

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



**MAKALAH  
TINGKAT KEDISIPLINAN DAN KUALITAS LIFE  
SAVING APPLIANCE YANG RENDAH BERPENGARUH  
TERHADAP HASIL AUDIT PENERAPAN ISM CODE  
PADA MT.SEAGULL 351**

Oleh :

**BAMBANG HARNADI**  
NIS. 02852/N-I

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

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



**MAKALAH  
TINGKAT KEDISIPLINAN DAN KUALITAS LIFE SAVING  
APPLIANCE (LSA) YANG RENDAH BERPENGARUH  
TERHADAP HASIL AUDIT PENERAPAN ISM CODE PADA  
MT.SEAGULL 351**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Penyelesaian Program Diklat Pelaut**

Oleh :

**BAMBANG HARNADI**

**NIS. 02852/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : BAMBANG HARNADI  
No. IndukSiwa : 02852/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : TINGKAT KEDISIPLINAN DAN KUALITAS LIFE SAVING  
APPLIANCE ( LSA ) YANG RENDAH BERPENGARUH  
TERHADAP AUDIT PENERAPAN ISM CODE PADA  
MT.SEAGULL 351

Pembimbing I,  


Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.SiT., M.Pd  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19730919 201012 1 001

Jakarta, 30 Agustus 2023  
Pembimbing II,

  
Purnama N.F Lumban Batu, S.Pd., M. Hum  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19830228 200912 2 006

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika



Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT., 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 : BAMBANG HARNADI  
No. IndukSiwa : 02852/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : TINGKAT KEDISIPLINAN DAN KUALITAS LIFE SAVING  
APPLIANCE (LSA) YANG RENDAH BERPENGARUH  
TERHADAP HASIL AUDIT PENERAPAN ISM CODE PADA  
MT.SEAGULL 351

Ketua Penguji

Penguji I

Penguji II

**Capt.Saidal Siburian,MM.,M.Mar**

Pembina ( IV/a )  
19630509 199809 1 002

**Rosna Yuherlina Siahaan,S.KOM.,M.M.TR**

Pembina ( IV/a )  
197220503 199803 2 003

**Dr.Capt.Damoyanto Purba,S.SiT.,M.Pd**

Penata TK.I (III/d )  
19730919 201012 1 001

Mengetahui

KetuaJurusanNautika

**Meilinasari N. H., S.Si.T.,M.M.Tr**

PenataTk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## **KATA PENGANTAR**

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

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

### **“TINGKAT KEDISIPLINAN DAN KUALITAS LIFE SAVING APPLIANCE (LSA) YANG RENDAH BERPENGARUH TERHADAP HASIL AUDIT PADA MT. SEAGULL 351”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas jaga dan mengacu pada ketentuan Konvensi Internasional STCW 78 Amandemen 2010.

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

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

1. Bapak H.Ahmad Wahid,S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Meilinasari Nurhasanah Hutagaol,S.Si.T.,M.M.Tr,selaku Ketua Program Studi Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SI.T., M.M., M.M.Tr.,selaku Kepala Devisi Pengembangan Usaha.
4. Dr.Capt. Damoyanto Purba, M.MAR., M.PD., selaku Dosen Pembimbing I
5. Purnama N.F Lumban Batu, S.Pd., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
7. Rekan-rekan Perwira Siswa Diklat Pelaut ANT-1 Angkatan LXVII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
8. Keluarga tercinta yang telah membantu dan mendukung secara moril dalam penulisan makalah ini.
9. Istri tercinta Emy, beserta Putra dan Putriku yaitu Khalifah RasydinHarnadi dan Jihan Thalita Ulfa Harnadi.

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

Jakarta, 30 Agustus 2023

Penulis

# DAFTAR ISI

## HALAMAN

HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
TANDA PENGESAHAN MASALAH.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	5
D. Metode Penelitian.....	6
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pemikiran.....	28
<b>BAB III ANALISIS PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data.....	30
B. Analisis Data.....	34
C. Pemecahan Masalah.....	38
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan.....	44
B. Saran.....	44
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>45</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	Formulir Audit <i>ISM Code</i> .....	46
Lampiran 2	Gambar Latihan di <i>Muster station</i> Anak Buah Kapal( ABK)	
Lampiran 3	Gambar peragaan <i>Breathing Apparatus (BA)</i> pada Saat Audit penerapan <i>ISM Code</i>	
Lampiran 4	Gambar Pemadaman Kebakaran Panel Jankar Kanan	
Lampiran 5	Formulir Master Review	
Lampiran 6	Ship Particullar	
Lampiran 7	<i>Crew List</i> Seagull 351	
Lampiran 8	Formulir daftar hadir OSL_016PK-SET	
Lampiran 9	Gambar <i>General Arrangement</i> Seagull 351	
Lampiran 10	Gambar MT.Seagull 351	
Lampiran 11	Gambar <i>Safety Meeting</i> Seagull 351	
Lampiran 12	Gambar alat2 FFA dan LSA yang kurang memadai	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat diatas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa seluruh awak kapal memakai peralatan pelindung diri yang disiapkan dan digunakan untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan di kapal dan dapat melakukan tindakan yang tepat pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal MT.SEAGULL 351.

Untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan yang terjadi diatas kapal khususnya di kapal MT.SEAGULL 351, maka diperlukan latihan keselamatan yang rutin dan secara terus menerus di atas kapal, salah satunya yaitu latihan pemadam kebakaran. Latihan tersebut bertujuan untuk melatih Anak Buah Kapal (ABK) untuk menangani keadaan darurat, mencegah bahaya dan menanggulangi hal - hal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa awak kapal itu sendiri. Namun rendahnya kesadaran Anak Buah kapal (ABK) dalam mengikuti latihan pemadam kebakaran menyebabkan Anak Buah Kapal (ABK) tidak terampil dalam menggunakan alat-alat pemadam yang berada di atas kapal MT.SEAGULL351. Beberapa kewajiban Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal, selain menjalankan tugas dan tanggung jawabnya yang harus dilakukan sebelum Anak Buah Kapal (ABK) beristirahat, diantaranya latihan keselamatan yang sudah dijadwalkan. Pada saat pelaksanaan latihan, penulis mengamati ada beberapa Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak bersungguh-sungguh dalam menjalankan latihan dan tidak fokus ketika

perwira memberikan pengarahan. Pada pengarahan telah selesai, perwira menunjuk salah satu Anak Buah Kapal (ABK) untuk menjelaskan kembali materi yang telah disampaikan oleh perwira. Akan tetapi Anak Buah Kapal (ABK) yang ditunjuk tidak dapat menjelaskan kembali materi tersebut, Anak Buah Kapal (ABK) kurang konsentrasi karena faktor kelelahan setelah melaksanakan dinas jaga sehingga beberapa diantaranya ada yang mengikuti latihan dalam keadaan mengantuk. Kondisi tersebut membuat Anak Buah Kapal (ABK) tidak fokus pada materi yang dijelaskan dan tidak memperhatikan petunjuk-petunjuk yang diberikan pada saat mengikuti latihan. Dampak dari kejadian ini, membuat Anak Buah Kapal (ABK) tidak terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Pada hari Senin, tanggal 20 Februari 2023 pada pukul 10.00 WIB di Pelabuhan Panjang, Lampung oleh Surveyor dari PT. Odyssey Shipping Line melakukan audit penerapan *ISM Code* secara tiba-tiba melakukan inspeksi, Anak Buah Kapal (ABK) tidak dapat menggunakan Baju Tahan Api (*fireman outfit*) dan Alat Bantu Pernafasan (*breathing apparatus*) dengan tidak sempurna dalam waktu tiga menit sesuai dengan *Standar Operating Procedure (SOP)*. Dan oleh surveyor memberi laporan perusahaan berupa *Non Conformance (NC)*, VIQ-Ref 5.12 (terlampir).

Selain itu, dampak Anak Buah Kapal (ABK) tidak disiplin dalam mengikuti latihan keselamatan yang dapat dilihat dalam daftar hadir pertemuan yang hanya sebagian ikut dalam pengenalan dan pemahaman tentang *life saving appliance (LSA)* dan *Fire fighting appliance (FFA)* di form OSL-016 PK-SET adalah Anak Buah Kapal (ABK) tidak mengetahui letak penempatan alat-alat keselamatan sehingga pada saat terjadi keadaan darurat, Anak Buah Kapal (ABK) panik dan tidak bisa melakukan tindakan untuk melakukan penanggulangan hal tersebut. (Untuk form OSL-016 PK-SET terlampir).

Selain itu, latihan menjadi tidak optimal dikarenakan alat-alat keselamatan Anak Buah Kapal (ABK) kurang memadai dan dalam kondisi yang kurang layak di kapal MT. SEAGULL 351. Ketika selesai latihan keselamatan, Anak Buah Kapal (ABK) tidak mengembalikan alat-alat keselamatan ke tempat semula sehingga banyak alat-alat keselamatan yang hilang dan berada di posisi yang bukan tempatnya. Fakta lain yaitu perawatan pada alat-alat keselamatan tidak dilakukan secara rutin

menyebabkan kondisi alat-alat tersebut dalam keadaan tidak layak dan tidak dapat digunakan. Hal itu sangat menghambat proses latihan keselamatan maupun pada saat keadaan darurat yang sebenarnya terjadi. Butuh perhatian khusus dari perusahaan yang lambat dalam memenuhi permintaan alat-alat keselamatan. (Untuk foto-foto terlampir )

Dengan alasan inilah penulis memilih judul makalah :

**“ Tingkat Kedisiplinan Dan Kualitas *Life Saving Appliance (LSA)* Yang Rendah Berpengaruh Terhadap Hasil Audit Penerapan ISM Code Pada MT. Seagull 351”**

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

### **1. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal sebagai Nakkoda, maka penulis mengidentifikasi masalah mengenai keharusan melakukan latihan keselamatan guna mengatasi keadaan darurat di atas kapal MT. SEAGULL 351, yaitu berikut :

- a. Kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal MT. SEAGULL 351.
- b. Keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal MT. SEAGULL 351.
- c. Pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal MT. SEAGULL 351.
- d. Alat-alat keselamatan yang digunakan mengalami kerusakan di atas kapal MT. SEAGULL 351.
- e. Terbatasnya waktu untuk melakukan familiarisasi sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal MT. SEAGULL 351.

## **2. BATASAN MASALAH**

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di atas kapal pada saat penulis bekerja, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan :

- a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerepan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal MT.SEAGULL 351.
- b. Kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal MT.SEAGULL 351.

## **3. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis membuat rumusan masalah yaitu sebagai berikut :

- a. Mengapa kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK)dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal masih kurang?
- b. Mengapa keterampilan Anak Buah Kapal (ABK)dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal masih kurang?

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

### **1. Tujuan penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian makalah ini sebagai berikut :

- a. Untuk mencari penyebab dari Anak Buah Kapal (ABK)yang tidak disiplin dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- b. Untuk menemukan pemecahan dari permasalahan tersebut agar penerapan sistem prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal berjalan efektif.

### **2. MANFAAT PENELITIAN**

Adapun manfaat dari penelitian makalah ini sebagai berikut :

#### **a. Manfaat Bagi Dunia Akademis**

- 1) Agar makalah ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi perpustakaan SekolahTinggi Ilmu Pelayaran (STIP) mengenai penerapan

kebakaran di atas kapal sehingga Anak Buah Kapal (ABK) terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan guna menghindari resiko kecelakaan.

- 2) Agar makalah ini dapat menambah pengetahuan bagi pasis-pasis diklat pelaut STIP tentang cara meningkatkan kedisiplinan dan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penggunaan pemadam kebakaran di atas kapal.

#### **b. Manfaat Bagi Dunia Praktisi**

- 1) Agar makalah ini dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak Perusahaan Pelayaran dalam meningkatkan kedisiplinan dan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- 2) Agar makalah ini dapat menjadi pengalaman bagi rekan seprofesi terutama yang belum pernah bekerja di atas kapal tanker. Untuk menambah Pengetahuan mengenai kendala yang ditemui dalam penerapan sistem prosedur kebakaran di atas kapal.

### **D. METODE PENELITIAN YANG DI GUNAKAN OLEH PENULIS YAITU**

Studi kasus yang dibahas oleh penulis dalam penelitian ini yaitu dengan metode deskriptif / kualitatif.

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

#### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan pada saat penulis bekerja di atas kapal MT.SEAGULL 351, pada tanggal 26 Maret 2022 sampai tanggal 25 Juli 2023.

#### **2. Tempat Penelitian.**

Penelitian dilakukan di atas kapal MT.SEAGULL 351 bendera Indonesia, *gross tonnage* 2384 ton. Pemilik kapal yaitu PT. ODYSSEY SHIPPING LINE jenis daerah pelayaran *Near Coastal Voyage (NCV)* dengan jumlah Anak Buah Kapal (ABK) dan Nakhoda yaitu 17 orang.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi agar kapal-kapal yang beroperasi harus memperhatikan keselamatan kapal, dan mencegah terjadinya kecelakaan serta bencana yang dapat timbul pada kapal yang beroperasi. misalnya kecelakaan kapal yang saling tubrukan, kebakaran, ledakan, dan tenggelamnya kapal yang mengakibatkan kerugian materi maupun jiwa manusia. Berkaitan dengan judul, identifikasi masalah yang menyebutkan point-point permasalahan di atas kapal, batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya, tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akandi capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

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

### **BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengalaman Anak Buah Kapal (ABK), pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang

sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan studi kasus dan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

#### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

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

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Perusahaan pelayaran wajib membuat peraturan sendiri yang diberlakukan di perusahaannya mengenai keselamatan. Sepanjang peraturan itu sejalan dan tidak bertentangan dengan peraturan-peraturan dari *International Maritime Organization (IMO)* dan Pemerintah, walaupun setiap pelaut yang sudah mendapatkan pelatihan dan praktik keterampilan dalam masalah keselamatan *Basic Safety Training (BST)*, namun pengetahuan tersebut masih sangat mendasar. Disamping itu setiap kapal mempunyai karakter dan kondisi yang berbeda-beda satu sama lain.

Latihan keselamatan di atas kapal bertujuan agar ketika terjadi keadaan darurat, Anak Buah Kapal (ABK) dapat melakukan tindakan untuk mencegah atau menanggulangnya. Latihan tersebut berfungsi agar Anak Buah Kapal (ABK) peduli akan resiko yang dapat mengancam keselamatan jiwa selama bekerja di atas kapal. Untuk mencari pemecahan dari permasalahan yang terjadi dalam meningkatkan latihan keselamatan dalam rangka mencegah kecelakaan di atas kapal MT. SEAGULL 351, maka penulis mencari beberapa landasan teori diantaranya yaitu :

#### **1. Pengertian Disiplin**

Menurut T. Hani Handoko (2007 : 2009), disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Adapun kegiatan disiplin dibagi menjadi dua, yaitu preventif dan korektif. Disiplin Preventif adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar aturan, sehingga penyelewengan-

penyelewengan dapat dicegah. Sasaran pokoknya adalah untuk mendorong disiplin diri diantara para karyawan.

Sedangkan Disiplin Korektif adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut tindakan pendisiplinan (*disciplinary action*).

Pengertian disiplin menurut Wikipedia adalah perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya. Pendisiplinan adalah usaha-usaha untuk menanamkan nilai ataupun pemaksaan agar subjek memiliki kemampuan untuk menaati sebuah peraturan.

Menurut Jejen Mustafa ( 2015:41 ), disiplin merupakan sikap mental yang tercermin dalam perbuatan tingkah laku perorangan, kelompok atau masyarakat berupa kepatuhan atau ketaatan terhadap peraturan, ketentuan, etika, norma dan kaidah yang berlaku. Disiplin kerja adalah sikap kejiwaan mematuhi segala peraturan yang telah ditentukan. Kedisiplinan dapat dilakukan dengan latihan antara lain dengan bekerja menghargai waktu dan biaya akan memberikan pengaruh yang positif terhadap produktivitas kerja pegawai.

Dari pengertian di atas dapat kita simpulkan bahwa disiplin mengacu pada pola tingkah laku dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan sepenuhnya apa yang sudah menjadi norma, etika, dan kaidah yang berlaku dalam masyarakat.
- b. Adanya perilaku yang dikendalikan.
- c. Adanya ketaatan (*obedience*). seseorang atau kelompok yang senantiasa berkehendak untuk mengikuti atau

Dari ciri-ciri pola tingkah laku pribadi disiplin, jelaslah bahwa disiplin membutuhkan pengorbanan, baik itu perasaan, waktu, kenikmatan dan lain-lain. Disiplin bukanlah tujuan, melainkan sarana yang ikut memainkan peranan dalam pencapaian tujuan. Manusia sukses adalah manusia yang mampu mengatur, mengendalikan diri yang menyangkut pengaturan cara hidup dan mengatur cara kerja. Maka erat hubungannya antara manusia sukses dengan pribadi disiplin. Mengingat eratnya hubungan disiplin dengan produktivitas kerja maka disiplin mempunyai peran sentral dalam membentuk pola kerja dan etos kerja produktif.

Disiplin berasal dari bahasa latin *Discere* yang berarti belajar. Dari kata ini timbul kata *Diciplina* yang berarti pengajaran atau pelatihan. Dan sekarang kata disiplin mengalami perkembangan makna dalam beberapa pengertian.

Pertama, disiplin sebagai latihan yang bertujuan mengembangkan diri agar dapat berperilaku tertib. Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kedisiplinan pegawai adalah sikap penuh kerelaan dalam mematuhi semua aturan dan norma yang ada dalam menjalankan tugasnya sebagai bentuk tanggung jawabnya terhadap pekerjaannya.

Disiplin terbagi menjadi beberapa macam, yaitu:

- 1) Disiplin dalam menggunakan waktu
- 2) Maksudnya bisa menggunakan dan membagi waktu dengan baik. Karena waktu amat berharga dan salah satu kunci kesuksesan adalah dengan bisa menggunakan waktu dengan baik.
- 3) Disiplin diri pribadi. Apabila dianalisis maka disiplin mengandung beberapa unsur yaitu adanya sesuatu yang harus ditaati atau ditinggalkan dan adanya proses sikap seseorang terhadap hal tersebut. Disiplin diri merupakan kunci bagi kedisiplinan pada lingkungan yang lebih luas lagi.

4) Disiplin sosial. Pada hakekatnya disiplin sosial adalah disiplin dari dalam kaitannya dengan masyarakat atau dalam hubungannya dengan lingkungan sekitar.

5) Disiplin Nasional.

Berdasarkan hasil perumusan lembaga pertahanan nasional, yang diuraikan dalam disiplin nasional untuk mendukung pembangunan nasional. Disiplin nasional diartikan sebagai status mental bangsa yang tercermin dalam perbuatan berupa keputusan dan ketaatan.

## **2. Keselamatan Kerja**

Menurut Bennet N.B. Silalahi dan Rumondang (1991:22 dan 139), menyatakan bahwa keselamatan merupakan suatu usaha untuk mencegah setiap perbuatan atau kondisi tidak selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan sedangkan kesehatan kerja yaitu terhindarnya dari penyakit yang mungkin timbul setelah memulai pekerjaannya.

Menurut Sumamur (2001:104), keselamatan kerja merupakan rangkaian usaha untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi para karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan.

Menurut Sulaksono (1997), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktifitas yang telah diatur.

Menurut Simanjuntak (1994), keselamatan kerja adalah kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan dimana kita bekerja yang mencakup tentang kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja.

Menurut Dainur (1993:75), keselamatan dan kesehatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan hubungan tenaga kerja dengan peralatan kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan cara-cara melakukan pekerjaan tersebut.

Menurut Mathis dan Jackson (2002, 245), menyatakan bahwa keselamatan kerja adalah merujuk pada perlindungan terhadap kesejahteraan fisik seseorang terhadap cedera yang terkait dengan pekerjaan.

Menurut Danuasmoro (2003 : 28), untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap awak kapal 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*)

Jadi, berdasarkan teori-teori diatas maka penulis berkesimpulan bahwa keselamatan kerja adalah suatu kondisi yang ideal yang diinginkan oleh setiap perusahaan dan pekerja, dimana tingkat resiko pekerjaan yang ada, telah diminimalisir sekecil mungkin. Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keselamatan kerja, yaitu:

- a. Perilaku yang tidak aman.
  - 1) Sembrono dan tidak hati hati.
  - 2) Bercanda disaat sedang bekerja (*Horse playing*).
  - 3) Tidak mengikuti atau mentaati peraturan.
  - 4) Lelah atau kondisi fisik yang lemah.
- b. Lingkungan kerja yang tidak aman (*Unsafe Condition*)
  - 1) Lokasi kerja yang berantakan dan tidak teratur (*House keeping*).
  - 2) Ruang yang sempit atau ruangan tertutup (*Enclosed space*).
  - 3) Kurangnya penerangan.

Menurut Mangkunegara (2002,165) bahwa tujuan dari keselamatan dan kesehatan kerja adalah sebagai berikut:

- a. Agar setiap pekerja mendapat jaminan keselamatan dan kesehatan kerja baik secara fisik, sosial dan psikologis.
- b. Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik-baiknya dan selektif mungkin.
- c. Agar semua hasil produksi dipelihara keamanannya.

- d. Agar adanya jaminan atas pemeliharaan dan peningkatan kesehatan serta gizi pekerja.
- e. Agar meningkatkan kegairahan, keserasian dan partisipasi kerja.
- f. Agar terhindar dari gangguan kesehatan yang disebabkan oleh lingkungan atau kondisi kerja.
- g. Agar setiap pekerja merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.
- i. Untuk mengurangi resiko-resiko bahaya yang ada ditempat kerja, maka setiap perusahaan diwajibkan untuk menyediakan peralatan-peralatan keselamatan sesuai dengan peruntukannya disetiap lokasi kerja.

Sesuai dengan BAB XXIII pasal 40 ayat 1 didalam Peraturan Pemerintah Nomor 11, tahun 1979 mengenai Keselamatan Kerja pada Pemurnian Dan Pengolahan Minyak dan Gas Bumi, bahwa pengusaha wajib menyediakan alat-alat keselamatan (*Safety Equipment*) dan pelindung diri (*Personal Protective Equipment / PPE*) yang disesuaikan dengan jenis maupun sifat pekerjaan yang dilakukan oleh masing- masing pekerjanya dalam jumlah yang cukup.

Didalam bab yang sama pada ayat 4, disebutkan bahwa para pekerja dan orang lain yang memasuki tempat kerja diwajibkan menggunakan alat-alat keselamatan termaksud pada ayat 1. Bukan saja memiliki peralatan keselamatan (*safety Equipment*) dan alat pelindung diri (*Personal Protective Equipment / PPE*), tetapi pekerja pun harus paham dengan cara menggunakan dan merawatnya, sehingga pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan perlu dilakukan paling tidak dalam satu bulan sekali. Sehingga setiap pekerja paham benar cara menggunakan alat- alat tersebut pada saat akan digunakan.

Beberapa alat-alat keselamatan yang harus rutin dilatih kepada para pekerja antara lain adalah:

- a. Alat Deteksi Gas (*Gas detector*): Adalah alat khusus yang digunakan untuk *memonitor* keberadaan gas H<sub>2</sub>S disuatu tempat.
- b. *Forward Looking Infra Red (FLIR)*: Adalah alat yang digunakan untuk mengetahui perbedaan panas suatu permukaan logam, dimana infra merah diterjemahkan kedalam bentuk gambar, yang akan menampilkan

perbedaan panas suatu permukaan. Makin panasnya suatu permukaan logam, maka makin merah warna dilayar monitor *FLIR* tersebut.

### 3. Kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja menurut *OHSAS (Occupational Health and Safety Advisory Services)* adalah insiden atau kejadian yang dapat menimbulkan cedera, penyakit ataupun kefatalan.

Menurut oxford dictionary ([www.oxforddictionary.com](http://www.oxforddictionary.com)), *accident is an unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury* (sebuah kecelakaan adalah suatu kejadian atau insiden yang terjadi secara tidak sengaja dan tidak diharapkan, dan biasanya menyebabkan kerusakan atau luka).

Sehingga dapat penulis simpulkan disini bahwa arti dari kecelakaan kerja adalah suatu kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan yang merugikan manusia, merusak harta benda atau kerugian terhadap lingkungan pada saat melakukan pekerjaan.

Menurut Mangkunegara (2002;170), ada beberapa indikator yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja yaitu:

- a. Keadaan tempat lingkungan kerja, yang meliputi:
  - a. Penyusunan dan penyimpanan barang-barang berbahaya yang kurang diperhitungkan keamanannya.
  - b. Ruang kerja yang terlalu padat dan sesak.
  - c. Pembuangan kotoran dan limbah yang tidak pada tempatnya.
  - d. Pengaturan penerangan yang tidak maksimal.
- b. Pemakaian peralatan kerja, yang meliputi:
  - 1) Penggunaan peralatan kerja yang sudah usang atau rusak.
  - 2) Penggunaan mesin, alat elektronik tanpa pengaman yang baik.
  - 3) Penggunaan yang tidak sesuai peruntukannya.

#### **4. Perusahaan**

Perusahaan berasal dari kata usaha, yang menurut kamus Bahasa Indonesia adalah suatu kegiatan dengan mengerahkan tenaga, pikiran atau badan untuk mencapai suatu maksud dan mencapai sesuatu. Secara umum perusahaan (*Business*) adalah suatu organisasi dimana sumber daya (*input*), seperti bahan baku dan tenaga kerja diproses untuk menghasilkan barang dan jasa (*output*) bagi pelanggan.

Tujuan dari perusahaan secara umum ialah laba atau keuntungan atau Laba (*profit*) adalah selisih antara jumlah yang diterima dari pelanggan atau pembeli atas barang atau jasa yang dihasilkan dengan jumlah yang dikeluarkan untuk membeli sumber daya alam dalam menghasilkan barang atau jasa tersebut

Dari definisi – definisi diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa perusahaan adalah tempat terjadinya kegiatan produksi dan berkumpulnya semua factor produksi.

#### **5. Pekerja**

Menurut UU 13,2003 tentang ketenagakerjaan, Pasal 1 Angka 3, pekerja atau buruh adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Menurut wikipedia, buruh, pekerja dan karyawan adalah seorang yang menggunakan tenaga dan kemampuannya untuk mendapatkan balasan berupa pendapatan, baik merupakan uang maupun dalam bentuk lain.

Kesimpulan penulis, seorang pekerja adalah seseorang yang bekerja dengan menggunakan keahliannya, dibawah naungan suatu perusahaan atau perorangan, dengan menerima suatu upah atau imbalan, dalam bentuk uang atau lainnya.

#### **6. Awak Kapal**

Awak kapal menurut undang-undang adalah sebagai berikut :

- 1) Menurut UU No. 1 Tahun 1962, awak kapal laut adalah para pegawai suatu kapal yang dipekerjakan untuk bertugas diatasnya.
- 2) Menurut UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal

untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum didalam Buku Sijil.

- 3) Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam Buku Sijil. Menurut kesimpulan penulis, Anak Buah Kapal (ABK) adalah seseorang yang memiliki kualifikasi khusus untuk bekerja diatas kapal, serta disijil sesuai dengan jabatannya masing masing diatas kapal.

## **7. Prosedur.**

Menurut Muhamad Ali (2000,325), prosedur adalah tata cara kerja didalam menjalankan suatu pekerjaan.

Menurut Ismail Masya (1994,74), prosedur adalah suatu rangkaian tugas-tugas yang saling berhubungan yang merupakan urutan-urutan menurut waktu dan cara tertentu untuk melaksanakan suatu pekerjaan yang dilaksanakan berulang ulang.

Menurut Narka (2003:03), Prosedur adalah serangkaian titik rutin yang diikuti dalam melaksanakan suatu wewenang fungsi dan operasional.

Menurut penulis, prosedur adalah suatu tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti oleh setiap pekerja secara rutin didalam melaksanakan suatu kegiatan pekerjaan agar mendapatkan hasil yang baik sesuai dengan ekspektasi atau harapan dari perusahaan dan pekerja.

## **8. Zero Accident**

*Zero* yang dalam Bahasa Indonesia berarti ‘nol’ dan *Accident* berarti ‘kecelakaan, maka dapat diartikan secara bahasa langsung yaitu ‘Nol Kecelakaan’ dimana pengertiannya adalah tidak ada lagi kecelakaan kerja yang terjadi di lokasi kerja kita baik itu yang bersifat cedera yang memerlukan pertolongan pertama atau P3K hingga mengakibatkan Fatality atau kematian. Berikut ini adalah peralatan-peralatan pelindung diri dasar yang telah disediakan atau tersedia di area Senor Marine Terminal dan Tiaka Marine Terminal serta kapal-kapal yang beroperasi yang tujuannya untuk melindungi

keselamatan para pekerja dan awak kapal dari kondisi bahaya dilaut dan darat, antara lain :

**a. Alat Pelindung Diri (*Personal protective equipment*).**

Alat pelindung diri wajib disediakan oleh perusahaan kepada setiap pekerja atau awak kapal yang bekerja dilokasinya, dan kewajiban setiap pekerja atau awak kapal untuk menggunakannya sesuai pekerjaannya. Selain wajib menggunakan alat keselamatan diri (*PPE*), pekerja juga wajib untuk menjaga dan merawat setiap alat keselamatan (*PPE*) yang dimilikinya tersebut agar tidak mengurangi kemampuan alat-alat tersebut ketika dipakai oleh para pekerja. Antara lain adalah :

1) Pakaian kerja (*coverall*):

Pakaian kerja yang melindungi tubuh dari bahaya seperti terpapar sinar matahari, minyak, dan percikan api, dengan persyaratan berbahan fire retardant (fire resistant berarti tahan terhadap api, terbakar perlahan), berwarna Orange dan memiliki reflector cahaya.

2) Rompi penolong (*Life Jacket*):

Rompi ini harus selalu digunakan selama pekerja berada dan bekerja di area jetty serta dikapal yang bekerja diluar kabin/akomodasi kapal. Kegunaannya adalah agar pekerja dapat tetap terapung apabila terjatuh kelaut

3) Helm keselamatan (*Safety helmet*):

Helmet yang digunakan untuk melindungi bagian kepala dari pekerja, helm bisa menahan impact atau benturan dari atas, dan dilengkapi dengan tali dagu (*Chin strap*). *Safety helmet* tidak diperbolehkan untuk di cat.

4) Sepatu Keselamatan (*Safety Shoes*):

*Safety shoes* digunakan untuk melindungi bagian kaki dari pekerja dari tusukan benda tajam untuk bagian telapak kaki, dan benturan bagian jari. Syarat dari sebuah *safety shoes* yaitu memiliki metal plate sole dan metal atau steel toe dibagian jari.

5) SarungTangan(*HandGloves*):

Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan sesuai dengan peruntukannya, seperti bila melakukan pekerjaan pengelasan maka sarung tangan yang digunakan adalah sarung tangan kulit yang tebal, sarung tangan latex digunakan untuk kegiatan medis. *High impact glove* digunakan untuk pekerja marine dan dikapal, terutama pada saat melakukan aktifitas lifting, aktivitas tamba kapal dan pemasangan loading hose kekapal export serta kegiatan pengeboran lainnya.

6) Kacamata Safety ( *Goggles/safety glasses*):

Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam operasi sehari-hari kemungkinan terjadinya cedera pada mata sangat tinggi, terutama saat pekerja melakukan pekerjaan, pengelasan, pengeboran dan pemotongan. Dalam aktivitas pengelasan, pelindung muka (*face shield*) dengan kaca gelap sangat dibutuhkan untuk mereduksi cahaya dari api dan asap las kepada mata. Pada saat melakukan aktifitas pengeboran dan pemotongan, sisa- sisa atau grams dari material yang dipotong atau dibor, dapat terlempar kearah mata, sehingga *safety googles* atau *safety glasses* sangat diharuskan untuk digunakan.

7) Penutup telinga (*Ear Plug and Ear Muff*):

Di beberapa area kerja seperti area proses pemisah (*Separator Process Area*) tingkat kebisingan diatas 80db, pekerja wajib menggunakan *ear muff* atau *ear plug*. Frekuensi suara yang tinggi untuk telinga manusia dengan paparan secara terus-menerus dapat menyebabkan menurunnya kemampuan pendengaran seseorang.

8) Sabuk Keselamatan (*Safety harness*):

Operasional dikapal dan area jetty mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang memerlukan seorang pekerja untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah ketinggian, maka pekerja wajib

menggunakan sabuk keselamatan (*Safety Harness*) dengan *double lanyard*. *Safety harness* akan dikenakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung lainnya.

9) Baju pelindung dari bahan kimia (*Chemical suit*):

Penggunaan bahan kimia di atas anjungan lepas pantai dan kapal sangat sering dan beberapa bahan kimia yang sangat berbahaya bila kontak langsung dengan kulit manusia. *Chemical suit* dipakai untuk menghindari situasi seperti itu saat menangani bahan kimia tersebut.

10) Perisai pelindung pengelasan (*Welding shield*):

Pengelasan adalah kegiatan yang sangat umum di area maintenance dan dikapal pada saat melakukan perbaikan struktural. Juru las harus dilengkapi dengan perisai las (*welding Shield*) atau topeng untuk melindungi mata dari kontak langsung atau terpapar oleh sinar ultraviolet dari percikan las.

Selain itu, untuk dapat melaksanakan setiap kegiatan produksi dengan aman dan selamat serta agar tujuan perusahaan dapat tercapai maka prosedur-prosedur dibawah ini wajib dilaksanakan :

**b. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat**

Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi keadaan darurat yang potensial di kapal.

1) Perusahaan harus menciptakan program-program latihan dalam rangka persiapan untuk menangani keadaan darurat.

2) *Safety Management System (SMS)*

3) Perusahaan harus dinilai atau diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan, mampu mengatasi keadaan bahaya, kecelakaan, dan situasi darurat yang akan terjadi pada kapal-kapalnya. (Ir. Pieter Batti,1995:122)

4) Kesiapan alat-alat penolong.

Setiap kapal harus diperlengkapi dengan alat-alat penolong. Jenis-jenis alat penolong yang ada di kapal harus dengan ketentuan dari

konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut SOLAS 1974. Alat-alat penolong terdiri dari:

- a) Sekoci penolong ( *life boat* ).
- b) Rakit penolong ( *life raft* ).
- c) Pelampung penolong ( *life buoy* ).
- d) Baju penolong ( *life jacket* ).
- e) Alat-alat pelempar tali ( *line throwing apparatus* ).
- f) *Immersion suit*.

Para pelaut harus memahami betul sebelum ditempatkan di atas kapal mengenai latihan dan tehnik penyelamatan jiwa di laut. Semua pelaut diharuskan mengikuti latihan keterampilan agar sebelum bertugas di atas kapal telah memahami dan mengetahui tentang :

- 1) Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tubrukan, kandas, menghadapi cuaca buruk.
- 2) Jenis-jenis penolong yang ada di atas kapal.
- 3) Memenuhi prinsip keselamatan.

Anak buah kapal mengetahui kesiapsiagaan dalam menghadapi keadaan apapun, dengan mengingat akan tugas-tugas dalam sijil atau rol sekoci. Dalam rol sekoci Anak Buah Kapal (ABK) telah ditetapkan akan apa yang harus dilakukan sesuai tugasnya masing-masing. Dengan rol sekoci Anak Buah Kapal (ABK) kapal selalu siapsiaga dan harus mampu menjalankan tugas tersebut, karena apabila seseorang yang telah ditugaskan pada rol sekoci tertentu tetapi tidak bisa melaksanakan seperti yang telah ditugaskan maka hal itu akan membuat fatal saat mengoperasikan sekoci tersebut untuk diturunkan kelaut. Hal inilah yang menjadi kendala utama dalam suatu usaha penyelamatan pada saat terjadi musibah dimana terdapat seorang Anak Buah Kapal (ABK) dari kapal tersebut tidak dapat melaksanakan rol nya dengan baik dan benar. Sebab itu personil atau Anak Buah Kapal (ABK) kapal setiap saat harus siapsiaga agar sewaktu-waktu sekoci penolong dapat dioperasikan sesuai dengan rencana.

- a. Kesiapsiagaan sekoci penolong.

- b. Prinsip umum ketentuan sekoci penolong Bahwa alat tersebut harus selalu siap dipergunakan dalam keadaan darurat.
  - 1) Sekoci penolong harus siap dipergunakan dalam kondisi:
    - a) Dapat diturunkan ke air dengan aman dan cepat pada keadaan yang tidak menguntungkan saat trim dan senget kapal 15 derajat.
    - b) Memungkinkan untuk embarkasi ke sekoci penolong
  - 2) Penempatan setiap sekoci penolong harus sedemikian rupa, sehingga tidak saling mengganggu dengan alat-alat penolong yang lain.

### 9. *Safety Of Life At Sea(SOLAS)*

Di dalam *Safety of life at Sea ( SOLAS)Convention 1974 consolidated2008 chapter IX* tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal sebagai dasar terbitnya *ISM Code* juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat - alat keselamatan di atas Peraturan danpersyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua Anak Buah Kapal (ABK) kapal yang akan bekerja di atas kapal berdasarkan *ISM Code* edisi 2002 bagian A -pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan Anak Buah Kapal (ABK) yang berkualitas, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan. intemasional. Berdasarkan *ISM Code* edisi 2002 Bagian A - Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan - peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System (SMS)* kapal dan pastikan latihan - latihan tersebut diberikan kepada semua Anak Buah Kapal (ABK).Oleh sebab itu *ISM Code* bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman dan melindungi lingkungan .
- b. Menyediakan system yang dapat mencegah resiko kecelakaan.
- c. Mengidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- d. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Oleh karena itu *ISM Code* dan sistem manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan *International Maritime Organization (IMO)* dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam system yang akan dilaksanakan. Berkaitan juga dengan manajemen perawatan yang harus dilaksanakan dengan benar, *Safety Management (ISM)* yang diterjemahkan oleh Sammi Rosadi didalam *International*, peraturan 10 , halaman 8 dijelaskan pula :

- 1) Perusahaan pelayaran harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa kapal tetap terpelihara sesuai dengan ketentuan ketentuan dari peraturan terkait dan peraturan lainnya serta setiap persyaratan tambahan yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.
- 2) Dalam memenuhi persyaratan yang dimaksud, perusahaan harus menjamin bahwa:
  - a). Pemeriksaan diselenggarakan pada interval-interval yang sesuai.
  - b) Setiap ketidaksesuaian dilaporkan dengan kemungkinan penyebabnya jika diketahui.
  - c). Tindakan perbaikan yang sesuai kebijakan.
  - d). Pencatatan dari kegiatan kegiatan yang dimaksud tetap terpelihara.
- 3) Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur dalam sistem manajemen keselamatannya untuk mengidentifikasi perlengkapannya dan sistem yang bersifat teknis terhadap kegagalan operasional yang mungkin dapat mengakibatkan keadaan bahaya.

Sistem manajemen keselamatan harus dilengkapi untuk tindakan tindakan spesifik yang ditujukan untuk meningkatkan kehandalan dari perlengkapan atau system yang dimaksud. Tindakan tersebut harus termasuk pengujian secara regular dari penataan dan perlengkapan yang siap pakai. Penataan dan pengujian hendaknya menjadi suatu rencana dan jadwal rutin selama perlengkapan perlengkapan yang siap pakai secara berkesinambungan, sedangkan keberadaan sistem teknis yang tidak terpakai tetap menjadi perhatian

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

Menurut Sulistijo (2002:2) *International Safety Management Code (ISM Code)* yaitu suatu Kode *International* Mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan dalam *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention 1974 consolidated 2008 chapter IX* tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal sebagai dasar terbitnya *ISM Code* juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas Peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus di penuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal berdasarkan *ISM Code* edisi 2002 bagian A - pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan awak kapal yang berkualitas ataupun, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Berdasarkan *ISM Code* edisi 2002 Bagian A - Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System (SMS)* kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua Anak Buah Kapal (ABK). Oleh sebab itu *ISM Code* bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman
- b. Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- c. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat. Oleh karena itu *ISM Code* dan sistem manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam sistem dan dilaksanakan.

## 11. *Standart of Training Certification for Seafarers (STCW)*

Sebagaimana telah diuraikan pada *ISM Code* edisi 2002 bagian A- pasal 6.2 tentang kepastian awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan sehat siap bekerja di kapal. Di dalam *Standart of Training Certification of Seafarers (STCW)* 1995 Amandemen 2008 Bab VI section A - VI 3 tentang standar kompetensi. Pelatihan wajib minimum dalam pemadaman kebakaran tingkat lanjut, Standar kompetensi :

- a. Pelaut-pelaut yang ditunjuk untuk mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran harus telah menyelesaikan latihan tingkat lanjut dalam hal teknik untuk memadamkan kebakaran.
- b. Tingkat pengetahuan dan pemahaman hal-hal yang dicantumkan di dalam kolom 2 tabel A-VV3 harus cukup memadai agar dapat mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran secara efektif di kapal.
- c. Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikandi dalam bagian B kode *STCW*.
- d. Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standar kompetensi yang diharuskan selama 5 tahun, sesuai dengan metode untuk menunjukkan kompetensi.

- e. *Basic Safety Training* (Diklat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan *Human Relationship* di atas kapal.
- f. Semua pelaut di persyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VV3.

## 12. *Safety Management System (SMS)*

Menurut Widodo Siswowardjo (2003) Keselamatan kerja adalah keselamatan dan kesehatan kerja secara definitive dikatakan merupakan daya dan upaya yang terencana untuk mencegah 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. *Safety Management System (SMS)* 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. *Safety Management System* yang efektif untuk,  
Menentukan organisasi untuk mengelola resiko

- a. Mengidentifikasi risiko kerja dan menerapkan kontrol yang sesuai.
- b. Melaksanakan komunikasi yang efektif di semua tingkat organisasi.
- c. Menerapkan proses untuk mengidentifikasi dan memperbaiki ketidaksesuaian pada sistem management diatas kapal.
- d. Menerapkan proses perbaikan yang berkesinambungan.
- e. Memenuhi setiap jenis usaha dan atau sektor industry.

Sebuah SMS dimaksudkan untuk bertindak sebagai kerangka untuk memungkinkan organisasi, minimal, untuk memenuhi kewajiban hukum di bawah hukum kesehatan dan keselamatan. struktur dari SMS secara umum, tidak dengan sendirinya persyaratan hukum tetapi merupakan alat yang sangat efektif untuk mengatur berbagai aspek keselamatan dan kesehatan kerja yang dapat eksis dalam sebuah organisasi, seringkali untuk memenuhi standar yang melebihi minimum persyaratan hukum.

Alat-alat keselamatan di atas kapal harus lengkap dan diwajibkan untuk semua Anak Buah Kapal (ABK) mesin, terutama para perwira mesin, alat-alat keselamatan tersebut juga harus ditempatkan dengan baik, mudah dijangkau dan dirawat dengan baik. Hal ini untuk menjaga jika digunakan pada saat melakukan aktifitas kerja dalam keadaan siap pakai, sehingga dapat terhindar dari kecelakaan kerja. Selain itu peranan perwira yang bertanggung jawab dalam memberi penyuluhan, pengertian, penggunaan alat-alat yang mereka gunakan serta fungsinya, serta perlunya diberi penjelasan secara lengkap dan berkala penting pula bahwa semua awak kapal mengetahui tugasnya sehingga hal tersebut dapat menjadikan kejelasan tanggung jawabnya atau tanggung jawab melekat masing-masing.

### **13. Pengawasan dan Pemeliharaan**

Menurut Roharjo Adisasmitha (2010:1) Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Pengawasan itu dapat dilakukan secara intern ataupun ekstern. pengawasan intern melalui disiplin diri dan latihan tanggung jawab individual atau kelompok. pengawasan ekstern secara langsung oleh perwira langsung atau penerapan system administratif seperti aturan dan prosedur. pengawasan sangat dibutuhkan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, karena jika tidak ada pengawasan maka akan menimbulkan banyaknya kesalahan-kesalahan yang terjadi baik yang berasal

dari ruang lingkup intern maupun ekstern di kapal.pengawasan menjadi sangat dibutuhkan karena dapat membangun suatu komunikasi yang baik antara Perwira dengan Anak Buah Kapal (ABK). selain itu pengawasan dapat memicu terjadinya tindak pengoreksian yang tepat dalam merumuskan suatu masalah. pengawasan lebih baik dilakukan secara langsung oleh atasan di atas kapal diantaranya nakhoda dan perwira. perlu adanya hak dan wewenang ketegasan seorang nakhoda dan perwira dalam menjalankan pengawasan yang efektif.Pengawasan disarankan dilakukan secara rutin karena dapat merubah suatu sistem kerja dari yang baik menjadi lebih baik lagi.

Pelaksanaan sistem perawatan terencana *Planned Maintenance System(PMS)* yang diterbitkan oleh perusahaan tempat penulis bekerja sebelumnya. tanpa suku cadang yang berkualitas dan memadai maka perawatan tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal(Elemen 7) Pengembangan pengoperasian kapalPerusahaan harus menyusun prosedur untuk penyiapan rancangan dan instruksi termasuk daftar periksa yang sesuai untuk pengoperasian kunci di kapal mengenai keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait harus ditentukan dan diserahkan kepada personil yang memenuhi persyaratan.

#### **14. Aspek-Aspek Keterampilan**

Menurut Robbins (2000,hlm.494) pada dasarnya keterampilan dapat dikategorikan menjadi empat aspek utama,yaitu sebagai berikut,

- a. Keterampilan Dasar (*Basic Literancy Skill* ) Keterampilan dasar merupakan dasar merupakan keahlian seseorang yang pasti dan wajib dimiliki oleh kebanyakan orang seperti membaca,menulis,mendengar dan lain-lain.
- b. Keahlian Teknik (*Technical Skill* ) Keahlian teknik merupakan Keahlian seseorang dalam pengembangan teknik yang dimiliki seperti menghitungsecara cepat,mengoperasikan computer dan lain-lain.
- c. Keahlian Interpersonal (*Interpersonal Skill* ) Keahlian interpersonal kemampuan seseorang secara efektif untuk berinteraksi dengan orang

lain maupun dengan rekan kerja seperti menjadi pendengar yang baik, menyampaikan pendapat secara jelas dan bekerja sama dalam suatu tim.

- d. Menyelesaikan Masalah ( *Problem Solving* ) Menyelesaikan masalah adalah proses aktivitas untuk menjalankan logika, berargumentasi dalam penyelesaian masalah serta kemampuan untuk mengetahui penyebab, mengembangkan alternative dan menganalisa serta memilih penyelesaian yang baik.

## **B. Kerangka Pemikiran**

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram yang menjelaskan bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah di indentifikasi sebagai masalah yang penting untuk bahan, sehingga secara teoritis akan terlihat keterkaitan antara variabel yang di teliti dan secara teoritis akan menuntun penulis dalam memecahkan masalah.







## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Dalam melaksanakan pekerjaan di MT.SEAGULL 351, keselamatan merupakan hal utama selain dari pada terpenuhinya rencana kerja yang telah disusun oleh Nakhoda ataupun pencharter. Untuk itu Anak Buah Kapal (ABK) dituntut untuk sigap dan terampil dalam bekerja dan juga dalam mengoperasikan alat - alat keselamatan yang berada diatas kapal MT.SEAGULL 351. Kapal MT.SEAGULL 351 yang sudah memiliki peralatan dan teknologi yang canggih, Namun apabila Anak Buah Kapal (ABK) kapalnya tidak dapat menjaga keselamatan dalam bekerja di atas kapal maka akan menimbulkan ketidak nyamanan dalam bekerja dan selalu dalam keadaan cemas karena terancamnya keselamatan jiwa Anak Buah Kapal (ABK) tersebut. Latihan senantiasa selalu terjadwal dan berjalan di atas kapal. Namun terdapat beberapa faktor yang membuat minimnya kesadaran Anak Buah Kapal (ABK) akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal dan kurangnya pengarahan dari Perwira kapal membuat meningkatnya resiko kecelakaan.

Berdasarkan pada pembahasan sebelumnya, penulis bekerja sebagai Nakhoda sejak bulan Maret 2022 sampai dengan Juli 2023 di MT.SEAGULL 351, *CallSign* YBCE2, *Gross Tonnage* 2384 Ton, *Deadweight* 1334 Ton, *Length* 98,10 Meter dan *Breadth* 18 Meter, berbendera Indonesia, *YearBuilt* 2015, dan Status *Active* dengan wilayah Operasi Panjang, Lampung–Pangkal Balam, Pulau Bangka – Tanjung Uban, Kepulauan Riau dengan jumlah ABK 17 orang. Selama penulis bekerja di kapal MT.SEAGULL 351, beberapa fakta yang terjadi diantaranya yaitu :

1. Pada tanggal 20 Februari 2023, pada saat *surveyor* audit penerapan ISM Code PT. Odyssey Shipping Line datang ke kapal untuk *hire* kemudian melakukan inspeksi atau pengecekan pada seluruh peralatan navigasi dan juga peralatan keselamatan. Pada saat *surveyor* mengecek kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal, dan kemudian *surveyor* menunjuk salah satu Anak Buah Kapal (ABK) deck untuk memakai peralatan *Breathing Aparatus (BA)*. Pada saat peragaan untuk pemakaian *Breathing Aparatus (BA)* set, Anak Buah Kapal (ABK) tidak bisa memakai *Breathing aparatus (BA)* set dengan catatan waktu yang ditetapkan untuk memakainya yakni 3 menit sementara itu Anak Buah Kapal (ABK) membutuhkan waktu 10 menit untuk memakai *Breathing Aparatus (BA)* set tersebut. *Surveyor* kemudian memberikan teguran kepada Mualim I dan Nakhoda mengenai Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak familiar dalam menggunakan *Breathing Apparatus (BA)* set tersebut serta memberikan laporan ke Perusahaan berupa *Non Conformite (NC)* VIQ-Rif.5.12 yaitu kekurangan yang harus dipenuhi sebelum kapal *On Hire* dan berangkat ke pelabuhan muat. Karena berhubungan dengan keselamatan jiwa Anak Buah Kapal (ABK) saat menjalani kontrak kerja di atas kapal maka *Non Conformite (NC)* tersebut dibuat oleh *Surveyor* dan ditandatangani oleh Nakhoda untuk kemudian dijadikan sebagai laporan ke kantor pusat PT. ODYSSEY SHIPPING LINE. (foto terlampir)
2. Pada tanggal 16 APRIL 2023 diadakan latihan keselamatan atau *fire drill* di atas kapal MT. SEAGULL 351. Pada waktu dibunyikan general alarm sebagai pemberitahuan agar seluruh Anak Buah Kapal (ABK) segera menuju ke *musterstation*. Namun, Anak Buah Kapal (ABK) berkumpul di *musterstation* pada saat alarm berbunyi lebih dari 5 menit. seharusnya pada hitungan menit ke 3, seluruh Anak Buah Kapal (ABK) sudah berkumpul dengan menggunakan pakaian yang lengkap untuk mengikuti latihan. Ternyata masih ada beberapa Anak Buah Kapal (ABK) yang terlambat dan pada saat mereka berkumpul ada yang tidak memakai alat keselamatan kerja dengan lengkap misalnya tidak memakai *lifejacket* dan *helmet*. Hal ini

menandakan bahwa mereka tidak dalam keadaan siap untuk melakukan latihan. Kemudian pada saat berlangsungnya latihan keselamatan, Anak Buah Kapal (ABK) dek tidak memperhatikan pengarahannya dari Mualim I (*Safety Officer*) yang ditunjuk oleh Nahkoda sebagai *Safety Officer*, Pada saat ditanya oleh Mualim I (Chief Officer) tentang tugas dan tanggung jawab Anak Buah Kapal (ABK) yang tercantum dalam sibil kebakaran, banyak dari mereka yang tidak tahu dan tidak paham akan tugas dan tanggung jawabnya bila terjadi keadaan darurat.( foto terlampir)

Dari kejadian tersebut terlihat bahwa Anak Buah Kapal (ABK) tidak bersungguh-sungguh dalam mengikuti latihan keselamatan yang diadakan secara rutin diatas kapal. hal tersebut tersebut mengakibatkan kurang familiarnya Anak Buah Kapal (ABK) deck tentang fungsi dari alat-alat keselamatan dan cara menggunakannya Tidak trampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat keselamatan adalah akibat dari Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak disiplin saat mengikuti latihan keselamatan.

3. Pada tanggal 19Mei 2023 pada saat kapal akan sandar di dermaga, *winchrope* menghibob tali tros haluan dan tercium bau benda yang terbakar, setelah dicek ke dalam winch ternyata terdapat konsleting listrik yang mengakibatkan panel tersebut terbakar. Anak Buah Kapal (ABK) dek yang sedang bertugas melihat adanya konsleting listrik didalam panel tersebut langsung mengambil *fireextinguisher* jenis *foam* untuk memadamkan percikan api tersebut. Namun, melihat kejadian tersebut penulis langsung mencegah Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak menggunakan foam tersebut. kemudian penulis mengambil tindakan untuk memadamkan api dengan menggunakan *fireextinguisher* jenis CO2 dan di semprotkan tepat ke titik percikan api tersebut. Dalam waktu singkat percikan api dapat dipadamkan. Dari kejadian tersebut, kesalahan yang dilakukan Anak Buah Kapal (ABK) deck saat memadamkan kebakaran pada panel winch tersebut yaitu mengambil *fireextinguisher* jenis foam seharusnya untuk memadamkan api di bahan jenis kayu dan kertas bukan untuk jenis listrik. Hal ini terjadi karena pada sasat melaksanakan latihan keselamatan Anak Buah Kapal

(ABK) deck tidak memperhatikan pengarahannya yang disampaikan oleh Perwira dek atau *safety officer* sehingga pada saat keadaan darurat terjadi kesalahan dalam mengambil tindakan. (foto terlampir)

Keselamatan di atas kapal yang telah dijadwalkan wajib diikuti oleh seluruh Anak Buah Kapal (ABK) tanpa terkecuali. Latihan keselamatan tersebut ada yang dilakukan secara berkala atau minimal satu bulan sekali yaitu latihan dalam kondisi darurat (*abandonship*) yaitu pada saat harus meninggalkan kapal, Latihan pemadaman kebakaran, latihan pencegahan polusi dan lain sebagainya.

Berdasarkan fakta yang penulis uraikan tersebut di atas yaitu Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak familiar dalam menggunakan *Breathing Apparatus (BA)*. Fakta tersebut terjadi dikarenakan Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak serius dalam mengikuti latihan keselamatan yang diadakan di atas kapal. Pada saat *Safety Officer* mencontohkan dan memberi arahan tentang penggunaan *Breathing Aparatus (BA)*, Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak serius dalam memperhatikan prosedur penggunaan *Breathing aparatus* yang dicontohkan oleh *Safety Officer*. Anak Buah Kapal (ABK) deck yang tidak sungguh-sungguh dalam menjalankan latihan dikarenakan beberapa faktor diantaranya kelelahan setelah melakukan tugas jaga, rasa mengantuk, jenuh dan menganggap latihan tersebut merupakan rutinitas sehingga Anak Buah Kapal (ABK) meremehkan materi yang disampaikan *Safety Officer* pada saat latihan. Rendahnya kesadaran Anak Buah Kapal (ABK) akan pentingnya latihan keselamatan dapat membuat Anak Buah Kapal (ABK) tidak sungguh-sungguh dan tidak disiplin dalam menjalankan latihan keselamatan tersebut. Apabila hal ini dibiarkan terjadi, maka Anak Buah Kapal (ABK) tidak dapat melakukan tindakan dalam keadaan darurat secara maksimal. Hal tersebut dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan mengancam keselamatan kapal maupun Anak Buah Kapal (ABK) itu sendiri. Peralatan merupakan hal penting yang sangat menunjang latihan keselamatan. alat-alat keselamatan yang memadai dan berfungsi dengan baik merupakan salah satu sarana pendukung dalam kelancaran proses latihan keselamatan. alat-alat

harus dalam kondisi yang siap digunakan. Pada saat latihan keselamatan maka dibutuhkan alat-alat peraga yang dipergunakan secara langsung oleh Anak Buah Kapal (ABK) deck yang bertujuan agar Anak Buah Kapal (ABK) deck mengetahui dan mengerti penggunaan dan fungsi dari alat-alat keselamatan tersebut.

Seperti yang penulis uraikan dalam fakta, *smokedetector* tidak berfungsi saat dites dikarenakan tersumbat kotoran dan tidak dibersihkan secara rutin, serta sensor *smokedetector* sudah tidak berfungsi. Selain itu, pada saat latihan kebakaran dengan menggunakan pemadam api jenis air, alat-alat pendukung latihan keselamatan tersebut tidak mendukung. sarana latihan kebakaran yang mengalami masalah diantaranya yaitu *nozzle* tidak berfungsi dengan baik, Sistem jet dan spray tidak bisa dipakai karena berkarat dan macet dan kopleng di *firehose* tidak bisa dihubungkan dengan *firehydrant* nya.

Alat-alat yang tidak memadai dan tidak bisa digunakan disebabkan karena kurangnya perawatan pada alat-alat keselamatan dan Perusahaan lambat dalam memenuhi permintaan alat-alat keselamatan yang sudah diajukan oleh pihak kapal. Beberapa dari alat-alat tersebut memang sudah waktunya untuk diganti namun perusahaan kurang merespon terhadap permintaan penggantian sarana alat-alat keselamatan untuk menunjang kelancaran proses pelatihan dan untuk digunakan dalam kondisi darurat. Apabila tidak mendapat perhatian khusus dari perusahaan, maka jika terjadi keadaan darurat yang sebenarnya maka awak kapal akan sulit mencegah dan menanggulangi hal tersebut. Dampaknya akan menimbulkan masalah besar, mengancam keselamatan kapal beserta awak kapal dan perusahaan akan mengalami kerugian besar.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan deskripsi data Penulis menemukan beberapa masalah yang menyebabkan kurang optimalnya penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Dari masalah tersebut di atas, maka Penulis menemukan dua penyebab utama yaitu :

**1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.**

Penyebab dari masalah ini adalah :

**a. Pengawasan dari Nakhoda berkaitan dengan penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.**

Untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan yang terjadi di kapal, maka diperlukan latihan keselamatan yang rutin. latihan tersebut bertujuan untuk melatih Anak Buah Kapal (ABK) untuk menangani keadaan darurat, mencegah bahaya dan menanggulangi hal-hal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa Anak Buah Kapal (ABK) tersebut. Namun tidak seriusnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalankan latihan keselamatan di atas kapal mengakibatkan Anak Buah Kapal (ABK) tidak terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan di kapal. selain itu, dampak Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak serius dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal yaitu Anak Buah Kapal (ABK) deck tidak mengetahui letak penempatan alat-alat keselamatan di kapal sehingga pada saat terjadi keadaan darurat, Anak Buah Kapal (ABK) deck mudah panik dan tidak bisa melakukan tindakan yang tepat untuk melakukan penanggulangan hal tersebut. Pada saat proses latihan terdapat pula Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak serius melaksanakan pelatihan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas sehingga latihan yang dilaksanakannya secara formalitas karena takut akan sanksi yang diberikan, bukan karena kesadaran Anak Buah Kapal (ABK) akan pentingnya mengikuti latihan keselamatan. hal tersebut mengakibatkan Anak Buah Kapal (ABK) tidak memperhatikan atau mempelajari materi pelatihan dengan serius yang diberikan pada saat pelaksanaan latihan.

**b. Kurang maksimalnya motivasi Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan penanggulangan kebakaran di atas kapal yaitu :**

- 1) Kurangnya pujian kepada ABK
- 2) Teguran

- 3) Pemberian sanksi
- 4) Pemberian insentif.

## **2. Kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan pemadaman kebakaran di atas kapal**

Dari permasalahan tersebut, maka penulis mencari dua penyebab diantaranya yaitu :

### **a. Kurangnya latihan pada alat-alat keselamatan**

Kesiapan dari alat-alat keselamatan bergantung dari cara perawatannya sehingga sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat, alat-alat keselamatan tersebut siap untuk digunakan. walaupun peralatan keselamatan dalam keadaan lengkap, namun tidak akan berfungsi jika alat keselamatan tersebut tidak dilakukan perawatan secara rutin yakni penggantian atau pengisian ulang tabung pemadam kebakaran.

Penulis masih sering menjumpai alat-alat keselamatan yang tidak dirawat, dimana hal ini dapat terlihat ketika diadakan latihan-latihan di atas kapal, misalnya *emergency firepump* tidak hidup, hydrant tidak dapat terbuka, selang pemadam masih banyak yang bocor. jadi perlu ditanamkan kepada setiap awak kapal prosedur yang benar untuk perawatan alat-alat keselamatan meliputi perawatan harian, mingguan dan bulanan, karena akan berperan besar dalam menolong jiwa kita di laut jika terjadi keadaan-keadaan yang memaksa alat-alat tersebut pada saat akan kita gunakan.

Proses perawatan alat-alat keselamatan yang dilaksanakan oleh anak buah kapal dengan tugas yang tertulis dalam sistem manajemen perawatan terencana memerlukan pemahaman dan pelaksanaan yang baik dan disiplin guna mempertahankan tingkat kinerja yang *efektif* dan *efisien*. dalam hal ini anak buah kapal masih kurang memahami tugas dan prosedur manajemen perawatan terencana terhadap alat-alat keselamatan. hal ini terlihat pada saat dilaksanakan inspeksi dari *pencharter*, hasil inspeksi masih menunjukkan masih adanya

ketidaksesuaian pada alat-alat keselamatan di atas kapal (*non conformity*).

Oleh karena itu proses perawatan yang merupakan salah satu cara untuk mempertahankan kinerja dari alat-alat keselamatan di atas kapal, perlu pengawasan dan perhatian yang serius karena tanpa adanya pengawasan dapat menimbulkan kesalahan prosedur yang telah ditetapkan. Lemahnya pengawasan kerja membuat Anak Buah Kapal (ABK) dek dalam melaksanakan proses perawatan tidak menggunakan prosedur yang jelas dan pola perawatan yang asal-asalan, akibatnya banyak alat-alat keselamatan di atas kapal dalam kondisi rusak atau tidak layak. Hal ini dapat menghambat proses latihan keselamatan maupun berakibat fatal pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal.

**b. Kurang maksimalnya pelaksanaan safety meeting di atas kapal**

Pada saat melakukan pengetesan ketika sedang menjalankan latihan keselamatan, ada beberapa alat-alat keselamatan yang sudah rusak dan harus segera diganti dengan yang baru, misalnya, *firehydrant* yang sudah macet dan berkarat. Disaat alat-alat keselamatan tersebut sudah layak atau rusak dan harus segera diganti, namun Perusahaan lambat dalam memenuhi permintaan alat-alat keselamatan yang diajukan oleh pihak kapal. Hal ini menghambat latihan keselamatan di atas kapal. Tidak akan tercapai latihan keselamatan yang maksimal jika tidak didukung oleh fasilitas alat-alat keselamatan yang memadai dan dapat berfungsi dengan baik. Selain itu, tidak hanya berguna pada saat melakukan latihan saja. Alat-alat keselamatan tersebut tentunya sangat dibutuhkan apabila terjadi dalam keadaan darurat. Jika kapal dalam kondisi darurat namun peralatan dalam kondisi rusak atau tidak memadai dan tidak berfungsi dengan sempurna sebagaimana mestinya maka akan menimbulkan dampak yang besar dan tentunya mengancam keselamatan jiwa awak kapal. Misalnya pada saat terjadi kebakaran kecil namun, awak kapal tidak bisa

menanggulangi karena *nozzle* tidak dapat dipergunakan, kemudian *firehydrant* sudah macet akibatnya tidak bisa membuka keluar jalannya air untuk memadamkan api maka akan menjadi kebakaran besar dan mengancam keselamatan jiwa kapal beserta awak kapal. Hal ini butuh perhatian khusus dari Perusahaan, betapa pentingnya alat-alat keselamatan yang memadai di atas kapal. Selain itu respon dari pihak perusahaan terhadap permintaan pihak kapal akan alat-alat keselamatan yang memadai dan tidak lambat dikirim ke kapal. Semua itu berhubungan dengan keselamatan kapal dan seluruh komponen yang bekerja di atas kapal.

### C. PEMECAHAN MASALAH

#### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan analisis data penulis menemukan beberapa alternatif pemecahan masalah yaitu :

- a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerangkan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal hal ini dapat diatasi dengan cara :
  - 1) Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
  - 2) Meningkatkan pemberian motivasi oleh nakhoda berkaitan dengan
  - 3) Penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal
  - 4) Memberi penghargaan atau *reward* kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang berprestasi
- b. Kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) hal ini dapat diatasi dengan cara :
  - 1) Meningkatkan latihan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran.

- 2) Meningkatkan pelaksanaan *safetymeeting*.
- 3) Meningkatkan pengawasan dan Familiarisasi dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

Alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal terdiri dari berbagai macam alat dengan cara penggunaan yang berbeda. awak kapal yang berasal dari berbagai negara tentunya harus tahu dan mungkin wajib tahu tentang bagaimana cara penggunaan alat tersebut dan bilamana alat tersebut digunakan. penggunaan alat-alat keselamatan ini merupakan suatu pengetahuan praktis yang wajib dikuasai oleh setiap Anak Buah Kapal (ABK), karena berhubungan langsung dengan masalah penyelamatan jiwa manusia maupun menyelamatkan nyawa orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti setelah mengalami tubrukan, kebakaran, kandas dan lain sebagainya.

Kejadian ini sesungguhnya tidak perlu terjadi jika latihan-latihan yang telah dijadwalkan oleh *Safety Officer* dilaksanakan dengan baik dan benar. latihan-latihan keselamatan harus dilaksanakan sesuai prosedur dan persyaratan yang ditetapkan dalam *SMS*. latihan harus dalam mencerminkan situasi darurat dan harus diarahkan untuk memastikan bahwa anak buah kapal memenuhi standar *SMS* perusahaan dan menambah percaya diri dalam mengendalikan situasi yang timbul bila terjadi keadaan darurat.

Pengawasan dari *Safety Officer* merupakan hal yang penting dalam meningkatkan latihan keselamatan. pada saat latihan, safety melakukan pengawasan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) yang mengikuti latihan terutama Anak Buah Kapal (ABK) yang terlihat tidak sungguh-sungguh dalam menjalankan latihan. apabila *Safety Officer* melihat salah satu diantara Anak Buah Kapal (ABK) ada yang bergurau atau ngobrol pada saat sedang melakukan pengarahan maupun peragaan penggunaan alat-alat keselamatan hendaknya *Safety Officer* segera memberikan peringatan atau teguran kepada Anak Buah Kapal (ABK) deck tersebut.

Kemudian pada saat latihan sebaiknya *Safety Officer* memilih salah satu Anak Buah Kapal (ABK) deck untuk menjelaskan tugas dan tanggung jawabnya sesuai sibil keselamatan, apabila terjadi keadaan darurat di atas kapal. Lalu memerintahkan Anak Buah Kapal (ABK) deck untuk memperagakan penggunaan alat keselamatan secara sempurna setelah diperagakan atau dicontohkan oleh *Safety Officer*. Dari hal ini *Safety Officer* dapat dinilai, apabila Anak Buah Kapal (ABK) yang bersungguh-sungguh mengikuti latihan pasti akan mampu menjelaskan tugas serta tanggung jawabnya serta dapat memperagakan penggunaan alat-alat sesuai dengan yang dicontohkan *Safety Officer*.

Setiap pekerjaan di atas kapal dapat dibuatkan prosedur kerja atau tahap-tahap bekerja yang harus ditempuh, terutama yang menyangkut tugas dan tanggung jawab semua Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal agar tidak menimbulkan bahaya bagi manusia, muatan maupun terhadap lingkungan. Bagi anak buah kapal yang baru naik ke kapal harus diberikan pengarahan tentang kapal dan peralatannya terutama alat-alat yang ada kaitannya dengan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Mualim I yang merupakan Kepala Kerja di atas kapal diwajibkan dapat memberikan bimbingan dan petunjuk dalam bekerja agar Anak Buah Kapal (ABK) deck yang merasa dirinya masih kurang terampil dapat mengetahui dan mengerti dalam melaksanakan tugasnya. Selain dalam melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, Anak Buah Kapal (ABK) deck diberikan kesempatan untuk membaca buku-buku di atas kapal yang ada hubungannya dengan pekerjaan, baik itu buku ilmiah, artikel maupun buku ilmu pengetahuan lainnya agar nantinya anak buah kapal dapat lebih memahami akan tugas dan tanggung jawabnya serta fungsinya seperti yang diharapkan.

## **2. Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah**

- a. Kurangnya disiplin Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan prosedur kebakaran

1) Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

Keuntungannya :

Anak Buah Kapal lebih disiplin karena ada pengawasannya dari Nahkoda

kerugiannya :

Anak Buah Kapal lebih banyak harus diawasi terus tanpa ada kesadaran pribadi

2) Meningkatkan pemberian motivasi oleh nakhoda berkaitan dengan penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Keuntungannya :

Anak Buah Kapal menjadi bergairah dan serius karena adanya dorongan dari Seorang nahkoda

Kerugiannya :

Anak Buah Kapal ( ABK) akan menjadi malas apabila kurangnya dorongan dari Nahkoda .

3). Memberi penghargaan atau *reward* kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang Berprestasi

Keuntungannya :

Anak Buah Kapal ( ABK ) menjadi bersemangat atau bersungguh-sungguh Karena adanya bonus atau reward dari Nahkoda.

Kerugiannya :

Anak Buah Kapal (ABK ) tidak akan bersemangat atau bersungguh- sungguh lagi bila tidak ada penghargaan ataupun reward dari Nahkoda

b. Kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) hal ini dapat di atasi dengan cara :

1). Meningkatkan latihan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran.

- 2). Meningkatkan pelaksanaan *safetymeeting*.
- 3). Meningkatkan pengawasan dan Familiarisasi dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

### **3. Pemecahan Masalah**

#### **a. Meningkatkan latihan alat-alat secara rutin dengan jadwal perawatan**

Sebelum disewa oleh pihak pencharter atau yang akan memakai jasa kapal kita tentunya kapal tersebut harus memenuhi syarat yang ditetapkan oleh pihak pencharter. Salah satu syarat tersebut adalah alat-alat keselamatan yang memenuhi standar, juga awak kapal yang mampu merawat dan mengoperasikan alat-alat keselamatan tersebut dengan baik dan benar. Oleh karena itu, dalam mempertahankan kondisi alat-alat keselamatan di atas kapal, perlu diadakan perawatan secara teratur sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan serta dilaksanakan dengan benar.

Namun pada kenyataannya masih terdapat alat-alat keselamatan yang kurang terawat, hal ini karena kelalaian dan ketidakpedulian awak kapal dalam merawat alat-alat keselamatan

Tujuan sistem perawatan ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk memperoleh pengoperasian kapal yang teratur serta meningkatkan keselamatan awak kapal dan peralatannya.
- 2) Untuk membantu perwira kapal dalam hal merencanakan dan menata kegiatan dengan lebih baik, yang berarti meningkatkan kemampuan kapal dan membantu mereka untuk mencapai sasaran yang telah ditentukan oleh manajer operasi.
- 3) Untuk memperhatikan jenis-jenis pekerjaan yang paling mahal dan menyangkut perawatan serta waktu operasi yang terpenting, sehingga sistem dapat dilaksanakan secara teliti dan dikembangkan dalam rangka pengurangan biaya.
- 4) Untuk melaksanakan pekerjaan secara sistematis dan ekonomis

- 5) Untuk menjamin kesinambungan pekerjaan perawatan, sehingga para perwira mengetahui apa yang sudah dikerjakan dan apa yang masih belum dikerjakan. Untuk memberikan informasi yang diperlukan bagi keperluan dan latihan dan pendidikan.
- 6) Untuk menjaga fleksibilitas sehingga dapat dilaksanakan di kapal meskipun organisasi dan awaknya berbeda.
- 7) Untuk mendapatkan informasi umpan balik yang akurat bagi kantor pusat dalam meningkatkan pelayanan, perancangan kapal dan sebagainya.
- 8) Untuk fasilitas kearsipan (gambar-gambar, instruksi material, fasilitas perencanaan perawatan dan perbaikan).
- 9) Untuk fasilitas pemberian label (Suku cadang dan sebagainya).

**b. Meningkatkan pelatihan atau drill dan safety meeting di atas kapal**

Alat-alat keselamatan yang sudah tidak layak dipergunakan dan dalam keadaan rusak sebaiknya harus segera diganti. *Chief officer* harus segera membuat laporan mengenai alat-alat keselamatan yang kondisinya sudah tidak layak ke pihak Perusahaan, pergantian alat-alat keselamatan di atas kapal guna menunjang pelaksanaan rutin latihan keselamatan dan menanggulangi resiko dari keadaan darurat di atas kapal yang dapat terjadi secara tiba-tiba.

Apabila laporan sudah dikirim ke pihak Perusahaan, hendaknya Nakhoda selalu mengingatkan Pihak Perusahaan agar daftar permintaan alat-alat keselamatan segera dipenuhi. hal ini dilakukan agar permintaan alat-alat keselamatan dikirim tepat waktu ke atas kapal untuk mengganti alat-alat keselamatan yang sudah tidak layak pakai atau rusak. respon perusahaan terhadap permintaan kapal sangat kurang atau lambat, maka Nakhoda sebagai pemegang wewenang tertinggi

di atas kapal harus terus menghubungi pihak perusahaan. tindakan tersebut bertujuan agar latihan keselamatan berjalan dengan lancar apabila didukung dengan peralatan yang memadai dan berfungsi dengan sempurna.

Jika permintaan alat-alat keselamatan mendapatkan respon yang baik dari perusahaan kemudian pengiriman dilakukan tepat waktu ke atas kapal maka dapat mencegah resiko kecelakaan dan dapat meningkatkan keselamatan jiwa awak kapal saat bekerja di atas kapal. selain itu kerugian materi

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan yang menjadi kendala dalam pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal, yaitu sebagai berikut :

1. Kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
2. Keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan di atas kapal, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan masalah mengenai optimalisasi latihan keselamatan guna mengatasi keadaan darurat di MT.SEAGULL 351, yaitu sebagai berikut:

- 1. Untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) disarankan kepada Nakhoda agar :**
  - a. Meningkatkan pengawasan
  - b. Meningkatkan pemberian motivasi, dengan penerapan sistem reward atau hukuman
- 2. Untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran disarankan kepada Nakhoda agar :**
  - a. Meningkatkan latihan sistem dan prosedur keselamatan
  - b. Meningkatkan pelaksanaan safety meeting dan Familiarisasi di kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Danoasmoro Goenawan, (2003), *Kesehatan Keselamatan Kerja*, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.
- Hasibuan Malayu SP, (2006), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bumi Aksari, Jakarta.
- International Maritime Organization, (2010), *Safety Of Life at Sea (SOLAS)*, London.
- Suardi Rudi, (2005), *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Lembaga Manajemen PPM, Jakarta.
- Suma'mur, (1981), *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Gunung Agung, Jakarta.
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE)*, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra Jakarta.
- SOLAS 1974 Amandemen 2009, Consolidated 2009.
- Internasional safety management (ISM) Code, IMO Publication.
- Standards of training, certification, and watchkeeping (STCW)* 1978, Amandemen 2010.
- International safety guide for oil tankers & terminal*, (ISGOTT) IMO Publication.
- Undang-undang no.17 tahun 2008 tentang pelayaran.
- Peraturan pemerintah no.51 tahun 2009 tentang perkapalan



## DAFTAR ISTILAH

Untuk mengetahui kemampuan dengan pengujian wawancara atau tulis tentang pengetahuan, pengujian keterampilan dengan memperagakan pelaksanaan prosedur atau penggunaan alat observasi selama pelaut melaksanakan pekerjaan beberapa definisi yang di gunakan dalam penulisan makalah ini antara lain :

1. ***International Maritime Organization ( IMO )*** adalah suatu organisasi masyarakat maritime internasional yang membuat peraturan dalam usaha meningkatkan keselamatan pelayaran, pencegahan, pencemaran dan penanggulangan pencemaran yang terjadi akibat kecelakaan kapal.
2. ***Safety of Life at Sea ( SOLAS )*** adalah suatu peraturan tentang keselamatan kapal dan keselamatan pelayaran.
3. ***Standart of Training Certification and Watching ( STCW )*** adalah suatu peraturan yang mengatur pemberlakuan, pendidikan dan pelatihan, sertifikasi dan komunikasi dalam memenuhi standard keselamatan yang harus di lakukan dan di miliki oleh seorang kandidat pelaut.
4. ***International Labour Organization ( ILO )*** adalah suatu organisasi yang Mengatur tentang tenaga kerja.
5. ***International Safety Management Code ( ISM Code )*** adalah suatu peraturan standard nasional mengenai manajemen keselamatan untuk kapal yang aman serta pencegahan pencemaran.
6. ***Safety Management System ( SMS )*** adalah suatu system yang di dokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan-kebijakan perusahaan.
7. ***Company*** yaitu pemilik kapal atau organisasi lain atau perorangan atau pencharter yang mengambil alih tanggung jawab pengoperasian kapal dari pemiliknya dan siapa saja yang mengambil alih tanggung jawab yang di maksud serta bersedia mengambil semua tugas dan tanggung jawab yang di percayakan dalam code.
8. ***Government*** adalah pemerintah suatu negara yang benderanya di gunakan suatu kapal.
9. ***Policy*** adalah kebijakan-kebijakan perusahaan sesuai prosedur-prosedur manajemen tertulis, terdokumentasi, dan wajib di laksanakan

Lampiran 1

Formulir Audit *ISM Code*

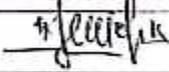
Ship's Name			
Ship's Type			
Flag State			
ICP			

Following is the list of observations which were identified during inspection and discussed with the master at the close-out meeting. The list of observation should not be considered as a final or comprehensive list and PT Pertamina (Persero) reserves the right to add to or amend these observations. If PT Pertamina (Persero) amends the list of observation they will advise owner/operator. This list of observations does not constitute any warranty of the fitness or suitability of the vessel.  
Owner/operator shall respond to mention observation not later than 30 days after inspection. Evidence of follow-up/close-out shall be send via setting online system e mail [https://dash.pertamina.com/astorm/](mailto:https://dash.pertamina.com/astorm/)

No.	VIQ-Ref.	Observation	
1.	1.23	BKI Class annual endorsed was not available on board during inspection, According to DKI survey status mention that SS last inspection 30/05/2022, and the BKI certificate should be annual survey on May 2023.	
2.	1.25	Recent Class survey report and pass survey record was not sighted on board	
* Kp	3.	2.4	Was Described at company form DRI - HRM PK - BBT. Last Operator representative visit 07 June 2023 was found on board but. The ship crew was not respond yet.
* Kp	4.	2.10 Part B ✓	Oil record book Part 1, Part 2 was filled but the filling was not correctly. Has pen correction, Doubling writing and empty space
	5.	3.5	Master Class 2, Exp : More Than 3 years C.E class 3, Exp : Only 7 months, C.O class J, Exp : 14 months, 2E class B, Exp : only 2 months with the same rank.
EA Kp	6.	CA & PIR 4.13	At the time inspection, found navies equipment was mal function
EA Kp	7.	VIQ-0 RAC 4.29	When carried out inspection, found General Alarm was not sound
* Kp	8.	076 - Jember - WIS 1125 & 0612 5.12	Crew familiarisation check list have been effectively completed for all staff but at the time inspection found All crew need more knowledge / Crew Not Familiarity Breathing Apparatus and drill about LSA and PFA
01L-02 Kp	9.	5.23	At the time inspection Portable multi gas detector was not available on

Page 1 of 1

Inspector thanked to the Master and crew for their cooperation and hospitality.

Inspector: ANTONI	Acknowledge by Master:
	

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Sumber ,Dari Kapal MT.Seagull 351

Lampiran 2

Foto latihan berkumpul di *Muster Station*, sebgaiian Anak Buah Kapal (ABK ) tidak menggunakan alat pelindung diri

**LATIHAN DRILL MUSTER STATION KEBAKARAN DI DAPUR  
TEMPAT TANJUNG UBAN  
16 APRIL 2023 JAM 09.30**



Dipindai dengan CamScanner

Sumber ,dari Kapal MT.Seagull 351

Lampiran 3

Foto Peragaan *Breathing Apparatus* ( BA )

Audit penerapan *ISM Code*

FAMILIARY BREATHING APPARATUS MT. SEAGULL 351  
LOKASI : PANJANG LAMPUNG  
TGL. 20 FEB 2023



Dipindai dengan CamScanner

Sumber, Dokumen dari MT.Seagull 351

Lampiran 4

Foto Kebakaran Panel jangkar kanan saat sandar port panjang

Port Panjang, Lampung  
Tanggal/Time : 19.Mel.2023, Jam : 09.00 It  
Berthing,  
Kebakaran panel Jangkar kanan.



CS Dipindai dengan CamScanner

Sumber ,Dokumen dari MT.Seagull 351

Lampiran 5

Formulir *Master Review* crew yang tidak memahami tanda dalam *General alarm* Untuk dimuster station seperti di *Muster List*

PT. ODYSSEY SHIPPING LINES  
MASTER REVIEW

Keterangan:

1. Rumah Jarak Shuttle ke 3 dan ke 4 (tidak sesuai) ukuran, perlu dilakukan penggantian.
2. Penempatan Lampu Navigasi / Rumahnya banyak yang rusak.
3. Radio telephone dari Bridge ke Engine room tidak berfungsi dengan baik.
4. Crew tidak familiar terhadap bunyi General alarm saat keadaan berkumpul untuk melakukan latihan pemadatan kebakaran.
5. Crew ada beberapa yang tidak menggunakan APD (APD melindungi diri) saat berkumpul di master station.
6. Perlengkapan LSA sebagian sudah rusak. Agar segera diperbaiki / diperbarui.

(Catat di sini untuk penjelasan lebih lanjut / detail tentang Master System (jika ada))

TID	Capt. Bambang Herandi	50/12/2019
-----	-----------------------	------------

Form OSL-115 K-SET

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Sumber Dokumen dari MT.Seagull 351

Lampiran 6

Ship Particular



**PT. ODYSSEY SHIPPING LINES**

Equity Tower 43<sup>rd</sup> Floor Suite F-G Jln. Jend.Sudirman  
Kav.52-53 SCBD Lot 9-Jakarta 12190, Telp . 021-5152330 Fax : 021-515233

**SHIP PARTICULAR  
SPOB SEAGULL 351**

**PRINCIPAL PARTICULAR**

Name Of Vessel	Seagull 351
Owner	PT Odyssey Shipping Lines
Vessel Type	Oil Tanker
Call Sign	VHR179
MMSI No	575010377
IMO No	9791432
Year Of Built	2015
Construction	Steel
Builder	PT Karya Teknik Internasional Abadi
Classification	BNJ
Flag/ Registry	Indonesia / Surabaya
Tanda Nelay	CTT 2384 No. 6038 / 11 K.
Cargo Tank	Double Bottom / Double Hull

**DIMENSION**

LOA	59,10 M
LBP	37,37 M
Breadth Moulded	18,00 M
Depth Moulded	6,50 M
Draft	5,85 M
GRT/NRT	2384 / 1334 Tons
DWT	2614,376 Tons

**MACHINERY**

Main Engine	2 Unit X Yanmar (L.Y.) / W
Horse power / RPM	2x2100 Hp, 1450 RPM
Propulsion	7 Unit FPP
2 Units Inflatable Liferaft	25 Pcs
Life Buoy	8 Pcs
Smoke Detector	2 Pcs
Life Jacket	20 Pcs
Parachute Signal	1 Set of 8 Pcs
Red Hand Flare	1 Set of 8 Pcs
Portable CO2	6 Pcs
Smoke Signal	1 Set
Emergency Shut Down	1 Pcs
Fire Extinguisher	21 Pcs
Gas Detector (Portable)	2 Pcs

Dipindai dengan CamScanner

Sumber Dokumen dari MT.Seagull 352



Lampiran 8

Formulir daftar hadir OSL -016PK-SET

PT. ODYSSEY SHIPPING LINE  
 DAFTAR HADIR PELAYANAN / CREW

Agensi Penerbangan		PANGKALAN UDARA NASAL DAN DRII	
Tanggal		10 MARET 2023	
Tempat		OSL PERHATA UDARA	
No.	Nama	Jabatan	Tanda hadir
1	DAMBANG HARIADI	MANISDA	
2	RIYAN EIK LINDIY	MANISDA	TIDAK HADIR
3	RIYAN MURNINGS	MANISDA	
4	ANGGA SAPUTRA	MANISDA	
5	IMAM AIN HADYANITA	MANISDA	
6	MUHAMMAD FAZAL DAMAH	MANISDA	TIDAK HADIR
7	ZANDIKA DESSA SIPPONIA	MANISDA	
8	RENITA WATI LINDIY	MANISDA	TIDAK HADIR
9	MUSTHAKA PURNAMA	MANISDA	TIDAK HADIR
10	RAULUS STEPHANIS	MANISDA	
11	ALVIN ERIK HENDRI	MANISDA	TIDAK HADIR
12	RAULUS STEPHANIS	MANISDA	TIDAK HADIR
13	RIYAN MURNINGS	MANISDA	
14	RIYAN MURNINGS	MANISDA	TIDAK HADIR
15	RYAN EIK LINDIY	MANISDA	
16	MUHAMMAD FAZAL DAMAH	MANISDA	TIDAK HADIR
17	PERIYAN SURAWAN	MANISDA	TIDAK HADIR

DAFTAR HADIR CREW :

- 1 CREW MANISDA TANGGUNG JAWAB DAN UJIAN MAXIME MAXIME
- 2 CREW TIDAK HADIR
- 0 CREW TIDAK HADIR

Form OSL016 PKSET

PT. ODYSSEY SHIPPING LINE  
 DAFTAR HADIR PELAYANAN / CREW

Agensi Penerbangan		PANGKALAN UDARA NASAL DAN DRII	
Tanggal		10 MARET 2023	
Tempat		REDE PANJANG	
No.	Nama	Jabatan	Tanda hadir
1	DAMBANG HARIADI	MANISDA	
2	RIYAN EIK LINDIY	MANISDA	
3	RIYAN MURNINGS	MANISDA	
4	ANGGA SAPUTRA	MANISDA	
5	IMAM AIN HADYANITA	MANISDA	
6	MUHAMMAD FAZAL DAMAH	MANISDA	TIDAK HADIR
7	ZANDIKA DESSA SIPPONIA	MANISDA	
8	RENITA WATI LINDIY	MANISDA	TIDAK HADIR
9	MUSTHAKA PURNAMA	MANISDA	TIDAK HADIR
10	RAULUS STEPHANIS	MANISDA	ON DUTY
11	ALVIN ERIK HENDRI	MANISDA	TIDAK HADIR
12	ADE GUSTI PRANDIYA	MANISDA	ON DUTY
13	RIYAN MURNINGS	MANISDA	TIDAK HADIR
14	DAMBANG HARIADI	MANISDA	TIDAK HADIR
15	RYAN EIK LINDIY	MANISDA	TIDAK HADIR
16	MUHAMMAD FAZAL DAMAH	MANISDA	TIDAK HADIR
17	PERIYAN SURAWAN	MANISDA	TIDAK HADIR

DAFTAR HADIR CREW :

- 1 CREW MANISDA TANGGUNG JAWAB DAN UJIAN MAXIME MAXIME
- 2 CREW TIDAK HADIR
- 7 CREW TIDAK HADIR

Form OSL016 PKSET



Lampiran 10

Gambar MT.Seagull 351



Sumber : Dokumen kapal

Lampiran 11

Gambar Safety Meeting, MT. Seagull 351



Sumber : Dokumen kapal

Lampiran 12

Gambar alat2 FFA dan LSA yang kurang memadai



Sumber : Dokumen MT.Seagull351



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



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : BAMBANG HARNADI  
NIS : 02852/N-I  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

**A. Judul**

**TINGKAT KEDISIPLINAN DAN KUALITAS LIVE SAVING APPLIANCE (LSA) YANG RENDAH BERPENGARUH TERHADAP HASIL AUDIT PENERAPAN ISM CODE PADA MT.SEAGULL 351**

**B. Masalah Pokok**

1. ABK tidak disiplin dalam mengikuti latihan keselamatan di atas kapal.
2. Peralatan keselamatan kurang memadai guna menunjang kegiatan pelatihan.

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Mencari penyebab dari ABK yang tidak disiplin dalam mengikuti latihan keselamatan di atas kapal dan penyebab peralatan keselamatan yang kurang memadai guna menunjang pelatihan.
2. Menemukan pemecahan dari permasalahan tersebut agar pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal berjalan efektif.

Menyetujui :

Jakarta, 24 Agustus 2023

Dosen Pembimbing Materi

Dosen Pembimbing Penulisan

Peserta Diklat Pelaut ( DP-I )

DR. Capt. DAMOYANTO.PURBA.S.Si.T.M.Pd  
Penata TK.I(III/d)  
NIP. 19730919 201012 1 001

PURNAMA N.F.LUMBANBATU.SP.D..M.HUM  
Penata TK.I(III/d)  
NIP. 19830228 200912 2 006

BAMBANG HARNADI

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

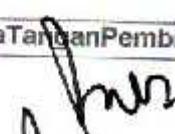
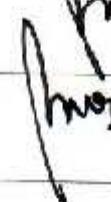
Capt. SUHARTINI, MM., M.M.Tr  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19800307 200602 2 002

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN DARURAT DI MT. SEAGULL 351.

Dosen Pembimbing I : DR. Capt. DAMOYANTO PURBA, M. MAR., M. PD

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	11/Agst 2023	Konferi Juar	
2	17/Agst 2023	Konferi Bab I : LB	
3	22/Agst 2023	Kateksi Bab II	
4	23/Agst 2023	Kateksi Bab III	
5	24/Agst 2023	Kateksi Bab IV	
6	29/Agst 2023	me	

Catatan :

.....

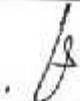
.....

.....

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN DARURAT DI MT. SEAGULL 351.

Dosen Pembimbing II : PURNAMA N.F. LUMBAN BATU, SPD., M. HUM  
Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	21/08-23.	Konsep judul yg lebih jelas & akurat.	
	28/08-23.	Simpulan dr.	
		Bab I. versi awal.	
		Bab II. perbaikan awal.	
	29/08-23.	Bab III. ke.	
		Bab IV. ke.	
		Lampiran Spetuler.	
	30/08-23.	ke.	

Catatan :

.....

.....

.....