

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM*
DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218**

Oleh :

R. ADI WIJAYA WIRADINATA

NIS. 02878/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM*
DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218**

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

Oleh :

R. ADI WIJAYA WIRADINATA

NIS. 02878/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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




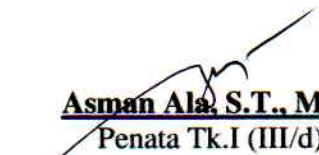
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : R. ADI WIJAYA WIRADINATA
No. Induk Siwa : 02878/ N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM* DI ATAS
KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218


Pembimbing I,

Jakarta, Agustus 2023
Pembimbing II,


Capt. Pujiningsih, M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 200212 2 002


Asman Ala, S.T., M.T.
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19700207 199803 1 002

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 : R. ADI WIJAYA WIRADINATA
No. Induk Siwa : 02878/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM
PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM* DI ATAS
KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218


Penguji I


Capt. Y. Bima Setiyawan, MM

Penguji II


Trisanti, M.Pd
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19720424 200212 2 007

Penguji III


Capt. Pujiningsih, M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 200212 2 002

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 kehadiran 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 MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM* DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218”

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 Ketua 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. Pujiningsih, M.M.Tr, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Asman Ala, S.T., M.T., 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, 25 Agustus 2023

Penulis,



R. ADI WIJAYA WIRADINATA
NIS. 02878/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar belakang	1
B. Identifikasi, batasan dan rumusan masalah	2
C. Tujuan dan manfaat penelitian	3
D. Metode penelitian	4
E. Waktu dan tempat penelitian	5
F. Sistematika penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan pustaka	8
B. Kerangka pemikiran	19
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi data	20
B. Analisis data	22
C. Pemecahan masalah	27
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	44
 DAFTAR PUSTAKA	46
 LAMPIRAN	
 DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship particular
- Lampiran 2. Crew list
- Lampiran 3. Pengenalan keselamatan (Arif Safi'i)
- Lampiran 4. Pengenalan keselamatan (Eko Jarwono)
- Lampiran 5. Tugas-tugas jurumudi & juruminyak
- Lampiran 6. Catatan atas pemahaman dokumen SMS
- Lampiran 7. Life saving appliances inventory
- Lampiran 8. Fire fighting appliances inventory
- Lampiran 9. Drawing alat keselamatan pemadam
- Lampiran 10. Kapal ASD Transko Dara 3218

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam era modern sekarang ini dunia pelayaran dituntut untuk dapat bergerak cepat dan aman sejalan dengan kebutuhan yang terus meningkat. Ini berkaitan erat dengan waktu, penghematan biaya dan efektifitas operational kapal walaupun demikian, peraturan aspek teknis pelayaran hanya dapat mencapai sebagian dari tujuan operasi kapal dengan aman dan bebas polusi.

International safety management (ISM) code atau kodifikasi manajemen keselamatan internasional adalah aturan manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal serta pencegahan polusi yang disahkan oleh *international maritime organization (IMO)* dengan resolusi A.741 (18) november 1993, kemudian dimasukkan kedalam ketentuan SOLAS sebagai bab IX bulan mei 1994.

Semua ketentuan manajemen keselamatan internasional merupakan persyaratan yang harus dipenuhi, maka menjadi kewajiban dari setiap perusahaan pelayaran untuk mendidik para personilnya untuk lebih memahani tentang ISM code, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijakan perusahaan pelayaran dapat dilaksanakan secara efektif sesuai dengan yang diisyaratkan oleh manajemen keselamatan internasional.

International safety management (ISM) code merupakan produk IMO untuk memberlakukan semua instrumen hukum internasional dalam keselamatan dan perlindungan lingkungan laut secara seragam dan menyeluruh. Sesuai dengan IMO resolusi A 741 (18) yang ditetapkan tanggal 4 november 1993, yang menganjurkan dengan sangat agar para perusahaan menerapkan ISM Code secara nasional dan diprioritaskan pada kapal penumpang, kapal tanker, kapal curah, kapal peti kemas serta kapal pengebor minyak lepas pantai, kapal pengangkut gas dan lain-lain.

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi tersebut, perusahaan pelayaran tidak hanya cukup dengan menyediakan kapal-kapal dalam jumlah yang banyak saja. Tetapi kapal-kapal harus merupakan armada yang tangguh yang dilengkapi dengan tenaga-tenaga pelaut yang potensial, terampil dan bertanggung-jawab, dalam upaya pencegahan kecelakaan pada saat mengoperasikan kapal.

Selanjutnya dalam upaya implementasi *ISM code* di atas ASD Transko Dara 3218 yang beroperasi di berbagai perairan di belahan dunia (*world wide*), dibutuhkan peran *safety management system (SMS)* yang sudah ada di atas kapal dalam menangani pencegahan kecelakaan pada saat melakukan kerja di pengeboran minyak lepas pantai, yang merupakan satu kesatuan sistem untuk menunjang kelancaran beroperasinya kapal sebagai sarana transportasi laut dan terhindarnya kecelakaan yang tinggi.

Berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja di atas kapal ASD Transko Dara 3218 sebagai nakhoda menemui beberapa permasalahan terkait dengan penerapan SMS di atas kapal. Permasalahan tersebut yaitu minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja dan pengawasan prosedur kerja terhadap rating kurang efektif. Adanya masalah tersebut menyebabkan penerapan SMS di atas kapal belum berjalan maksimal. Masalah lainnya yaitu kurangnya kemampuan mualim i dalam menghadapi *auditor* dan minimnya jumlah perwira serta faktor kelelahan dari rating dalam melaksanakan *safety management system* akibat rute kapal yang pendek.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk memilih judul : **“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM PENERAPAN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi masalah

Berdasarkan pada hasil pengamatan penulis diperoleh beberapa masalah antara lain yaitu:

- a. Minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal

- b. Pengawasan prosedur terhadap keselamatan kerja kurang efektif
- c. Kurangnya kemampuan mualim I dalam menghadapi *auditor*
- d. Perwira belum maksimal dalam melaksanakan *safety management system*

2. Batasan masalah

Mengingat begitu luasnya permasalahan dalam penerapan *safety management system* di atas ASD Transko Dara 3218 sebagai nakhoda dan karena keterbatasan waktu penulisan, maka penulis hanya membatasi dalam hal :

- a. Minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal
- b. Pengawasan prosedur terhadap keselamatan kerja kurang efektif

3. Rumusan masalah

Dari permasalahan di atas, maka dalam penulisan makalah ini penulis membahas dua permasalahan utama yaitu:

- a. Mengapa kesadaran Rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal minim ?
- b. Mengapa pengawasan prosedur terhadap keselamatan kerja kurang efektif?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

- a. Untuk menganalisis penyebab minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Untuk menganalisis penyebab pengawasan prosedur terhadap keselamatan kerja kurang efektif.

2. Manfaat penelitian

a. Manfaat teoritis

- 1) Sebagai bahan masukan dan diharapkan dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun teman-teman seprofesi untuk mengetahui bagaimana upaya dalam meningkatkan penerapan *safety management system* di atas kapal yang baik dan benar.

- 2) Informasi di dalam makalah ini diharapkan akan memperkaya konsep keilmuan dan bidang pelayaran Indonesia dan kepustakaan STIP Jakarta.

b. Manfaat praktis

Diharapkan dapat memberikan sumbangan, masukan dan saran kepada perusahaan-perusahaan yang terkait maupun perusahaan pelayaran sejenis lainnya dalam meningkatkan penerapan *safety management system* dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini penulis memerlukan data yang relevan agar dapat memperoleh hasil penulisan yang baik. Untuk mengumpulkan data tersebut penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut :

1. Teknik pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam makalah ini adalah deskriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif adalah upaya pengolahan data menjadi sesuatu yang dapat diutarakan secara jelas dan tepat dengan tujuan agar dapat dimengerti oleh orang yang tidak langsung mengalaminya sendiri, yang disajikan dalam uraian kata-kata.

2. Teknik pengumpulan data

Dalam penyusunan makalah ini, penulis menggunakan beberapa cara untuk membantu dalam menganalisa dan membahas permasalahan yang ada. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu :

a. Teknik observasi

Teknik ini merupakan suatu metode yang sistematis dan yang dipertimbangkan dengan baik melalui pengamatan, penelitian serta pengumpulan data dari kapal secara langsung dalam penerapan *safety management system* di atas ASD Transko Dara 3218 pada saat penulis bekerja di kapal tersebut.

b. Studi pustaka

Metode ini digunakan untuk mencari dan mendapatkan informasi *safety management system* dan manajemen keselamatan kerja dengan cara membaca buku manual, buku-buku, literatur serta sumber-sumber lainnya yang ada hubungannya dengan permasalahan untuk menyusun kerangka teori yang relevan dengan pokok bahasan.

c. Dokumentasi

Membaca laporan-laporan terdahulu mengenai segala kerusakan dan perbaikan yang pernah dilakukan sebelumnya serta membaca jurnal yang berhubungan dengan penerapan *safety management system* di atas kapal ASD.

3. Teknik analisis data

Untuk menganalisa data yang diperoleh maka penulis melakukan analisa secara analisis akar permasalahan, dimana penulis mengadakan pengkajian dari data data yang diperoleh sehingga dapat ditemukan solusi dari permasalahan yang terjadi.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu penelitian

Waktu penelitian dilaksanakan pada saat penulis bekerja di atas ASD Transko Dara 3218 sebagai nakhoda dari tanggal 16 maret 2022 sampai dengan 02 juni 2023.

2. Tempat penelitian

Adapun tempat penelitian dalam makalah ini yaitu ASD Transko Dara 3218, kapal ASD tug berbendera Indonesia milik perusahaan Pertamina Trans Kontinental.

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

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas ASD Transko Dara 3218 sebagai nakhoda. 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

Pada bab ini menjelaskan 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

Dalam bagian ini penulis mengambil beberapa referensi dan teori yang berhubungan dengan permasalahan maupun analisis penyelesaian masalah tentang upaya meningkatkan kinerja rating dalam penerapan *safety manajemen system* pada makalah ini, sebagai berikut :

1. Kinerja

Menurut Aliminsyah dan Padji, (2018:206) bahwa kinerja adalah hasil yang dicapai dari yang telah dilakukan, dikerjakan seseorang dalam melaksanakan kerja atau tugas. Kinerja merupakan prestasi kerja atau performance, yaitu hasil kerja selama periode tertentu dibanding dengan berbagai kemungkinan. Performance adalah suatu istilah umum yang digunakan untuk sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode, sering dengan referensi pada sejumlah standar seperti biaya masa lalu atau diproyekkan, suatu dasar efisiensi, pertanggungjawaban atau akuntabilitas manajemen dan sebagainya.

Menurut Simamora (2018:45) kinerja adalah ukuran keberhasilan organisasi dalam mencapai misinya. Dalam hal ini kinerja bisa dikatakan hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Sedangkan Shadily (2012:425) mengatakan kinerja atau performance adalah berdaya guna prestasi atau hasil. Hal ini berarti bahwa kinerja adalah sebuah tindakan yang dapat dilihat, diamati serta dimungkinkan untuk mencapai hal-hal yang diharapkan (tujuan). Kinerja juga dapat dikatakan kombinasi dari

kemampuan, usaha dan kesempatan yang dapat dinilai dari hasil kerjanya yang diperoleh selama periode waktu tertentu.

Wahyudi Kumorotomo (2016:56) memberikan batasan pada konsep kinerja organisasi publik setidaknya berkaitan erat dengan efisiensi, efektifitas, keadilan dan daya tanggap.

Untuk mengetahui ukuran kinerja organisasi maka dilakukan penilaian kinerja. Penilaian kinerja adalah proses mengevaluasi seberapa baik awak kapal melakukan pekerjaan mereka jika dibandingkan dengan standar dan kemudian mengkomunikasikan informasi tersebut kepada awak kapal.

2. *Safety management system (SMS)*

a. Definisi *safety management system (SMS)*

Safety management system menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunen menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

- 1) Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- 2) Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- 3) Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang direkomendasi oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim di masukan dalam pertimbangan dan dapat diberlakukan.

Sesuai dengan peraturan menteri perhubungan nomor : PM 45 tahun 2012 tentang manajemen keselamatan kapal, pasal 3, maka jenis dan ukuran kapal yang terkena aturan *safety management system* adalah:

- a) Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi (HSC code) semua ukuran.
- b) Kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, dan kapal pengangkut gas dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 150 (seratus lima puluh *gross tonnage*); dan
- c) Kapal barang lainnya, kapal barang kecepatan tinggi, kapal pengangkut curah, kapal ikan, unit pengeboran lepas pantai yang bergerak (*mobile offshore drilling unit*) dan unit penampungan/produksi terapung (*floating storage unit and off-loading / floating production storage and off-loading facilities*) termasuk tongkang berawak dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 500 (lima ratus *gross tonnage*).

b. 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.

- 1) Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :
 - a) Pengetahuan keselamatan
 - b) Pencegahan kebakaran
 - c) Prosedur keadaan darurat
 - d) Keamanan di kapal (*security on board*)
 - e) Gerakan / tindakan yang aman (*safe movement*)
 - f) Pencegahan polusi dan lain-lain.
- 2) Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap rating harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :
 - a) Teknik penyelamatan diri (*personal survive technique*)
 - b) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*fire prevention and fighting*)
 - c) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*elementary first aid*)
 - d) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*personal safety and social responsibility*)

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

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap,

tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan Rating ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

3. *International safety managemen (ISM) code*

a. ISM code elemen 6

Dalam ISM code, pembahasan tentang "sumber daya dan personalia", melingkupi :

1) Elemen 6.1

Perusahaan harus memastikan bahwa master adalah :

- a) Benar memenuhi syarat untuk perintah;
- b) Sepenuhnya fasih dengan sistem manajemen Perusahaan keamanan; dan
- c) Diberikan dukungan yang diperlukan agar tugas master dapat dilakukan secara aman.

2) Elemen 6.2

Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional.

3) Elemen 6.3

Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pembiasaan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum belayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.

4) Elemen 6.4

Perusahaan harus memastikan bahwa semua personil yang terlibat dalam sistem manajemen Perusahaan keamanan memiliki pengetahuan yang memadai mengenai aturan, peraturan, kode dan pedoman.

5) Elemen 6.5

Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap latihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan *safety management system* dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait.

6) Elemen 6.6

Perusahaan harus menyusun prosedur agar semua personil kapal menerima informasi yang berkaitan dengan *safety management system* dalam bahasa lapangan atau bahasa yang dimengerti oleh mereka.

b. Tujuan dari ISM code

Adapun tujuan dari ISM code adalah :

- 1) Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- 2) Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- 3) Secara terus menerus meningkatkan ketrampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

4. *Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW) 1978 amandemen 2010*

Berdasarkan kutipan dari *standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW) 1978 amandemen 2010 implementation of the ISM code relevant to STCW*, sebagai berikut :

Companies' responsibilities are particularly emphasised in the implementation of the international safety management (ISM) code so that seafarers employed onboard are competent, qualified and can perform their duties safely and effectively. The company should ensure the master is properly qualified for command, conversant with the safety management system and given the necessary support. The company should ensure the ship is correctly manned with qualified, certificated and medically fit seafarers who are properly familiarised with their duties. The company should ensure crew properly understand the SMS to the level of their duties and are properly trained for its implementation. The company should also ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in their duties.

Sesuai dengan kutipan diatas maka tanggung jawab perusahaan secara khusus ditekankan dalam pelaksanaan kode manajemen keselamatan internasional (ISM) sehingga pelaut yang bekerja di atas kapal adalah orang yang kompeten, berkualitas dan dapat melakukan tugas mereka dengan aman dan efektif dan perusahaan harus memastikan *master* memenuhi syarat untuk perintah dan dengan sistem manajemen keselamatan dan diberikan dukungan yang diperlukan. Perusahaan harus memastikan kapal diawaki pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis serta menguasai tugas-tugas mereka. Perusahaan harus memastikan awak kapal memahami SMS sesuai tingkat tugasnya dan terlatih untuk pelaksanaannya. Perusahaan juga harus memastikan bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam menjalankan tugasnya.

Di dalam STCW 1978 amandemen 2010 disebutkan sistem standar mutu adalah suatu sistem yang menyediakan untuk dan memastikan bahwa standar yang paling praktis diterapkan agar kompetensi pelaut terpenuhi. Standar mutu yang ditetapkan dalam konvensi tersebut adalah standar kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh rating yang akan dan telah bekerja di atas kapal harus memenuhi standar yang ditetapkan.

Para nakhoda mempunyai tanggung jawab khusus untuk memastikan bahwa semua rating memegang sertifikat yang sesuai dengan fungsi yang mereka selenggarakan dan mereka mempunyai kemampuan dan keterampilan serta mengenal akan tugas, tanggung jawab, pengoperasian dan mengenal semua

prosedur yang diaplikasikan sesuai dengan semua perlengkapan, alat-alat dan instrumen-instrumen yang mereka harus gunakan diatur dalam STCW 1978 amandemen 2010.

Ketentuan tentang familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW 1978 amandemen 2010, adalah :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan oleh nakhoda.
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
- e. Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil yang sesuai dan memenuhi kualifikasi yang cukup.
- f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh rating yang baru bergabung.

Instruksi-instruksi penting harus diberikan kepada rating sebelum bertugas di kapal. Instruksi tersebut berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

Perusahaan-perusahaan harus memastikan kompetensi para pelaut yang dipekerjakannya. Hal ini dapat dilakukan jika mempekerjakan personil yang berkualifikasi atau memberikan pelatihan/ peningkatan kemampuan bagi mereka yang dipekerjakan. Perlu pula dipastikan bahwa semua pelatihan yang diperlukan telah diselesaikan sebelum personil tersebut diberikan tugas-tugas di kapal.

Setelah rating bekerja di atas kapal juga perlu diadakan familiarisasi dan training tentang *safety management system* di atas kapal dan juga dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang bertujuan untuk membekali para rating agar menambah pengetahuan dan keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal, karena keselamatan merupakan faktor utama dalam kelancaran operasi kapal khususnya kapal ASD.

Seperti yang tercantum dalam ISM code tentang pengenalan dan pelatihan:

- 1) Seluruh perwira dan kelasi yang bekerja di kapal pertama kali diperkenalkan dengan tugas dan tanggung jawab, peralatan kapal sesuai dengan tanggung jawab mereka.
- 2) *Cecklist* familiarisasi (pengenalan) keselamatan telah dibentuk oleh DPA Nahkoda dan KKM untuk memastikan proses pengenalan yang memadai dan praktis dilaksanakan secara tepat sesuai kapalnya.
- 3) Perusahaan dimana memungkinkan berusaha mengatur periode serah terima selayaknya.
- 4) Nahkoda menyusun latihan keadaan darurat secara teratur dan realistis untuk memastikan seluruh perwira dan kelasi dapat menanggapi keadaan darurat.
- 5) Perusahaan harus berpegang teguh bahwa berlatih dalam bekerja adalah bentuk pelatihan terbaik dan selain dari pengenalan perwira dan kelasi baru, kapal dan peralatannya, latihan adalah praktek yang realistis untuk pengoperasian kapal dan keselamatan pelayaran.
- 6) Pelatihan ini dikendalikan oleh nahkoda dan bila didapatkan kelemahan pelatihan akan diulang sehingga para perwira dan kelasi mencapai standar pelatihan yang diterima

5. *Safety of life at sea (SOLAS)*

Peraturan *safety of life at sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan kapal 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, kedapatan 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 peraturan 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.

Kecelakaan-kecelakaan pada kapal terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan maritim lebih efektif. Untuk ISM Code termasuk didalam aturan SOLAS bab IX.

6. Pengawasan

a. Definisi pengawasan

Usman Effendi (2015:223) berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil.

Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang di inginkan yakni tujuan yang telah di rencanakan. Seorang manajer yang melakukan tugas pengawasan harus mengerti arti dan tujuan dari pada pelaksanaan tugas pengawasan. Pengawasan dapat didefenisikan sebagai proses untuk “menjamin” bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai.

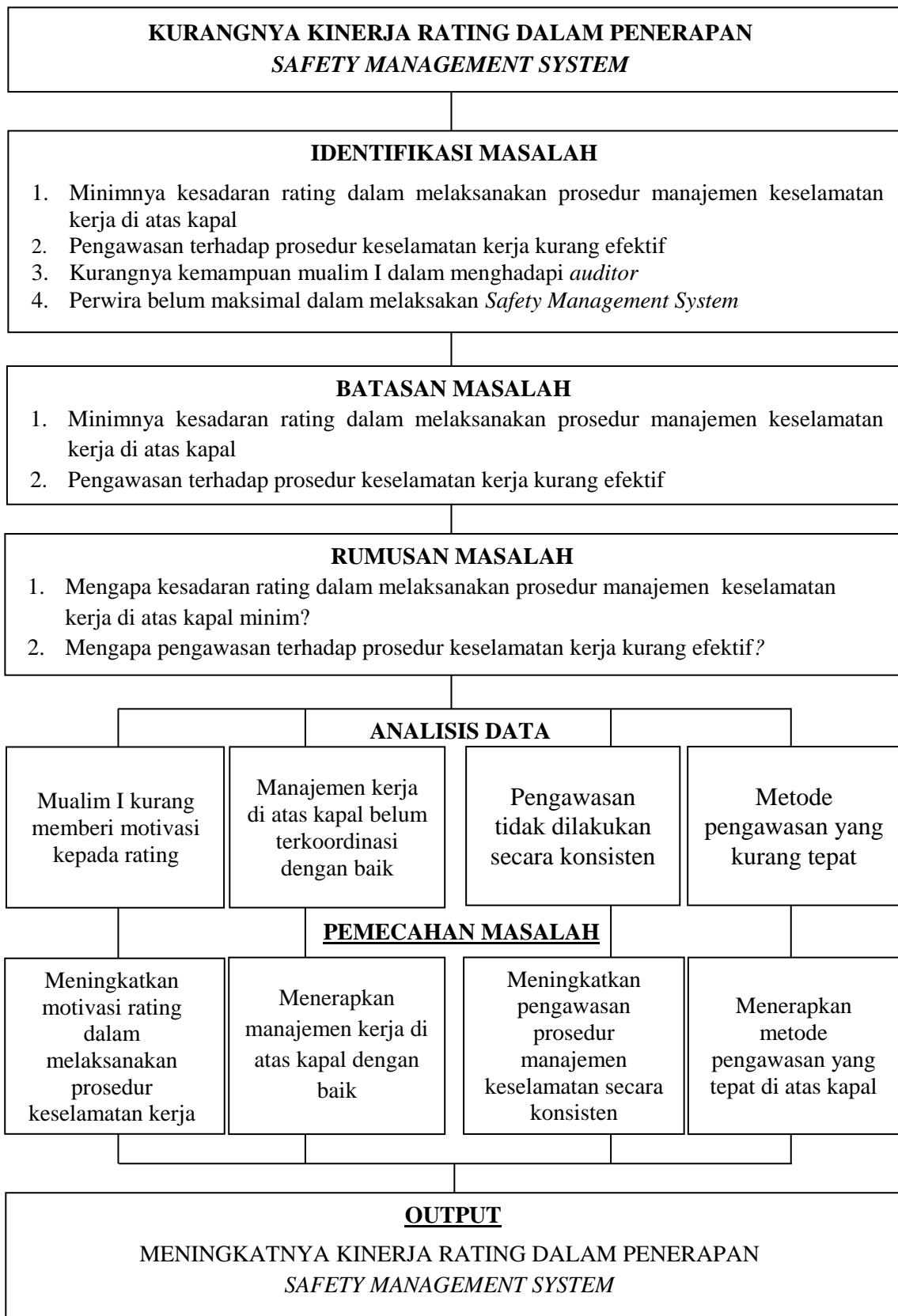
Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan, karena dapat dikatakan bahwa rencana dapat dikatakan antara rencana itulah sebagai standar atau alat pengawasan bagi pekerjaan yang sedang berjalan. Pengawasan berarti bahwa manajer berusaha untuk menjamin bahwa organisasi bergerak kearah tujuannya. Apabila ada bagian tertentu dari organisasi itu berada pada jalan yang salah atau terjadi penyimpangan, maka manajer berusaha menemukan penyebabnya kemudian memperbaiki dan meluruskan ke jalan yang benar. Mengingat hubungan erat antara perencanaan dengan pengawasan beberapa ahli dalam memberikan definisi pengawasan.

b. Fungsi Pengawasan

Erni Trisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi pengawasan (*controlling*) sebagai berikut:

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

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Fakta yang penulis temui saat bekerja di atas kapal ASD Transko Dara 3218 sebagai nakhoda sejak tanggal 16 maret 2022 sampai dengan 02 juni 2023 adalah sebagai berikut:

1. Pada tanggal 17 Januari 2023 diadakan *internal audit* pada kapal ASD Transko Dara 3218 ditemukan beberapa *non conformance report (NCR)* atau laporan ketidak-sesuaian antara apa yang disebutkan dalam *ship management system (SMS)* dengan apa yang ditemukan di atas kapal. Temuan tersebut seperti tidak ditemukannya dokumen *PPE assessment* pada *tool box talk* pada tanggal 13 januari 2018 dan ditemukan bahwa 2 orang rating (Arif Safi'i & Eko Jarwono) tidak mempunyai sertifikat familiarisasi.

Selanjutnya sesuai ISM code elemen 6.1 tentang "*permit to work procedure*" menyatakan bahwa "*originator*" harus melakukan "*tool box talk*" yang bisa mengidentifikasi dan mengontrol bahaya-bahaya yang ada sesuai dengan pekerjaannya. bagaimanapun ditemukan pada tanggal 29 January 2018 tidak ditemukannya dokumen "*tool box talk*" pada "*permit to work*" untuk "*bunker operation*".

Adanya temuan tersebut menyebabkan operasional kapal tertunda dikarenakan harus melengkapi dokumen yang kurang terlebih dahulu. Hal ini tentunya menyebabkan kerugian bagi perusahaan sehingga masalah tersebut harus mendapat perhatian dari Nakhoda dan perwira terkait untuk melaksanakan semua sesuai prosedur.

2. Pada tanggal 15 maret 2023 saat kapal sedang berlabuh di pelabuhan dilakukan serah terima jabatan (*handing over*) antara anak buah kapal yang lama dengan yang baru tidak dilakukan mengikuti prosedur berdasarkan *safety management manual* (SMM) kapal. Selanjutnya pada waktu kapal berlayar diadakannya latihan kebakaran (*fire drill*) dan latihan meninggalkan kapal (*abandon ship drill*) terlihat anak buah kapal yang baru naik, belum memahami apa yang harus dikerjakan dan tidak mengetahui letak lokasi alat-alat keselamatan. Alat-alat keselamatan seperti jaket pelampung alat pemadam kebakaran, dan peralatan darurat lainnya harus selalu mudah diakses oleh semua awak kapal untuk memastikan keselamatan mereka dalam situasi darurat.

Sebagian rating kurang disiplin terhadap peraturan-peraturan yang telah dibuat oleh perusahaan maupun peraturan-peraturan internasional yang berhubungan dengan manajemen keselamatan seperti dalam *safety of life at sea* (SOLAS), *standard training certificated and watchkeeping for seafarer* (STCW), ISM code. Saat diadakan latihan keselamatan, sebagian rating kurang memperhatikan *muster list* dan semboyan signal untuk latihan yang dimaksud.

Rating belum dapat dipahami maksud dan tujuan diadakannya *check list* sebelum melaksanakan tugas atau pekerjaan yang sifatnya khusus. masih ada anggapan oleh anak buah kapal bahwa pekerjaan tersebut sudah biasa dilakukan sehingga anak buah kapal berasumsi tidak perlu dibuatkannya *check list* sebelum melakukan pekerjaan khusus. Pengalaman penulis yang pernah penulis alami yaitu pada suatu waktu ada pekerjaan *hot work* di *main deck* sewaktu kapal sandar di dermaga, masinis II selaku kepala kerja harian mesin serta mualim 1 selaku *safety officer* di atas kapal tidak membuat prosedur kerja sesuai yang disebutkan dalam SMM.

Dari sini penulis melihat bahwa ada sesuatu pekerjaan yang dianggap remeh dan rawan menjadi kecelakaan karena jika sesuatu pekerjaan sudah dianggap remeh, maka kelalaian dan kecelakaan kerja akan muncul. Apabila sewaktu-waktu diadakan internal atau external audit akan diperoleh temuan-temuan berupa banyaknya checklist yang tidak diisi berdasarkan prosedur *safety manual management* kapal yang telah ditetapkan dan dibuat oleh perusahaan sehingga hal itu banyak menimbulkan komplain dari perusahaan dan

pencharter yang menilai seolah-olah kapal tidak menerapkan Manajemen Keselamatan Internasional yang sebagaimana telah ditetapkan oleh IMO.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) identifikasi masalah di atas yang jadi prioritas, sehingga penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya maka pada saat pemecahan masalah dapat lebih dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

1. Minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Dari permasalahan ini penulis menganalisa beberapa penyebab diantaranya yaitu :

a. Mualim I kurang memberi motivasi kepada rating

Mualim I sebagai perwira tertinggi di *deck department* bertanggung jawab memberikan motivasi kepada rating dalam menjaga semangat dan kinerjanya. Dalam hal ini motivasi yang seharusnya diberikan seperti memberikan kepemimpinan positif. Mualim I perlu menunjukan dedikasinya terhadap rating. Selain itu juga, memberikan apresiasi dan pengakuan atas kontribusi dan pencapaian rating. Penghargaan verbal atau penghargaan tertulis dapat meningkatkan rasa percaya diri dan semangat kerja. Informasi yang relevan secara terbuka dan jelas dengan memberikan penjelasan mengenai pentingnya tugas-tugas mereka dalam keselamatan kapal dan alasan di balik setiap prosedur.

Dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja dibutuhkan kesadaran setiap rating dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja. Adanya temuan seperti 2 orang rating (juru mudi & juru minyak) tidak mempunyai sertifikat familiarisasi merupakan bukti bahwa pelaksanaan familiarisasi bagi rating baru belum dilaksanakan secara maksimal. Dengan demikian rating baru belum memahami prosedur keselamatan kerja sesuai *safety managemen manual (SMM)* dari perusahaan.

Mualim I dalam pengoperasian sebuah kapal memiliki tugas dan tanggungjawab yang tidak sedikit. Berjalan dengan baik atau tidak pengoperasian sebuah kapal merupakan tanggungjawab mualim I, sehingga adakalanya seorang Mualim I menjalankan tugas yang berlebihan sehingga menyita waktu dan tenaga yang tidak sedikit. Dengan kondisi seperti ini mualim I kurang maksimal dalam memberi motivasi atau semangat kerja rating dalam menjalankan prosedur kerja yang harus diterapkan .

Fakta ini tentu tidak sesuai dengan ISM Code Elemen 6.1 tentang "*permit to work procedure*" yang menyatakan bahwa "*originator*" harus melakukan "*tool box talk*" yang bisa mengidentifikasi dan mengontrol bahaya-bahaya yang ada sesuai dengan pekerjaannya. Sedangkan fakta yang ditemukan di atas kapal yaitu tidak ditemukannya dokumen "*tool box talk*" pada "*permit to work*" untuk "*bunker operation*".

Dari uraian yang dikemukakan sebelumnya bahwa motivasi sebagai faktor pendorong, maka jika motivasi itu lemah, tentu dapat berakibat pada kinerja ataupun rutinitas sehari-hari di atas kapal dimana akan membawa dampak yang tidak menguntungkan, dan tidak menutup kemungkinan akan menjadi salah satu mata rantai kecelakaan kerja yang sewaktu-waktu dapat terjadi.

Pemberian motivasi tidak dapat dipisahkan dari peran serta semua pihak baik *chief officer* maupun pihak perusahaan, yang telah menetapkan policy atau aturan yang berkenaan dengan keselamatan kapal yang berdasar pada *ISM code (international safety management)* code, yang secara tegas mengatur standar internasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal namun dalam pelaksanaannya, *chief officer* masih kurang memahami cara ataupun metode pemberian motivasi, tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal terhadap perwira junior / anak buah kapal.

b. Manajemen kerja di atas kapal belum terkoordinasi dengan baik

Kecelakaan kerja yang sering terjadi di atas kapal dapat menjadi pelajaran berharga bagi semua pihak, maka dari itu badan organisasi dunia yang

mengurus tentang kemaritiman yaitu *International maritime organization (IMO)* mengeluarkan suatu aturan tentang pencegahan terjadinya kecelakaan kerja serta perlindungan terhadap lingkungan laut yang kita kenal dengan ISM code (*international safety management*) code.

Dari deskripsi data di atas bahwa tidak ada dokumen *PPE Assessment* pada *tool box talk* pada tanggal 13 Januari 2018 merupakan fakta bahwa pelaksanaan latihan keselamatan tidak dilakukan secara maksimal. Terjadinya kecelakaan di atas kapal umumnya disebabkan oleh "*human error*" atau kesalahan manusia, tentu hal ini tidak terlepas dari sistem manajemen yang belum terkoordinasi dengan baik. Selain itu persyaratan fisik dan teknis yang diterapkan pada kapal berdasarkan ketentuan internasional ternyata hanya mampu mencapai sebagian dari tujuan yang ingin dicapai di bidang keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan. Dapat dikatakan bahwa faktor penentu dalam keberhasilan atau kegagalan mencapai suatu target adalah kondisi sumber daya manusia yang terkait, dan manajemen yang ada.

Safety management system (SMS) yang ada di atas kapal bertujuan untuk mengefektifkan sasaran dari ISM code, oleh karena itu segala prosedur-prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh SMS yang menjadi pedoman pelaksanaan kerja di atas kapal, sudah seyogyanya dilaksanakan dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab yang tinggi, namun demikian pelaksanaan prosedur keselamatan kerja yang dimaksud senantiasa mendapat prioritas perhatian dari awak kapal di atas kapal tanpa terkecuali dan pihak perusahaan. Dalam pelaksanaan prosedur kerja tersebut perlu diadakan secara rutin akan evaluasi sehingga menjadi bahan masukan untuk perbaikan-perbaikan, sehingga target yang dicanangkan dapat tercapai.

Belum efektifnya manajemen prosedur kerja di atas kapal merupakan hal yang perlu ditindak-lanjuti dengan keseriusan oleh semua pihak yang berwenang, bertolak dari hal tersebut dengan adanya SMS intensitas keikutsertaan faktor manusia dalam penyelenggaraan fungsi keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran, akan ditingkatkan melalui jalur manajemen yang meliputi aspek sumber daya manusia.

Dalam SMS telah digariskan tentang hubungan kerjasama yang baik antara awak kapal, perusahaan dan instansi terkait lainnya. Peranan berbagai pihak dalam mengimplementasikan Prosedur kerja tentu memerlukan suatu persyaratan yang kuat sebagai pegangan dasar dalam mengorientasikan program-program secara benar dan tepat sasaran.

2. Pengawasan terhadap prosedur keselamatan kerja kurang efektif

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya diantaranya yaitu :

a. Pengawasan tidak dilakukan secara konsisten

Pada saat pelaksanaan pekerjaan di atas kapal, terkadang rating yang bertugas dalam kegiatan tersebut tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pengawasan yang lemah menyebabkan prosedur kerja tidak dilaksanakan dengan baik. Pengoperasian dan perawatan yang tidak berjalan baik dan tidak sesuai dengan prosedur mengakibatkan terjadi kesalahan dalam pengoperasian peralatan tersebut.

Pengawasan yang tidak dilakukan secara konsisten dapat menyebabkan tingkat keberhasilan suatu pekerjaan yang dilakukan menurun. Dengan demikian tidak dapat tercipta pelaksanaan kerja yang efektif dan efisien karena pembagian tugas benar-benar berjalan dengan baik sesuai dengan tugas dan jabatannya masing-masing. Pengawasan pelaksanaan aturan perusahaan besar peranannya sebagai motivator dalam arti peran aktif dari *chief officer* untuk mengawasi rating baik dalam hal bekerja.

Dengan kurangnya pengawasan dari *chief officer* maka dapat menurunkan kinerja maupun kesadaran dalam mendukung manajemen kapal dan perusahaan sehingga selalu siap bila diadakan pemeriksaan bahkan audit sekalipun. Kurangnya pengawasan ini mengurangi rasa percaya diri sehingga Rating kurang memahami aturan perusahaan. Dengan demikian maka kelancaran pengoperasian kapal tidak dapat berjalan sesuai dengan manajemen perusahaan. Maksud dari pengawasan terhadap manajemen keselamatan adalah :

- 1) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan
- 2) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu telah berjalan sesuai dengan instruksi serta prinsip-prinsip yang telah ditetapkan
- 3) Untuk mengetahui apakah kelemahan-kelemahan serta kesulitan kesulitan dan kegagalan-kegagalan, sehingga dapat diadakan perubahan-perubahan untuk memperbaiki serta mencegah pengulangan kegiatan yang salah.

Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan efisien dan apakah tidak dapat diadakan perbaikan-perbaikan lebih lanjut, sehingga mendapat efisiensi yang lebih besar.

b. Metode pengawasan yang kurang tepat

Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. Metode pengawasan yang kurang tepat tidak dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Dengan demikian, suatu aktivitas yang berkaitan erat dengan penentuan atau evaluasi, tidak dapat diketahui sejauh mana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauh mana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauhmana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

Konsep pengawasan demikian sebenarnya menunjukkan pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, dimana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih atas kepada pihak di bawahnya.” Dalam ilmu manajemen, pengawasan ditempatkan sebagai tahapan terakhir dari fungsi manajemen. Untuk mendapatkan hasil yang maksimal, pengawasan harus dilaksanakan berdasarkan fungsi dan tujuan pengawasan itu sendiri, menggunakan metode pengawasan yang sesuai dengan kondisi pekerjaan di atas kapal. Akan tetapi fakta yang penulis temui pengawasan di atas kapal belum

dilaksanakan secara maksimal dikarenakan metode pengawasan yang kurang tepat.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif pemecahan masalah

a. Minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja di atas kapal

Pemecahannya adalah :

1) Meningkatkan motivasi rating dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja

Sumber daya manusia (SDM) dapat menjadi modal utama dalam menunjang keberhasilan organisasi apabila dikelola dengan baik dan pengelolaan tersebut sudah dimulai semenjak mereka akan dibutuhkan, dipekerjakan, sampai dengan diberhentikan. Sebagaimana diketahui bahwa manajemen sumber daya manusia merupakan suatu proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap pengadaan, pengembangan, pemberian balas jasa, pengintegrasian, pemeliharaan, dan pemisahan tenaga kerja dalam rangka mencapai tujuan organisasi.

Untuk meningkatkan motivasi kerja rating di atas kapal maka sumber daya manusia harus diberikan setiap haknya dan harus diperhatikan pemenuhannya, salah satunya adalah kompensasi. Kompensasi terdiri dari kompensasi finansial dan non finansial. Kompensasi finansial berupa uang dalam bentuk gaji, tunjangan dan bonus sedangkan kompensasi non finansial berupa cuti, liburan dan dispensasi waktu.

Program penghargaan penting bagi sumber daya manusia karena mencerminkan upaya organisasi untuk mempertahankan sumber daya manusia sebagai komponen utama dan merupakan komponen biaya yang paling penting. Disamping pertimbangan tersebut, penghargaan juga merupakan salah satu aspek yang berarti bagi pegawai, karena bagi individu atau pegawai besarnya penghargaan mencerminkan ukuran nilai karya mereka diantara para pegawai itu sendiri.

Manajemen sumber daya manusia, yang berarti faktor yang mendorong seseorang untuk melakukan suatu aktivitas tertentu. Oleh karena itu motivasi sering kali diartikan pula sebagai faktor pendorong perilaku seseorang. Pemberian motivasi kepada para awak kapal merupakan kewajiban pemimpin, agar para awak kapal tersebut dapat lebih meningkatkan volume dan mutu pekerjaan yang menjadi tanggung jawab. Untuk meningkatkan motivasi Rating maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

a) Seorang pemimpin perlu memperhatikan hal-hal berikut agar pemberian motivasi dapat berhasil seperti yang diharapkan.

(1) Memahami perilaku bawahan

Pimpinan harus dapat memahami perilaku bawahan, artinya seorang pemimpin dalam tugas keseluruhan hendaknya dapat memperhatikan, mengamati perilaku para bawahan masing-masing. Dengan memahami perilaku mereka akan lebih memudahkan tugasnya memberi motivasi kerja.

(2) Harus berbuat dan berperilaku realistis

Seorang pemimpin mengetahui bahwa kemampuan para bawahan tidak sama, sehingga dapat memberikan tugas yang kira-kira sama dengan kemampuan mereka masing-masing. Dalam memberi motivasi kepada bawahan harus menggunakan pertimbangan-pertimbangan yang logis dan dapat dilakukan oleh bawahan.

(3) Tingkat kebutuhan setiap orang berbeda

Tingkat kebutuhan setiap orang tidak sama disebabkan karena adanya kecenderungan, keinginan, perasaan dan harapan yang berbeda antara satu orang dengan orang lain pada waktu yang sama.

(4) Mampu menggunakan keahlian

Seorang pimpinan hendaknya dapat menjadi pelopor dalam setiap hal. Diharapkan lebih menguasai seluk-beluk

pekerjaan, mempunyai kiat sendiri dalam menyelesaikan masalah, apalagi masalah yang dihadapi bawahan dalam melaksanakan tugas.

(5) Pemberian motivasi harus mengacu pada orang

Pemberian motivasi adalah untuk orang atau karyawan secara pribadi dan bukan untuk pimpinan sendiri. Seorang pimpinan harus memperlakukan seorang bawahan sebagai bawahan, bukan sebagai diri sendiri yang sedang mempunyai kesadaran tinggi untuk melakukan pekerjaan dengan baik oleh karena itu motivasi harus dapat mendorong setiap karyawan untuk berperilaku dan berbuat sesuai apa yang diinginkan pimpinan.

(6) Harus dapat memberi keteladanan

Keteladanan merupakan guru yang terbaik, tidak guna seribu kata bila perbuatan seseorang tidak menggambarkan perbuatannya. Orang tidak menaruh hormat dan simpati pada pemimpinnya yang hanya pandai berkata tetapi tidak dapat berbuat seperti apa yang dikatakannya. Keteladanan merupakan contoh nyata yang dapat dilihat, disaksikan oleh seorang bawahan. Dengan keteladanan seorang pimpinan, bawahan akan dapat termotivasi bagaimana cara bekerja dengan baik, berkata dan berbuat yang baik. Anak buah tidak akan dapat termotivasi bila pimpinan selalu mengatakan hal-hal yang bertentangan dengan nasihat dan ucapan yang selalu disampaikannya. Oleh sebab itu, dalam memotivasi bawahan faktor contoh dan keteladanan ini memegang peranan penting.

b) Motivasi di atas kapal tentu tidak lepas dari peranan *safety management system* (SMS) yang mensyaratkan beberapa kondisi yang dapat menunjang keberhasilannya, diantaranya adalah:

- 1) Membangun suatu koordinasi yang kuat antara pihak kapal dan perusahaan dalam menerapkan suatu manajemen yang

tertulis maupun tidak tertulis, oleh karena itu awak kapal sebagai pengoperasi kapal dan perusahaan sebagai pemilik kapal perlu mengambil langkah-langkah persiapan, dengan tahap kegiatan yang terencana dan terjadwal secara obyektif dan efektif sesuai dengan yang ditentukan dalam ISM Code, tahapan untuk mencapai tujuan di atas adalah :

- a) Lengkapya tata kerja pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman dan selamat.
 - b) Terciptanya perlindungan terhadap segala resiko yang telah diidentifikasi
 - c) Penyempurnaan dan peningkatan kemampuan ataupun kecakapan manajemen keselamatan bagi para personil di darat dan dikapal secara berkesinambungan termasuk kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
 - d) Tahap evaluasi dan penyempurnaan.
- 2) Mengaktifkan wewenang dan tanggung jawab nakhoda sebagai *overriding authority* di atas kapal dalam kaitannya memotivasi seluruh awak kapal tentang keselamatan kapal, dan pihak perusahaan harus secara jelas menguraikan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda yang diantaranya:
- a) Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam hal keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan.
 - b) Memotivasi para awak kapal agar menjalankan kebijaksanaan yang dimaksud.
 - c) Mengeluarkan perintah-perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
 - d) Meninjau hasil pelaksanaan *safety management system* dan melaporkan kekurangan-kekurangan yang di temui kepada manajemen di perusahaan.

- c) Pihak perusahaan perlu menjamin bahwa *safety management system* yang dilaksanakan di atas kapal mengatur dan memuat kewenangan. Nakhoda dan secara jelas perusahaan harus menggambarkan didalamnya bahwa nakhoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh untuk membuat keputusan-keputusan demi keselamatan dan pencegahan pencemaran.
- d) Kualifikasi personil dimana perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda dan perwira dalam peranannya dalam "me-manage" dan memotivasi bawahannya memiliki kriteria kualifikasi yang layak, dan memahami serta mengerti sepenuhnya *safety management system* perusahaan.
- e) Dalam pelaksanaan sistem manajemen prosedur keselamatan kerja perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal dapat menerima informasi yang berhubungan dengan *safety management system*.

2) Menerapkan manajemen kerja di atas kapal dengan baik

Safety management system (SMS) yang ada di atas kapal, tentu bertujuan untuk mengefektifkan sasaran dari *ISM code*, oleh karena itu segala prosedur-prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh SMS yang menjadi pedoman pelaksanaan kerja di atas kapal, sudah seyogyanya dilaksanakan dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab yang tinggi, namun demikian pelaksanaan prosedur keselamatan kerja yang di maksud senantiasa mendapat prioritas perhatian dari awak kapal di atas kapal tanpa terkecuali dan pihak perusahaan. Dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut, perlu di adakan secara rutin akan evaluasi sehingga menjadi bahan masukan untuk perbaikan-perbaikan, sehingga target yang dicanangkan dapat tercapai

Dalam SMS telah digariskan tentang hubungan kerjasama yang baik antara awak kapal, perusahaan dan instansi terkait lainnya. Peranan berbagai pihak dalam mengimplementasikan prosedur keselamatan kerja tentu memerlukan suatu persyaratan yang kuat sebagai pegangan

dasar dalam mengorientasikan program-program secara benar dan tepat sasaran. Sebagaimana yang diutarakan oleh Dr. Edi Sutrisno, (2014), manajemen sumber daya manusia, bahwa peningkatan kemampuan merupakan strategis yang diarahkan untuk meningkatkan efektivitas dan sikap tanggap dalam rangka peningkatan kinerja organisasi. Dengan adanya strategi yang tepat tersebut, maka langkah yang akan ditempuh oleh organisasi akan berjalan lebih efisien dan efektif, dan tentunya apabila seorang pemimpin ingin mencapai tujuannya, dengan efektif maka harus mempunyai wewenang untuk memimpin bawahannya dalam usaha mencapai tujuan tersebut.

Penjelasan di atas tentu memiliki benang merah dengan standar sistem manajemen keselamatan di atas kapal yang telah di atur dalam ketentuan ISM code, sehingga aspek-aspek dari efektifitas suatu manajemen prosedur keselamatan kerja dapat terwujud, adapun aspek tersebut adalah:

- a) Adanya kebijaksanaan di bidang keselamatan dan perlindungan terhadap lingkungan

Dalam hal ini perusahaan harus membuat suatu kebijaksanaan berkenaan dengan keselamatan dan perlindungan kapal serta lingkungan yang menjabarkan cara mencapai sasaran, selain dari itu perusahaan harus menjamin bahwa kebijaksanaan tersebut diimplementasikan baik di kapal maupun di darat, kebijaksanaan yang dimaksud harus ringkas dan jelas agar nantinya mampu mencapai sasaran. Tak lupa perlunya menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab dan wewenang terhadap personil di kapal dan di darat dalam kaitannya terhadap keselamatan kerja. Pendokumentasian tanggung jawab dan wewenang dimaksudkan agar keikutsertaan dan peranan personil dalam *safety management system* dapat berfungsi secara efektif.

- b) Perlunya prosedur untuk menjamin operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan sesuai dengan peraturan internasional dan negara bendera.

Dengan tersedianya prosedur ataupun aturan mengenai sistem kerja yang sistematis yang berorientasikan pada keselamatan kerja tentu akan dapat membantu semua pihak, baik pihak kapal maupun pihak perusahaan. Sehingga dengan demikian keseragaman prosedur dapat terlihat dengan jelas dalam pelaksanaannya dan dapat menjadi acuan ataupun pegangan oleh semua pihak yang terkait.

- c) Pentingnya level tanggung jawab dan jalur komunikasi antara pihak perusahaan dan awak kapal

Adanya tanggung jawab dan wewenang perusahaan atas tersedianya sarana dan dukungan dari darat terhadap pihak kapal yang memadai, agar para pelaksana dapat menjalankan fungsinya dengan seefektif mungkin. Untuk menjamin operasi yang aman dan ketersediaan jalur komunikasi antara perusahaan dan kapal, setiap perusahaan harus menunjuk satu atau lebih petugas yang berkualitas di darat yang dapat berhubungan langsung dengan manajemen tertinggi di perusahaan, adapun wewenang dan tanggung jawab petugas tersebut adalah termasuk memonitor aspek-aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dan operasi tiap-tiap kapal dan menjamin tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat sesuai yang dipersyaratkan.

- d) Adanya prosedur laporan kecelakaan dan *non-conformities* sesuai dengan persyaratan *ISM code*

Di dalam pelaksanaan *safety management system* telah digariskan prosedur untuk menjamin bahwa kecelakaan, *non-conformity* dan situasi berbahaya lainnya harus dilaporkan kepada perusahaan untuk diinvestigasi dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

Adapun hal-hal yang telah ditetapkan terkait dengan *safety management system* adalah:

- (1) Pihak perusahaan diminta untuk selalu belajar dari kesalahan dan melakukan peningkatan secara terus menerus dengan

cara:

- (a) Membuat prosedur yang menjamin bahwa ketidaksesuaian / *non conformities* dilaporkan kepada perusahaan.
 - (b) Laporan-laporan tersebut kemudian diinvestigasi dan dianalisa untuk dilakukannya perbaikan terhadap keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan
 - (c) Hasil dari investigasi dan analisa harus ditindak lanjuti dengan *corrective action*, sebagai pembelajaran kepada elemen yang terkait, amandemen terhadap prosedur bila perlu dan pengembangari prosedur baru.
- (2) Pihak kapal diharuskan melakukan tindakan-tindakan sebagai berikut
- (a) Awak kapal harus melaporkan kepada masing-masing *department* atau *safety officer* bila mendapatkan, mengalami dan menduga adanya ketidak sesuaian yang berakibat "*incident* dan *hazardous occurrences*"
 - (b) *Safety officer* di atas kapal diharuskan melakukan investigasi terhadap "*incident* dan *hazardous occurrences*", untuk kemudian melaporkan hasil investigasi kepada *safety commitee* di kapal dan perusahaan, serta melakukan *safety inspection* guna mencegah terulangnya kasus yang serupa dan mencatat hal tersebut sebagai dokumentasi.
 - (c) Sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal nakhoda harus bertindak melakukan analisa dan investigasi terhadap "*incident* dan *hazardous occurrences*", guna memutuskan *corrective action*, menjalankan dan memonitor pelaksanaan *corrective action*, melaporkan kejadian tersebut kepada perusahaan, memberikan informasi tentang hal tersebut kepada seluruh awak kapal untuk pembelajaran dan pencegahan agar kejadian tersebut

tidak terulang, mendiskusikan di dalam *safety committee meeting* dan memberikan usulan-usulan yang sekiranya perlu serta mendokumentasikannya.

- (d) Adanya prosedur persiapan dan respon terhadap keadaan darurat suatu kewajiban bagi perusahaan menyiapkan atau membuat prosedur yang dapat menunjukkan dan menggambarkan penanggulangan potensi keadaan darurat di atas kapal, serta koordinasi yang jelas dengan pihak yang terkait.

Dengan adanya prosedur persiapan dan respon terhadap keadaan darurat, dapat memungkinkan awak kapal mengerti akan tindakan-tindakan dan langkah yang semestinya dilakukan dalam setiap keadaan darurat. Selain itu perusahaan juga diharuskan menciptakan program-program latihan dalam rangka keadaan darurat, yang nantinya *safety management system* perusahaan dapat diuji ataupun diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan mampu mengatasi keadaan bahaya kecelakaan dan situasi darurat yang terjadi.

- e) Menerapkan prosedur *internal audit* dan *management review*

Dalam pelaksanaan *safety management system* di atas kapal, secara berkala akan dilakukan internal audit ataupun management review oleh pihak perusahaan yang telah ditunjuk sebagai *lead auditor* atau *safety and quality*, guna menjamin keselamatan dan mutu di kapal sesuai dengan pedoman manajemen yang berlaku.

Tujuan utama dari audit adalah tidak hanya tertuju pada pemeriksaan untuk mencari kesalahan melainkan suatu bentuk pengawasan mengenai apakah prosedur-prosedur yang tertulis telah dilaksanakan sebagaimana mestinya dan temuan dari hasil audit bukan salah atau benar melainkan sesuai atau tidak sesuai, apabila tidak sesuai maka dicatat sebagai *non-conformity* yang kemudian akan digunakan untuk perbaikan selanjutnya.

Hal-hal yang diaudit adalah sebagai dokumentasi prosedur, penerapan sistem prosedur yang ada, pengertian mengenai prosedur yang sesuai bidangnya, catatan sebagai bukti otentik pelaksanaan sistem, dokumentasi dan hasil audit (perusahaan dan kapal) yang terdiri dari *major non-conformity*, *non-conformity*, *observation* dan *finding*, keefektifan sistem tepat guna, operasi kapal yang aman, operasi penyelamatan, kesadaran terhadap keselamatan dan pencegahan polusi, alat-alat dan perlengkapan keselamatan dan persiapan darurat.

Diakhir pelaksanaan audit, sebelum mempersiapkan laporan ataupun temuan dari audit terlebih dahulu *lead auditor* akan menyelenggarakan suatu pertemuan dengan manajemen senior baik pihak perusahaan maupun pihak kapal dengan tujuan memperlihatkan ketidaksesuaian dan temuan - temuan agar dapat dipastikan bahwa mereka mengerti secara jelas akan hasil dari audit tersebut.

Dalam pelaksanaan audit semua pihak yang terkait diharapkan untuk membangun suatu kerjasama dan koordinasi dengan baik sehingga audit dapat berjalan dengan lancar dan tanpa mengganggu aktivitas lainnya yang sedang berjalan.

b. Pengawasan terhadap prosedur keselamatan kerja kurang efektif

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Meningkatkan pengawasan prosedur manajemen keselamatan secara konsisten

Pengawasan merupakan suatu usaha sistematis untuk membandingkan standar kinerja, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan. Namun, sebaik apapun rencana yang telah ditetapkan, juga tetap memerlukan

pengawasan. Oleh sebab itu diantara perencanaan dan pengawasan mempunyai hubungan sangat erat, diibaratkan seperti kedua sisi mata uang yang sama, dan semua fungsi-fungsi dari manajemen mempunyai hubungan yang saling terkait.

Pengawasan membantu penilaian apakah perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan dan pengawasan. Oleh sebab itu diantara perencanaan dan pengawasan mempunyai hubungan yang sangat erat, diibaratkan seperti kedua sisi mata uang yang sama, dan semua fungsi-fungsi dari manajemen mempunyai hubungan yang saling terkait. Pengawasan membantu penilaian apakah perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan dan pengawasan telah dilaksanakan secara efektif dan fungsi pengawasan itu sendiri harus diawasi.

Agar pengawasan berjalan dengan efektif dan efisien perlu adanya sistem pengawasan yang efektif maka perlu dipenuhi beberapa pengawasan yaitu :

- a) Pengawasan harus bersifat fact finding, artinya pengawasan harus menentukan fakta-fakta tentang bagaimana tugastugas dijalankan dalam organisasi.
- b) Pengawasan harus bersifat preventif, artinya harus dapat mencegah timbulnya penyimpangan-penyimpangan dan penyelewengan-penyelewengan dari rencana semula.
- c) Pengawasan diarahkan kepada masa sekarang
- d) Pengawasan hanya sekedar alat untuk meningkatkan efisiensi dan tidak boleh dipandang sebagai tujuan.
- e) Karena pengawasan hanya sekedar alat administrasi, maka pelaksanaan harus mempermudah tercapainya tujuan.
- f) Pengawasan tidak dimaksudkan untuk terutama menemukan siapa yang salah jika ada ketidakberesan, akan tetapi untuk menemukan apa yang tidak benar.

- g) Pengawasan bersifat harus membimbing supaya para Rating meningkatkan kemampuannya untuk melaksanakan tugas yang telah ditentukan baginya.

Pengawasan dari pihak *chief officer* atau nakhoda terhadap prosedur kerja dan implemenasi SMS juga sangat penting dilakukan kepada para Rating agar mereka senantiasa terbiasa melakukan SMS di setiap kegiatan operasionalnya. Di dalam SMM juga disebutkan untuk Rating yang baru bergabung ada beberapa *check list familiarisation* yang harus dilalui dan diselesaikan mengenai SMS, prosedur kerja dan pelatihan-pelatihan keselamatan yang terdapat di CBT (*computer based training*)

2) Menerapkan metode pengawasan yang tepat di atas kapal

Metode pengawasan yang dapat dilakukan di atas kapal, untuk memastikan manajemen keselamatan dilaksanakan sebagaimana mestinya harus memperhatikan beberapa tahap pengawasan. Tahap proses pengawasan yaitu :

a) Tahap penetapan standar

Tujuannya adalah sebagai sasaran, kuota, dan target pelaksanaan kegiatan yang digunakan sebagai patokan dalam pengambilan keputusan. Bentuk standar yang umum yaitu standar phisik, standar moneter dan standar waktu.

b) Tahap penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan

Digunakan sebagai dasar atas pelaksanaan kegiatan yang dilakukan secara tepat.

c) Tahap pengukuran pelaksanaan kegiatan

Beberapa proses yang berulang-ulang dan kontinue, yang berupa atas, pengamatan, laporan, metode, pengujian, dan sampel.

d) Tahap pembandingan pelaksanaan dengan standar dan analisa penyimpangan

Digunakan untuk mengetahui penyebab terjadinya penyimpangan dan menganalisisnya mengapa bisa terjadi demikian, juga digunakan sebagai alat pengambilan keputusan bagi manajer.

e) Tahap pengambilan tindakan koreksi

Bila diketahui dalam pelaksanaannya terjadi penyimpangan, dimana perlu ada perbaikan dalam pelaksanaan

Untuk itu penulis membuat 4 (empat) tingkatan agar kebiasaan pelaut yang cakap di atas kapal dapat terpenuhi, diantaranya adalah :

(1) *Safety management manual (SMM)*

Adalah implementasi dari *safety management system (SMS)* telah mengatur tugas dan tanggung jawab dari pihak manajemen paling atas sampai ketingkat pekerja yang paling rendah. Itu semua perlu dipahami dan dilaksanakan sebaik-baiknya dan ISM code akan berhasil diterapkan.

(2) *Procedure and safety record*

Procedur-procedur keselanatan kerja atau prosedur dalam keadaan bahaya telah dibuat berdasarkan peraturan-peraturan dan undang-undang untuk dilaksanakan dan ditaati oleh pelaut. Peraturan dan undang-undang dimasukan dalam buku:

- (a) *Shipboard manual*
- (b) *Shipboard oil pollution emergency plan.*
- (c) *ICS bridge procedure guide.*
- (d) *SOLAS training manual.*

(3) *Circular letter*

Adalah surat dari perusahaan yang berisikan teguran atau saran dari pelaksanaan dan pengaturan keselamatan kerja termasuk pencegahan pencemaran dilaut, untuk itu dengan adanya circular letter dari perusahaan harus diperhatikan dan dilaksanakan.

(4) *Safety drill*

Latihan keselamatan harus dilaksanakan dari prosedur dan persyaratan yang telah ditetapkan dalam SMS untuk menjelaskan bagaimana berurusan dengan situasi darurat yang berkaitan dengan kerusakan, kebakaran, polusi, keamanan dan muatan. Latihan harus memastikan bahwa anak buah kapal memenuhi standar SMS perusahaan dan menambah percaya diri dalam mengendalikan situasi yang timbul bila terjadi keadaan darurat.

2. Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah

a. Minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Evaluasi pemecahannya adalah :

1) Meningkatkan motivasi rating dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja

Keuntungan:

- a) Kesadaran yang lebih tinggi. Dengan peningkatan motivasi, rating akan lebih sadar akan pentingnya keselamatan kerja dan prosedur yang harus diikuti.
- b) Kepatuhan yang lebih baik. Motivasi yang tinggi akan mendorong rating untuk lebih patuh dan konsisten dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja.
- c) Kreativitas dan inovasi. Motivasi dapat mendorong rating untuk berpikir kreatif dalam mencari solusi baru untuk meningkatkan keselamatan di atas kapal.

Kerugian:

- a) Keterbatasan waktu. Meningkatkan motivasi memerlukan waktu dan usaha yang tidak sebentar, dan hasilnya mungkin tidak segera terlihat.

- b) Tingkat motivasi yang berbeda. Tidak semua rating memiliki tingkat motivasi yang sama, sehingga sulit untuk memastikan bahwa semua anggota akan terpengaruh dengan cara yang sama.

2) Menerapkan manajemen kerja di atas kapal dengan baik

Keuntungan:

- a) Struktur yang lebih jelas. penerapan manajemen kerja yang baik memberikan struktur yang jelas bagi rating, sehingga mereka tahu apa yang diharapkan dan bagaimana melakukannya.
- b) Pengelolaan risiko yang lebih efektif. Manajemen kerja yang baik membantu mengidentifikasi dan mengelola risiko dengan lebih efektif, sehingga dapat mengurangi potensi kecelakaan.
- c) Peningkatan efisiensi. Prosedur kerja yang teratur dan efisien dapat mengurangi waktu dan tenaga yang terbuang.

Kerugian:

- a) Implementasi yang kompleks. Menerapkan manajemen kerja yang baik memerlukan perubahan dalam budaya organisasi dan sistem yang memerlukan waktu untuk diimplementasikan sepenuhnya.
- b) Penolakan atau resistensi. Rating yang sudah terbiasa dengan cara kerja lama menunjukkan resistensi terhadap perubahan, menyebabkan kendala dalam implementasi.

b. Pengawasan terhadap prosedur keselamatan kerja kurang efektif

Evaluasi pemecahannya adalah :

1) Meningkatkan pengawasan prosedur keselamatan secara konsisten

Keuntungan:

- a) Kepatuhan yang lebih tinggi. Pengawasan yang konsisten dapat mendorong rating untuk lebih patuh terhadap prosedur keselamatan kerja.

- b) Koreksi dan umpan balik yang cepat. Pengawasan yang rutin memungkinkan untuk koreksi dan umpan balik yang lebih cepat terhadap perilaku yang tidak sesuai.

Kerugian:

- a) Keterbatasan sumber daya. Membutuhkan sumber daya manusia dan waktu yang cukup untuk melakukan pengawasan secara konsisten.
- b) Kemungkinan menjadi rutinitas. Terlalu banyak pengawasan mungkin membuat rating merasa terkekang dan mengurangi motivasi intrinsik mereka.

2) Menerapkan metode pengawasan yang tepat di atas kapal

Keuntungan:

- a) Efektivitas yang lebih tinggi. Metode pengawasan yang sesuai dapat meningkatkan efektivitas pengawasan keselamatan kerja, mengidentifikasi potensi risiko dengan lebih baik.
- b) Penggunaan teknologi. Teknologi seperti sensor dan pemantauan online dapat digunakan untuk memantau prosedur keselamatan dengan lebih efisien.

Kerugian:

Keterbatasan teknis. Terkadang, teknologi atau metode tertentu mungkin tidak cocok untuk kondisi di atas kapal atau sulit diimplementasikan.

3. Pemecahan masalah yang dipilih

a. Minimnya kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu menerapkan manajemen kerja di atas kapal dengan baik.

b. Pengawasan terhadap prosedur keselamatan kerja kurang efektif

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu meningkatkan pengawasan prosedur keselamatan secara konsisten

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya mengenai kurangnya kinerja Rating dalam penerapan *safety management system (SMS)* di atas ASD Transko Dara 3218, penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Muallim I kurang memberi motivasi kepada rating sehingga kesadaran rating dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja masih kurang.
2. Manajemen kerja di atas kapal belum terkoordinasi dengan baik sehingga manajemen keselamatan kerja di atas belum dapat diterapkan secara maksimal.
3. Pengawasan tidak dilakukan secara konsisten sehingga pengawasan prosedur keselamatan kerja terhadap rating kurang efektif.
4. Metode pengawasan yang kurang tepat sehingga masih ada sebagian rating yang tidak mengikuti prosedur manajemen keselamatan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, untuk meningkatkan kinerja rating dalam penerapan *safety management system (SMS)* di atas kapal, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Muallim I seharusnya memberikan motivasi secara berkesinambungan dan memperlihatkan tekad yang serius kepada rating untuk menjalankan SMS yang baik dan benar serta bisa mencapai hasil audit yang baik.

2. *Chief officer* harus mengkoordinasikan manajemen kerja di atas kapal dengan baik dengan memberikan bimbingan kepada rating dan mengadakan pengawasan secara langsung sehubungan dengan tugas-tugas yang dilaksanakan di atas kapal.
3. Seharusnya *chief officer* meningkatkan pengawasan prosedur keselamatan secara konsisten terhadap kinerja rating sehingga mereka lebih disiplin dalam menjalankan tugas masing-masing.
4. *Chief officer* seyogyanya menerapkan metode pengawasan yang tepat dalam melaksanakan pengawasan prosedur keselamatan kerja bagi rating di atas kapal sehingga dapat tercapai hasil yang diharapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aliminsyah dan Padji. (2013). *Kamus istilah akutansi*. Bandung : Yrama Widya
- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Kesehatan dan keselamatan kerja untuk pelaut*. Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra
- Efendi, Usman. (2015). *Asas manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kumorotomo, Wahyudi. (2016). *Peningkatan kinerja pegawai*. Yogyakarta : Kanisius
- Simamora. (2013). *Manajemen sumber daya manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Shadily. (2012). *Kamus inggris indonesia*. Jakarta : Gramedia
- Tisnawati, Erni. (2015). *Pengantar manajemen*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang manajemen keselamatan kapal, pasal 3
- _____ *Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW) 1978 amandemen 2010*
- _____ *International safety management (ISM) Code 2014, IMO publications*
- _____ *Safety of life at sea (SOLAS) 1974 amandement 2010, IMO publications*

Lampiran 1 Ship Particular

TRANSKO DARA 3218

**HARBOUR
TUG**



SHIP'S PARTICULAR

General

Vessel Name : TRANSKO DARA 3218
 Port of Registry : JAKARTA
 Call Sign : YDKK2
 Type of Vessel : HARBOUR TUG/ TOWING VESSEL
 (Azimuth Stern Drive)
 Hull type / No : SINGLE HULL STEEL / H-365
 Year built, Yard : 2021, PT BANDAR ABADI
 Owners : PT PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
 Management Company : PT PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
 Classification Society : ABS (American Bureau of Shipping)
 Class Notation : ☐ A1 (E) TOWING VESSEL, AMS, UWILD
 IMO No. : 9913482
 Class ID. : YY281810
 P & I : TBI
 MMSI No. : 525 104 061

Principal Dimension

L O A : 33.36 m
 L P P : 30.83 m
 Beam (moulded) : 10.50 m
 Depth (moulded) : 5.20 m
 Draft, summer (max) : 4.00 m
 Deck Area : 80 m²
 Gross tonnes GT : 465 t
 Net tonnes NT : 140 t
 Bollard Pull (Ahead) : 38 t
 Bollard Pull (Astern) : 32 t
 Speed (100 % MCR) : 12 kn (Designed Draft)

Engine & Machinery

Main Engine : YANMAR 6EY22AW
 : 2 set X 1180 kW 900 RPM
 Propulsion System : 2 set X SCHOTTEL SRP 340
 Aux. Engines : CATERPILLAR C7.1
 : 2 set X 129 kW
 Harbour Engines : CATERPILLAR C4.4
 : 1 set X 56 kW

Tank Capacity

FO Capacity (100%) : 118.00 m³
 LO Capacity (100%) : 13.00 m³
 FW Capacity : 40.80 m³
 Foam Tank : 8.20 m³
 Dispersant Tank : 8.50 m³

Miscellaneous

Accommodation : 10 Person
 : 2x1-berth cabins
 : 4x2-berth cabins
 Deck Crane : 5 t @ 5 m, 2 t @ 9 m
 Ext. Fire Fighting : 2 set x Pumps @ 700 m³/h
 : 2 set x Fire Monitor @ 600 m³/h
 Deck Machinery : Deck Crane: 5 t @ 5 m, 2 t @ 9 m
 : Windlass : 40 Kn
 : Quick Release Tow Hook: 40 t
 : Capstan : 50 Kn
 Endurance : 6 Days (850 Nautical Mile)
 : @ 6 kn towing speed

Acknowledged by,

Rudolf Margiat Bakkara
 Manager New Building Project

Last update : April 17th, 2023



Lampiran 2



CREW LIST ASD TRANSKO DARA 3218

NAME OF VESSEL : ASD. TRANSKO DARA 3218
 CALL SIGN : YDKK2
 MMSI NO : 525104061
 IMO NO : 9913482

DEPARTURE FROM :
 PORT : BALONGAN
 Date : 12 APRIL 2023

NO	NAME	RANK	SEAMAN BOOK		Certificate		Place of Birth		TANGGAL NAIK
			NO.	EXPIRE	COC	No	Place	Date	
1	R. ADI WIJAYAW	MASTER	F108489	09/02/2023	ANT - II	6200464739N20121	TASIKMALAYA	27/07/1986	3/22/2022
2	HERI ESTIAWAN	Chief Officer	F198371	26/11/2023	ANT - III	6200354527N30320	MAGELANG	5/21/1983	20/05/2022
3	HARDIAN SYAH PUTRA	2nd Off	G078325	12/07/2024	ANT III	6211420589MB0218	JAKARTA	27/03/1994	22/09/2022
4	R. Satria YONANTO	Ch.Eng	G041469	14/01/2024	ATT - II	6200253957T20121	KLATEN	6/19/1974	15/03/2022
5	FAROUK	2nd Eng	F220126	19/02/2024	ATT - II	6200088339T20215	MENTOK	28/05/1975	06/10/2022
6	FAJRI RAMADHANA	3rd Eng	F325158	18/06/2023	ATT - III	6202014566T30520	UFUNG BANDANG	13/02/1996	14/09/2022
7	ARIF SAFTI	A/B	E130908	04/01/2024	ANT-V	6211605957N50321	MAGELANG	16/04/1995	14/09/2022
8	AKHMAD YUNIR FIRMANZAH	A/B	H066441	02/09/2025	RATING	6211546881340520	LAMONGAN	10/2/1995	13/10/2022
9	EKO JARWONO	OILER	E108187	10/08/2023	ATTV	6200044156T50214	MAGELANG	9/7/1982	22/09/2022
10	AKAFRIZAL	COOK	G077317	09/06/2024	RATING	6201022279010720	PADANG	11/12/1970	8/10/2022

MASTER



R. ADI WIJAYAW

Lampiran 3

Pengenalannya Keselamatan (Arif Safi'i)

	PENGENALAN KESELAMATAN SAFETY FAMILIARIZATION	File Reference	F-07-20
		Revision No	01
	Safety Management System	Date	01/Jan/2018
		Page	1 / 2

Form berikut ini harus digunakan untuk memberikan familiarisasi serta penjelasan kepada pekerja baru atau tamu yang akan ikut kapal berlayar. Familiarisasi mengenai keselamatan harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam sebelum kapal berlayar

This form must be used to brief and familiarize new employee and or visitor whom stay on board vessel on her voyage. Safety familiarization must be held within 24 hours prior sailing.

Nama kapal <i>Vessel Name</i>	TRANSCO DARA 3218	Tanggal Familiarisasi <i>Date of familiarization</i>	14 SEPTEMBER 2022
Nama Pekerja <i>Employee Name</i>	ARIF SAFI'I	Posisi <i>Rank</i>	JURUMUDI


Jika awak kapal akan naik ke atas kapal, Nakhoda atau perwira yang ditunjuk wajib memberikan familiarisasi mengenai lokasi dan penggunaan peralatan keselamatan diatas kapal beserta dengan kebijakan dari perusahaan yang harus dipatuhi oleh seluruh awak kapal.

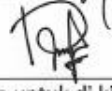
When crew joins a vessel, the Master or his appointed officer must brief the crew on the location and use of the vessel's specific safety equipment and the company policies which all crews are required to adhere to.

Hal-hal berikut harus dijelaskan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan

The following topics should be covered prior to the vessel leaving port

DAFTAR PERIKSA <i>Checklist</i>	PARAF TUTOR <i>Initial</i>
Identifikasi alarm dan signal keadaan darurat diatas kapal <i>Identification of emergency signal and alarm of the vessel</i>	✓
Lokasi dan cara penggunaan lifejacket. Hal ini termasuk cara penggunaan lifejacket yang berada diatas kapal dengan benar. <i>Storage location and use of personal Lifejacket. This is to include the proper method of donning and adjusting the specific type of personal lifejacket onboard the vessel.</i>	✓
Lokasi, tipe dan penggunaan liferaft dan seluruh peralatan keselamatan. <i>Location, type and use of liferafts and all life saving equipments.</i>	✓
Lokasi, tipe dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran, baik dengan tipe fixed dan atau jinjing <i>Location, type and use of all fire fighting equipment, including fixed &/or portable fire pumps as fitted</i>	✓
Rute aman untuk evakuasi dari tempat kerja bila terjadi keadaan darurat <i>Safe escape route from working area in case of emergency</i>	✓
Lokasi peralatan darurat lainnya <i>Location of all other emergency equipment</i>	✓
Tugas dan tanggung jawab pada keadaan darurat seperti yang dijelaskan pada peran dalam keadaan darurat <i>Responsibilities and duties in an emergency as outlined by the vessel's station bill</i>	✓
Pentingnya mendengarkan dan mematuhi perintah Nakhoda <i>Importance of listening to and obeying all of the Master's orders</i>	✓
Peraturan dalam penggunaan PPE saat akan naik dan meninggalkan kapal <i>Requirement use of appropriate personal protective equipment when boarding / leaving the vessel</i>	✓
Lokasi tempat berkumpul <i>Location of emergency stations</i>	✓
Lokasi tombol alarm keadaan darurat <i>Location of General Alarm Switches</i>	✓


	PENGENALAN KESELAMATAN SAFETY FAMILIARIZATION	File Reference	F-07-20
		Revision No	01
	Safety Management System	Date	01/Jan/2018
		Page	2 / 2

Sosialisasi panduan sistem keselamatan perusahaan <i>Familiarization with the Company's Safety Management System</i>		✓
Prosedur Pelaporan kecelakaan, insiden, tindakan dan atau kondisi tidak aman <i>Reporting procedure for accidents, near misses or unsafe acts or conditions</i>		✓
Verifikasi dokumen awak kapal termasuk pelatihan dasar keselamatan serta sertifikat kesehatan <i>Verification of the employee's documents including basic safety training and current medical certificate</i>		✓
Kebijakan mengenai obat-obatan serta peraturan merokok diatas kapal <i>Drug(s) and smoking policy or regulation on board vessel</i>		✓
Pencegahan polusi serta peraturan mengenai pembuangan sampah diatas kapal <i>Pollution prevention and waste management regulation</i>		✓
Introduction to the vessels safety officer giving his name and position Pengenalan kepada Perwira Keselamatan Kapal (nama & jabatannya)		✓
Apakah awak kapal mengkonsumsi obat-obatan baik dengan resep dokter ataupun tidak saat naik keatas kapal? <i>Any prescribed or non-prescribed medication being taken by the employee at the time of joining the vessel</i>		✓
Tugas dalam bagian keamanan <i>Security Awareness Training / Duties</i>		✓
Nama Pekerja/Jabatan <i>Employee Name / Rank</i>	ARIF SAFI'I	Tanda Tangan <i>Signature</i> 
Nama Tutor/Jabatan <i>Trainer Name / Rank</i>	HERI ESTIAWAN	Tanda Tangan <i>Signature</i> 
Nama Nakhoda <i>Master Name</i>	R. ADI WIJAYA W	Tanda Tanngan <i>Signature</i> 
Harus tersedia salinan formulir ini di kapal & data untuk pekerja dan salinan untuk di kirim ke kantor. <i>Copies of this form should be available on the vessel & employee's file and a copy to the office.</i>		



Lampiran 4

Pengenalan Keselamatan (Eko Jarwono)

	PENGENALAN KESELAMATAN SAFETY FAMILIARIZATION	File Reference	F-07-20
		Revision No	01
	Safety Management System	Date	01/Jan/2018
		Page	1 / 2

Form berikut ini harus digunakan untuk memberikan familiarisasi serta penjelasan kepada pekerja baru atau tamu yang akan ikut kapal berlayar. Familiarisasi mengenai keselamatan harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam sebelum kapal berlayar

This form must be used to brief and familiarize new employee and or visitor whom stay on board vessel on her voyage. Safety familiarization must be held within 24 hours prior sailing.

Nama kapal <i>Vessel Name</i>	TRANSCO DARA 3218	Tanggal Familiarisasi <i>Date of familiarization</i>	14 SEPTEMBER 2022
Nama Pekerja <i>Employee Name</i>	EKO JARWONO	Posisi <i>Rank</i>	JURUMINYAK


Jika awak kapal akan naik ke atas kapal, Nakhoda atau perwira yang ditunjuk wajib memberikan familiarisasi mengenai lokasi dan penggunaan peralatan keselamatan diatas kapal beserta dengan kebijakan dari perusahaan yang harus dipatuhi oleh seluruh awak kapal.




When crew joins a vessel, the Master or his appointed officer must brief the crew on the location and use of the vessel's specific safety equipment and the company policies which all crews are required to adhere to.

Hal-hal berikut harus dijelaskan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan

The following topics should be covered prior to the vessel leaving port

DAFTAR PERIKSA <i>Checklist</i>	PARAF TUTOR <i>Initial</i>
Identifikasi alarm dan signal keadaan darurat diatas kapal <i>Identification of emergency signal and alarm of the vessel</i>	✓
Lokasi dan cara penggunaan lifejacket. Hal ini termasuk cara penggunaan lifejacket yang berada diatas kapal dengan benar. <i>Storage location and use of personal lifejacket. This is to include the proper method of donning and adjusting the specific type of personal lifejacket onboard the vessel.</i>	✓
Lokasi, tipe dan penggunaan liferaft dan seluruh peralatan keselamatan. <i>Location, type and use of liferafts and all life saving equipments.</i>	✓
Lokasi, tipe dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran, baik dengan tipe fixed dan atau jinjing <i>Location, type and use of all fire fighting equipment, including fixed &/or portable fire pumps as fitted</i>	✓
Rute aman untuk evakuasi dari tempat kerja bila terjadi keadaan darurat <i>Safe escape route from working area in case of emergency</i>	✓
Lokasi peralatan darurat lainnya <i>Location of all other emergency equipment</i>	✓
Tugas dan tanggung jawab pada keadaan darurat seperti yang dijelaskan pada peran dalam keadaan darurat <i>Responsibilities and duties in an emergency as outlined by the vessel's station bill</i>	✓
Pentingnya mendengarkan dan mematuhi perintah Nakhoda <i>Importance of listening to and obeying all of the Master's orders</i>	✓
Peraturan dalam penggunaan PPE saat akan naik dan meninggalkan kapal <i>Requirement use of appropriate personal protective equipment when boarding / leaving the vessel</i>	✓
Lokasi tempat berkumpul <i>Location of emergency stations</i>	✓
Lokasi tombol alarm keadaan darurat <i>Location of General Alarm Switches</i>	✓

	PENGENALAN KESELAMATAN SAFETY FAMILIARIZATION	File Reference	F-07-20
		Revision No	01
	Safety Management System	Date	01/Jan/2018
		Page	2 / 2

Sosialisasi panduan sistem keselamatan perusahaan <i>Familiarization with the Company's Safety Management System</i>			✓
Prosedur Pelaporan kecelakaan, insiden, tindakan dan atau kondisi tidak aman <i>Reporting procedure for accidents, near misses or unsafe acts or conditions</i>			✓
Verifikasi dokumen awak kapal termasuk pelatihan dasar keselamatan serta sertifikat kesehatan <i>Verification of the employee's documents including basic safety training and current medical certificate</i>			✓
Kebijakan mengenai obat-obatan serta peraturan merokok diatas kapal <i>Drug(s) and smoking policy or regulation on board vessel</i>			✓
Pencegahan polusi serta peraturan mengenai pembuangan sampah diatas kapal <i>Pollution prevention and waste management regulation</i>			✓
Introduction to the vessels safety officer giving his name and position Pengenalan kepada Perwira Keselamatan Kapal (nama & jabatannya) <i>Perwira Keselamatan Kapal (nama & jabatannya)</i>			✓
Apakah awak kapal mengkonsumsi obat-obatan baik dengan resep dokter ataupun tidak saat naik keatas kapal? <i>Any prescribed or non-prescribed medication being taken by the employee at the time of joining the vessel</i>			✓
Tugas dalam bagian keamanan <i>Security Awareness Training / Duties</i>			✓
Nama Pekerja/Jabatan <i>Employee Name / Rank</i>	EKO JARWONO	Tanda Tangan <i>Signature</i>	
Nama Tutor/Jabatan <i>Trainer Name / Rank</i>	R. SATRIA YONANTO	Tanda Tangan <i>Signature</i>	
Nama Nakhoda <i>Master Name</i>	R. ADI WIJAYA W	Tanda Tanngan <i>Signature</i>	
Harus tersedia salinan formulir ini di kapal & data untuk pekerja dan salinan untuk di kirim ke kantor. <i>Copies of this form should be available on the vessel & employee's file and a copy to the office.</i>			



Lampiran 5

Tugas-Tugas Jurumudi & Juruminyak



PEDOMAN

FUNGSI	: SAFETY MANAGEMENT REPRESENTATIVE (SMR)	NOMOR	: A- 002/J0000/2019-S0
JUDUL	: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	REVISI KE	: 01
		BERLAKU TMT	: 01 JAN 2021
		HALAMAN	: 32 dari 113

- 4) Melaksanakan pengetesan alarm got di kamar pompa secara rutin dan pencatatannya untuk dilaporkan kepada Mualim I
- 5) Mencatat dan melaporkan semua pelaksanaan kerja dan pemakaian material kepada Mualim I

8. Juru Mudi

- 1) Melaksanakan tugas dinas jaga di Anjungan sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan oleh Nakhoda.
- 2) Melaksanakan perintah yang diberikan oleh Perwira Jaga atau Nakhoda saat di Anjungan seperti: memegang kemudi manual, pengamatan keliling, patroli dsb
- 3) Menjaga kebersihan anjungan dan sekitarnya.
- 4) Melaksanakan siaga di tempat yang sudah ditetapkan saat oleh gerak sandar/lepas sandar.
- 5) Melaksanakan tugas tanggap darurat
- 6) Menyiapkan tangga kapal, tangga pandu, bendera-bendera, sosok benda isyarat, pelampung dan perlengkapan lainnya.
- 7) Membantu dalam persiapan dan pelaksanaan kegiatan muat/bongkar ataupun pengaturan ballast atas perintah Mualim I atau Perwira Jaga, sesuai dengan rotasi jam jaga yang telah ditetapkan.
- 8) Memasang, mengawasi dan mengatur kondisi ketegangan tali tambat pada saat kapal sandar dan memasang rat guard pada tali tambat.
- 9) Melaksanakan ronda keliling kapal pada saat kapal sandar dan berlabuh jangkar.
- 10) Melaksanakan perawatan dek seperti pengetokan, pembersihan, pengecatan di Dek, lambung, anjungan dan sekitarnya.
- 11) Menghidupkan / mematikan penerangan Dek dan lampu Navigasi.
- 12) Melaksanakan pencatatan identitas tamu pada buku tamu.

9. Kelasi (jika ada)

- 1) Melaksanakan siaga di tempat yang sudah ditetapkan saat oleh gerak sandar/lepas sandar.
- 2) Melaksanakan tugas tanggap darurat
- 3) Membantu persiapan tangga kapal, tangga pandu dan perlengkapan kapal lainnya sesuai dengan perintah dari Bosun atau Perwira Jaga sehubungan dengan kegiatan kapal yang berjalan.
- 4) Membantu dalam persiapan dan pelaksanaan kegiatan muat/bongkar ataupun pengaturan ballast atas perintah Mualim I atau Perwira Jaga, sesuai dengan rotasi jam jaga yang telah ditetapkan.

PEDOMAN

FUNGSI : SAFETY MANAGEMENT REPRESENTATIVE (SMR)	NOMOR : A- 002/J0000/2019-S0
JUDUL : SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	REVISI KE : 01
	BERLAKU TMT : 01 JAN 2021
	HALAMAN : 37 dari 113

12) Melaksanakan bimbingan dan pelatihan terhadap Kadet Mesin.

14. Perwira Listrik atau *Electriciant* (jika ada)

- 1) Mengawasi, mengoperasikan dan merawat sistem mesin pendingin, sistem air condition, panel listrik dan megger test elektro motor dan/atau peralatan permesinan lainnya yang ditetapkan oleh Kepala Kamar Mesin sesuai dengan PMS.
- 2) Mencatat indikator-indikator untuk mendeteksi apabila ada kelainan-kelainan yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan, pada pesawat yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya.
- 3) Melaksanakan tugas tanggap darurat
- 4) Memelihara dan mengganti lampu penerangan lampu navigasi dan kelengkapannya.
- 5) Melakukan pengetesan setiap akhir minggu pada fire detector system, emergency light, emergency generator dan peralatan dapur yang berhubungan dengan listrik.
- 6) Melakukan pemeliharaan ODM, OWS, Incinerator dan IGS agar dapat berfungsi dengan baik.
- 7) Melaksanakan pengujian terhadap safety device dan megger test dan membuat pelaporannya.
- 8) Menginventarisir material/ spare part yang menjadi tanggungjawabnya.
- 9) Mengusulkan pengadaan spare part sesuai dengan MSL (Minimum Stock Level).
- 10) Menyelenggarakan administrasi terhadap peralatan yang menjadi tanggung jawabnya dengan baik dan dilaporkan kepada Kepala Kamar Mesin secara reguler.

15. Juru Minyak

- 1) Melaksanakan perintah kerja Masinis Jaga pada waktu tugas jaga.
- 2) Mencatat semua alat-alat indikator pesawat yang sedang beroperasi.
- 3) Memeriksa pelumasan, BBM, pendingin dan menambah pelumas apabila diperlukan serta mencatatnya dalam jurnal mesin.
- 4) Mengatasi kerusakan/kelainan ringan pada pesawat-pesawat yang sedang beroperasi.
- 5) Melaporkan pada Masinis jaga apabila ada kelainan-kelainan pada pesawat yang sedang berjalan.
- 6) Melakukan pemeriksaan keliling pada saat tugas jaga di kamar mesin secara periodik agar kapal selalu aman.
- 7) Melaksaniakan tugas tanggap darurat

PEDOMAN

FUNGSI	: SAFETY MANAGEMENT REPRESENTATIVE (SMR)	NOMOR	: A- 002/J0000/2019-S0
JUDUL	: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	REVISI KE	: 01
		BERLAKU TMT	: 01 JAN 2021
		HALAMAN	: 38 dari 113

- 8) Membantu Masinis jaga melakukan perawatan pada pesawat-pesawat.
- 9) Siaga di kamar mesin pada saat kapal olah gerak.
- 10) Membantu mencegah pencemaran laut dan keselamatan kerja.
- 11) Membuang air got/limbah minyak dan sampah ke tempat yang telah ditentukan sesuai ISM Code.
- 12) Menjamin air boiler dalam kondisi normal
- 13) Melaksanakan kebersihan pesawat-pesawat, peralatan kerja, control room dan ruang kamar mesin.
- 14) Mengecat pesawat-pesawat dan ruang kamar mesin.

16. Wiper (jika ada)

Wiper harus menerima perintah dari Juru Minyak, dan harus melaksanakan tugas utama dan mengamati, memelihara mesin dan melaksanakan tugas lainnya ketika diperintahkan demikian.

17. Juru Las (jika ada)

Juru las harus menerima perintah dari Mualim I dan Masinis II serta melaksanakan pekerjaan perawatan mesin/geladak jika yang diminta.



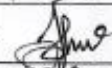
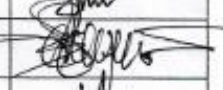
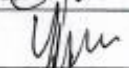
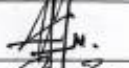
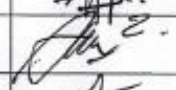

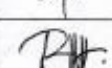
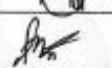
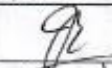
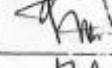

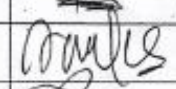
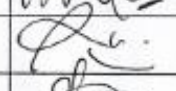
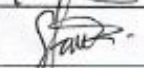




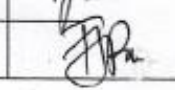

18. Juru Masak

- 1) Merencanakan dan mengajukan kebutuhan bahan makanan sesuai menu dan kebutuhan alat dapur.
- 2) Memasak makanan sesuai menu, dengan memperhatikan nilai-nilai gizi serta syarat-syarat kesehatan
- 3) Menyiapkan, menghidangkan makanan dan minuman di salon ABK dan Perwira
- 4) Siaga di dapur pada saat jam makan
- 5) Melaksanakan tugas tanggap darurat
- 6) Menjaga kebersihan/kerapian dapur, makanan, tempat penyimpanan makanan dan alat-alat dapur.
- 7) Melaksanakan pengadaan bahan-bahan makanan kering/basah yang di perlukan.
- 8) Pembuangan sampah(garbage) sesuai dengan prosedur
- 9) Mengatur penempatan/penyimpanan bahan-bahan makanan basah di ruang pendingin dan bahan makanan kering ke dalam store.
- 10) Memisahkan bahan makanan basah maupun kering yang laik pakai untuk disimpan, sedangkan yang rusak dibuang.

Lampiran 6


CATATAN ATAS PEMAHAMAN DOKUMEN SMS

Dengan ini kami yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan telah membaca dan memahami Pedoman No. A-002/J0000/2020-S0

NO	NAMA	TANGGAL	JABATAN	TANDA TANGAN
1	FERY IRAWAN (BAB I-V)	14-15	MAKIODA	
2	FACHRU (BAB I-V)	15-16	MUALIM I	
3	ILHAM - R (BAB I-V)	13-14	MUALIM II	
4	ASROM PAHRONI (I-V)	12-13	KKM	
5	R.YUZA. PRANJAYA (I-V)	12-13	MASINIS II	
6	MUHAMMAD ARYAM (I-V)	13-15	MALINDI II	
7	SUGENG RITADI (BAB I-V)	12-13	JURU MUDI	
8	M.ROCHYAN (BAB I-V)	14-15	JURU MUDI	
9	NOERBIAN IMAN.S (I-V)	15-16	oiler	
10	Fani Agus Febriyanto (I-V)	14-15	koki	
11	BAYU BROJO HON (BAB X)	15/05 ²²	MUALIM II	
	P. ADI WIJAYA (BAB I-V)	15/05 ²²	MAKIODA	
13	FACHRU (BAB X)	15/05 ²²	MUALIM I	
14	Xandi Nurul chadi (II)	15/05 ²²	Juru Mudi	
15	Sekianeo Oed rino (I-III)	15/05 ²²	Masinis II	
16	FAUZI HERMANSYAH (I-III)	15/05 ²²	MASINIS III	
17	M. Arif. (I-III)	15/05 ²²	OILER.	
18	ARBI SUCVAN (I-II)	15/05 ²²	JURU MUDI	
19	R. PATRICK Y. (BAB I-III)	16/05 ²²	KKM	
20	RUDIYANTO (I-II)	16/05/22	COK	
21	ARIF SAFI (I-III)	14/09/22	A/B	
22	FAJRI RAMADHANI (I-V)	14/09/22	MASINIS III	


Lampiran 7

Life Saving Appliances Inventory

	DAFTAR INVERTARIS KAPAL <i>SHIP'S INVENTORY LIST</i>	File Reference	F-10-14
		Revision No	00
	Safety Management System	Date	01/01/2018
		Page	1/2

Kapal <i>Vessel</i>	ASD. Transko Dara 3218	Tanggal <i>Date</i>	12 APRIL 2023
Jenis Inventaris <i>Inventory Type</i>	LSA (Life Saving Appliances)	Pelabuhan <i>Port</i>	Balongan

No	Life Saving Equipment	Location						Total	Remaks
		Below Main Deck	Lower Accom. Deck Plan	Main Deck	Bridge Deck	Nav. Bridge Deck	Wheel house Top		
1	Life Raft (16 Men Quick Release Type)				2			2	Exp Mar 2024
2	Emberkation Ladder			2				2	Good Condition
3	Life Bouy With 30M Line			4				4	Good Condition
4	Life Bouy With 30M Line & Self-Igniting Light			2				2	Good Condition
5	Life Bouy With 30M Line, Self-Activating Smoke Signal & Self-Ignating Light				2			2	Good Condition
6	Life Raft Launching Light				2			2	Good Condition
7	Life Jacket	2	8	2		2		14	Good Condition
8	Parachute Signal & Flares					12		12	Exp Sep-2023
9	Survival Craft Pyrotechnic Distress Flares (Red Hand Flares)					6		6	Exp Sep-2023


	DAFTAR INVERTARIS KAPAL <i>SHIP'S INVENTORY LIST</i>	File Reference	F-10-14
		Revision No	00
	Safety Management System	Date	01/01/2018
		Page	1/2

10	Survival Craft Pyrotechnic Distress Flares (Orange Smoke Signal)					2		2	Exp Sep-2023
11	Line Towing Apparatus (4 Projectiles & 4 Lines, One Line Not Less Than 230 M)					1		1	Exp Sep-2023
12	Two Way VHF Radiotelephone					2		2	Good Condition
13	EPIRB (Float Free Approved Type on Wheelhouse Top)						1	1	Exp April-2023
14	SART (Radar Transponders)					1		1	Exp June-2026
15	First Aid Kit	1		1				2	Good Condition
16	Immersion Suit			2		2		4	Good Condition
17	Muster Station			1				1	Good Condition
18	Emergency Light (Inclusive of 9 External Light)	26	10	23		7		66	Good Condition
19	Workvest	2	1	5	2			10	Good Condition

	Disiapkan oleh <i>Prepared By</i>	Mengetahui <i>Acknowledge By</i>
Nama <i>Name</i>	HARDIAN SYAH PUTRA <i>2nd Officer</i>	R. ADI WIJAYA W <i>Master</i>
Tanda Tangan <i>Signature</i>		
Tanggal <i>Date</i>	30 APRIL 2023	30 APRIL 2023


Lampiran 8

Fire Fighting Appliances Inventory


	DAFTAR INVERTARIS KAPAL <i>SHIP'S INVENTORY LIST</i>	File Reference	F-10-14
		Revision No	00
	Safety Management System	Date	01/01/2018
		Page	4/4

Kapal <i>Vessel</i>	ASD. Transko Dara 3218	Tanggal <i>Date</i>	30 APRIL 2023
Jenis Inventaris <i>Inventory Type</i>	FFA (Fire Fighting Appliance)	Pelabuhan <i>Port</i>	Balongan

No	Fire Fighting Equipment	Location						Total	Remaks
		Below Main Deck	Lower Accom. Deck Plan	Main Deck	Bridge Deck	Nav. Bridge Deck	Wheel house Top		
1	Emergency Fire Pump Cap: 11m ³ /h x 25m head			1				1	Good Condition
2	G.S Pump/Fire Pump Cap: 30m ³ /h x 40m head	1						1	Good Condition
3	Bilge & Ballast Pump Cap: 30m ³ /h x 40m head	1						1	Good Condition
4	Fire Hose C/W Jet Spray Nozzle	3	1	3	2			9	Good Condition
5	40A Fire Hydrant	3	1	3	2			9	Good Condition
6	Isolating Valve for Pipe Line			1				1	Good Condition
7	International Shore Connection			1				1	Good Condition
8	Fireman's Outfit (protective clothing, Breathing apparatus, Helmet, Rigid Helmet Electric Safety Lamp, Fireproof Lifeline, Axe, Boots, & Glove					2		2	Good Condition
9	Fire Fighting Buckets Painted Red & Marked Fire			4				4	Good Condition

	DAFTAR INVERTARIS KAPAL <i>SHIP'S INVENTORY LIST</i>	File Reference	F-10-14
		Revision No	00
	Safety Management System	Date	01/01/2018
		Page	4/4

22	Heat Detector (Watertight)	3		1				4	Good Condition
23	Closing Appliance For Exterior Ventilation Inlet or Outlet (Machinery Spaces)			6	4			10	Good Condition
24	Closing Appliance for Exterior Ventilation Inlet or Outlet (Accommodation)			4				4	Good Condition
25	Emergency Stop Buttons for Fuel Oil Pump			1		1		2	Good Condition
26	Emergency Stop Buttons for Fans			1		1		2	Good Condition
27	Fuel Oil Valve Remote Control			1				1	Good Condition
28	Manual General Alarm Push Button	1						1	Good Condition
29	Audible and Visual Alarm (Watertight)	4						4	Good Condition
30	Fire Blanket			1				1	Good Condition
31	Emergency Escape Breathing Device	1				1		2	Good Condition
32	Emergency Battery						2	2	Good Condition

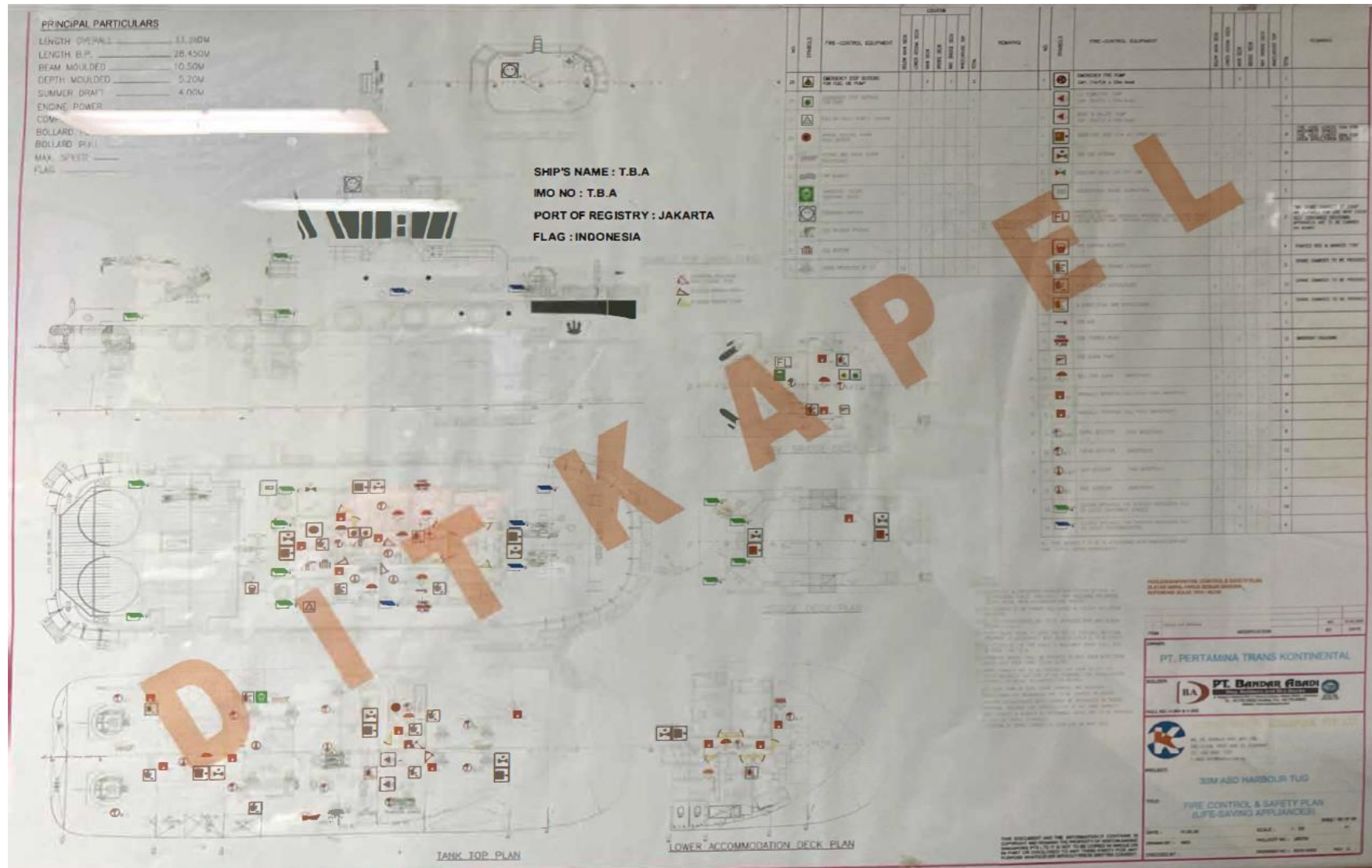
	DAFTAR INVERTARIS KAPAL <i>SHIP'S INVENTORY LIST</i>	File Reference	F-10-14
		Revision No	00
	Safety Management System	Date	01/01/2018
		Page	4/4

33	CO2 Release Station			2				2	Mar 2024
34	CO2 Battery			1				1	Good Condition
35	Space Protected By CO	12						12	Good Condition
36	Coverall Fire Retardant							6	Good Condition

	Disiapkan oleh <i>Prepared By</i>	Mengetahui <i>Acknowledge By</i>
Nama <i>Name</i>	HARDIAN SYAH PUTRA <i>2nd Officer</i>	R. ADI WIJAYA W <i>Master</i>
Tanda Tangan <i>Signature</i>		
Tanggal <i>Date</i>	30 APRIL 2023	30 APRIL 2023

Lampiran 9

Drawing Alat Keselamatan Pemadam



Lampiran 10
Kapal ASD Transko Dara 3218



DAFTAR ISTILAH

<i>Corrective Action</i>	: Tindakan memperbaiki keadaan sebagai akibat adanya suatu observasi, defisiensi ataupun <i>Non conformities</i> .
<i>Deficiency</i>	: Suatu keadaan yang tidak melanggar <i>ISM Code</i> , tapi menyebabkan suatu pelanggaran dikemudian hari bila tidak dikoreksi
<i>Flag State Control</i>	: Negara bendera yang telah meratifikasi konvensi yang mempunyai kewenangan untuk memeriksa kapal-kapal yang memakai bendera berkenaan sesuai kodefikasi keselamatan pelayaran
<i>Hazardous Occurrences</i>	: Suatu keadaan rawan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di atas kapal
<i>IMO (International Maritime Organization)</i>	: Suatu organisasi maritim internasional yang berkedudukan di London.
<i>ISM Code</i>	: Code Manajemen Keselamatan Internasional tentang keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran
<i>Learning Path Self-Assessment</i>	: Sebuah dokumen yang digunakan untuk mengontrol dan mengawasi kru yang baru naik dikapal untuk dapat melakukan familiarisasi tentang Perusahaan, Kapal dan sistem manajemennya
<i>Local Terminal</i>	: Pelabuhan/dermaga setempat di suatu negara tertentu.
<i>Master Hand Over Report</i>	: Sebuah dokumen atau check list yang digunakan oleh nakhoda untuk serah terima jabatan
<i>Master Management Review</i>	: Suatu tindakan dari seorang Nakhoda untuk meninjau efisiensi dari sistem keselamatan pelayaran yang berjalan dan bila perlu meninjau ulang sistem

manajemen keselamatan yang telah disusun oleh perusahaan.

- Non Conformities* : Suatu keadaan pengamatan dimana bukti obyektif menunjukkan tidak dipenuhinya persyaratan sesuai prosedur
- Observation* : Suatu komentar pengamatan yang dibuat saat diadakan audit safety management
- Overriding Authority* : Hak istimewa Nakhoda yang diberi wewenang penuh untuk mengambil suatu keputusan dengan mengindahkan / mengabaikan semua peraturan yang ada demi keselamatan jiwa dan pencegahan pencemaran lingkungan
- Port State Control* : Negara pantai yang telah meratifikasi konvensi yang mempunyai kewenangan untuk memeriksa kapal-kapal yang singgah / melintas di pelabuhan suatu negara pantai
- Safety Committee* : Suatu panitia yang terdiri dari beberapa orang di atas kapal yang bertanggung tentang sistem keselamatan di atas kapal.
- Safety Inspection* : Pemeriksaan alat-alat keselamatan di atas kapal yang rutin dilaksanakan
- Safety Meeting* : Suatu rapat yang dilaksanakan untuk membahas tentang isu keselamatan
- Safety Officer* : Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas kapal.
- SMS (Safety Management System)* : Disebut juga dengan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil

perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen

*Seafarer/Crew
shipboard
Familiarization*

: Sebuah check list yang digunakan pada kru yang baru naik kekapal untuk mendapatkan familiarisasi tentang kapal dari safety officer diatas kapal.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA**



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : R. ADI WIJAYA WIRADINATA
NIS : 02878/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM PENERAPAN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO DARA 3218

B. Masalah Pokok

1. Minimnya kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja di atas kapal
2. Pengawasan prosedur terhadap keselamatan kerja kurang efektif

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan kesadaran ABK dalam manajemen kerja dengan memberikan motivasi dan budaya keselamatan
2. Meningkatkan pengawasan prosedur terhadap keselamatan kerja secara konsisten

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, Agustus 2023

Penulis


Capt. Pujiingsih, M.M.Tr

Pembina (IV/a)

NIP. 19730810 200212 2 002


Asman Ala, S.T., M.T.

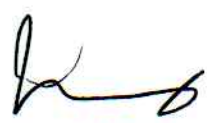
Penata Tk.I (III/d)

NIP.19700207 199803 1 002


R. Adi Wijaya Wiradinata

NIS: 02878/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha


Capt. Suhartini, MM., MMTr

Penata TK. I (III/d)



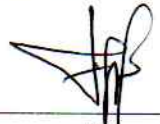
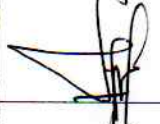


NIP. 19800307 200502 2 002

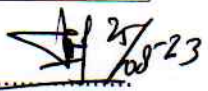
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM PENERAPAN
 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO
 DARA 3218

Dosen Pembimbing I : Capt. Pujiningsih, M.M.Tr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	09.08.2023	acc judul & lanjut Bab I	
2.	14.08.2023	Peny: bab I & lanjut Bab II	
3	16.08.2023	Peny: BAB II & lanjut BAB III	
4	21.08.2023	Peny: BAB III & lanjut BAB IV	
5	23.08.2023	Peny: Bab IV lanjut lengkapi buku panduan kurikulum, daftar isi, daftar pustaka, hal judul.	
6.	25.08.2023	Selesai bimbingan & siap di upload	

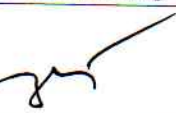
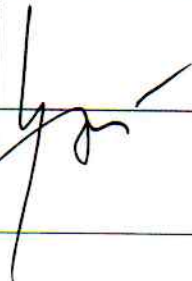
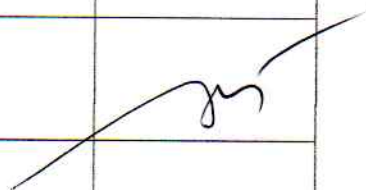
Catatan : Laporan ke DPO untuk mendapat judul ya  25/08-23

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK DALAM PENERAPAN
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM DI ATAS KAPAL ASD TRANSKO
DARA 3218

Dosen Pembimbing II : Asman Ala, S.T., M.T.

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	14/8/2023	- Pengantar Kinoris & Bab I - lanjut Bab II	
2.	29/8/2023	- lampiran NER - lampiran contoh sertifikat familiarisasi	
		- lokasi alat peralatannya di detailkan	
3.	25/8/2023	- AEC	

Catatan :

.....

.....