KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

OPTIMALISASI PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KAPAL STANFORD MAYA (CREW BOAT)

Oleh :

LESSIA RICARDO SITUMORANG

NIS. 02985/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

OPTIMALISASI PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KAPAL STANFORD MAYA (CREW BOAT)

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I

Oleh :

LESSIA RICARDO SITUMORANG

NIS. 02985/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

STIP

JAKARTA

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama	:	LESSIA RICARDO SITUMORANG
No. Induk Siwa	:	02985/N-I
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT - I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	OPTIMALISASI PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KAPAL STANFORD MAYA (CREW BOAT)

Jakarta, Oktober 2023

Pembimbing I,	Pembimbing II,
Capt. Suhartini, MM.,M.MTr	**H. Kamarul Hidayat, S.Pel, M.M.Tr**
NIP. 19800307 200502 2 002	NIP. 19710919 199803 1 001

Ketua Jurusan Nautika

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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

STIP

JAKARTA

TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama	:	LESSIA RICARDO SITUMORANG
No. Induk Siwa	:	02985/N-I
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT -I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	OPTIMALISASI PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KAPAL STANFORD MAYA (CREW BOAT)

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Capt. Indra Muda, M.M	Drs. Sugiyanto, M.M	Capt. Suhartini, M.M., M.M.Tr
Penata (III/c)	Penata TK. I (III/d)	Penata TK. I (III/d)
NIP. 19711114 201012 1 001	NIP. 19620715 198411 1 001	NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

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

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat 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 I (ANT - l) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

"OPTIMALISASI PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KAPAL STANFORD MAYA (CREW BOAT)"

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

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

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

1. Bapak Ir. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistimatika materi yang baik dan benar
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. H. Kamarul Hidayat, S.Pel, M.M.Tr, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

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

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

Jakarta, Oktober 2023

Penulis,

LESSIA RICARDO SITUMORANG

NIS. 02985/N-I

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI vi
DAFTAR LAMPIRAN vii

BAB I PENDAHULUAN
A. Latar Belakang 1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah 4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian 4
D. Metode Penelitian 5
E. Waktu dan Tempat Penelitian 7
F. Sistematika Penulisan 7

BAB II LANDASAN TEORI
A. Tinjauan Pustaka 9
B. Kerangka Pemikiran 23

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN
A. Deskripsi Data 25
B. Analisis Data 27
C. Pemecahan Masalah 32

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN
A. Kesimpulan 40
B. Saran 40

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN
DAFTAR ISTILAH

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular
Lampiran 2. Crew List
Lampiran 3. Kapal Stanford Maya

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Alat transportasi laut merupakan sarana pokok dalam menunjang perkembangan dan kemajuan suatu negara. Salah satu sarana transportasi laut tersebut adalah *Crew boat,* yang dewasa ini sangat dibutuhkan oleh negara-negara yang melakukan eksplorasi lepas pantai. Dalam pengoperasiannya kapal *Crew boat* tersebut digunakan untuk membantu operasional pengeboran minyak lepas pantai. Adapun tugas pokoknya adalah membantu mobilisasi para pekerja *offshore* dari *onshore* ke *offshore* dan dari *offshore* ke *onshore*, maupun mobilisasi penumpang antar platform yang satu dengan platform yang lain.

Crew boat yang digunakan harus memenuhi persyaratan laik laut yang sesuai dengan persyaratan yang disyaratkan dalam SOLAS 1974 utamanya Bab X tentang keselamatan kapal berkecepatan tinggi, maupun bendera negara dimana kapal tersebut didaftarkan,dengan tujuan agar kapal *Crew boat* tersebut bisa dilayarkan dengan aman dan dapat dioperasikan sesuai dengan fungsi kapalnya. Pada umumnya kapal *Crew boat* tersebut bangunan kapalnya terbuat dari material aluminium, hal ini untuk tujuan memaksimalkan pelayanan secara cepat serta memiliki struktur bangunan kapal yang kuat.

Pada proses pengoperasian kapal *Crew boat* ini, selain harus ditunjang oleh peralatan kapal yang cukup, seperti struktur bangunan kapal, *machinery*, peralatan navigasi, peralatan keselamatan, dan lain sebagainya. Maka harus pula dibarengi dengan perekrutan sumber daya manusia yang memadai, yaitu memadai dalam artian *Crew* yang direkrut harus memenuhi kriteria atau standar yang ditentukan dan memiliki kemampuan dan kecakapan pelaut seperti yang disyaratkan dalam STCW. Pentingnya memiliki awak kapal yang memiliki standar kompetensi dan kecakapan yang tinggi adalah sangat menentukan keberhasilan operasional kapal

tersebut. Sebaliknya meskipun kapal memiliki fasilitas yang cukup untuk bernavigasi tapi sumber daya manusianya tidak dapat menunjang fasilitas tersebut maka tentunya akan ditemui kendala-kendala yang menghambat operasional kapal secara keseluruhan. Maka untuk mengantisipasi hal tersebut diatas, selain merekrut *Crew* yang terampil, hal yang penting juga adalah *Crew* mengerti bagaimana penerapan prosedur embarkasi-debarkasi yang selamat kepada semua Anak Buah Kapal (ABK) dan penumpang, sehingga kelancarkan operasional kapal khususnya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang di kapal Stanford Maya dimana Penulis bekerja menjadi maksimal.

Makin tingginnya tuntutan keselamatan yang disyaratkan dalam SOLAS 1974, memaksa perusahaan pelayaran, pengguna jasa pelayaran, maupun sumber daya manusia yang mengoperasikan kapal tersebut untuk tunduk dan mematuhi semua ketentuan keselamatan yang telah ditetapkan. Dalam hal ini keseriusan dan kedisiplinan awak kapal adalah wajib dalam hal melaksanakan setiap prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan tidak ada hal lain yang membatasi ketentuan ini. Meskipun sudah melakukan tahapan-tahapan rekruting ABK dengan benar dan melaksanakan familiarisasi dan *safety training* secara intens, namun dalam pengamatan Penulis pada waktu menjadi Master di kapal Stanford Maya, masih saja terjadi hal-hal yang menyebabkan orang mengalami cedera karena kelalaian ABK yang mengabaikan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang yang selamat.

Resiko kerja di atas kapal *Crew boat* dalam hal ini pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang telah menjadi isu umum bagi sebagian besar kalangan pelaut karena seringnya terjadi kecelakaan pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang di kapal *Crew boat* yang berakibat fatal pada si korban seperti: luka, patah tulang, bahkan resiko kematian. Seperti yang Penulis alami pada kejadian saat proses embarkasi penumpang dari *boat landing platform* ke *boat landing* kapal dengan menggunakan alat bantu transfer *swing rope*, dimana pada kasus yang Pertama penumpang yang naik terjatuh dan terluka karena kehilangan keseimbangan (*lost of balance*) pada saat mendarat di atas kapal, yang mana disebabkan oleh tidak adanya kehadiran ABK yang bertugas membantu penumpang saat embarkasi tersebut sedang berlangsung. Dan pada kasus yang Kedua yaitu salah seorang ABK kakinya terjepit *tyre fender* pada saat membantu embarkasi penumpang dari *platform* ke *boat landing* kapal dengan menggunakan alat bantu *swing rope*, dimana

kejadiannya yaitu pada saat terjadi gap yang lebar antara boat landing kapal dan *boat landing platform*, ABK bersangkutan tidak sabar menunggu sampai kapal berada pada posisi aman untuk melakukan transfer penumpang, dan kemudian ABK bersangkutan berusaha membantu penumpang dengan mendekati penumpang melalui pijakan kakinya pada *tyre fender*, tanpa disadarinya secara tiba-tiba kapal dihempas oleh ombak dan ABK tersebut terlambat mengangkat kaki kirinya menyebabkan kaki kirinya tersebut mengalami cedera retak karena terhimpit oleh *tyre fender*.

Kejadian tersebut di atas memberikan gambaran bahwa ketidak disiplinan ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja pada saat bertugas, juga menjadi faktor penyebab resiko bahaya sehingga sangat merugikan berbagai pihak yang terlibat didalam operasional tersebut. Begitu juga kurangnya pengawasan Perwira terhadap ABK pada proses embarkasi-debarkasi penumpang. Pada umumnya semua jenis pekerjaan di atas kapal mengandung resiko bahaya, tapi kita dapat meminimalisasi resiko bahaya tersebut dengan mematuhi manajemen keselamatan kerja sesuai prosedur yang sudah ditentukan.

Pada saat bekerja di kapal Stanford Maya, yang dimiliki oleh perusahaan Stanford Marine LLC, penulis mendapatkan bahwa perusahaan ini telah mengikuti IMO Regulation / Amanded STCW 95' dan SMS *(Safety Management System)* sesuai dengan ISM *(International Safety Management Code)* dan aturan khusus untuk *crew boat* yang mengacu pada *Guidelines for the Certification of Crew Boats*. Meskipun kapal sudah mengikuti semua ketentuan yang diwajibkan seperti diatas, tapi penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang masih mengalami kendala oleh berbagai alasan.

Dengan latar belakang kronologi tersebut diatas, penulis berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah yang berjudul: **"OPTIMALISASI PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KAPAL STANFORD MAYA (CREW BOAT)"**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan kenyataan tersebut maka penulis dapat memaparkan permasaahan yang dialami pada saat embarkasi-debarkasi penumpang sebagai berikut :

a. Terjatuhnya penumpang di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi.
b. Terjepitnya kaki kiri salah seorang ABK oleh *tyre fender*.
c. Kurang disiplinnya ABK dalam proses embarkasi-debarkasi penumpang.
d. Kurangnya pengawasan Perwira terhadap ABK pada proses embarkasi-debarkasi penumpang.
e. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

2. Batasan Masalah

Karena luasnya masalah penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang, maka Penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya pada kejadian yang terjadi di atas kapal Stanford Maya, sebagai berikut:

a. Terjatuhnya penumpang di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi.

b. Terjepitnya kaki kiri salah seorang ABK oleh *tyre fender*.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas maka penulis merumuskan penyebab masalah sebagai berikut:

a. Mengapa penumpang jatuh di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi ?

b. Mengapa salah seorang ABK kaki kirinya terjepit *tyre fender*?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penulisan

a. Untuk menganalisis penyebab terjatuhnya penumpang di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi di atas kapal Stanford Maya.

b. Untuk menganalisis penyebab terjepitnya kaki kiri salah seorang ABK oleh *tyre fender*.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

a. Agar hasil penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri secara khusus maupun bagi para pelaut pemula yang mau bekerja dikapal *Crew boat* serta untuk mengetahui bagaimana cara meningkatkan penerapan prosedur manajemen keselamatan kerja untuk menghindari terjadinya kerugian bahkan kecelakaan kerja di atas kapal.

b. Agar hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai sumbangsih kepada perpustakaan STIP untuk menambah pengetahuan Pasis yang mau bekerja di atas kapal *crew boat* tentang penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

b. Manfaat Praktis

a. Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbang saran pengetahuan dan pengalaman kepada kawan-kawan satu profesi yang mau bekerja di atas kapal *crew boat* untuk meningkatkan manajemen keselamatan kerja.

b. Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangsih kepada perusahaan pelayaran supaya lebih memperhatikan manajemen keselamatan kerja di semua kapalnya, khususnya pada saat penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang di *offshore*.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di

atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubunganya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan optimalisasi prosedur embarkasi-debarkasi penumpang pada kapal Stanford Maya.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tekhnik pengunpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

c. Studi Kepustakaan

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

3. Teknik Analisis Data

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

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

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

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Master di kapal Stanford Maya sejak 01 November 2020 sampai dengan 13 Maret 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di kapal Stanford Maya berbendera St Vincent Grenadines [VC] milik perusahaan Stanford Marine LLC yang beroperasi di alur pelayaran ADNOC Oilfield.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian kertas kerja ini maka sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis untuk memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi 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 masalah. Rumusan Masalah merupakan permasalahan yang paling

dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat penulisan merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran konstribusi dari hasil penulisan makalah ini dan sistematika penulisan makalah.

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 yang Argumentatif, logis dan analistis 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, 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 didalam penulisan makalah ini mendeskripsikan 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 pada rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan kajian Penulis terhadap masing-masing variabel yang terdapat dalam judul makalah dan uraian dalam BAB I serta analisa data dan pemecahan masalah yang akan diuraikan pada BAB III, berikut ini adalah teori-teori yang dijadikan landasan dalam penyusunan makalah ini.

1. Optimalisasi

Menurut Poerwadarminta (2014:88) bahwa optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Tim Prima Pena (2015:562) optimalisasi ialah tertinggi, paling baik, sempurna, terbaik, paling menguntungkan, Mengoptimalkan berarti menjadikan sempurna, menjadikan paling tinggi, menjadikan maksimal, Optimalisasi berarti pengoptimalan.

Menurut Winardi (2006:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

2. Prosedur

a. Definisi Prosedur

Menurut Laksmi (2018:52) *Standart Operating Procedure* (SOP) adalah dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk

memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para pekerja dengan biaya yang serendah-rendahnya. *Standart Operating Procedure* (SOP) biasanya terdiri dari manfaat, kapan dibuat atau direvisi, metode penulisan prosedur, serta dilengkapi oleh bagan flowchart di bagian akhir.

Menurut Fajar Nua'aini Dwi Fatimah (2016:18) *Standart Operating Procedure* (SOP) juga dapat diartikan sebagai panduan hasil kerja yang diinginkan (ideal), serta proses kerja yang harus dilakukan. Sedangkan menurut Moekijat (2018:187) *Standar Operasional Prosedur (SOP)* adalah urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan), di mana pekerjaan tersebut dilakukan, terjalin dengan apa yang dilakukan, bagaimana, bilamana, dimana dan siapa yang melakukannya.

b. Tujuan dan Fungsi *Standart Operating Procedure* (SOP)

Tujuan pembuatan *Standart Operating Procedure* (SOP) adalah untuk menjelaskan perincian atau standar yang tetap mengenai aktivitas pekerjaan yang berulang-ulang yang diselenggarakan dalam suatu organisasi. *Standart Operating Procedure* (SOP) yang baik adalah *Standart Operating Procedure* (SOP) yang mampu menjadikan arus kerja yang lebih baik, menjadi panduan untuk karyawan baru, penghematan biaya, memudahkan pengawasan, serta mengakibatkan koordinasi yang baik antara bagian-bagian yang berlainan dalam perusahaan.

1) Tujuan *Standart Operating Procedure* (SOP)

   Menurut Indah Puji (2014:30) tujuan *Standart Operating Procedure* (SOP) adalah sebagai berikut :

   a) Untuk menjaga konsistensi tingkat penampilan kinerja atau kondisi tertentu dan kemana petugas dan lingkungan dalam melaksanakan sesuatu tugas atau pekerjaan tertentu.

   b) Sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan tertentu bagi sesama pekerja, dan supervisor.

   c) Untuk menghindari kegagalan atau kesalahan (dengan demikian menghindari dan mengurangi konflik), keraguan, duplikasi serta pemborosan dalam proses pelaksanaan kegiatan.

d) Merupakan parameter untuk menilai mutu pelayanan.

e) Untuk lebih menjamin penggunaan tenaga dan sumber daya secara efisien dan efektif.

f) Untuk menjelaskan alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari petugas yang terkait.

g) Sebagai dokumen yang akan menjelaskan dan menilai pelaksanaan proses kerja bila terjadi suatu kesalahan atau dugaan mal praktek dan kesalahan administratif lainnya, sehingga sifatnya melindungi rumah sakit dan petugas.

h) Sebagai dokumen yang digunakan untuk pelatihan.

i) Sebagai dokumen sejarah bila telah di buat revisi *Standart Operating Procedure* (SOP) yang baru.

2) Fungsi *Standart Operating Procedure* (SOP)

Sedangkan fungsi *Standart Operating Procedure* (SOP) adalah sebagai berikut :

a) Memperlancar tugas petugas/pegawai atau tim/unit kerja.

b) Sebagai dasar hukum bila terjadi penyimpangan.

c) Mengetahui dengan jelas hambatan-hambatannya dan mudah dilacak.

d) Mengarahkan petugas/pegawai untuk sama-sama disiplin dalam bekerja.

e) Sebagai pedoman dalam melaksanakan pekerjaan rutin.

c. Manfaat *Standart Operating Procedure* (SOP)

Standart Operating Procedure (SOP) atau yang sering disebut sebagai prosedur tetap (protap) adalah penetapan tertulis mengenai apa yang harus dilakukan, kapan, dimana dan oleh siapa dan dibuat untuk menghindari terjadinya variasi dalam proses pelaksanaan kegiatan oleh pegawai yang akan mengganggu kinerja organisasi (instansi pemerintah) secara keseluruhan. *Standart Operating Procedure* (SOP) memiliki manfaat bagi

organisasi antara lain (Permenpan No.PER/21/M-PAN/11/2008), sebagai berikut :

Sebagai standarisasi cara yang dilakukan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan khusus, mengurangi kesalahan dan kelalaian.

1) *Standart Operating Procedure* (SOP) membantu staf menjadi lebih mandiri dan tidak tergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
2) Meningkatkan akuntabilitas dengan mendokumentasikan tanggung jawab khusus dalam melaksanakan tugas.
3) Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan pegawai. cara konkret untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.
4) Menciptakan bahan-bahan training yang dapat membantu pegawai baru untuk cepat melakukan tugasnya.
5) Menunjukkan kinerja bahwa organisasi efisien dan dikelola dengan baik.
6) Menyediakan pedoman bagi setiap pegawai di unit pelayanan dalam melaksanakan pemberian pelayanan sehari-hari.
7) Menghindari tumpang tindih pelaksanaan tugas pemberian pelayanan.
8) Membantu penelusuran terhadap kesalahan-kesalahan prosedural dalam memberikan pelayanan. Menjamin proses pelayanan tetap berjalan dalam berbagai situasi.

d. Prosedur Embarkasi-Debarkasi

Dalam hal debarkasi, Master harus menilai berdasarkan *assesment* sebelum semua operasi transfer, baik penumpang maupun barang :

1) Penilaian cuaca dalam batas MOPO (*Manual Of Permitted Operations*) dengan mempertimbangkan informasi perkiraan dan cuaca aktual (transfer penumpang).
2) Master harus memastikan bahwa master dapat menahan pergerakan kapal selama jangka waktu transfer di pendaratan kapal dalam kondisi laut saat itu
3) Pendaratan kapal yang benar harus berada di sisi belakang kapal(*stern side*) dan bawah dari instalasi / platform.
4) Tidak ada transfer yang harus dilakukan jika gelombang mencapai tingkat pendaratan kapal (pendaratan perahu)
5) Kapal harus memiliki tingkat dek, yang tidak lebih dari 0,5 m di atas atau di bawah area pendaratan pada instalasi atau fasilitas

3. Embarkasi dan Debarkasi

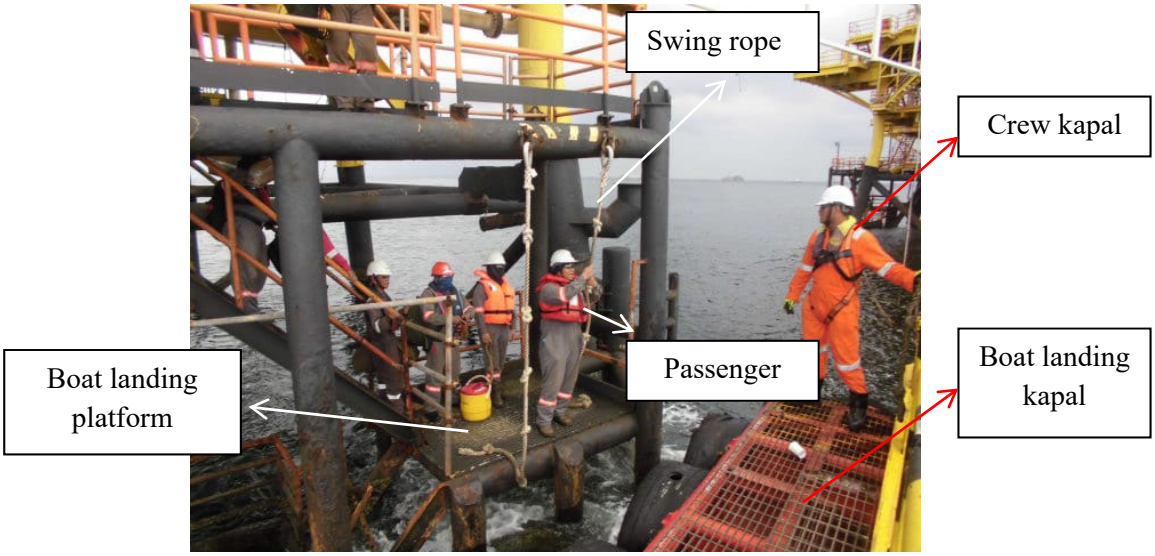
a. Embarkasi dan Debarkasi

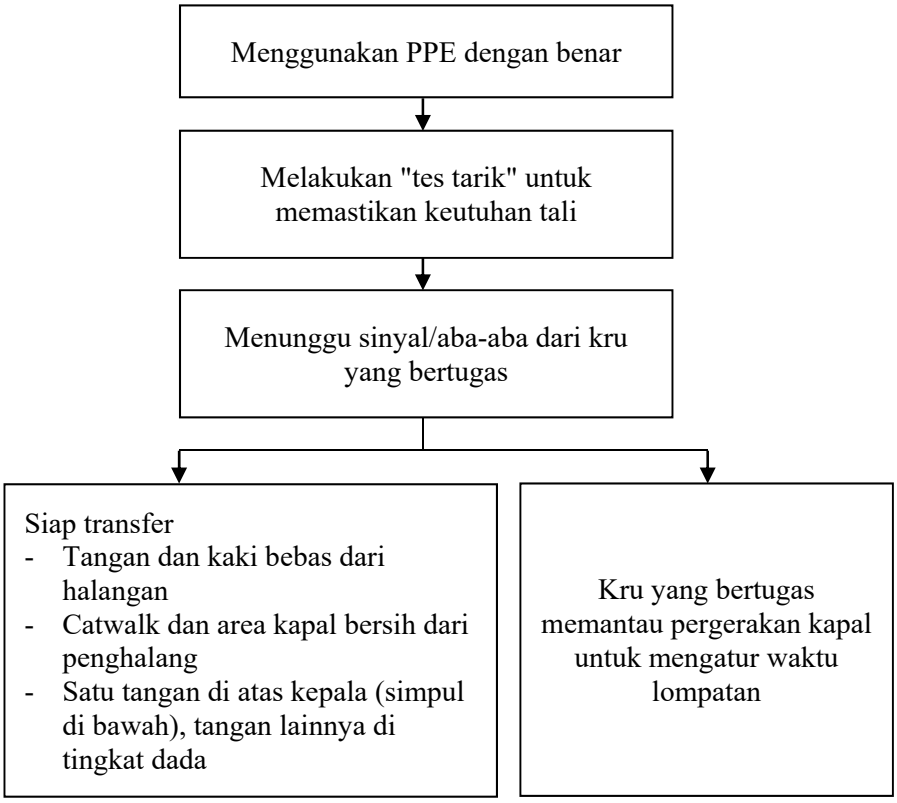
Menurut Abdul Khadir (2013:42) Embarkasi merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan sebagai tempat penurunan penumpang dan barang. Suatu tempat penurunan penumpang dari kapal dengan menggunakan tangga ke pelabuhan.

Menurut Tjiptono (2016:55) Pengertian dari embarkasi adalah proses naiknya penumpang ke atas kapal. Sedangkan pengertian debarkasi adalah proses turunnya penumpang dari kapal. Dalam proses embarkasi dan debarkasi diperlukan pengarahan yang dapat dilakukan dengan cara persuasif dan instruktif sehingga membudayakan proses standar untuk menghindari pelanggaran dan membina disiplin kerja.

menurut Poerwadarminta (2006:223) adalah suatu rangkaian kegiatan penurunan penumpang atau muatan dari kapal. Pada pengertian lain Debarkasi merupakan suatu proses kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang. Menurut Abdul Khadir (2013:42), debarkasi merupakan rangkaian kegiatan

pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2018:31) bahwa debarkasi adalah penurunan penumpang atau muatan dari kapal.





Gambar 2.1 Proses Embarkasi Penumpang

b. Hal-hal yang Perlu Diperhatikan Dalam Embarkasi dan Debarkasi

Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dalam Embarkasi dan Debarkasi di kapal dapat dimulai dari:

1) Memastikan bahwa *crew* kapal yang membantu proses embarkasi-debarkasi minimal harus dua orang *crew* kapal yang dilengkapi dengan PPE dan *safety harness*.
2) Memastikan penumpang yang akan transfer memakai *complete PPE.*
3) Memastikan *swing rope* yang akan digunakan untuk transfer dalam kondisi baik.
4) Memastikan penumpang percaya diri untuk melakukan transfer.
5) Memastikan penumpang tidak membawa tas kerja atau tools pada saat transfer.
6) Memastikan deck yang akan digunakan untuk transfer dalam kondisi clean atau bebas muatan on deck.
7) Memastikan tinggi *boat landing* kapal dan *boal landing platform* tidak lebih dari 0,5 meter jaraknya.
8) Sebelum melakukan transfer, penumpang harus berbaris rapi.
9) Tunggu perintah nakhoda untuk memulai proses embarkasi-debarkasi penumpang,

4. *Crew Boat*

a. *Crew Boat*

Menurut Kusuma (2012:33) bahwa *Crew Boat* adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut *crew* dan suplai makanan, air, juga peralatan untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Kapal ini juga dikenal sebagai kapal suplai cepat. Menurut Achmad Mutamin (2012:49) *crew boat* merupakan jenis kapal *speed boat* yang biasanya dimanfaatkan untuk mengangkut krew atau suply makanan, air, serta mengangkut berbagai peralatan pendukung lainnya yang akan dimanfaatkan untuk kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Sejalan

dengan pendapat tersebut Nurchasan (2010:44) mendefinisikan *crew boat* adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut *crew* dan supply makanan, air, peralatan untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai (*Offshore*).

b. Jenis *Crew Boat*

Menurut Kusuma (2012:33) jenis-jenis *crew boat* yaitu :

1) *Accomodation Work Boat (AWB)* yaitu kapal *offshore* yang dilengkapi dengan ruang akomodasi yang besar sehingga dapat menampung jumlah penumpang sampai dengan ratusan orang.
2) *Crew boat* yaitu tipe *crew boat* dengan kecepatan tinggi sehingga dapat memindahkan penumpang atau muatan dari *platform* satu ke *platform* yang lain dengan cepat, tepat dan efisien.

c. *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974

Dalam aturan SOLAS 1974 Bab X tentang Langkah-langkah keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi (*Safety measures for high-speed craft*), berisi ketentuan-ketentuan tentang pengoperasian kapal-kapal berkecepatan tinggi, dan memberlakukan HSC Code.

SOLAS Bab X Regulasi 2 dijelaskan bahwa:

1) Bab ini berlaku untuk kapal berkecepatan tinggi yang dibangun pada atau setelah 1 Januari 1996, sebagai berikut:
   a) Kapal penumpang yang dalam perjalanan mereka tidak melampaui 4 jam pada kecepatan operasional dari tempat perlindungan ketika penuh muatan; dan
   b) kapal kargo dengan GT (*Gross Tonnage*) 500 ton dan lebih yang dalam perjalanan mereka tidak melampaui 8 jam pada kecepatan operasional dari tempat perlindungan ketika penuh muatan.
2) Setiap kapal, tanpa memandang tanggal konstruksinya, yang menjalani perbaikan, perubahan, modifikasi, dan penyelesaiannya yang terkait harus tetap mematuhi setidaknya persyaratan yang

sebelumnya berlaku untuk kapal tersebut. Kapal tersebut, jika dibangun sebelum 1 Juli 2002, pada prinsipnya harus mematuhi persyaratan untuk kapal yang dibangun pada atau setelah tanggal tersebut setidaknya sejauh kapal tersebut mematuhinya sebelum menjalani perbaikan, perubahan, modifikasi, atau penyelesaian yang terkait. Perbaikan, perubahan, dan modifikasi yang bersifat besar, serta penyelesaiannya yang terkait, harus memenuhi persyaratan untuk kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2002 sejauh Administrasi menganggapnya wajar dan praktis.

d. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 dijelaskan bahwa:

1) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. (ayat 32)
2) Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. (ayat 32)
3) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. (ayat 36)

5. Keselamatan Kerja

Menurut AM. Sugeng Budiono (2013:171) keselamatan diartikan sebagai bidang kegiatan yang ditujukan untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang ada kaitannya dengan lingkungan dan situasi kerja. Sedangkan menurut Bangun Wilson (2012:377) keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2013:55), Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dilakukan di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua ABK kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan di atas kapal.

Jadi dapat disimpulkan, keselamatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Seperti dengan semua sistem manejemen, sistem manejemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manejemen keselamatan dari bahan-bahan di olah menjadi sebuah produk dari sebuah organisasi. Sebuah sistem manejemen keselamatan dapat dibuat untuk memenuhi setiap jenis usaha dan atau sektor industri.

Menurut Simanjuntak (2014:67), keselamatan kerja adalah kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan, dimana kita bekerja yang mencakup kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja.

Menurut UU no.2 tahun 2022 tentang Cipta Kerja, Keselamatan kerja merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi kegiatan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya. Sistem manajemen keselamatan kerja di kapal merupakan bagian dari sistem manajemen keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan di atas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan kerja merupakan pengendalian resiko yang berhubungan dengan aktifitas kerja, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif, dan efisien di atas kapal.

Disini dibutuhkan kedisiplinan ABK dek di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh dan terlaksananya manajemen keselamatan efektif.

6. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

Menurut Usman Effendi (2015:223), berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang di inginkan yakni tujuan yang telah direncanakan.

Menurut Stephen P Robins. & Mary Coulter (2010:31), bahwa pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu selesai.

setiap penyimpangan yang berarti. Sedangkan menurut Schermerhorn (2002:12) pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut.

b. Fungsi Pengawasan

Menurut Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel, McHugh and McHugh, adalah sebagai berikut:

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

c. Tahap-Tahap Pengawasan

Menurut Usman Efendi (2015:230), bahwa dalam melaksanakan pengawasan terdiri dari beberapa tahap yaitu:

1) Tahap 1: Penetapan Standar Pelaksanaan

   Standar mengandung arti sebagai suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai patokan untuk penilaian hasil-hasil, tujuan, sasaran, kuota, dan target pelaksaan dapat digunakan sebagai standar. Bentuk standar khusus: target penjualan, anggaran, bagian pasar *(market share)*, marjin keuntungan, keselamatan kerja dan sasaran produksi. Ada tiga bentuk standar yang umum digunakan dalam manajemen sebagai berikut :

   a) Standar-standar fisik, mungkin meliputi barang atau jasa, jumlah langganan atau kualitas produk.

b) Standar-standar moneter yang ditujukan dalam rupiah dan mencakup biaya tenaga kerja, biaya penjualan, laba kotor, pendapatan penjualan, dan sejenisnya.

c) Standar-standar waktu meliputi kecepatan produksi atau batas waktu suatu pekerjaan harus diselesaikan.

2) Tahap 2: Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Artinya menentukan pengukuran dan pelaksanaan kegiatan berdasarkan periode waktu berapa kali *(how often)* maksudnya mengukur kegiatannya setiap jam, setiap hari, setiap minggu, setiap bulan atau setiap tahun. Dan dalam bentuk apa *(what form)* pengukuran akan dilakukan apakah tertulis, inspeksi visual, melalui telepon. Siapa *(who)* yang akan terlibat apakah manajer atau *staf departemen*. Pengukuran ini sebaiknya mudah dilaksanakan dan tidak mahal serta dapat diterangkan kepada karyawan.

3) Tahap 3: Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Pengukuran ini dilakukan sebagai proses yang berulang-ulang dan terus-menerus. Berbagai cara untuk melakukan pengukuran pelaksanaan yaitu:

a) Pengamatan *(Observasi)*

b) Laporan-laporan *(reports)*

c) Metode-metode otomatis *(automatic methods)*

d) Inspeksi pengujian *(test)* dengan mengambil sampel

4) Tahap 4: Pembandingan Pelaksanaan dengan Standard dan Analisis Penyimpangan

Pembandingan pelaksanaan dengan standar dan analisis penyimpangan, maksudnya adalah pembandingan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan dan hasil ini kemungkinan terdapat penyimpangan-penyimpangan dan pembuat keputusanlah yang mengidentifikasi penyebab-penyebab terjadi penyimpangan.

7. Pelatihan

a. Pengertian Pelatihan

Menurut Gomes (1997:197), bahwa pelatihan adalah setiap usaha untuk memperbaiki prestasi kerja pada suatu pekerjaan tertentu yang sedang menjadi tanggung jawabnya. Idealnya, pelatihan harus dirancang untuk mewujudkan tujuan-tujuan organisasi, yang pada waktu bersamaan juga mewujudkan tujuan-tujuan para pekerja secara perorangan. Pelatihan sering dianggap sebagai aktivitas yang paling umum dan para pimpinan mendukung adanya pelatihan karena melalui pelatihan, para pekerja akan menjadi lebih terampil oleh karenanya akan lebih produktif sekalipun manfaat- manfaat tersebut harus diperhitungkan dengan waktu yang tersita ketika pekerja sedang dilatih.

Menurut Gary Dessler (2017:263) adalah proses mengajarkan karyawan baru atau yang ada sekarang, ketrampilan dasar yang mereka butuhkan untuk menjalankan pekerjaan mereka. Menurut John R. Schermerhorn Jr (2013:323), pelatihan merupakan serangkaian aktivitas yang memberikan kesempatan untuk mendapatkan dan meningkatkan ketrampilan yang berkaitan dengan pekerjaan. Pelatihan merupakan salah satu usaha dalam meningkatkan mutu sumber daya manusia baik yang baru maupun yang sudah bekerja perlu mengikuti pelatihan karena adanya tuntutan pekerjaan yang dapat berubah akibat perubahan lingkungan kerja, strategi, dan lain sebagainya.

b. Metode Pelatihan

Menurut Hersey dan Blanchart (2012:5) bahwa terdapat tiga bidang kemampuan yang diperlukan untuk melaksanakan proses manajemen yaitu:

1) Kemampuan teknis (*technical and skill*), kemampuan menggunakan pengetahuan, metode, teknik, dan peralatan yang diperlukan untuk melaksanakan tugas tertentu yang diperoleh dari pengalaman, pendidikan dan *training*.

2) Kemampuan sosial (*human* atau *social skill*), kemampuan dalam bekerja dengan melalui orang lain, yang mencakup pemahaman tentang motivasi dan penerapan kepemimpinan yang efektif.

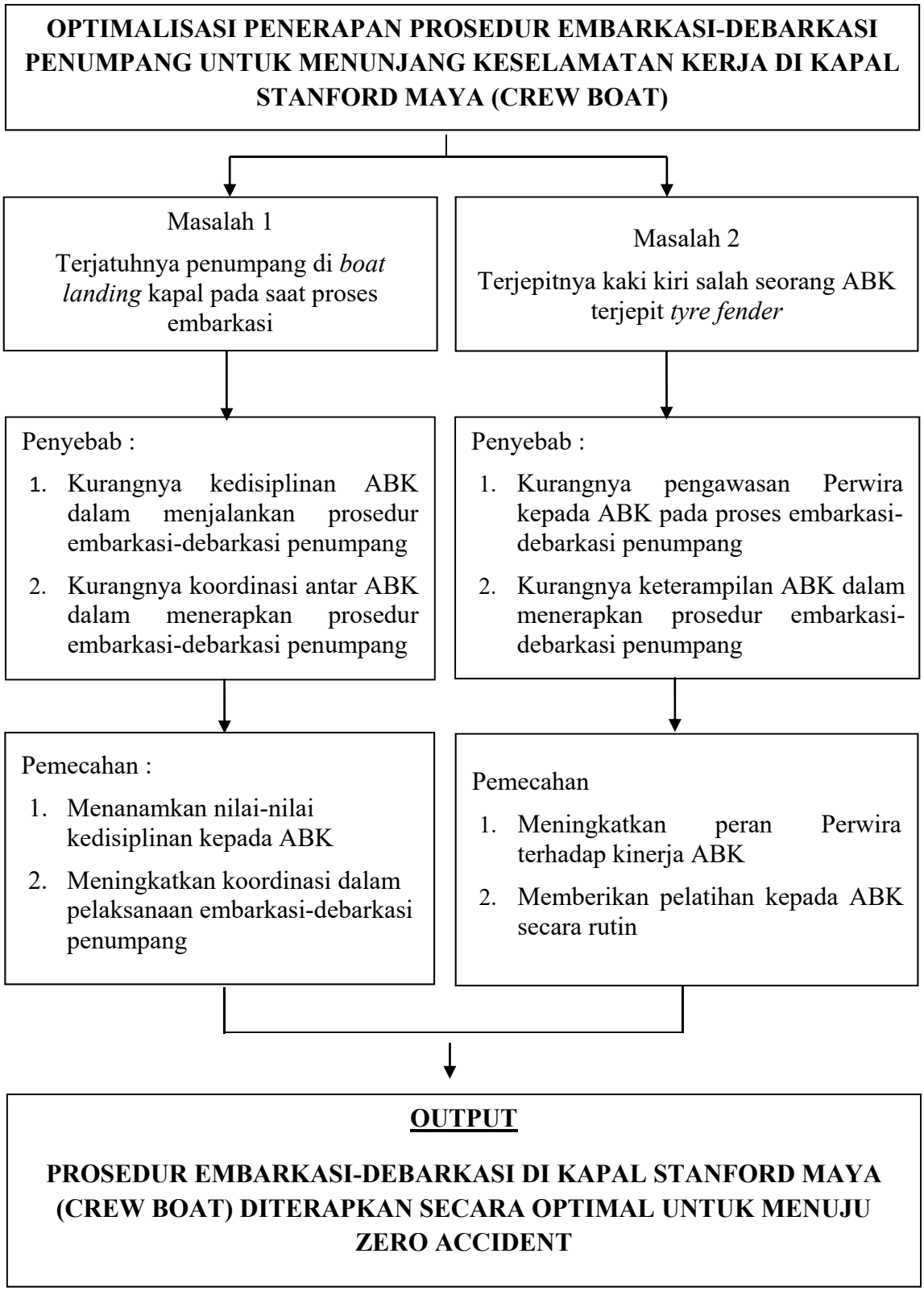
3) Kemampuan konseptual (*conceptual skill*), yaitu kemampuan untuk memahami kompleksitas organisasi dan penyesuaian bidang gerak unit kerja masing-masing ke dalam bidang operasi secara menyeluruh. Kemampuan ini memungkinkan seseorang bertindak selaras dengan tujuan organisasi secara menyeluruh dari pada hanya atas dasar tujuan kebutuhan keluarga sendiri. Tujuan-tujuan tersebut diatas tidak dapat dilaksanakan atau dicapai, kecuali apabila pimpinan menyadari akan pentingnya latihan yang sistematis dan karyawan-karyawan sendiri percaya bahwa mereka akan memperoleh keuntungan. Tujuan pengembangan pegawai jelas bermanfaat atau berfungsi baik bagi organisasi maupun karyawan sendiri.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka Pemikiran adalah began dari suatu alur pemikiran seseorang terhadap apa yang sedang dipahaminya untuk dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematika. Setiap bagan atau kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan teori-teori yang relevan agar permasalahan dalam penelitian tersebut dapat terpecahkan.

Kerangka pemikiran disusun untuk mempermudah pembahasan suatu laporan penelitian yang dirangkum menjadi makalah, dalam hal ini penulis mengambil pembahasan tentang optimalisasi penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang untuk menunjang keselamatan kerja di kapal Stanford Maya (*Crew Boat*). Adapun kerangka pikir yang penulis susun sebagai berikut :

Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kapal Stanford Maya adalah jenis kapal *Crew boat* berbendera St Vincent Grenadines [VC] milik perusahaan Stanford Marine LLC, dimana penulis bekerja sebagai Master. Kapal Stanford Maya dipergunakan untuk mendukung aktivitas pengeboran minyak lepas pantai sebagai alat transportasi laut yang membantu mempermudah mobilisasi para pekerja *oil field* dari *onshore* ke *offshore* dan sebaliknya dari *offshore* ke *onshore*, membatu pemindahan para pekerja dari satu *platform* ke *platform* lain sesuai dengan permintaan *client* untuk suatu pekerjaan seperti pengecekan tekanan sumur (*well*), penggantian pipa, pengecatan, dan pekerjaan-pekerjaan lainnya di *platform* tersebut.

Adapun fakta-fakta yang terjadi di kapal Stanford Maya selama penulis bekerja sebagai Master adalah sebagai berikut :

1. Terjatuhnya Penumpang Di *Boat landing* Kapal Pada Saat Proses Embarkasi

Pada tanggal 20 November 2022 saat kapal beroperasi di ADNOC Oilfield, terjadi satu *incident* yaitu salah seorang penumpang terjatuh di *boat landing* kapal dan mengalami cedera lutut karena hilang keseimbangan (*lost of balance*) pada saat mengayun dari *platform* ke *boat landing* kapal dengan menggunakan *swing rope*, dimana saat penumpang mendarat ke *boat landing* kapal, disana jarak antara ABK yang membantu sangat jauh dengan penumpang tersebut menyebabkan ABK tersebut tidak dapat menjangkau penumpang yang turun. Setelah dilakukan investigasi ternyata kejadian tersebut disebabkan oleh karena tidak disiplinnya ABK menerapkan prosedur embarkasi-debarkasi yang benar dan aman pada saat bertugas, cenderung

melakukan jalan pintas dalam melakukan suatu pekerjaan tanpa mempertimbangkan potensi resiko bahaya akibat dari pelanggaran terhadap prosedur embarkasi-debarkasi yang sudah ditetapkan. Memang pada umumnya semua jenis pekerjaan di atas kapal mengandung potensi resiko bahaya, tapi potensi resiko bahaya tersebut dapat diminimalisasi dengan menerapkan atau mematuhi prosedur keselamatan kerja dengan baik dan benar.

2. Terjepitnya Kaki Kiri Salah Seorang ABK Oleh *Tyre Fender*

Pada tanggal 05 Desember 2022 masih di ADNOC Oilfield, terjadi lagi kecelakaan yaitu salah seorang *crew* kakinya terjepit *type fender* pada saat membantu embarkasi penumpang dari *platform* ke *boat landing* kapal menggunakan *swing rope*, dimana ABK bersangkutan berusaha membantu penumpang dengan mendekati penumpang melalui pijakan kakinya pada *tyre fender*, tanpa disadarinya secara tiba-tiba kapal dihempas oleh ombak dan ABK tersebut terlambat mengangkat kaki kirinya menyebabkan kaki kirinya tersebut mengalami cedera retak karena terhimpit oleh *tyre fender*.

Setelah dilakukan investigasi ternyata selain tidak disiplinnya ABK terhadap prosedur keselamatan kerja juga karena tidak jalannya fungsi pengawasan dari *Safety Officer*, dimana pada saat kejadian, Perwira yang bertugas mengatur dan mengawasi proses kegiatan embarkasi-debarkasi tidak berada dilokasi sehingga fungsi pengawasan tidak ada lagi, dimana tugasnya adalah mengawasi setiap kegiatan selama embarkasi-debarkasi berlangsung, menilai situasi dan kondisi kegiatan embarkasi-debarkasi dapat dilaksanakan atau tidak, memberikan laporan secara kontinyu kepada Nakhoda tentang perkembangan keadaan dan situasi kegiatan embarkasi-debarkasi, memberikan dan menerima masukan dari ABK tentang metode yang akan dilakukan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan, Memberikan intervensi positif jika ABK atau penumpang berdiri pada posisi yang membahayakan. Tapi tugas dan tanggung jawab Perwira sesuai fungsi yang disebutkan diatas tidak dilakukan sebagaimana mestinya, sehingga terjadilah akibat-akibat yang merugikan berbagai pihak dan menghambat kelancaran operasional kapal.

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data, Penulis menemukan dua masalah utama dari penerapan prosedur embarkasi-debarkasi di kapal Stanford Maya, yaitu:

1. Terjatuhnya Penumpang Di *Boat landing* Kapal Pada Saat Proses Embarkasi

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

a. Kurangnya Kedisiplinan ABK Dalam Menjalankan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Setiap ABK yang bekerja di atas kapal tidak sama pemahamannya tentang disiplin dalam menerapkan prosedur debarkasi-embarkasi penumpang, sehingga banyak ABK yang lebih memilih jalan pintas untuk melakukan pekerjaan meskipun menghadapi resiko bahaya. Pengabaian semua aturan tentang keselamatan kerja serta kelalaian dalam mematuhi prosedur embarkasi-debarkasi sangat berbahaya dan berakibat fatal. Apalagi proses embarkasi-debarkasi penumpang yang menyangkut keselamatan jiwa manusia sangat dituntut disiplin yang tinggi untuk melaksanakan prosedur keselamatan tersebut untuk menghindari resiko bahaya. Kelalaian dan ketidakseriusan ABK dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan benar dan aman akan sangat mengganggu kelancaran operasional kapal khususnya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

ABK yang mempunyai budaya keselamatan kerja yang baik akan berpengaruh baik pada lingkungan kerjanya juga operasional kapal, selalu memberikan motivasi dan contoh bagi ABK yang lain bahkan kepada penumpang, sehingga akan semakin kecil resiko kecelakaan. Tapi sebaliknya bagi ABK yang kurang pemahamannya tentang penerapan prosedur keselamatan kerja pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang sangat besar kemungkinan terjadi kecelakaan di atas kapal, oleh karena itu harus selalu diberikan pemahaman yang benar tentang arti pentingnya keselamatan kerja pada lingkungan kerjanya, harus ada yang mau intervensi positif jika ada ABK yang berada pada posisi yang salah, disini sangat diperlukan kerja keras seorang mentor dalam hal ini Nakhoda

dan Perwira kapal yang mengerti baik masalah prosedur keselamatan kerja pada kegiatan embarkasi-debarkasi, untuk terus-menerus memberikan familiarisasi yang cukup dan dapat dimengerti dengan jelas sehingga ABK mengerti akibat buruknya pada saat tidak menjalankan prosedur aturan keselamatan ini.

b. Kurangnya Koordinasi Antar ABK Dalam Menerapkan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Koordinasi merupakan suatu sistem dan proses interaksi untuk mewujudkan keterpaduan serta keselarasan berbagai kegiatan melalui komunikasi antar individu secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan. Koordinasi yang belum berjalan dengan efektif antar sesama ABK atau ABK dengan Perwira kapal yang mana membuat pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi menjadi kurang maksimal. Karena pada dasarnya pengaturan saat embarkasi - debarkasi tidak dapat dilakukan secara perorangan, perlu kerjasama dan koordinasi yang baik serta komunikasi yang harus selalu dijalankan dalam setiap pekerjaan bahkan dalam mengambil keputusan.

Dalam pengamatan Penulis, pelaksanaan koordinasi embarkasi dan debarkasi penumpang yang dilakukan oleh Perwira dan ABK, dan antar sesama ABK masih belum maksimal penerapannya, hal ini terlihat dengan masih terjadinya hal-hal yang merugikan baik buat ABK itu sendiri maupun penumpang dan property. Kurangnya komunikasi dan koordinasi yang baik antar ABK sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti sikap dan kemampuan Perwira dalam memimpin serta mengkoordinasi anak buahnya, kurangnya ketrampilan Perwira dan ABK, tidak ada rasa kepedulian antara ABK dengan sesamanya yang berada dalam tugas dan tanggung jawab yang sama, issue ras dari ABK lokal, sehingga semua hal tersebut membuat koordinasi antara sesama *crew* berjalan tidak lancar dan kurang maksimal.

2. Terjepitnya Kaki Kiri Salah Seorang ABK Oleh *Tyre Fender*

Setiap kelalaian dalam penerapan prosedur keselamatan kerja di atas kapal, akan berakibat buruk bagi penyelenggarakan kegiatan tersebut juga lingkungan disekitarnya. Berdasarkan fakta kejadian diatas tersebut, maka Penulis dapat menganalisa sumber yang menjadi penyebabnya yaitu:

a. Kurangnya Pengawasan Perwira Kepada ABK Pada Proses Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Setiap kegiatan operasional di atas kapal khususnya embarkasi-debarkasi penumpang dapat dilaksanakan jika salah satu syaratnya terpenuhi yaitu jumlah ABK yang menyelenggarakan operasional kapal itu harus cukup. Sehingga tidak akan terjadi gap karena ketidaksesuaian jumlah ABK yang menjalankan kegiatan tersebut. Seperti halnya kasus kecelakaan diatas yaitu dapat terjadi karena adanya kekosongan tugas dan tanggung jawab pengawasan oleh Perwira kapal yang seharusnya tidak boleh ditinggalkan tanpa pengganti dengan alasan apapun. Karena fungsi pengawasan dari Perwira terhadap kegiatan ABK tidak dapat dipisahkan antara satu dengan yang lainnya dan sangat menentukan berhasilnya suatu kegiatan operasional kapal. Dan mengapa Perwira tersebut meninggalkan tugas pengawasannya pada saat proses embarkasi-debarkasi sedang berlangsung karena kurangnya pemahaman Perwira tersebut akan fungsi dan tanggung jawabnya sebagai leader yang memimpin dan mengawasi, serta mengatur kegiatan anak buahnya sampai selesainnya kegiatan operasional kapal itu.

Menjadi suatu alasan mengapa penerapan prosedur embarkasi-debarkasi tidak berjalan sesuai dengan harapan salah satunya karena ketidak disiplinan Perwira dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya sebagai pemimpin di dek yang bertanggung jawab penuh terhadap semua kegiatan operasional di atas kapal, baik bertindak sebagai pemimpin maupun sebagai pengawas dilokasi kerja. Sebagai Perwira yang bertanggungjawab penuh terhadap kegiatan operasional di dek maka diperlukan kerjasama yang baik antara Perwira dan ABK yang sedang dipimpinnya.

Perwira tersebut juga kurang tanggap terhadap setiap perubahan situasi dan kondisi lapangan dimana seharusnya fleksibel terhadap kondisi operasional yang sedang berlangsung, mendengarkan masukan atau ide-ide dari ABK dan kemudian menyampaikan semua informasi tersebut kepada perwira yang lebih tinggi diatasnya atau kepada Nakhoda.

Perwira juga sering meninggalkan lokasi kerja dengan alasan yang tidak penting, seperti mengambil air minum atau makan pada saat kegiatan embarkasi-debarkasi sedang berlangsung, sehingga setiap bentuk kelengahan yang terjadi sangat membuka ruang terjadinya resiko bahaya pada saat embarkasi-debarkasi penumpang, karena gap ini menyebabkan prosedur pengawasan menjadi terputus sehingga tidak ada lagi orang yang memberi arahan bahkan intervensi jika crew bahkan penumpang berada pada posisi yang salah atau tidak lagi mematuhi prosedur embarkasi-debarkasi yang aman dan selamat.

b. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Keterampilan ABK adalah syarat mutlak yang harus dipenuhi oleh semua pihak, baik mulai dari sistem rekruting hingga training atau pelatihan-pelatihan yang memadai yang diselenggarakan oleh pemerintah, perusahaan maupun Nakhoda dan Perwira di atas kapal. Hal ini perlu dilaksanakan mengingat dewasa ini tuntutan keselamatan kerja adalah prioritas utama dalam menjalankan usaha. Karena banyaknya kecelakaan-kecelakaan yang terjadi yang sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia. Maka salah satu poin yang diutamakan disini adalah bagaimana menyiapkan sumber daya manusia yang siap pakai dan memiliki tanggung jawab yang tinggi terhadap pekerjaannya.

Sesuai dengan pengamatan Penulis bahwa kejadian kecelakaan ABK diatas juga disebabkan oleh karena ABK tersebut tidak cukup punya ketrampilan dalam bidangnya, sehingga pelanggaran-pelanggaran terhadap prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dianggap sebagai suatu perbuatan yang lumrah. Sebenarnya belumlah cukup seorang ABK hanya dibuktikan dengan jumlah sertifikat ketrampilan yang dimiliki, tapi

bagaimana cara ABK itu menerapkannya keahlian ketrampilan yang dimiliki dilingkungan kerja. Punya budaya keselamatan yang ditanamkan dalam pribadinya sehingga punya pandangan ynag mengutamakan keselamatan diatas segalanya.Adapun hal lain dalam pengamatan Penulis bahwa pada masa sekarang ini sudah terjadi pergeseran sikap perilaku ABK dalam kapasitas mereka di atas kapal. Meskipun mereka sudah melakukan berbagai tahapan persyaratan utama untuk dapat bekerja di kapal. Kemajuan teknologi yang semakin pesat selain memberikan fasilitas kemudahan pada awak kapal, tapi dilain pihak jika kemajuan teknologi ini tidak disikapi dengan bijak maka akan berakibat kurang baik terutama dalam suatu lingkungan pekerjaan. Hal ini Penulis sering mengalaminya ditempat kerja, sebagai contoh yaitu penggunaan telepon selular atau hand phone, dimana ABK tidak lagi bisa membedakan waktu dan situasi dalam penggunaan fasilitas selular, sehingga kosentrasi kerja tidak ada lagi dan hal ini sangat mengganggu kelancaran operasional bahkan sangat membahayakan keselamatan, dalam hal ini pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

Memang pada prinsipnya baik itu perusahaan pelayaran ataupun client sudah memenuhi semua fasilitas dan rekomendasi tentang keselamatan yang diwajibkan dalam SOLAS 1974 khusunya pada Bab X, sehingga setiap ketentuan tentang keselamatan pelayaran serta operasionalnya sedapat mungkin bisa dipenuhi dan laik laut. Namun hal itu tidak akan berfungsi penuh jika sumber daya manusia yang terlibat didalamnya tidak mendukung secara maksimal. Fasilitas yang disiapkan untuk kelancaran operasional harus berbanding dengan ketersediaan sumber daya manusia yang capable,terampil dan penuh dedikasi terhadap pekerjaan. Dari sinilah maka segala upaya dilakukan oleh perusahaan dan client guna menghadirkan sumber daya manusia yang siap pakai. Perilaku setiap perwira dan crew harus sejalan dengan misi perusahaan yaitu *Goal Zero Accident*.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari dua batasan masalah dan rumusan masalah serta analisa data yang Penulis paparkan diatas maka untuk mencegah kecelakaan kerja di kapal Stanford Maya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang dar *onshore* ke *offshore* atau dari *offshore* ke *onshore* serta antar *platform* yang satu dengan *platform* yang lain maka penulis menemukan pemecahan masalah atau solusi diantaranya sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Terjatuhnya Penumpang Di *Boat landing* Kapal Pada Saat Proses Embarkasi

Alternatif pemecahannya adalah :

1) Menanamkan Nilai-Nilai Kedisiplinan kepada ABK

Pendisiplinan adalah usaha untuk menanamkan nilai ataupun pemaksaan agar subyek memiliki kemampuan untuk mentaati peraturan. Pada dasarnya semua awak kapal sudah melalui tahapan-tahapan persyaratan keselamatan dasar sebelum bekerja di atas kapal. Mulai dari peningkatan ketrampilan, training, familiarisasi, *safety meeting, tool box talk* dan sebagainya. Namun kegagalan dalam operasional khususnya pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang masih saja sering terjadi. Ketidakseriusan atau ketidakdisiplinan awak kapal dalam pekerjaan khususnya penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang menjadi satu kendala yang serius. Oleh karena itu Nakhoda harus setiap saat memberikan arahan untuk me-*refresh* pemahaman semua awak kapal tentang pentingnya disiplin kerja. Memberikan pemahaman dan informasi atas dampak buruknya apabila kita bekerja tidak disiplin, sehingga disetiap sebelum memulai pekerjaan maka wajib dilakukan *tool box talk meeting* dimana selain untuk me-*refresh* kedisiplinan kerja awak kapal juga agar supaya bisa memberi gambaran tentang jenis pekerjaan yang akan dikerjakan serta paham terhadap potensi bahaya yang akan timbul.

Memberikan Sanksi adalah perlakuan tertentu yang sifatnya tidak mengenakkan atau menimbulkan penderitaan, hal itu dilakukan

sebagai langkah terakhir apabila dari semua tahapan dan kajian ditemukan tidak adanya progress positif yang berarti dari *crew* tersebut terhadap disiplin kerja. Setiap masukan dan appraisal dari perwira yang membawahi crew tersebut juga menjadi salah satu pertimbangan atau acuan dalam pengambilan keputusan. Hal ini perlu dilakukan sebagai *warning* bagi semua awak kapal yang mengabaikan proses keselamatan kerja. Namun demikian keputusan tersebut nanti diambil jika *crew* tersebut dinyatakan tidak bisa menjalankan tugasnya sesuai dengan prosedur keselamatan yang berlaku.

Jenis sanksi yang dilakukan yaitu mulai sanksi ringan seperti teguran sampai sanksi berat seperti diberhentikan dari kapal. Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama di waktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik untuk tujuan mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Untuk menghindari secara dini masalah tersebut diatas maka perusahaan harus mendapatkan *crew* kapal yang berkualifikasi, melalui sistem perekrutan yang professional dan berpengalaman di bidangnya. Perusahaan harus lebih selektif dalam hal penerimaan *crew* yang hendak bekerja di atas kapal. Seperti biasanya dalam hal penerimaan *crew* kapal yang akan bekerja, perusahaan lebih mengutamakan pekerja yang yang sudah berpengalaman dibidangnya.

2) Meningkatkan Koordinasi dalam Pelaksanaan Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Koordinasi merupakan suatu sistem dan proses interaksi untuk mewujudkan keterpaduan serta keselarasan berbagai kegiatan melalui komunikasi antar individu secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan. Koordinasi yang belum berjalan dengan efektif antar sesama ABK atau ABK dengan Perwira yang mana membuat pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi menjadi kurang maksimal. Karena pada dasarnya pengaturan saat embarkasi-debarkasi tidak dapat dilakukan secara perorangan, perlu kerjasama dan koordinasi yang baik serta

komunikasi yang harus selalu dijalankan dalam setiap pekerjaan bahkan dalam mengambil keputusan.

Untuk memaksimalkan koordinasi dari setiap ABK dalam pekerjaannya maka sebelum memulai pekerjaan tersebut Nakhoda harus melakukan *tool box talk meeting* dimana tujuannya untuk membahas scope pekerjaan yang akan dihadapi dan untuk menyatukan pendapat yang berbeda dari ABK sehingga tidak akan terjadi komunikasi salah dalam operasional kapal.

Team work merupakan bentuk kerja kelompok dengan keterampilan yang saling melengkapi serta berkomitmen untuk mencapai target yang sudah disepakati sebelumnya untuk mencapai tujuan bersama secara efektif dan efisien. Harus disadari bahwa *team work* merupakan peleburan berbagai pribadi yang menjadi satu pribadi untuk mencapai tujuan bersama. Tujuan tersebut bukanlah tujuan pribadi, bukan tujuan ketua tim, bukan pula tujuan dari pribadi yang paling populer di tim.

Kerjasama yang kurang baik dapat terlihat dari hubungan antara ABK yang satu dengan yang lainnya tidak terjalin dengan baik. Hal yang paling buruk bila hal yang demikian itu dibawa saat menyelesaikan pekerjaan dan itu sering terjadi, akibatnya pekerjaan yang seharusnya mudah untuk diselesaikan akhirnya membutuhkan waktu yang lama karena kurangnya kekompakan diantara mereka.

Melihat fakta tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa kerjasama antar ABK merupakan faktor penting dalam menunjang kelancaran kerja di atas kapal. Untuk itu ABK tidak boleh membatasi dalam bergaul agar dapat terjalin suatu kerja sama yang baik dengan yang lainnya dan selalu menjaga kekompakan sehingga tercipta suasana kerja yang harmonis.

Berikut ini kerjasama yang harus tetap dijaga dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi diantaranya yaitu :

a) Pelaksanaan embarkasi-debarkasi dilakukan setelah ada komando dan kesiapan dari pihak kapal.

b) Apabila karena waktu yang sempit atau karena fasilitas yang tidak memungkinkan, maka sebaiknya dibuatkan jalur yang terpisah antara yang akan naik dan yang turun.

b. Terjepitnya Kaki Kiri Salah Seorang ABK Oleh *Tyre Fender*

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu

1) Meningkatkan Peran Perwira Terhadap Kinerja ABK

Kepemimpinan adalah kemampuan untuk mempengaruhi orang lain untuk melakukan satu usaha kooperatif mencapai tujuan yang sudah dicanangkan, pemimpin harus mahir melaksanakan kepemimpinannya. Sebagai pimpinan kerja di atas atas Perwira sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan, dan mengarahkan ABK agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan bertanggung jawab akan tugas-tugasnya demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama *crew*.

Demikian pula dalam menilai, mengukur dan meneliti pelaksanaan kerja maupun hasil kerja dari anak buahnya, seorang Perwira harus bisa meningkatkan kebersamaan dan kekompakan antara Perwira dan ABKnya. Kemudian untuk menciptakan keakraban antara Perwira dan ABK maka seorang Perwira harus mampu memberikan contoh yang baik. Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan partisipasinya baik dalam hal pengawasan maupun arahan dalam pelaksanaan tugas setiap hari baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan demikian para ABK merasa lebih diperhatikan sehingga lebih dapat menumbuhkan lagi semangat dan gairah kerja diantara mereka. Dengan demikian pada akhirnya dapat menciptakan suasana kerja yang baik dan harmonis serta akrab dan kompak baik pada waktu jam kerja maupun diluar jam kerja.

Setelah dilakukan investigasi ternyata selain tidak disiplinnya ABK terhadap prosedur keselamatan kerja juga karena tidak jalannya fungsi pengawasan dari *Safety Officer*. Pada saat pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang, Perwira yang bertugas mengatur dan

mengawasi proses kegiatan embarkasi-debarkasi tidak berada di lokasi sehingga fungsi pengawasan tidak ada lagi. Sedangkan tugas dari seorang perwira adalah :

a) Mengawasi setiap kegiatan selama embarkasi-debarkasi berlangsung, menilai situasi dan kondisi kegiatan embarkasi-debarkasi dapat dilaksanakan atau tidak,
b) Memberikan laporan secara kontinyu kepada Nakhoda tentang perkembangan keadaan dan situasi kegiatan embarkasi-debarkasi,
c) Memberikan dan menerima masukan dari ABK tentang metode yang akan dilakukan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan
d) Memberikan intervensi positif jika ABK atau penumpang berdiri pada posisi yang membahayakan.

Akan tetapi tugas dan tanggung jawab Perwira sesuai fungsi yang disebutkan diatas tidak dilakukan sebagaimana mestinya, sehingga terjadilah akibat-akibat yang merugikan berbagai pihak dan menghambat kelancaran operasional kapal.

Pentingnya meningkatkan budaya keselamatan bagi seluruh awak kapal karena budaya keselamatan merupakan budaya yang sudah menjadi aturan dalam ISM Code. Budaya keselamatan tercipta oleh karena faktor kebiasaan yang secara terus-menerus dilakukan dalam lingkungan kerja. Dimana aturan yang mewajibkan ABK tersebut wajib mengikuti prosedur yang ada. Satu hal yang penting untuk meningkatkan budaya keselamatan itu adalah kita harus mencintai profesi kita, mencintai kegiatan yang kita lakukan, dimana jika kita sudah mencintai pekerjaan kita maka kita sudah pasti melakukan yang terbaik bagi diri kita dan lingkungan sekitarnya. Kemudian kita harus mempunyai tujuan dalam kehidupan kita dimana tentang apa hasil akhir yang harus perlu dicapai. Adapun metode-metode atau cara memaksimalkan budaya keselamatan adalah dengan mengikuti berbagai program pelatihan peningkatan keselamatan maupun seminar-seminar dan safety meeting di kapal. Selalu memperhatikan setiap perkembangan yang menunjang keselamatan kerja, serta memiliki jasmani dan rohani yang seimbang. Upaya meningkatkan

budaya keselamatan adalah meningkatkan perilaku positif kepada seluruh awak kapal dimana mereka dapat berfikir secara baik, sehat, jernih, fokus dan terampil.

2) Memberikan Pelatihan kepada ABK Secara Rutin

Para ABK baru (*non* pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. bahkan para ABK yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan bagi ABK. Pertama : Pendidikan dan pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK. Kedua: Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Meskipun ABK baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka juga harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula ABK lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk meningkatkan *performance*.

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

pekerjaan dan tanggung jawabnya betul-betul dipahami maka dilakukan penanda tanganan formulir *Familiarisation Checklist for Newly Joined*.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Terjatuhnya Penumpang Di *Boat landing* Kapal Pada Saat Proses Embarkasi

1) Menanamkan Nilai-Nilai Kedisiplinan Kepada ABK

Keuntungannya :

a) ABK lebih disiplin dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja saat melaksanakan pekerjaan embarkasi

b) Dapat meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kerja

Kerugiannya :

Diperlukan peran perwira jaga dalam menanamkan nila-nilai kedisiplinan kepada ABK secara rutin

2) Meningkatkan Koordinasi Dalam Pelaksanaan Embarkasi-Debarkasi Penumpang

Keuntungannya :

Dengan adanya koordinasi yang sinergi maka dapat menunjang kelancaran embarkasi-debarkasi penumpang sehingga dapat bekerja dengan aman.

Kerugiannya :

Diperlukan kerjasama dan komunikasi antar ABK

b. Terjepitnya Kaki Kiri Salah Seorang ABK Oleh *Tyre Fender*

1) Meningkatkan Peran Perwira Terhadap Kinerja ABK

Keuntungannya :

a) Dapat meningkatkan kinerja ABK sehingga mampu melaksanakan tugas dengan baik.

b) Penerapan prosedur keselamatan kerja lebih maksimal

Kerugiannya :

Diperlukan waktu dan keseriusan perwira dalam melaksanakan tugasnya.

2) Memberikan Pelatihan Kepada ABK Secara Rutin

Keuntungannya :

a) Dapat meningkatkan kemampuan ABK dalam melaksanakan tugas embarkasi-debarkasi

b) Sebagai sarana untuk menjalin kerjasama antar ABK

Kerugiannya :

a) Pelatihan membutuhkan waktu dalam pelaksanaannya

b) Pelatihan harus dilaksanakan secara rutin yang terkadang terbentur dengan jadwal operasional kapal

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

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

a. Terjatuhnya Penumpang Di *Boat landing* Kapal Pada Saat Proses Embarkasi

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu menanamkan Nilai-Nilai Kedisiplinan kepada ABK

b. Terjepitnya Kaki Kiri Salah Seorang ABK Oleh *Tyre Fender*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu meningkatkan peran perwira terhadap kinerja ABK.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Terjatuhnya penumpang di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi disebabkan kurangnya kedisiplinan ABK dalam menjalankan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan kurangnya koordinasi antar ABK dalam menerapkan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.
2. Terjepitnya kaki kiri salah seorang ABK terjepit *tyre fender* disebabkan kurangnya pengawasan Perwira kepada ABK pada proses embarkasi-debarkasi penumpang dan kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran untuk langkah-langkah untuk peningkatan penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang di atas kapal sebagai berikut:

1. Untuk mencegah terjatuhnya penumpang di *boat landing* kapal pada saat proses embarkasi disarankan kepada Perwira untuk menanamkan nilai-nilai kedisiplinan kepada ABK dan memberikan motivasi kerja mereka, sehingga ABK menjadi disiplin dalam menjalankan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang. *Crew deck* meningkatkan pelaksanaan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang dan Perwira memberikan pengarahan kepada ABK tentang *team work*.

2. Untuk mencegah terjepitnya kaki kiri salah seorang ABK oleh *tyre fender* disarankan kepada Perwira untuk meningkatkan perannya untuk meningkatkan kinerja ABK dengan mengadakan *safety meeting*, atau *tool box talk meeting* dan meningkatkan budaya keselamatan kepada ABK. Mualim I memberikan pelatihan kepada ABK secara rutin dan melakukan *on board training* untuk meningkatkan kemampuan dalam pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

Budiono, AM. Sugeng. 2013. Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan Kerja. Semarang: Badan Penerbit UNDIP

Dessler, Gary. 1997. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Prenhallindo.

Danuasmoro, Goenawan. 2013. *Manajemen Perawatan dan Perbaikan.* Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera

Efendi, Usman. 2015. *Asas Manajemen***.** Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Gomes, Franstino Cardoso. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Andi.

Hersey, Paul dan Ken Blanchard. 2012. *Manajemen Perilaku Organisasi: Pendayagunaaan Sumber Daya Manusia, Cetakan Ketiga*. Alih Bahasa Agus Dharma, Jakarta:, Erlangga.

IMO. (2014). *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974. London: IMO Publication

John R. Schemerhorn, Jr. 2013. *Manajemen, Edisi Kelima*. Yogyakarta: Andi.

Khadir, Abdul. 2013. *Embarkasi-Debarkasi Penumpang.* Jakarta : Rajawali Pers

Kusuma. 2012. *Jenis-Jenis Kapal - Alih Bahasa dari Wikipedia.* Jakarta

Laksmi. 2018. *Manajemen Perkantoran Modern*. Jakarta: Penaku

Moekijat. 1991. *Latihan dan Pengembangan Layanan Pegawai*. Bandung: Mandar Maju.

Mutamin, Achmad. 2012. *Definisi Crew Boat.* http://maritimeword.web.id

Nura'aini Dwi Fatimah, Fajar. 2016. *Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure*. Jakarta : Anak Hebat Indonesia

Nurchasan. 2010. *Definisi Crew Boat.* https://blog.nurchasan.com

Permenpan No.PER/21/M-PAN/11/2008 tentang *Standart Operating Procedure* (SOP)

Poerwadarminta. 2006. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka

Prima Pena, Tim. 2015. *Kamus Ilmia Populer*. Surabaya : Gitamedia Press

Puji, Indah. 2014. *Buku Praktis Mengembangkan SDM*. Yokyakarta : Laksana

Robins, Stephen P. & Mary Coulter (2010), *Manajemen, diterjemahkan oleh Bob Sabran, Wibi Hardani*. Jakarta : Erlangga

Schermerhorn. 2002. *Manajemen Program Pengawasan dan Pengendalian*. Yogyakarta: Andi Pers

Simanjuntak .1994. *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta : HIPSMI

Tisnawati, Erni. 2015. *Pengantar Manajemen*. Jakarta : Kencana Prenadamedia group.

Tjiptono. 2016. *Strategi Pemasaran*, Edisi 4, Yogyakarta : Andi Pers

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang- Undang No.2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Widiastuti, Sri. 2010. *Peningkatan Motivasi dan Keterampilan*. Jakarta : Raja Grafindo Persada

Wilson, Bangun. 2012. *Manejemen Sumber Daya manusia.* Jakarta : Erlangga

Winardi. 2006. *Motivasi Dalam Manajemen.* Jakarta: PT Raja Grafindo persada

Lampiran 1

Ship Particular

STANFORD MAYA

STANFORD MARINE

PERFORMANCE:

Speed (Max)	24.5 knots
Speed (Cruising)	20 knots
Consumption	120 USG
Deck Space	104 m2
Deck Load	80 tonnes
Deck Loading Strength	2 ton/m2

DIMENSION:

Length (Overall)	41.77 M
Breadth (Moulded)	7.3 M
Depth (at Midship)	3.48 M
Draft Loaded	1.73M
Gross Tonnage	243
Net Tonnage	72

CAPACITIES:

Fresh Oil	13 314 USG
Fresh Water	11 155 USG
Lube Oil	132 USG
Hyd Oil	33 USG
Black Water	502 USG
Grey Water	502 USG
Dispersant	90 USG

PROPULSION - MACHINERY:

Main Engines	3 x CAT C32
Output / rpm	3 x 1450
Gear Boxes	3 ZF 3050
Fixed Pitch Propellers	3 x Five blades
Aux Generator Sets	2 x 86 CAT – 380V, 50 Hz, 3ph , 3 wire
STEERING SYSTEM	Kobelt, Hydraulic
BOW THRUSTER	2 X 75 HP

ACCOMODATION:

(Central Air-Conditioning System)

Accommodation	10 Crew + 2 Personnel in Cabin
Offshore Personnel	83 Capacity
Hospital	1 No, on Main Deck

DECK EQUIPMENT:

Anchor Windlass	1 x Dutch Marine Trading Design
Anchor	1 Anchor
Fendering	Alum Pipes + Tyres
Deck Crane	2 Tons at 6m "Palfinger

BUILT:

Year	2011
Builder	Grandweld, Dubai – U.A.E
Class	ABS
Flag	SVG
IMO No.	9613733
Call Sign	J8B4598

AUXILLIARY MACHINERIES & OTHER EQUIPMENT:

Separator	0.5m3 hr/ x ppm
Fuel Oil Purifier	1 x 1150 l/hr
FW Hydrophore	1 x 100 Liter tank + 2 pumps 3m3/hr, 30M Head
SW Hydrophore	1 x 50 Liter tank + 2 pumps 3m3/hr, 30M Head
Water Heater	1 x 200 liter Capacity
Fire and GS Pump	1 x 30m3/hr @ 40 m Head
Engine Starting	Electrical
Bilge Pump	1 x 30 m3/hr @30 m Head
FW Transfer	1 x 25m3/hr, 30 M Head
Sewage Pump	1 x 2.5m3/hr, 25 M Head
Sludge Pump	1 x 2m3/hr, 30 M Head
Emergency Fire Pump	1 x 25m3/hr, 40 M Head
Sewage Treatment Plant	1 x 4000 Lit/Day "Blue Sea"
Fuel Oil Transfer Pump	1 x 6m3/hr, 20 M Head
Fuel Oil Cargo Pump	1 x 25m3/hr, 25 M Head
Fuel Oil & FW Flow Mater	1 each

ELECTRONICS / NAVIGATION ERQUIPMENT:

Radar	2X KODEN JAPAN – MDC 2040
Echo Sounder	KODEN JAPAN – CVS 126
Auto Pilot	COMNAV PILOT C/W HEADING SENSOR
Magnetic Compass	A1 – C12+0021
DGPS	FURUNO JAPAN – GP 37
EPIRB	SAMYUNG KOREA – SEP 406
GMDSS VHF Radio	SAMYUNG KOREA – STR 6000A
SSB Radio	SAMYUNG KOREA – SRG 3150DN
SART Transponder	2 X SAMYUNG KOREA- SAR 9
GPS CHARTPLOTTER	JMC JAPAN – NP 20NT
Walkie Talkie	3 X SAMYUNG KOREA - SVT
Public Address System	PHONTECH NORWAY
Electric horn	1 NO.
Navtex Receiver	SAMYUNG KOREA – SNX 300
Wind speed Indicator	LILLE & GILLE - 2080MK2
VHF RADIOTELEPHONE	SAILOR DENMARK – RT 2048
AIS	SAMYUNG KOREA - SI 30
LOUDHAILER	STANDARD JAPAN - VLH
SATELLITE COMM SYSTEM	T & T SAILOR B- FBB150
EMERGENCY TELEPHONE	PHONTECH NORWAY – BTS

SAFETY EQUIPMENT

Rescue Boat with Davit for 6 Person
SAFETY EQUIPMENTY IN ACCORDANCE WITH
SOLAS AND FLAG REQUIREMENTS

FIRE FIGHTING

600m3/hr, 120 m head,
Oily Water with One monitor

Stanford Marine LLC : 16th Floor, Single Business Tower, Sheikh Zayed Road | P.O. BOX 32456 , Dubai, UAE | ☎ +971 4 380 8001 | 🖷 +971 4 380 8015
Stanford Marine Asia Pte Ltd: 3 International Business Park, #03-18 Nordic European Centre | ☎ +65 65066100 | 🖷 +65 65066101

Lampiran 2

MC CONTROL - ADNOC OFFSHORE

CREW LIST

VESSEL NAME : STANFORD MAYA	Vessel Contact No. 054 309 9216		DATE:	26-Oct-23

NO	NAME	NATIONALITY	RANK	SECURITY PASS EXP	OPTIMA TRAVEL CARD NO.	OPTIMA TRAVEL CARD EXPIRY	MEDICAL EXPIRY	DATE OF JOIN ONBOARD	DATE FROM VAC	DUE FOR LEAVE	Telephone Number	Rotation Period
1	LESSIA RICARDO	INDONESIAN	MASTER	10-Oct-23	679268	7-Jan-24	8-Dec-23	12-Dec-22	07-Dec-22	11-Feb-23	+971567464793	60
2	TRI HENDRO MARTONO	INDONESIAN	CH.MATE	25-Jul-23	139193	15/04/2023	16-Mar-23	16-Nov-22	02-Nov-22	15-Jan-23	+971562880130	60
3	WOODY TARUGO	PHILIPPINE	CH.ENG	01-Jun-23	672395	15-Apr-23	10-Jan-24	17-Jan-23	07-Jan-23	17-Mar-23	+971542815928	60
4	BAGUS JULIANTO	INDONESIAN	AB 1	25-Jul-23	672468	10-Oct-23	19-Oct-24	02-Nov-22	17-Oct-22	01-Apr-23	+971547681834	150
5	ERWIN ODITA NAPUTO	PHILIPPINE	AB 2	25-Jul-23	693581	18-Apr-24	29-Mar-24	21-Nov-22	19-Oct-22	20-Apr-23	+971523951991	150
6	M. AGUS SAEPUDIN	INDONESIAN	AB 3	10-Oct-23	300806	20-Sep-24	19-Aug-24	13-Sep-22	21-Aug-22	10-Feb-23	+97509892588	150
7	MAINUDDIN ANSARI	INDIA	OILER	09-Mar-23	676150	01-Oct-23	01-Sep-23	18-Jan-23	04-Jan-23	18-Jun-23	+971567611032	150
8	CHYRIL ARIB FRANCISCO	PHILIPPINE	OILER 2	10-Oct-23	689438	29-Dec-23	29-Nov-23	20-Oct-22	19-Sep-22	19-Mar-23	+971543108129	150
9	NITESH CHUAHAN	INDIA	COOK	10-Oct-23	678693	27-Dec-23	03-Nov-23	09-Nov-22	09-Nov-22	08-Apr-23	+971528086290	150
10	KUKUH PRISTIWANUJI	INDONESIAN	CH.MATE	25-Jul-23	650841	01-Mar-23	08-Feb-24	01-Feb-23	12-Jan-23	01-Apr-23	+971561705499	60
							VESSEL'S SECURITY PASS :			26/02/2023		

Vessel Stamp

Lampiran 3

Kapal Stanford Maya

DAFTAR ISTILAH

Anak Buah Kapal (ABK)	:	Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
Chief Officer	:	Perwira tinggi di atas kapal merupakan pemimpin di Departemen Dek yang bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda yang bertugas mengatur operasional muatan, perencanaan muatan, bertanggung jawab masalah perawatan kapal, bertindak sebagai *Safety Officer*.
Hand Over	:	Serah terima tugas antara crew di atas kapal
International Maritime Organization (IMO)	:	Suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
International Safety Management (ISM) Code	:	Kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
Job Description	:	Uraian pekerjaan / uraian jabatan.
(Marine Pollutions) MARPOL	:	Sebuah peraturan internasioanal yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut.
Marking bouy	:	Pelampung yang berfungsi untuk menandai posisi objek di bawah air.
Mooring buoy	:	Pelampung yang ditambatkan pada dasar perairan, dihubungkan dengan menggunakan tali pada pelampung
Muster list	:	Daftar nama-nama dari seluruh anak buah kapal dengan tugas masing-masing dalam menanggulangi keadaan darurat di kapal.
Planned Maintenance System (PMS)	:	Jadwal perawatan terencana yang dilakukan berdasarkan jadwal dari masing-masing suku cadang tersebut. Dalam hal ini tidak hanya bersifat

		mencegah namun juga memberi jaminan dalam tingkat efisiensi operasional kapal.
Plaform	:	Anjungan minyak lepas pantai
Rig	:	Suatu bangunan dengan peralatan untuk melakukan pengeboran ke dalam reservoir bawah tanah untuk memperoleh air, minyak, atau gas bumi, atau deposit mineral bawah tanah.
Safety Meeting	:	Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan ABK atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas kapal.
Safety Officer	:	Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas kapal.
Safety Management System (SMS)	:	Disebut juga dengan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen
Safety of life at Sea (SOLAS)	:	Ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di laut
STCW 1978	:	*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.
Toolbox Meeting	:	Pertemuan *(meeting*) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.