbingan, nasihat dan instruksi yang tepat, melakukan pengawasan kerja dan melakukan penilaian atas pekerjaan yang dilaksanakan.

Untuk melaksanakan fungsi manajemen diatas, maka sebagai seorang Nakhoda di atas kapal, harus :

- 1) Mampu menjadi komunikator yang baik

Komunikasi antara pimpinan dan bawahan mutlak diperlukan agar perintah-perintah pimpinan mudah dipahami ABK. Untuk itu

perintah hendaknya disampaikan dengan bahasa yang jelas, padat, dan sederhana.

2) Mampu membuat keputusan yang baik

Seorang Perwira harus mampu membuat keputusan dengan pertimbangan-pertimbangan yang baik sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.

3) Mengevaluasi prestasi anggota

Sebagai seorang pemimpin tentunya Perwira harus mengevaluasi kinerja ABK, sistem evaluasi ini dimaksudkan untuk menentukan imbalan, bisa berupa upah, promosi dan alih tugas.

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Kurangnya Kesadaran Pekerja Kontraktor Dalam Hal Keselamatan dan Disiplin Kerja di Atas Kapal**

#### **1) Memberikan Familiarisasi Dan Pelatihan Prosedur Keselamatan Kerja Kepada Pekerja Kontraktor**

Keuntungan:

- a) Dengan memberikan familiarisasi dan pelatihan, pekerja kontraktor akan lebih sadar tentang pentingnya keselamatan kerja dan potensi risiko yang ada di atas kapal. Mereka akan menjadi lebih berhati-hati dan waspada terhadap tindakan yang berpotensi membahayakan diri sendiri dan rekan kerja.
- b) Pekerja yang terlatih dalam prosedur keselamatan cenderung lebih menghindari tindakan yang berbahaya, mengurangi risiko kecelakaan kerja, dan mengurangi potensi cedera atau kerusakan peralatan.

Kerugian:

Pelatihan bisa memakan waktu, dan dalam situasi di mana waktu adalah faktor kunci, mengalokasikan waktu untuk pelatihan dapat mengganggu jadwal produksi atau proyek.



## **2) Mengadakan *Safety Meeting* Setiap Bulan Sekali**

Keuntungan:

- a) Pertemuan keselamatan berkala memungkinkan untuk berbagi informasi terbaru tentang praktik keselamatan, perubahan prosedur, dan pelajaran dari insiden sebelumnya. Ini memastikan bahwa semua pekerja kontraktor memiliki informasi terkini tentang keselamatan.
- b) Pertemuan ini bisa menjadi forum untuk berbicara tentang risiko baru atau potensi bahaya yang mungkin muncul seiring berjalannya proyek. Ini memungkinkan untuk mengambil langkah-langkah pencegahan lebih awal.
- c) Melalui diskusi dan interaksi dalam pertemuan keselamatan, pekerja kontraktor merasa lebih terlibat dan memiliki peran dalam memastikan keselamatan di tempat kerja.

Kerugian:

- a) Pertemuan bulanan bisa mengganggu waktu kerja dan mengurangi produktivitas, terutama jika pertemuan berlangsung lama atau terlalu sering.
- b) Beberapa pekerja mungkin merasa bahwa pertemuan keselamatan mengalihkan perhatian dari pekerjaan utama dan tidak produktif.
- c) Tidak semua pekerja mungkin merasa termotivasi untuk berpartisipasi dalam pertemuan keselamatan, yang dapat mengurangi efektivitas komunikasi keselamatan.

### **b. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif**

#### **1) Kedua Pihak Saling Peduli dan Menghormati Satu Sama lain**

Keuntungan:

- a) Ketika kedua pihak saling peduli dan menghormati satu sama lain, kemungkinan untuk bekerja sama dengan lebih baik akan

meningkat. Ini akan mengurangi kesenjangan antara pekerja kontraktor dan pihak kapal, memungkinkan mereka untuk saling mendukung dan bekerja bersama mencapai tujuan keselamatan dan produktivitas.

- b) Saling peduli dan menghormati menciptakan lingkungan di mana orang merasa lebih nyaman untuk berbicara tentang masalah dan keprihatinan. Ini dapat memfasilitasi dialog terbuka tentang koordinasi dan keselamatan di antara semua pihak terlibat.
- c) Lingkungan kerja yang diwarnai oleh saling peduli dan menghormati akan lebih positif dan produktif. Hal ini dapat meningkatkan moral pekerja dan mendorong kerja tim yang lebih efektif.

Kerugian:

- a) Mengubah budaya organisasi atau cara berpikir individu memerlukan waktu dan usaha. Proses ini mungkin mengalami hambatan atau resistensi dari beberapa pihak yang sudah terbiasa dengan cara kerja lama.
- b) Meskipun saling peduli dan menghormati adalah langkah penting, tidak selalu menjamin bahwa semua masalah koordinasi akan terselesaikan. Ada kemungkinan bahwa masalah praktis atau teknis masih dapat muncul.

## **2) Menjalin Komunikasi Yang Baik antara Pihak Kapal dengan Pekerja Kontraktor**

Keuntungan:

- a) Komunikasi yang baik akan membantu pihak kapal dan pekerja kontraktor memahami tujuan, harapan, dan tantangan masing-masing. Ini akan mengurangi risiko terjadinya kesalahpahaman atau interpretasi yang salah.
- b) Komunikasi yang terjalin dengan baik memungkinkan untuk merencanakan tugas-tugas secara lebih efisien. Pihak kapal dapat

memberikan informasi yang diperlukan oleh pekerja kontraktor, dan sebaliknya, untuk menghindari gangguan atau hambatan.

- c) **Resolusi Cepat Masalah:** Dengan komunikasi yang lancar, masalah atau hambatan dapat diidentifikasi lebih awal dan diatasi dengan cepat. Ini mencegah masalah kecil berkembang menjadi masalah besar yang dapat mengganggu proyek atau operasi.

Kerugian:

- a) Menjaga komunikasi yang baik memerlukan waktu dan sumber daya. Hal ini bisa menjadi tantangan jika tim memiliki jadwal yang padat atau terbatasnya sumber daya komunikasi.
- b) Meskipun upaya untuk komunikasi yang baik, ada kemungkinan pesan tidak sampai dengan benar atau ada kesalahan komunikasi yang dapat menyebabkan kebingungan.
- c) Dalam lingkungan dinamis, informasi dapat berubah dengan cepat. Jika komunikasi tidak terjalin secara efektif, perubahan informasi ini mungkin tidak tersampaikan dengan baik kepada semua pihak yang terlibat.

### **3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

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

#### **a. Kurangnya Kesadaran Pekerja Kontraktor Dalam Hal Keselamatan dan Disiplin Kerja di Atas Kapal**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasi yaitu memberikan familiarisasi dan pelatihan prosedur keselamatan kerja kepada pekerja kontraktor.

#### **b. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasi yaitu menjalin komunikasi yang baik antara pihak kapal dengan pekerja kontraktor.



## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dengan melakukan identifikasi masalah dan alternatif pemecahan masalah, yang telah dibahas pada bab III, maka bab penutup berisi kesimpulan dan saran yang dapat di jelaskan sebagai berikut:

1. Kurangnya kesadaran pekerja kontraktor dalam hal keselamatan kerja dan disiplin kerja diatas kapal disebabkan kurang memperhatikan prosedur kerja.
2. Kurangnya kesadaran crew kapal dalam hal keselamatan kerja dan disiplin kerja diatas kapal disebabkan tidak adanya perhatian yang serius dari perusahaan tentang pelatihan keselamatan dan support perusahaan terhadap penyediaan alat pelindung diri.

#### **B. SARAN-SARAN**

Berdasarkan beberapa kesimpulan diatas, untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di kapal penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Perusahaan seharusnya memberikan familiarisasi dan pelatihan prosedur kerja kepada pekerja kontraktor sebelum dikirim ke kapal dan *safety officer* agar memberikan pengarahan secara berkala melalui *safety meeting* secara berkala.
2. Pihak kontraktor dan pihak kapal seharusnya melaksanakan *safety meeting* bersama sebelum melakukan suatu pekerjaan sehingga setiap *crew* baik *crew* kapal maupun *crew* kontraktor lebih memperhatikan faktor keselamatan kerja. Setiap bulan sekali mengadakan *safety meeting* untuk mengevaluasi pekerjaan yang telah dikerjakan dan mencari solusi bersama dari masalah yang dihadapi.
3. Pihak kapal dan kontraktor seharusnya saling memperhatikan dan menghormati satu sama lain agar tidak terjadi kesalah pahaman dalam membina suatu hubungan kerja. Nakhoda seyogyanya memberikan pemahaman kepada pihak kontraktor akan pentingnya menyelesaikan pekerjaan sesuai prosedur.

4. Pihak kapal dan pihak kontraktor seharusnya menjalin komunikasi yang baik dalam melaksanakan pekerjaan agar dapat terjalin tim kerja yang solid. Nakhoda memberikan pemahaman kepada pekerja kontraktor tentang manajemen kerja di atas kapal.

## DAFTAR ISTILAH

<i>Checklist</i>	: Daftar pengecekan semua peralatan maupun sistem keselamatan di kapal.
<i>DPA</i>	: <i>Designated Person Ashore</i> adalah orang yang ditunjuk di kantor yang menghubungkan antara kru di kapal dengan kantor pusat.
<i>DOC &amp; SMC</i>	: Sertifikat manajemen keselamatan adalah sertifikat yang diberikan oleh DIRJEN HUBLA dan yang telah memenuhi audit external oleh pejabat pemetintah yang memiliki kewenangan yang diberikan pemerintah. Sertifikat manajemen keselamatan terdiri dari sertifikat manajemen keselamatan (Dokumen kepatuhan / DOC ) untuk review perusahaan dan Sertifikat manajemen keselamatan (Keselamatan Manajemen Sertifikat / SMC) untuk kapal.
Deficiency	: Suatu kondisi yang tidak sesuai dengan persyaratan tertentu
FFA	: Fire Fighting Appliances adalah peralatan pemadam kebakaran
ISM Code	: <i>International Safety Management Code</i> merupakan standard system Manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut.
<i>Job Description</i>	: Membuat status tiap jabatan menjadi jelas akan fungsi dan perannya, hasilnya, serta tanggung jawabnya.
<i>LSA</i>	: Life Saving Appliances adalah peralatan keselamatan kehidupan sesuai dengan SOLAS 1974.
<i>LSA</i>	: Life Saving Appliances adalah peralatan keselamatan kehidupan sesuai dengan SOLAS 1974
<i>Marine Superintendent</i>	: Petugas yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan kapal, kapal dok, penanganan muatan serta memperkerjakan crew dek



<i>Non conformity</i>	: Temuan yang tidak sesuai dengan prosedur pada sebuah alat atau sistem yang didapati oleh <i>Inspector</i> pada saat dilaksanakan <i>inspection</i> .
<i>PMS</i>	: <i>Planned Maintenance System</i> yaitu sistem perawatan terencana, perawatan yang meliputi peralatan yang ada di atas kapal yang tercatat secara manual atau komputerisasi sehingga dapat diperiksa setiap saat.
<i>Safety meeting</i>	: Pertemuan ( <i>meeting</i> ) yang membahas hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan di atas kapal.
<i>SMS</i>	: <i>Safety Management System</i> adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman.
<i>Substandard Ship</i>	: Sebuah kapal dengan lambung, permesinan, perlengkapan atau keselamatan operasinya dibawah standar yang dipersyaratkan oleh konvensi atau krunya tidak sesuai dengan Safe Manning document.
<i>Technical Superintendent</i>	: Petugas yang bertanggung jawab mengontrol kondisi kapal/kapal-kapal secara harian (terutama dalam hal teknis) sehingga kapal/kapal-kapal tersebut siap beroperasi ketika dibutuhkan.
<i>Tool Box Meeting</i>	: Pertemuan ( <i>meeting</i> ) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.
	<i>General cargo</i> : Kapal yang mengangkut berbagai jenis muatan dalam bentuk curah, box, peti kemas, biji bijian, bahan

## DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Rois. (2016). *Pengantar Manajemen*. Malang: Empat Dua
- Buhler. (2007). *Alpha Teach Yourself, Management Skills*. Jakarta: Prenada Media Group
- Budiono, AM. Sugeng. (2003). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: Alfabeta
- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera
- Jatim Rozaimi. (2003), *Kondifikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra
- Singodimedjo. (2002). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Surabaya: SMMAS
- Stoner, Freeman, dan Gilbert. (2015). *Pengantar Bisnis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Suma'mur. (2015). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: Gunung Agung
- Tisnawati, Erni. (2015). *Pengantar Manajemen, Edisi Pertama*. Jakarta: Rineka Cipta
- Wilson, Bangun. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Erlangga
- \_\_\_\_\_ *International Convention On Standars Of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers Includine 2010 Manila Amandement STCW Convention And SCTW Code*, Edition IMO Publication.
- \_\_\_\_\_ *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1978 Consolidated 2014*, London : IMO Publications
- \_\_\_\_\_ <https://www.safetysign.co.id>. *Definisi Safety Meeting*. Diakses pada tanggal 19 Agustus 2023

## Ship Particulars

## Lampiran 1



### FOONG SUN SHIPPING PTE LTD

120, Lower Delta Road, #03-01 Cendex Centre, Singapore 169208

Tel : (+65) 6323 1133 (Main Line)

Fax : (+65) 64741131

B Regn. No 198300969N

Email: [general@foongsun.com.sg](mailto:general@foongsun.com.sg)

### SHIP PARTICULARS

NAME OF SHIP	MV. PRIMA SAMUDRA
CALL SIGN	Y D P I
IMO No	8 4 0 3 3 1 3
MMSI	525002039
Official No	Tahun 1984 Ba 6803 / L
Port Of Registry	Jakarta
Owner	Foongsun Indonesia
Classification	BKI
Built	Teraoka Shipyard Co Ltd Hyogo 8 - 184 Japan
L O A	95,315 Meter
L B P	68,000 Meter
BREADTH (Mld)	12,500 Meter
DEPTH (Mld)	06,000 Meter
Dead Weight (D W T)	2,350,71 Ton
G R T	1,513,00 Ton
N R T	754,00 Ton
Mast Hight From Keel	26,00 Meter
Maximum Draft (Maen)	4,70 Meter
Air Draft (Mean Draft)	21,30 Meter
Light Ship	932,98 Ton
Displacement	3,034,69 Ton
Speed On Trial	11,5 Knots
Service Speed	10,00 Knots
Main Engine Capacity	1,650 PS The Hansin Diesel Work 1 Set RPM 340
Main Generator Capacity	200 PS/ 1500 RPM /3 Set Yanmar
Container Capacity	8" x 8" x 20" = 45 Teus - Total
Cargo Hold Capacity :	
Grain Total	2,996,52 M <sup>3</sup> (Tween Deck Open)
	2,835,72 M <sup>3</sup> (Tween Deck Closed)
Bales Total	2,803,84 M <sup>3</sup> (Tween Deck Open)
	2,642,23 M <sup>3</sup> (Tween Deck Closed)
Hatch Cover :	
Upper Deck : Distribution Load	1,75/M <sup>2</sup>
: Container Load	1 Tier of 20 Feet = 20 Ton One Stage
Tween Deck : Distribution Load	1,35/M <sup>2</sup>
: Container Load	1 Tier of 20 Feet = 20 Ton One Stage









**FOONG SUN SHIPPING (PTE) LTD**

120 Lower Delta Road #03-01 Cendex Center Singapore 169208  
Tel: +65 6323 1133 (Main Line) Fax: +65 6474 1133  
E-mail: general@foongsun.com.sg  
CO. REG. NO: 19KJ00969N GST REG. NO: M2-0051795-4

Lampiran 5

**MV.PRIMA SAMUDRA /YDPI  
JAKARTA**

**DOCKING LIST 2022**

**01. FORE CASTLE DECK**

- Revision gypsy windlass drum anchor chain
- Replace sustain plate(frame & bracket) of mooring winch
- Replace handle windlass drum mooring rope
- Replace plate fore castle deck found poor condition
- Replace plate bell mouth of hawsepipe anchor chain
- Renew PS anchor chain: 2 shackles
- Replace forward & middle part draught mark plates(PS & SB)
- Replace bulwark plates and bracket

**02. MAIN DECK**

- Replace plate main deck (PS-SB) forward part
- Replace sea side plate bar main deck (PS & SB) 100 mm
- Replace (PS & SB) poop deck plates
- Replace fore and aft cross way deck

**03. HATCH COVER**

- Replace plate of waterways of hatch cover (mac gregor)
- Replace railway plate of hatch cover

**04. CHAIN LOCKER**

- Revision frame & bracket in chain locker(PS-SB)
- Replace cracked side shells in chain lockers
- Cleaning inside chain lockers(ps-sb)

**05. BOAT DECK**

- Repair SB life boat davit found not centre position (**Urgent**)
- Change SB life boat to rescue boat(as per NC from BKI)

**06. WINCHES DECK**

- Replace sustain plates (frame & bracket) derrick boom winches no.1 (**Urgent**)
- Repair stopper hand brake linning for topping lift derrick no.1
- Replace derrick boom of no.1
- Replace plate of derrick boom winch drum no.1 & 2 (**Urgent**)
- Replace plate of derrick winch deck no.2

**07. CARGO HOLD**

- Replace tank top plates,bracket of hull frames found any poor condition/corrosive/leakage (temporary doubling plates)
- Replace bracket hatch coaming (PS-SB)
- Replace plates of hatch coaming (PS & SB)

**08. BALLAST TANK**

- Replace souding pipes ballast tank and fresh water tanks above main deck (1 m)
- Renew Zinc anode in Ballast tank no.1,2,3 PS-SB.
- Cleaning ballast tank no.1,2,3 (PS & SB)
- Replace Bulkhead plates of Ballast tank no 1 & 2(**Urgent**)

**09. FRESH WATER TANK**

- Cleaning Forepeak,fresh water and afterpeak tank



#### **10. BRIDGE**

- Revision plate bar for waterways at wing bridge(PS-SB)
- Repair wiper for toughened glass
- Checking for VHF radios (Transmitt and receive not good)
- Renew AIS (very difficult to identification other vessel name)
- Checking for steering(electric power and rudder)

#### **11. HULL**

- Replace forward hull plate(PS-SB) below bell mouth hawspipe of anchor chain
- Replace (PS-SB) middle part hull
- Replace keel plate below engine room
- Replace forward stem plate(outside forepeak tank)

#### **12. CARGO GEAR**

- Renew block of derrick boom no.1 & 2(SWL 5 T)
- Replating partly PS derrick boom high mast no.2(corrosive,very poor condition)

#### **13. GANGWAY**

- Repair (PS-SB) gangway ladder

#### **11. OTHER**

- Ultrasonic test (UT) hull (PS-SB),main deck(PS-SB),fore castle deck and tank top plates
- Sandblasting,priming,anti fouling,bottopping,painting hull(PS-SB) & bottom keel

Acknowledge  
(Debr Simbolon)  
Master

Balikpapan, 29th Sept 2022

Prepared by,

(Nico Aulia Siregar)  
Ch. Officer





**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA : DEDI SIMBOLON  
NIS : 02854/N-I  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-I

**Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut**

**A. Judul**

UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA UNTUK MENUNJANG  
KELANCARAN OPERASIONAL MV. PRIMA SAMUDRA

**B. Masalah Pokok**

1. Rendahnya kesadaran crew dan pekerja kontraktor dalam hal keselamatan kerja
2. Koordinasi antara pihak pekerja kontraktor dan crew kapal kurang efektif

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Memberikan familiarisasi dan pelatihan prosedur keselamatan kerja secara rutin serta *toolbox meeting* sebelum memulai pekerjaan
2. Menjalin komunikasi yang baik antara crew kapal dengan pekerja kontraktor

Menyetujui :  
Dosen Pembimbing I

**Capt. Chanra Purnama, M.MTr, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19730119 200212 1 001

Dosen Pembimbing II

**Agus Leonard Togatorop, MM**  
Dosen STIP

Jakarta, 16 Agustus 2023

Penulis

**Dedi Simbolon**  
NIS: 02854/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

**Capt. Suhartini, MM.,MMTr**  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002








SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I


Judul Makalah : UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA UNTUK  
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL MV. PRIMA  
SAMUDRA

Dosen Pembimbing I : Capt. Chanra Purnama, M.MTr, M.Mar

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	16/08	Pendekatan masalah tambahkan Pengawas	
2.	21/08	Bab. I ok ~ konsul. P2 Lanjut Bab. II	
3.	22/08	Bab. II ok — lanjut bab III Konsul ke P2	
4.	23/08	Bab III ok — lanjut Bab IV	
5.	24/08	Dari 2 masalah di bab II jadi kan kesimpulan Sebagai jawabannya (Kesimpulan cukup 2 saja/ di merge!)	
		Siapkan bahan presentasi! lampirkan prosedur <sup>2</sup> /data <sup>2</sup> kpl/ Hal <sup>2</sup> terkait makalah.	

Catatan :

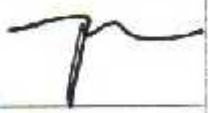



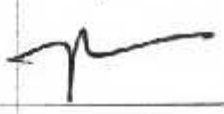
Persentasi sec. kesimpulan ke P2 

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

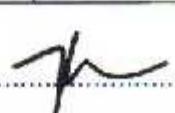
Judul Makalah : **UPAYA MEMAKSIMALKAN KESELAMATAN KERJA UNTUK  
 MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL MV. PRIMA  
 SAMUDRA**

Dosen Pembimbing II : **Agus Leonard Toqatorop, MM**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	16-08-2023	- Pengajaran Sinopsis Makalah. - Silakan lanjut Bab I. LB, IM, PM, TP, MP.	
2	21-08-2023	- lanjut bab II - Poin Masalah pada bab 1 dan latar belakang	
3.	23-08-2023	- Lanjut bab III - IV - Panyebab Masalah diganti dengan tujuan	
4	24-08-2023	- out put diganti fokus ke variable kelancaran.	
5.	25-08-23	- Lembar pengajaran / Pustaka Makalah	

Catatan :

*Asc unable di uji ksm makalah* 

25  
08-23