

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING
CARGO DI SV. ENA HABITAT**

Oleh :

SANSAN IRAWAN
NIS. 02997/N-I

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

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING
CARGO DI SV. ENA HABITAT**

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

Oleh :

**SANSAN IRAWAN
NIS. 02997/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SANSAN IRAWAN
No. Induk Siwa : 02997/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING
CARGO DI SV. ENA HABITAT

Pembimbing I,

Jakarta, November 2023
Pembimbing II,

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

Dr. RR. Retno Sawitri, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19820306 200502 2 001

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**



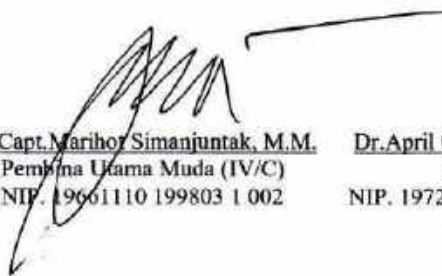
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

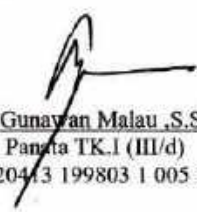
Nama : SANSAN IRAWAN
No. Induk Siwa : 02997/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING
CARGO DI SV. ENA HABITAT


Penguji I

Penguji II


Penguji III


Dr. Capt. Marihor Simanjuntak, M.M.
Pemimpin Utama Muda (IV/C)
NIP. 19661110 199803 1 002


Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M.
Panata TK.I (III/d)
NIP. 19720413 199803 1 005 1 000866


Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M.
Panata TK.I (III/d)
NIP. 19690616 199903 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


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

KATA PENGANTAR

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

“OPTIMALISASI KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING CARGO DI SV. ENA HABITAT”

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

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

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

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

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
7. Orang tua, Istri dan anak tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. 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 membutuhkannya.

Jakarta, November 2023

Penulis,

SANSAN IRAWAN
NIS. 02997/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	31
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	43
B. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA	45
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2.1 <i>Tool Box Meeting between Crew</i>	21
---	----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. Ship Operation Procedure Lifting Operation
- Lampiran 4. Lifting Plan
- Lampiran 5. Job Safety Analysis Lifting Operation
- Lampiran 6. Job Safety Analysis Personal Transfer Basket
- Lampiran 7. Tool Box Meeting
- Lampiran 8. Rigging and Slings Certificate
- Lampiran 9. Pengajuan Sinopsis Makalah

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dewasa ini perkembangan pengeboran minyak lepas pantai semakin marak. Seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang berkembang semakin pesat. Dengan semakin maraknya pengeboran minyak lepas pantai, pembangunan kapal-kapal jenis *supply* yang merupakan sarana transportasi laut yang paling vital di lokasi pengeboran minyak lepas pantai juga semakin marak. Hal ini juga berdampak pada banyaknya pertumbuhan perusahaan pelayaran yang khusus bergerak mengoperasikan kapal-kapal jenis *supply*, guna melayani kebutuhan mobilitas arus barang demi meningkatkan sarana produktivitas minyak dan gas bumi.

Pentingnya fungsi kapal yang tidak hanya sebagai sarana transportasi laut yaitu sebagai pengangkut penumpang dan barang di laut akan tetapi juga mempunyai peranan penting untuk menunjang kegiatan eksplorasi dan produksi minyak dan gas bumi di lepas pantai yaitu jenis kapal *supply*. Kapal ini mempunyai peranan yang sangat penting dalam operasi instalasi lepas pantai sebagai pengangkut semua kebutuhan *platform* selama operasi berlangsung, yang diangkut dari pelabuhan ke *platform* dan atau sebaliknya. Baik itu material yang di butuhkan untuk konstruksi, Instalasi, Produksi maupun kebutuhan operasional lainnya seperti: air tawar, bahan makanan, bahan bakar dan bahan konsumsi lainnya. Di karenakan desain dari kapal *supply* itu sendiri maka umumnya muatan-muatan diletakkan di dek terbuka yang gunanya untuk memudahkan pada saat melakukan pembongkaran maupun muat di lokasi *offshore* atau pengeboran lepas pantai. Ada muatan atau material yang peka terhadap keadaan cuaca dan ada juga muatan yang tidak peka dengan keadaan cuaca.

Dalam penanganan muatan (*cargo handling*) di kapal *supply*, dibutuhkan pengetahuan, pengalaman dan kecakapan perwira di atas kapal serta kerjasama yang baik dengan buruh. Faktor yang harus diperhatikan yaitu pemanfaatan ruang muat yang tidak sempurna sehingga menyebabkan besarnya kerugian ruang muat yang terjadi.

Pada dasarnya masalah tersebut tidak mungkin dihilangkan, namun dapat dicegah atau dikurangi dengan memanfaatkan ruangan seefektif mungkin. Tetapi juga tidak jarang dalam operasinya kapal mengalami keterlambatan karena kecelakaan-kecelakaan kecil sampai serius karena kurangnya pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalankan prosedur kerja pada proses penanganan muatan.

Sehubungan dengan sering terjadinya keterlambatan serta kecelakaan seperti kapal membentur *platform*, muatan jatuh ke laut, penumpang jatuh ke laut, Anak Buah Kapal (ABK) terkena sabitan tali, pencemaran laut dan lain-lain yang terjadi di kapal *supply*. Dampak dari kejadian-kejadian itu jelas merugikan banyak pihak, baik pemilik kapal, penyewa kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) itu sendiri. Untuk dapat memberikan pelayanan yang baik kepada pencarter kapal sudah tentu harus mengetahui kendala-kendala umum yang dihadapi oleh kapal dan bagaimana cara mengatasinya. Dengan demikian, maka akan tercapai apa yang menjadi tujuan bersama yaitu keselamatan dan kelancaran operasional kapal pelaksanaan penanganan muatan dan menguntungkan semua pihak yang terlibat. Beberapa penyebab permasalahan yang terjadi yaitu kurangnya kualitas kerja dari Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalankan tugas-tugas di kapal serta kurang dilaksanakannya prosedur kerja.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul : **"OPTIMALISASI KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING CARGO DI SV. ENA HABITAT"**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) dalam pelaksanaan *running cargo*, diantaranya yaitu :

- a. Kurang optimalnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan penanganan muatan di *offshore*.
- b. Kurang disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan standar operasional prosedur kerja yang telah ditetapkan.
- c. Belum maksimalnya penerapan prosedur keselamatan kerja.
- d. Kurang memadainya peralatan pelindung diri.
- e. Kurangnya koordinasi dalam pelaksanaan *running cargo*.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di atas kapal saat penulis bekerja sebagai Mualim I dalam menangani penanganan muatan, maka penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan :

- a. Kurang optimalnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan penanganan muatan di *offshore*.
- b. Kurang disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan standar operasional prosedur kerja yang telah ditetapkan.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis mencari penyebab dengan merumuskan masalah, yaitu sebagai berikut :

- a. Mengapa kurang optimalnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan penanganan muatan di *offshore* ?
- b. Mengapa Anak Buah Kapal (ABK) kurang disiplin dalam melaksanakan standar operasional prosedur kerja yang telah ditetapkan ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mencari penyebab dari permasalahan kurang terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan tugas-tugas penanganan muatan di lokasi kerja.
- b. Untuk mencari penyebab dari permasalahan kurang disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan standar operasional prosedur kerja yang telah ditetapkan

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan makalah yaitu sebagai berikut :

a. Aspek Teoritis

- 1) Sebagai tambahan bacaan di perpustakaan STIP mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pekerjaan penanganan muatan.
- 2) Sebagai tambahan pengetahuan bagi peserta diklat STIP mengenai pekerjaan di kapal *supply* dan pentingnya keterampilan serta kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalankan standar operasional prosedur kerja di atas kapal.
- 3) Sebagai informasi tambahan bagi pelaut yang bekerja di kapal *supply* yang beroperasi di *offshore*.

b. Aspek Praktis

- 1) Sebagai sumbang saran bagi perusahaan agar lebih selektif dalam merekrut Anak Buah Kapal (ABK) yang akan bekerja terutama untuk spesifikasi *supply* agar mendapatkan Anak Buah Kapal (ABK) yang berpengalaman dan terampil di bidangnya.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi agar mengetahui hal-hal yang menjadi kendala di dalam pelaksanaan penanganan muatan dan cara untuk mengatasinya sehingga dapat menunjang kelancaran kerja.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang 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 kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di SV. Ena Habitat.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen di 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 Mualim I di atas SV. Ena Habitat sejak 14 July 2016 sampai dengan 20 November 2016.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di SV. Ena Habitat berbendera Singapore milik perusahaan Eastern Navigation.

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 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 akan di 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 di kaji.

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 di bahas. 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 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

Pada bab ini, penulis menganalisa dengan menggunakan beberapa landasan teori untuk membantu pemecahan masalah dalam meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) SV. Ena Habitat dalam pelaksanaan *running cargo*, diantaranya yaitu:

1. Optimalisasi

a. Definisi Optimalisasi

Menurut Poerwadarminto (2019:334) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), bahwa optimalisasi berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi. Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi. Jadi, optimalisasi adalah suatu proses mengoptimalkan sesuatu atau proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik.

b. Cara Meningkatkan Keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) Agar Optimal

Menurut Ari Handojo (2021:04) untuk mengoptimalkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) adalah dengan :

- 1) Memberikan penilaian secara adil atas kinerja Anak Buah Kapal (ABK) sehingga Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja sungguh-sungguh merasa kinerjanya selama ini di apresiasi
- 2) Gaji yang di berikan harus sesuai dan diterima secara tepat waktu oleh Anak Buah Kapal (ABK)

- 3) Lingkungan kerja harus kondusif, tidak ada perselisihan di antara Kru kapal
- 4) Anak Buah Kapal (ABK) dapat memberikan pendapat atau masukan mengenai situasi keadaan kerja yang dihadapi

2. Kinerja

a. Definisi Kinerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2017:67) istilah kinerja berasal dari *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang), atau juga hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang ingin dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Menurut Malayu SP Hasibuan, (2016:126) bahwa upaya peningkatan kinerja ABK Rating merupakan salah satu faktor utama bagi perusahaan dalam mencapai tujuan perusahaan. Ada beberapa faktor yang dapat meningkatkan kinerja karyawan, diantaranya yaitu pelatihan, familiarisasi dan lingkungan kerja yang kondusif. Dengan demikian, diharapkan mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan pegawai dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan perusahaan.

Bertitik tolak dari definisi yang di atas tersebut maka dapat dikatakan bahwa inti dari kinerja adalah suatu hasil yang dapat diukur dengan efektifitas dan efisiensi suatu pekerjaan yang dilakukan oleh sumber daya manusia atau sumber daya lainnya dalam pencapaian tujuan atau sasaran perusahaan dengan baik dan berdaya guna.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2017:67) faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*). Berikut penjelasannya :

1) Faktor Kemampuan

Secara psikologis, kemampuan terdiri dari kemampuan potensi dan kemampuan realita, artinya seseorang yang memiliki kemampuan potensi yang memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaannya sehari-hari, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan oleh karena itu seseorang perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

2) Faktor Motivasi

Motivasi terbentuk dari sikap (*Attitude*) seseorang dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri seseorang yang terarah untuk mencapai tujuan organisasi (tujuan kerja). Sikap mental merupakan kondisi mental yang mendorong diri pegawai untuk berusaha mencapai prestasi kerja secara maksimal. (Sikap mental yang siap secara *psikofisik*) artinya, seorang karyawan harus siap mental, mampu secara fisik, memahami tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

3. Anak Buah Kapal (ABK)

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 sebagai berikut :

- a. Butir 40 bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji
- b. Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda

Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum

dalam sijil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

4. Penanganan Muatan (*Cargo Handling*)

a. Definisi Penanganan Muatan

Menurut Suyono (2015:78), bahwa *cargo handling* adalah kegiatan pelayanan terhadap muatan (keluar dan masuk) yang melalui pelabuhan, meliputi bongkar/muat, pemindahan dari sisi lambung kapal ketempat penimbunan/ penyimpanannya, menyusun dan menyimpan barang tersebut serta menyerahkan kepada pemiliknya. Dapat juga sebaliknya menerima dari si pemilik, disusun didalam tempat penyimpanan, dipindahkan dari tempat penyimpanan ke sisi kapal dan memuat dan menyusun didalam ruangan muatan kapal, dengan pengertian bahwa melaksanakan semua kegiatan itu dengan pengetahuan serta keahlian.

b. Faktor Penunjang Dalam *Cargo Handling*

Menurut Suyono (2015:78), bahwa ada beberapa syarat yang dapat memungkinkan pelaksanaan penanganan muatan terlaksana secara optimal antara lain :

- 1) Perencanaan yang baik
- 2) Adanya tenaga kerja yang berpengetahuan dan terampil dalam bidangnya
- 3) Adanya peralatan yang cukup dan memadai
- 4) Adanya pemberian tuntunan dan petunjuk yang kontinyu (*day to day supervising*)
- 5) Pelaksanaan operation yang baik
- 6) Pengawasan pelaksanaan yang ketat
- 7) Adanya management yang tanggap terhadap situasi di lapangan.

c. **Prosedur *Cargo Handling***

Cargo handling adalah suatu rangkaian proses pekerjaan penyelesaian cargo saat mulai diterima sampai dimuat ke dalam kapal untuk diangkut ke terminal lepas pantai. Prosedur *cargo handling* antara lain yaitu :

- 1) Penerimaan (*Acceptance*).
- 2) Timbang barang.
- 3) Pembuatan Dokumen Angkut (*Documentation*).
- 4) *Build-up / Break-down* dari dan *pallet/container* atau gerobak.
- 5) Penarikan dari gudang ke kapal dan sebaliknya.
- 6) Loading ke Pelabuhan dan unloading dari Kapal.
- 7) Penyimpanan (*storage*).
- 8) Pengiriman (*delivery*).

Cargo handling dapat berjalan baik apabila sistem dan prosedur serta sarana dan prasarana yang dimiliki Pelabuhan dan fasilitas Pelabuhan mencukupi dan pelaksanaan pekerjaan dilakukan dengan benar sesuai *System operating procedure*.

d. **Prinsip Pemuatan**

Menurut Charles Saubler (2011:199) dalam bukunya "*Maritime Cargo Operation*", menyebutkan tentang prinsip-prinsip memuat sebagai berikut :

1) Melindungi Muatan

Artinya adalah bahwa dalam prinsip-prinsip pemuatan pihak pengangkut mempunyai tanggung jawab terhadap muatan selama di atas kapal dari kerusakan maupun kehilangan dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan bongkar dengan aman sebagaimana kondisi muatan seperti saat penenerimaannya.

2) Melindungi Kapal

Berati menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan penanganan dan pengaturan muatan, kapal senantiasa tetap dalam kondisi yang baik, aman, serta layak laut. Bahwa dalam

prinsip-prinsip harus dipertimbangkan jangan sampai terjadi kerusakan kapal karena kesalahan pemuatan.

3) Melindungi jiwa Anak Buah Kapal (ABK) dan buruh

Artinya adalah bahwa dalam prinsip-prinsip memuat harus memperhatikan keselamatan Anak Buah Kapal (ABK) dan buruh dengan cara memperhatikan keselamatan prosedur kerja yang benar dan aman.

4) Efisien dan Sistimatis

Artinya adalah bahwa dalam prinsip-prinsip pemuatan mempertimbangkan kecepatan waktu dan sistematik bongkar muat. Dalam hal ini bila mana memuat harus memperhatikan jenis muatan yang harus dimuat belakangan sesuai dengan jenis muatan dan pelabuhan bongkar, hal ini untuk menghindari terjadinya muatan yang seharusnya di pelabuhan ke-2 akan tetapi ditempatkan di atas.

5) Menghindari hilangnya ruang muat

Artinya adalah dalam prinsip-prinsip memuat diusahakan supaya hilangnya ruangan muat diminimalkan. Dalam hal ini pihak kapal harus memperhatikan semua pemuatan supaya menempatkan muatan harus betul-betul maksimal jangan sampai ada celah kosong, atau dengan melakukan *trimming* muatan sehingga selah-selah yang kosong dapat dikurangi.

5. *International Safety Management Code (ISM Code)*

Capt. Rozaimi Jatim, *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional* (2003 : 4), *International Safety Management Code (ISM Code)* adalah *code* manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan untuk pencegahan pencemaran yang telah disahkan oleh majelis IMO. Tujuan dari *code* ini adalah untuk menjamin keselamatan di laut pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan terhadap lingkungan.

Di dalam *ISM Code* ini juga mengatur tentang kecakapan dari awak kapal Sumber daya manusia yang bekerja di atas kapal wajib memiliki pengetahuan

yang memadai, kecakapan, berkompeten dan memenuhi syarat seperti yang ada di dalam *ISM Code* yaitu :

a. Code 6. Sumber daya dan personil

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

b. Code 5. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda

- 1) Perusahaan harus menetapkan dengan jelas dan mendokumentasikan tanggung jawab Nakhoda sehubungan dengan :
 - 1) Mengimplementasikan kebijakan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan dari Perusahaan
 - 2) Memotivasi awak kapal dalam pengamatan kebijakan tersebut
 - 3) Pemberian perintah-perintah yang tepat dan instruksi – instruksi dengan cara yang jelas dan sederhana
 - 4) Pengujian bahwa persyaratan – persyaratan yang telah ditetapkan diamati dan peninjauan ulang sistem manajemen keselamatan dan

melaporkan kekurangan-kekurangannya kepada manajemen di darat.

- 2) Perusahaan harus menjamin bahwa sistem manajemen keselamatan yang diterapkan di atas kapal berisi suatu pernyataan yang jelas menekankan kewenangan Nakhoda. Perusahaan harus menetapkan dalam sistem manajemen keselamatan bahwa Nakhoda memiliki kewenangan untuk menolak atau menyimpang dari sistem dan tanggung jawab untuk membuat keputusan-keputusan yang berhubungan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan Perusahaan yang mungkin diperlukan.

6. Keterampilan

a. Definsi Keterampilan

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2016:202) pengertian keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.

b. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Amend 2010 (Manila)*

Dalam STCW Part A, Chapter II – *Master and Deck department* Table A – II / 5 sebagai berikut :

- 1) Fungsi Penanganan Muatan dan Perencanaan Bagi Tingkat *Ratting*
 - a) Pengetahuan dari prosedur untuk keamanan pelaksanaan penanganan, perencanaan dan mengamankan pemuatan serta gudang. Termasuk muatan berbahaya, tingkatan bahaya dan muatan cairan berbahaya.
 - b) Pengetahuan dasar dari tindakan pencegahan untuk mengamati yang berkaitan sehubungan dengan jenis muatan tertentu dan diidentifikasi sesuai dengan IMDG.

2) Program Pelatihan di Atas Kapal

- a) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- b) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.
- c) Pada setiap waktu, peserta pelatihan harus menyadari dua individu diidentifikasi yang segera bertanggung jawab atas pengelolaan program pelatihan di atas kapal. Yang pertama adalah petugas berlayar di laut berkualitas, disebut sebagai "petugas pelatihan kapal", yang di bawah otoritas master, harus mengatur dan mengawasi program pelatihan. Kedua harus menjadi orang yang dinominasikan oleh perusahaan, disebut sebagai "petugas pelatihan perusahaan" yang harus memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk program pelatihan dan koordinasi dengan organisasi pelatihan.

7. Kedisiplinan

a. Definisi Disiplin

Malayu S.P Hasibuan (2016:193) menjelaskan bahwa kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Kesadaran disini merupakan sikap seseorang yang secara sukarela mentaati semua peraturan dan sadar akan tugas dan tanggung jawabnya. Jadi, dia akan mematuhi atau mengerjakan semua tugasnya dengan baik, bukan atas paksaan. Sedangkan kesediaan adalah suatu sikap, tingkah laku, dan perbuatan seseorang yang sesuai dengan peraturan perusahaan, baik yang tertulis maupun tidak.

Kedisiplinan menjadi suatu syarat untuk mencapainya hasil yang optimal dalam organisasi baik organisasi dalam bentuk formal maupun non formal, sehingga dalam setiap peraturan di instansi atau perusahaan apapun

mengenai kedisiplinan pasti selalu ada, hal ini disebabkan karena pentingnya pengaruh kedisiplinan dalam pencapaian standar-standar organisasi.

Kedisiplinan merupakan daya pendorong yang mengakibatkan seseorang anggota organisasi mau dan rela untuk mengerahkan kemampuan, peranan dalam bentuk keahlian dan keterampilan, tenaga dan waktu untuk menyelenggarakan berbagai kegiatan yang menjadi tanggung jawab dan menunaikan kewajibannya dalam rangka pencapaian.

Menurut Sutrisno (2019:87) mengartikan “disiplin sebagai suatu kekuatan yang berkembang di dalam tubuh karyawan dan menyebabkan karyawan dapat menyesuaikan diri dengan sukarela pada keputusan, peraturan, dan nilai-nilai yang tinggi dari pekerjaan dan perilaku”.

Dari pendapat-pendapat diatas penulis dapat menyimpulkan bahwa disiplin merupakan suatu bentuk kegiatan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan agar para karyawannya dapat bekerja dengan baik dengan mengikuti aturan yang berlaku sehingga karyawan dapat menghindari bentuk tindakan yang negatif.

b. Faktor Penunjang Kedisiplinan Kerja

Menurut Sutrisno (2019:89) mengemukakan beberapa faktor-faktor yang memengaruhi disiplin kerja adalah :

1) Besar kecilnya pemberian kompensasi

Pemberian kompensasi merupakan salah satu cara meredam kegelisahan para karyawan, di samping banyak hal di luar kompensasi yang mendukung tegaknya disiplin kerja dalam perusahaan. Pemberian kompensasi yang mencukupi sedikit banyak akan membantu karyawan untuk bekerja dengan tenang.

2) Ada tidaknya keteladanan pimpinan dalam perusahaan

Peranan keteladanan pimpinan sangat berpengaruh besar dalam perusahaan, karena pimpinan dalam suatu perusahaan menjadi

panutan untuk karyawannya. Para karyawan akan selalu meniru yang dilihatnya setiap hari di lingkungan kerja.

3) Ada tidaknya aturan pasti yang dapat dijadikan pegangan

Disiplin akan dapat ditegakkan dalam suatu perusahaan, jika ada aturan tertulis yang telah disepakati bersama. Para karyawan akan mendapat suatu kepastian siapa saja dan perlu dikenakan sanksi tanpa pandang bulu.

4) Keberanian pimpinan dalam mengambil tindakan

Perlu adanya keberanian pimpinan untuk mengambil tindakan yang sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dibuat oleh karyawan. Dengan adanya tindakan terhadap pelanggar disiplin, sesuai dengan sanksi yang ada, maka semua karyawan akan merasa terlindung dan tidak akan berbuat hal serupa.

5) Ada tidaknya pengawasan pimpinan

Seorang pemimpin bertanggung jawab melaksanakan pengawasan agar tugas-tugas yang dibebankan kepada bawahan tidak menyimpang dari apa yang telah ditetapkan.

6) Ada tidaknya perhatian kepada para karyawan.

Pimpinan yang memberi perhatian kepada karyawannya akan dapat menciptakan disiplin kerja yang baik. Pimpinan tersebut akan selalu dihormati dan dihargai oleh para karyawan, sehingga akan berpengaruh besar kepada prestasi, semangat kerja, dan moral kerja karyawan.

7) Diciptakan kebiasaan-kebiasaan yang mendukung tegaknya disiplin.

Menciptakan kebiasaan yang bersifat positif untuk mendukung tegaknya disiplin karyawan dalam perusahaan yaitu dengan saling menghormati, menghargai, dan menjaga hubungan yang baik antara sesama karyawan dan juga dengan atasan dalam lingkungan kerja.

8. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

Rois Arifin dan Helmi Muhammad (2016:138) menyatakan bahwa pengawasan dapat diartikan sebagai usaha menentukan apa yang sedang dilaksanakan dengan cara menilai hasil/prestasi yang dicapai dan kalau terdapat penyimpangan dari standar yang telah ditentukan, maka segera diadakan usaha perbaikan, sehingga semua hasil/prestasi yang dicapai sesuai dengan rencana.

Usman Effendi (2017:224) bahwa pengawasan yaitu proses yang memastikan bahwa aktivitas actual sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

Kesimpulannya, pengawasan merupakan suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan tujuan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang system informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan.

b. Tipe-tipe pengawasan

1) Pengawasan Pendahuluan (*preliminary control*).

Pengawasan yang terjadi sebelum kerja dilakukan. Pengawasan Pendahuluan menghilangkan penyimpangan penting pada kerja yang diinginkan yang dihasilkan sebelum penyimpangan tersebut terjadi. Pengawasan Pendahuluan mencakup semua upaya manajerial guna memperbesar kemungkinan bahwa hasil-hasil aktual akan berdekatan hasilnya dibandingkan dengan hasil-hasil yang direncanakan.

Memusatkan perhatian pada masalah mencegah timbulnya deviasi-deviasi pada kualitas serta kuantitas sumber-sumber daya yang digunakan pada organisasi-organisasi. Sumber-sumber daya ini harus

memenuhi syarat-syarat pekerjaan yang ditetapkan oleh struktur organisasi yang bersangkutan.

Dengan ini, manajemen menciptakan kebijaksanaan-kebijaksanaan, prosedur-prosedur dan aturan-aturan yang ditujukan pada hilangnya perilaku yang menyebabkan hasil kerja yang tidak diinginkan di masa depan. Dipandang dari sudut prespektif demikian, maka kebijaksanaan-kebijaksanaan merupakan pedoman-pedoman yang baik untuk tindakan masa mendatang. Pengawasan pendahuluan meliputi; Pengawasan pendahuluan sumber daya manusia, Pengawasan pendahuluan bahan-bahan, Pengawasan pendahuluan modal dan Pengawasan pendahuluan sumber-sumber daya financial.

2) Pengawasan pada saat kerja berlangsung (*cocurrent control*)

Pengawasan yang terjadi ketika pekerjaan dilaksanakan. Memonitor pekerjaan yang berlangsung guna memastikan bahwa sasaran-sasaran telah dicapai. *Concurrent control* terutama terdiri dari tindakan-tindakan para supervisor yang mengarahkan pekerjaan para bawahan mereka.

Direction berhubungan dengan tindakan-tindakan para manajer sewaktu mereka berupaya untuk :

- a) Mengajarkan para bawahan mereka bagaimana cara penerapan metode-metode serta prosedur-prsedur yang tepat.
- b) Mengawasi pekerjaan mereka agar pekerjaan dilaksanakan sebagaimana mestinya.

3) Pengawasan *feed back* (*feed back control*)

Pengawasan *feed back* yaitu mengukur hasil suatu kegiatan yang telah dilaksanakan, guna mengukur penyimpangan yang mungkin terjadi atau tidak sesuai dengan standar. Pengawasan yang dipusatkan pada kinerja organisasional dimasa lalu. Tindakan korektif ditujukan ke arah proses pembelian sumber daya atau operasi-operasi aktual. Sifat kas dari metode-metode pengawasan *feed back* (umpan balik) adalah

bahwa dipusatkan perhatian pada hasil-hasil historikal, sebagai landasan untuk mengoreksi tindakan-tindakan masa mendatang.

9. Familiarisasi dan *Tool Box Meeting*

Anak Buah Kapal (ABK) sebagai sumber daya manusia yang memegang peranan penting dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab di kapal, Familiarisasi dan *Tool box meeting* merupakan salah satu usaha atau tindakan yang dilakukan untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK). Berikut ini penulis membahas mengenai pengertian, manfaat dan hasil diadakannya Familiarisasi dan *Tool box meeting* bagi Anak Buah Kapal (ABK) yaitu sebagai berikut :

a. Definisi Familiarisasi dan *Tool Box Meeting*

Istilah Familiarisasi dalam kajian ini di ambil dari istilah pengembangan sumber daya manusia oleh Kusuma (Siagian,2020) yakni tindakan mengakrabkan sesuatu dalam proses sosial.

Menurut (Anonim,2019) *Tool box meeting* atau yang biasa pula di sebut *Safety Talk* merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan kepada para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja di area kerja. .



Gambar 2.1 *Tool box meeting between Crew*

b. Manfaat Diadakannya Familiarisasi dan *Tool Box Meeting*

Familiarisasi dan Tool box meeting yang tepat dan rutin pada Anak Buah Kapal (ABK), dapat memberikan efek yang baik kepada Anak Buah Kapal (ABK) sehingga Mereka dapat mengembangkan diri dan mampu memahami beberapa hal terkait pekerjaannya, antara lain:

- 1) Pekerjaan yang kita hadapi dan bahayanya dan upaya penanggulangannya. Semakin banyak kita melakukan pekerjaan dan tanggung jawab yang di berikan , maka akan membuat kita semakin berpengalaman , sehingga kita semakin familiar dengan tugas dan tanggung jawab itu ,yang kemudian kita akan semakin tahu dengan kondisi lingkungan tempat bekerja, dan akan semakin cepat juga kita melakukan upaya penanggulangan bila terjadi masalah atau kondisi darurat.
- 2) Prosedur kerja yang benar sesuai dengan standar prosedur kerja dari perusahaan dan dari pengalaman kerja selama ini, semakin sering kita melakukan pekerjaan yang sama, kita jadi terbiasa dan semakin menguasai pekerjaan itu.
- 3) Perlengkapan *safety* atau alat pelindung diri (APD) setiap pekerja memiliki tanggung jawab yang sama untuk bekerja dengan amandan memerhatikan keselamatan.
- 4) Mengerti akan perlunya kerjasama dalam melaksanakan pekerjaan.
- 5) Komunikasi dalam *Toolbox meeting* ini tanpa sadar kita juga belajar komunikasi, kapan kita harus mendengarkan dan kapan kita berbicara atau mengungkapkan pendapat. Komunikasi yang baik merupakan suatu cerminan dari keakraban dan kebersamaan kita sehingga akan menciptakan suasana yang akrab, hangat dan harmonis, yang selanjutnya akan menciptakan kebersamaan, sehingga dalam bekerja sehari-hari akan terasa ringan dan nyaman.

c. Dampak Apabila Perusahaan Tidak Melaksanakan Familiarisasi dan *Tool Box Meeting*

Apabila familiarisasi dan *tool box meeting* tidak dilakukan dalam suatu perusahaan, maka akan terlihat pada gejala-gejala sebagai berikut :

- 1) Sering berbuat kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan.

- 2) Tidak pernah berhasil memenuhi standard kerja seperti yang diharapkan.
- 3) Mempunyai pola pikir yang sempit dan picik.
- 4) Tidak mampu menggunakan peralatan yang lebih canggih dalam bekerja.
- 5) Produktivitas kerja tidak pernah meningkat.
- 6) Kesenambungan perusahaan tidak bisa dijamin.
- 7) Rasa kepedulian karyawan yang rendah terhadap perusahaan.
- 8) Perusahaan tidak akan mampu bersaing dengan perusahaan lain.
- 9) Perusahaan selalu ketinggalan dalam memberikan pelayanan yang baik.

d. Manfaat Familiarisasi dan *Tool Box Meeting*

Manfaat kegiatan familiarisasi dan *Tool Box Meeting* bagi karyawan, sebagai berikut :

- 1) Perusahaan akan berkemampuan menyesuaikan diri dengan kebutuhan sekarang.
- 2) Perusahaan akan mempunyai Sumber Daya Manusia (SDM) yang selalu tampil meyakinkan dalam melaksanakan pekerjaan.
- 3) Perusahaan akan mampu menjawab tantangan perkembangan keadaan masa depan.
- 4) Perusahaan dapat meningkatkan prestasi karyawan secara individual maupun kelompok
- 5) Mekanisme perusahaan lebih fleksibel dan tidak kaku dalam menggunakan teknologi baru.
- 6) Perusahaan dapat mempersiapkan karyawan-karyawan untuk menduduki jabatan yang lebih tinggi.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja di atas kapal, maka penulis dapat beberapa kejadian yang perlu mendapat perhatian untuk dijadikan obyek penelitian, yaitu sebagai berikut :

1. Kurang Optimalnya Keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Melaksanakan Penanganan Muatan di *Offshore*

Pada saat SV. Ena Habitat mengantar muatan ke *platform* terjadi kesalahan dalam penanganan muatan. Hal ini dikarenakan ada beberapa tujuan ke *platform*, penempatan posisi *cargo* di *deck* seringkali tidak tertata dengan baik. Meskipun Mualim 1 sudah membuat *stowage plan* dan menjelaskannya. Dengan demikian saat *offloading* di Petronas Oilfield mengalami kesulitan dalam hal pengecekan daftar muatan (*cargo list*). Selain itu juga pada saat pembongkaran muatan dari pihak anjungan *platform* menginginkan barang yang paling penting dibutuhkan di bongkar terlebih dahulu. Kondisi tersebut menyebabkan pembongkaran muatan memakan waktu yang cukup lama mengingat waktu sandar di Marunda Shore Base di batasi hanya 7 sampai 8 jam saja. Adanya masalah tersebut disebabkan kurang terampilnya sebagian juru mudi (*Able Bodied*) dalam penanganan muatan (*cargo handling*) dikarenakan jenis muatan yang berbeda.

Pada saat tanggal 24 Agustus 2016 saat *offload* di Petronas Oilfield, material mengalami kerusakan. Kejadiannya ketika material diangkat menggunakan *crane* dan Anak Buah Kapal (ABK) tidak memberikan *signal* kepada *crane operator* sehingga material tersebut sobek. Mengingat ada beberapa Anak Buah Kapal (ABK) tidak memiliki pengalaman dikapal pengeboran sehingga

kurang memahami atau menguasai pekerjaan yang harus dilakukan sehingga kurang mampu mengartikan instruksi yang diarahkan. Di atas kapal terdapat buku *Safety Management Manual (SMM)*. Buku tersebut merupakan petunjuk pelaksanaan prosedur kerja dan kebijakan Manajemen dari perusahaan yang harus dibaca agar Anak Buah Kapal (ABK) dapat memahami tugas dan pekerjaannya. Tetapi karena kurangnya kesadaran Anak Buah Kapal (ABK) membaca buku tersebut membuat Anak Buah Kapal (ABK) kurang memahami isi dari *Safety Management Manual (SMM)* tersebut.

Dari kejadian di atas, penulis mengamati kurang optimalnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan tugas-tugas penanganan muatan di lokasi kerja. Anak Buah Kapal (ABK) kurang mendapatkan familiarisasi keterampilan dan pengetahuan tentang bagaimana seharusnya kerja di kapal supply yang beroperasi di pengeboran minyak (*Oilfield*). Hal ini terlihat ketika mereka melakukan pekerjaan rutin seperti waktu sandar di dermaga atau ketika *manouver* kapal di Petronas Oilfield. Anak Buah Kapal (ABK) terlihat kesulitan saat mengurus tali tambat, atau pada waktu latihan-latihan rutin di atas kapal seperti menggunakan alat-alat penanganan muatan dan apabila dilakukan familiarisasi mereka kurang terampil dalam peralatan keselamatan atau peralatan kerja serta masih belum mampu menerapkan prosedur kerja di kapal dari cara menggunakan, mengoperasikan ataupun mengembalikan alat-alat tersebut setelah selesai familiarisasi.

2. Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Melaksanakan Standar Operasional Prosedur Kerja yang Telah Ditetapkan

Rendahnya tingkat disiplin Anak Buah Kapal (ABK) terlihat dari banyaknya tugas yang disusun oleh pimpinan tidak dapat diselesaikan tepat waktu. Sering ditemui kendala dalam menciptakan kedisiplinan kerja seperti kurangnya kesadaran Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan tugas sehari-hari dan juga tidak mentaati peraturan dan prosedur-prosedur, baik itu yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan yang telah dibuat oleh pimpinan di atas kapal. Masalah lain yang juga mendorong rendahnya tingkat kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) adalah tidak adanya motivasi untuk bekerja lebih serius. Hal-hal

seperti ini sering terjadi sehingga menghambat jalannya pengoperasian kapal sebagaimana yang diinginkan.

Masih ada sebagian Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja tanpa menggunakan sarana keselamatan kerja. Terjadinya kecelakaan kerja yang disebabkan kurangnya kesadaran dalam menggunakan peralatan perlindungan diri, seperti sepatu kerja/sepatu kerja (*safety shoes*), helm pengaman (*helmet*) dan perlengkapan keselamatan kerja lainnya. Kesadaran anak buah kapal masih kurang dalam mengembangkan sumber daya manusia sebagai mana dipersyaratkan perusahaan pelayaran. Mereka cenderung merasa percaya diri dan kurang peduli dalam pelaksanaan keselamatan kerja di atas kapal, terhadap simbol-simbol keselamatan dan peringatan yang tertempel di sistem manual kerja diacuhkan begitu saja.

B. ANALISIS DATA

1. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam Melaksanakan Penanganan Muatan Di Offshore

Dari permasalahan tersebut di atas, penulis mencari dua penyebab masalahnya yaitu :

a. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang Prosedur Penanganan Muatan di Offshore

Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja di atas kapal baik yang pernah bekerja di kapal yang sama atau Anak Buah Kapal (ABK) yang baru dan belum berpengalaman. Pada saat lolos dalam proses perekrutan dan siap di tempatkan di atas kapal untuk menggantikan salah seorang Anak Buah Kapal (ABK) yang habis masa kontraknya maka harus diberikan pengenalan terutama untuk spesifikasi *supply vessel*. Hal tersebut bertujuan agar Anak Buah Kapal (ABK) memahami tugas dan tanggung jawab sesuai dengan posisi atau jabatan di atas kapal. Pengenalan atau familiarisasi tersebut mencakup prosedur penanganan muat/bongkar barang di offshore atau lebih di kenal dengan *running cargo*. Akan tetapi familiarisasi tidak diberikan secara maksimal karena beberapa faktor salah

satunya keterbatasan waktu karena Anak Buah Kapal (ABK) pengganti terlambat dikirim oleh Perusahaan.

Pada saat Anak Buah Kapal (ABK) pengganti tiba, Anak Buah Kapal (ABK) yang akan digantikan harus *sign off* dalam waktu 1 atau 2 hari ke depan. Familiarisasi sesuai dengan *manual book* harus dijalankan selama seminggu. Adapun pelaksanaan familiarisasi ini mencakup mengenai pengenalan *safety* / keselamatan kerja di kapal, keseluruhan komponen atau isi kapal, tugas dan tanggung jawab sesuai dengan posisi atau jabatan. Hal-hal yang perlu dilakukan apabila terjadi keadaan darurat dan terutama prosedur pelaksanaan kerja penanganan muatan di SV, Ena Habitat.

Fakta yang terjadi di lapangan, karena keterbatasan waktu menjadikan familiarisasi yang seharusnya dijalankan selama kurang lebih 7 hari, hanya dijalankan selama 1 hari dan paling lama 2 hari. Hal ini dikarenakan mengikuti sisa masa kontrak Anak Buah Kapal (ABK) yang akan *sign off*. Penulis mengamati, hal ini kurang efektif bagi pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) yang sebagian besar baru pertama kali bekerja di kapal *supply*. Selain itu rencana kerja dan jadwal operasi yang lumayan padat menjadi salah satu faktor. Kadang waktu yang seharusnya digunakan untuk familiarisasi, bersamaan dengan waktu operasional kapal (kapal sedang beroperasi).

Familiarisasi yang dijalankan tidak maksimal sehingga membuat pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) menjadi minim dan keterampilan dalam melaksanakan pekerjaan penanganan muatan masih kurang. Hal ini perlu mendapat perhatian khusus dari Perusahaan. Sumber daya yang berkompeten sangat mendukung kelancaran operasional di atas kapal, terutama dalam menjalankan order atau perintah yang telah diberikan oleh Pencarter sesuai dengan rencana kerja yang telah dibuat.

b. Anak Buah Kapal (ABK) tidak melaksanakan Tool box meeting yang benar di atas Kapal

Tool box meeting merupakan kegiatan yang dirancang untuk mengembangkan sumber daya manusia melalui rangkaian kegiatan

identifikasi, pengkajian serta proses belajar yang terencana. Hal ini dilakukan melalui upaya untuk membantu mengembangkan kemampuan yang diperlukan agar dapat melaksanakan tugas, baik sekarang maupun di masa yang akan datang. Ini berarti bahwa *tool box meeting* dapat dijadikan sebagai sarana yang berfungsi untuk memperbaiki masalah kinerja di atas kapal, seperti efektivitas, efisiensi dan produktivitas.

Seharusnya Anak Buah Kapal (ABK) yang akan ditempatkan di atas kapal harus mempunyai keterampilan untuk bekerja, khususnya terampil bekerja di kapal suplai, baik keterampilan profesional, ketrampilan menggunakan peralatan kerja dan keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan. Tetapi tidak sedikit Anak Buah Kapal (ABK) yang datang kurang terampil bahkan ada yang tidak punya pengalaman sama sekali. Kondisi seperti ini disebabkan beberapa hal diantaranya adalah kurang selektifnya perusahaan dalam penerimaan Anak Buah Kapal (ABK), sehingga kualitas Anak Buah Kapal (ABK) baru diketahui setelah bergabung di atas kapal. Kalau sudah terjadi kondisi seperti ini maka peran nakhoda dan perwira senior sangat dibutuhkan untuk membina mereka.

Anak Buah Kapal (ABK) yang baru bekerja di kapal maupun yang sudah lama bekerja di atas kapal seharusnya tetap mendapatkan arahan, familiarisasi dan *tool box meeting* tentang keselamatan, sistem kerja dan prosedur kerja yang benar secara berkesinambungan, tetapi pada kenyataannya hal ini jarang atau tidak dilakukan secara berkesinambungan, sehingga ikut mempengaruhi tingkat pengetahuan dan kemampuan dari Anak Buah Kapal (ABK) untuk menerapkan prosedur kerja yang benar.

2. Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Melaksanakan Standar Operasional Prosedur Kerja yang Telah Ditetapkan

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

a. Lemahnya Pengawasan Terhadap Anak Buah Kapal (ABK)

Pengawasan merupakan proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. Dalam proses *running cargo*, dibutuhkan pengawasan untuk memastikan agar pelaksanaan prosedur *running cargo* berjalan dengan lancar. Pengawasan bertujuan untuk mencegah penyimpangan yang terjadi dalam proses kerja. Pengawasan tidak hanya melihat sesuatu dengan seksama dan melaporkan hasil kegiatan mengawasi, tetapi juga mengandung arti memperbaiki dan meluruskannya sehingga mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan.

Dalam hal ini, seorang Perwira jaga adalah orang yang bertanggung jawab penuh terhadap kelancaran pelaksanaan *running cargo* di atas kapal, selama jam jaganya. Sebagai orang yang bertanggung jawab dalam operasional kapal khususnya bongkar muat muatan di dek maupun penumpang sewaktu jam jaganya, harus mampu memberikan pengawasan penuh terhadap bawahannya dalam melaksanakan prosedur-prosedur kerja yang benar pada saat melakukan pekerjaannya. Bawahan kadang tidak mengetahui kalau apa yang mereka kerjakan tidak sesuai prosedur karena tidak ada teguran atau tidak diberitahu. Akan tetapi Perwira jaga tidak melakukan pemantauan atau pengawasan secara efektif dikarenakan banyaknya tugas yang harus dikerjakan dan banyaknya bagian yang harus di monitor. Hal ini mengakibatkan adanya kesalahan yang dilakukan oleh Anak Buah Kapal (ABK) adanya prosedur kerja yang dilanggar sehingga menghambat pelaksanaan *running cargo*.

b. Kurangnya Motivasi Anak Buah Kapal (ABK) Untuk Melaksanakan Pekerjaan

Faktor utama untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) adalah kurangnya motivasi Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaannya. Tanpa adanya semangat dan motivasi, usaha apapun yang dilakukan pihak luar tidak akan bisa merubah keadaan untuk meningkatkan kinerja dari Anak Buah Kapal (ABK) tersebut. Motivasi merupakan dorongan yang dapat membangkitkan semangat, kemauan dan

kesungguhan kerja Anak Buah Kapal (ABK) untuk melaksanakan pekerjaan sesuai tugas dan tanggung jawabnya. Motivasi betujuan untuk membantu perusahaan mencapai tujuannya dengan peningkatan prestasi kerja dari Anak Buah Kapal (ABK).

Kurangnya motivasi kerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal terlihat waktu mereka melaksanakan latihan-latihan di atas kapal, mereka kadang-kadang terlihat tidak bersungguh sungguh dalam berlatih dan tidak bersemangat dalam menjalankan perintah yang diinstruksikan oleh Perwira. Pada umumnya kinerja yang tinggi dihubungkan dengan motivasi yang tinggi. Sebaliknya, motivasi yang rendah dihubungkan dengan kinerja yang rendah. Kinerja seseorang kadang-kadang tidak berhubungan dengan kompetensi yang dimiliki, karena terdapat faktor diri dan lingkungan kerja yang mempengaruhi kinerja.

Demikian juga apabila ada pekerjaan ekstra atau lembur, beberapa Anak Buah Kapal (ABK) lebih sering menolak dengan berbagai macam alasan yang dibuat-buat, seperti sudah bukan jam jaganya lagi, tidak ada tambahan uang lembur atau tidak mengerti cara mengerjakan, padahal pekerjaan itu harus diselesaikan dengan segera. Salah satu contoh lainnya yaitu jika ada kekurangan sewaktu di adakan pemeriksaan atau *survey*. Dengan adanya penolakan pekerjaan, secara otomatis operasi kapal menjadi terganggu dan tidak tepat waktu seperti yang direncanakan sehingga pencharter komplain ke pihak kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

I. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam Melaksanakan Penanganan Muatan di *Offshore*

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan masalah diantaranya yaitu :

1) Melakukan Familiarisasi Secara Efektif Sesuai dengan Prosedur

Familiarisasi merupakan proses pengenalan yang dilakukan pada saat Anak Buah Kapal (ABK) baru bekerja di atas kapal sebelum kapal berlayar untuk menggantikan Anak Buah Kapal (ABK) yang *sign off* atau habis masa kontraknya. Pentingnya familiarisasi terhadap pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) mengenai fungsi dari jenis kapal tempatnya bekerja, fungsi dari alat-alat keselamatan dan lokasinya, fungsi dari alat-alat pemadam kebakaran, jenis alat-alat *Lashing* maupun pekerjaan dan tugas yang menjadi tanggung jawabnya merupakan suatu kewajiban yang harus dijalankan. Di dalam proses pengenalan ini harus terjadi komunikasi yang baik terutama rasa ingin tahu mengenai informasi yang belum diketahui mengenai sistem kerja maupun keseluruhan komponen kapal.

Cara penyampaian yang mudah dipahami mempunyai peranan besar dan penting dalam menciptakan kelancaran familiarisasi terutama mengenai pekerjaan penanganan muatan. Untuk mencapai maksud atau rencana-rencana tersebut, maka komunikasi harus baik karena komunikasi merupakan pemberitahuan atau penyampaian pemikiran atau perasaan kepada orang lain.

Dalam hal keterampilan, setiap Anak Buah Kapal (ABK) diuntut memiliki keahlian dalam melaksanakan pekerjaan penanganan muatan yang mengandung bahaya resiko yang cukup besar, bila Anak Buah Kapal (ABK) terampil maka pekerjaan akan terasa ringan, di samping itu Nakhoda dan Perwira kapal akan merasa lebih aman dalam melaksanakan pekerjaan.

Untuk itu salah satu cara untuk lebih meningkatkan Sumber Daya Manusia dalam pelaksanaan penanganan muatan adalah melakukan familiarisasi sesuai dengan *manual book* yaitu minimal dilaksanakan selama 7 hari. Hal ini bertujuan agar Anak Buah Kapal (ABK) yang di tempatkan di atas kapal, benar-benar memiliki kualitas yang tinggi dalam tugas dan tanggung jawabnya. Untuk dapat melaksanakan familiarisasi yang efektif, hendaknya Nakhoda bekerjasama atau berkordinasi dengan pihak perusahaan bagian *crewing* agar mengirim Anak Buah Kapal (ABK) pengganti tepat waktu ke atas kapal.

Tujuannya agar waktu yang digunakan cukup untuk melakukan familiarisasi secara efektif. Keterlambatan pengiriman Anak Buah Kapal (ABK) pengganti merupakan salah satu faktor yang menghambat pelaksanaan familiarisasi dan akhirnya dilaksanakan dengan waktu yang tersisa atau seadanya.

Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan di atas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, Perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

2) Mengadakan *Safety Training* Di Atas Kapal Secara Berkala

Mengacu pada ISM Code 6.5 “Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap latihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait. Code ISM ini telah tertuang dalam SMS yang diterapkan di atas kapal, oleh sebab itu Nakhoda dan perwira senior dituntut untuk melaksanakan pelatihan-pelatihan kepada Anak Buah Kapal (ABK) menyangkut prosedur kerja dan keselamatan kerja secara berkesinambungan guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan perusahaan.

Pelatihan merupakan praktek jalan manusia yang fokus melalui mengidentifikasi, menilai dan melalui pembelajaran yang direncanakan membantu pengembangan kompetensi kunci yang memungkinkan orang untuk melakukan pekerjaan saat ini atau masa depan, kegiatan yang dirancang untuk meningkatkan kinerja manusia pada kerja karyawan adalah saat melakukan atau sedang disewa untuk melakukan.

Tetapi seperti yang telah penulis sampaikan pada bab sebelumnya bahwa latihan-latihan tersebut tidak selalu dapat dilaksanakan sesuai jadwal karena ada kendala mobilitas kapal yang tinggi dan terkadang cuaca yang tidak memungkinkan untuk melaksanakan pelatihan. Untuk mengatasi masalah tersebut dengan cara menggabungkan latihan yang belum sempat dilaksanakan dengan latihan berikutnya dan ini harus sesegera mungkin dilaksanakan begitu ada kesempatan yang baik.

Peningkatan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) juga bisa dilakukan dengan cara menyaksikan *video training*. Cara ini bisa dilaksanakan pada waktu jam-jam setelah jam makan, pada waktu *coffee time*, atau pada saat libur tidak ada kegiatan operasi kapal. Sehingga Anak Buah Kapal (ABK) tetap bisa meningkatkan keterampilanya ketika latihan di lapangan sulit dilakukan.

Safety training bagi Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal mempunyai tujuan :

- a) Meningkatkan kualitas keahlian Anak Buah Kapal (ABK) sejalan dengan perubahan teknologi. Melalui *safety training*, pelatih (*trainer*) memastikan bahwa setiap karyawan dapat secara efektif dan efisien mengembangkan kapasitas potensi yang dimilikinya.
- b) Menghemat waktu belajar Anak Buah Kapal (ABK) untuk menjadi kompeten dalam pekerjaan.
- c) Membantu memecahkan persoalan operasional secara kreatif.
- d) Mendorong setiap Anak Buah Kapal (ABK) memahami dan menjalankan visi dan misi Perusahaan.
- e) Mengembangkan kemampuan diatas rata-rata (*extra miles*) dalam melaksanakan tugas dalam bekerja.
- f) Mempertajam dan memperlengkapi tingkat profesionalisme Anak Buah Kapal (ABK) dengan standar terbaik.

Karena latihan adalah suatu kegiatan untuk dapat memperbaiki dan memperkembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari para Anak Buah Kapal (ABK), sesuai dengan keinginan bersama. Dengan latihan yang diberikan kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang dilakukan secara berkesinambungan maka Anak Buah Kapal (ABK) diharapkan mampu untuk mencapai sasaran dari pelatihan itu sendiri yaitu :

- (1) Pekerjaan diharapkan lebih cepat dan lebih baik
- (2) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil
- (3) Tanggung jawab diharapkan lebih besar
- (4) Kelangsungan perusahaan diharapkan lebih terjamin

b. Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Melaksanakan Prosedur Kerja yang Telah Ditetapkan

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan yaitu sebagai berikut :

1) Perwira Jaga Melakukan Pengawasan Secara Intensif Pada Proses Penanganan Muatan

Pengawasan merupakan upaya untuk memonitoring apa yang telah dilaksanakan, mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Maka Seorang pemimpin diatas kapal dalam hal ini Nakhoda dan Perwira senior yang berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan para pemimpin ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada bawahannya atau Anak Buah Kapal (ABK) mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja Anak Buah Kapal (ABK) sebagai hasil pelaksanaan tugas.

Pengawasan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur kerja yang benar sangat penting untuk di lakukan setiap saat dan bekesinambungan, dengan pengawasan yang baik diharapkan membawa perubahan yang signifikan terhadap perkembangan Anak Buah Kapal (ABK) dalam pemahamannya terhadap prosedur kerja yang benar.

Hal ini baik untuk Perwira senior agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek positif kepada perkembangan pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang prosedur kerja yang benar maupun kepribadian Anak Buah Kapal (ABK) yang semakin baik dan kompak dalam bekerja.

Dalam proses pengawasan kerja Anak Buah Kapal (ABK) dibutuhkan langkah-langkah seperti berikut ini :

- a) Menentukan standar-standar yang akan digunakan menjadi dasar pengendalian.
- b) Mengukur pelaksanaan atau hasil yang telah dicapai.
- c) Membandingkan pelaksanaan atau hasil dengan standar dan menentukan penyimpangan bila ada.

- d) Melakukan tindakan perbaikan, jika terdapat penyimpangan agar pelaksanaan dan tujuan sesuai dengan rencana.

Pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah diterapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan digunakan dengan cara paling efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan perusahaan. Definisi, pengawasan adalah suatu proses dimana pimpinan ingin mengetahui apakah hasil pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh bawahan sesuai dengan rencana, perintah, tujuan atau kebijakan yang telah ditentukan.

Pengawasan pada hakikatnya merupakan usaha memberi petunjuk pada Anak Buah Kapal (ABK) agar mereka selalu bertindak sesuai dengan rencana. Prinsip pengawasan efektif membantu usaha-usaha kita untuk mengatur pekerjaan yang direncanakan untuk memastikan bahwa pelaksanaan pekerjaan tersebut akan berlangsung sesuai dengan rencana atau target kerja. Fungsi pengendalian/pengawasan merupakan suatu unsur manajemen untuk melihat apakah segala kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana yang digariskan dan disamping itu merupakan hal yang penting pula untuk menentukan rencana kerja yang akan datang.

Sebelum dilakukan pemuatan Perwira harus memberikan pengarahan kepada Anak Buah Kapal (ABK) yaitu bagaimana melaksanakan pekerjaan dengan baik dan aman, sehubungan dengan pengoperasian alat-alat muat dan penempatan muatan material *cargo* di dek khususnya menyangkut penyusunan dan pemadatan muatan agar terhindar dari banyaknya ruangan yang kosong (*broken stowage*).

Jika sudah diberikan pengarahan, maka diharapkan para Anak Buah Kapal (ABK) dapat bekerja dengan maksimal dan sesuai dengan perencanaan yang telah ditentukan. Dalam pelaksanaan pemuatan

material cargo juga harus diperhatikan kinerja dari para Anak Buah Kapal (ABK) dengan melakukan pengawasan yang ketat agar para Anak Buah Kapal (ABK) bekerja dengan sungguh-sungguh, untuk itu pengawasan pada saat pemuatan merupakan langkah yang tepat.

2) Memberikan Penghargaan Atas Prestasi Kerja Anak Buah Kapal (ABK) dan Sanksi Bagi Yang Tidak Disiplin

Motivasi merupakan faktor pendorong yang berasal dalam diri manusia yang akan mempengaruhi cara bertindak seseorang. Dengan demikian, motivasi kerja akan berpengaruh terhadap performa Anak Buah Kapal (ABK). Motivasi di sini sangat penting untuk merangsang atau mendorong dan mempengaruhi pola pikir dan kepribadian Anak Buah Kapal (ABK) kearah yang diharapkan lebih baik khususnya dalam lingkungan pekerjaan

Untuk meningkatkan kedisiplinan dan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) maka Perwira memberikan motivasi serta pengarahan kerja. Motivasi dapat berupa pujian dan masukan positif secara langsung kepada Anak Buah Kapal (ABK). Pujian langsung yang tulus kepada Anak Buah Kapal (ABK) jika mereka telah melakukan pekerjaannya dengan baik dan sesuai dengan prosedur kerja, sehingga Anak Buah Kapal (ABK) merasa bahwa apa yang telah di lakukannya dihargai oleh pemimpinnya dan menjadi contoh yang baik buat Anak Buah Kapal (ABK) lain untuk meniru hal baik tersebut.

Motivasi juga dapat diberikan dengan menanamkan suatu doktrin, bahwa Anak Buah Kapal (ABK) harus memiliki perasaan bangga pada tempatnya bekerja, termasuk juga pada pekerjaan dan jabatannya, menunjukan bahwa Anak Buah Kapal (ABK) apapun jabatannya mereka sangat berperan terhadap kelancaran pengoperasian kapal. Diharapkan dengan motivasi yang baik para Anak Buah Kapal (ABK) bisa meningkatkan kesadarannya akan pentingnya bersungguh-sungguh dalam melaksanakan semua pekerjaan di atas kapal sesuai dengan kapasitasnya masing-masing,

serta menjalankan prosedur kerja yang benar dalam melakukan pekerjaan diatas kapal.

Sebagai dorongan untuk bekerja itu sendiri, motivasi kerja berpengaruh langsung terhadap semangat kerja seseorang. Orang yang memiliki motivasi untuk bekerja akan lebih berkomitmen didalam pekerjaan. Secara langsung, semangat kerja tersebut akan meningkatkan kinerja seseorang. Semakin besar kinerja seorang Anak Buah Kapal (ABK), maka produktivitas mereka akan meningkat. Hal ini tentu berpengaruh secara langsung terhadap kemampuan seseorang, terutama dalam memenuhi kebutuhan dan keinginan mereka. Dapat disimpulkan bahwa motivasi itu penting karena memengaruhi semangat kerja, produktivitas Anak Buah Kapal (ABK), pendapatan kerja, dan terjaminnya kesejahteraan Anak Buah Kapal (ABK).

Motivasi sangat penting artinya bagi perusahaan karena motivasi merupakan bagian dari kegiatan perusahaan dalam proses pembinaan, pengembangan dan pengarahan manusia dalam bekerja. Dalam melaksanakan suatu pekerjaan seorang pegawai harus memiliki motivasi sehingga dapat memberikan dorongan agar pegawai dapat bekerja dengan giat dan dapat memuaskan kepuasan kerja.

Adapun tujuan dan manfaat dari peningkatan motivasi Anak Buah Kapal (ABK), diantaranya sebagai berikut :

- a) Mendorong gairah dan semangat kerja
- b) Meningkatkan moral dan kepuasan kerja Anak Buah Kapal (ABK)
- c) Meningkatkan produktifitas kerja Anak Buah Kapal (ABK)
- d) Mempertahankan loyalitas dan kestabilan Anak Buah Kapal (ABK) terhadap tugas dan tanggung jawabnya
- e) Meningkatkan kedisiplinan dan menurunkan tingkat pelanggaran Anak Buah Kapal (ABK)
- f) Menciptakan hubungan kerja dan suasana yang baik

- g) Meningkatkan kreatifitas dan semangat kerja Anak Buah Kapal (ABK)
- h) Mempertinggi rasa tanggung jawab karyawan terhadap tugas-tugasnya

2. Evasluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam Melaksanakan Penanganan Muatan di *Offshore*

1) Melakukan Familiarisasi Secara Efektif Sesuai dengan Prosedur

Keuntungannya:

- a) Peningkatan kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menangani muatan di offshore.
- b) Pengetahuan yang lebih baik tentang prosedur akan mengurangi risiko kecelakaan dan kerusakan muatan.
- c) Peningkatan keamanan dan efisiensi dalam operasi offshore.

Kerugiannya:

- a) Memerlukan waktu dan sumber daya untuk melaksanakan pelatihan yang efektif.
- b) Mungkin diperlukan pengeluaran tambahan untuk menyediakan pelatihan yang berkualitas.

2) Mengadakan *Safety Briefing* Di Atas Kapal Secara Berkala

Keuntungannya:

- a) Anak Buah Kapal (ABK) dapat mengasah keterampilan mereka secara reguler.
- b) Meningkatkan kesadaran akan perubahan dalam prosedur atau teknologi terkait penanganan muatan di offshore.
- c) Dapat meningkatkan kinerja dan keamanan operasi offshore.

Kerugiannya:

- a) Diperlukan alokasi waktu dan sumber daya untuk melaksanakan pelatihan berkala.
- b) Mungkin ada gangguan operasional selama pelatihan.

b. Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Melaksanakan Prosedur Kerja yang Telah Ditetapkan

1) Perwira Jaga Melakukan Pengawasan Secara Intensif Pada Proses Penanganan Muatan

Keuntungannya:

- a) Meningkatkan ketaatan Anak Buah Kapal (ABK) terhadap prosedur kerja yang telah ditetapkan.
- b) Dapat mencegah pelanggaran standar operasional prosedur yang dapat menyebabkan kecelakaan atau kerusakan muatan.
- c) Meningkatkan keselamatan dan efisiensi dalam operasi *offshore*.

Kerugiannya:

- a) Memerlukan waktu dan upaya dari perwira jaga untuk melakukan pengawasan intensif.
- b) Mungkin mengganggu hubungan antara Anak Buah Kapal (ABK) dan perwira jaga jika tidak dilakukan dengan bijak.

2) Memberikan Penghargaan Atas Prestasi Kerja Anak Buah Kapal (ABK) dan Sanksi Bagi Yang Tidak Disiplin

Keuntungannya:

- a) Mendorong Anak Buah Kapal (ABK) untuk mematuhi standar operasional prosedur kerja dan melakukan dengan baik.
- b) Meningkatkan motivasi Anak Buah Kapal (ABK) untuk melakukan pekerjaan dengan disiplin.
- c) Dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih profesional dan aman.

Kerugiannya:

- a) Sanksi yang terlalu keras dapat mempengaruhi moral dan produktivitas Anak Buah Kapal (ABK).
- b) Diperlukan sistem yang adil dan konsisten dalam memberikan penghargaan dan sanksi.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam Melaksanakan Penanganan Muatan di *Offshore*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penanganan muatan di *offshore* yaitu melakukan familiarisasi secara efektif sesuai dengan standar operasional prosedur, bila perlu mengadakan kerja sama dengan lembaga pelatihan resmi yang mengeluarkan sertifikat keahlian untuk penanganan muatan misalnya sertifikat Rigging and Slingging, sertifikat Rigging and slinging adalah sertifikat bagi Anak Buah Kapal (ABK) bagian dek yang di rancang untuk membekali mereka pengetahuan dan pemahaman tentang teknik dan keterampilan yang di gunakan dalam operasi bongkar muat yang benar dan aman,serta peralatan apa saja yang di gunakan dalam operasi bongkar muat.

b. Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Melaksanakan Standar Operasional Prosedur Kerja yang Telah Ditetapkan

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan standar operasional prosedur kerja yaitu perwira jaga melakukan pengawasan secara intensif pada proses penanganan muatan, berikan teguran yang bersifat mendidik bila ada Anak Buah Kapal (ABK) yang melanggar standar operasional prosedur kerja dengan cara memberitahu hal baik dan buruknya bila kita tidak mengikuti standar operasional prosedur yang di tetapkan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya mengenai peningkatan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di SV. Ena Habitat dalam pelaksanaan *running cargo*, maka penulis dapat menyimpulkan antara lain :

1. Familiarisasi yang tidak maksimal dikarenakan terbatasnya waktu untuk melakukan familiarisasi sehingga pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) sangat minim mengenal jenis-jenis muatan ataupun peralatan beserta fungsinya. Anak Buah Kapal (ABK) juga kurang terampil dalam mengerjakan tugas yang diberikan karena familiarisasi di kapal yang tidak efektif dan sesuai kenyataan di lokasi.
2. Anak Buah Kapal (ABK) tidak melaporkan ke perwira jaga di anjungan pada saat bongkar / muat masih ada muatan yang disusun tidak sesuai dengan ukuran dan jenis muatan serta rendahnya tingkat kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai akibat dari tidak adanya penghargaan bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berprestasi dan sanksi bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan beberapa saran dalam meningkatkan kualitas kerja anak buah kapal untuk menunjang kelancaran penanganan muatan di SV. Ena Habitat, diantaranya yaitu :

1. Nakhoda di kapal bertanggung jawab terhadap Perwira untuk memberikan familiarisasi secara efektif dan waktu yang cukup sesuai dengan *manual book* agar Anak Buah Kapal (ABK) memiliki pengetahuan yang memadai mengenai prosedur kerja, jenis peralatan, fungsi dan cara menggunakan peralatan penunjang dalam pekerjaan penanganan muatan.
2. Nakhoda selalu memberikan pengarahan dan meningkatkan pengawasan dan dalam proses penanganan muatan agar Anak Buah Kapal (ABK) bekerja sesuai dengan prosedur kerja.
3. Perusahaan seharusnya memberikan penghargaan bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang disiplin dan sanksi bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak disiplin. Penghargaan dan sanksi ini bertujuan untuk memotivasi Anak Buah Kapal (ABK) supaya lebih disiplin dan giat meningkatkan keterampilannya dalam menjalankan prosedur kerja pada proses penanganan muatan. Penghargaan ini dapat berupa jam tangan atau sertifikat Anak Buah Kapal (ABK) terbaik yang diberikan secara terus menerus oleh perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Rois dan Helmi Muhammad. (2016). *Pengantar Manajemen*. Malang. Empatdua
- Effendi, Usman. (2019). *Asas Manajemen*. Jakarta : Rajawali Pers
- Hasibuan, Malayu S.P. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- International Maritime Organization (IMO), "STCW Convention and STCW Code Including 2010 Manila Amendments" Third Consolidated edition 2011, IMO Publication : London.
- Jatim, Rozaimi. (2003). *Kodefikasi Manajemen Keselamatan International*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera.
- Poerwadarminto. (2019). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. Jakarta: Balai Pustaka
- Mangkunegara, Anwar Prabu. (2017). *Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Bandung : Refika Aditama.
- Saubler, Charles. (2011). *Maritime Cargo Operation (Second Edition)*, USA : Merchant Marine Licenses Examinations.
- Sutrisno, (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia. Cetak ke Sebelas*. Jakarta: Prananda Media Group
- Suyono. (2015). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM : Jakarta.
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran



ENA Habitat

238 Berths in en-suite cabins
DPS-2 Positioning System
Built 2015
100MT, Man Riding Main Crane
5MT, Man Riding Auxiliary Crane
FIFI-1
840 m ² Deck Space
Helideck
4 Point Mooring System
8,852kW (10,300bhp) installed power
SPS Compliant
Fitted with Cinema, Offices, Recreation etc

For further information, please contact us:
 Email: marketing@easternnavigation.com
 Telephone: +65 6268 3222

Principal Particulars	
Flag	Singapore
Built	2015
Length Overall	85.00 m
Length B.P.	76.40 m
Beam Overall	23.00 m
Depth Moulded	8.00 m
Design Draft	6.00 m
Draft Scantling	6.20 m
Deadweight	About 3,800 tons
Speed	11 knots @ 100% MCR
Helideck	Suitable for Sikorsky S92N Helicopters, compliant with CAP437

Classification	
ABS +A1(E) Offshore Support Vessel, FF1, SPS, +AMS, +ACCU, +DPS-2, BWT, CRC, GP, MLC-ACCOM, UWILD	

Capacities	
Fuel Oil	1,800 m3
Potable Water	1,200 m3
WB/DW	350 m3 / 1,850 m3
Lube/Hyd storage	34 m3 / 17 m3
Sewage	122 m3
Bilge	20 m3
Deck Cargo Area	About 840 m3
Deck Cargo	About 1,000 tons
Cargo Deck Load	7.5 tons/m2

Discharging Rates	
Fresh Water	1 x 150 m3/hr @ 75m head
Fuel Oil	1 x 150 m3/hr @ 75m head
Drill Water	2 x 150 m3/hr @ 75m head
Flow Meter	Provided for FO and FW

Accommodation	
1-Berth Cabins	10
2-Berth Cabins	14
4-Berth Cabins	50
Berths - Total	238
Hospital	1
Recreation/Movie Room	3
Office	3
Conference Room	1
Gym	1
Chiller/Freezer	19 m2 / 15 /m2
Provisions	53 m2
Water Maker	2 x 60 MT/day R.O. type
Incinerator	1 x 180,000 Kcal/hr

Life Saving / Rescue Equipment / Pollution Control	
Life Boat	2 x 120 men, SOLAS certified c/w Davit
Fast Rescue Boat	60 hp FRC
Life Raft & Davit	8 x 25 men, conforming to SOLAS convention
Firefighting	FIFI 1
Foam Tank	17 m3
Oil dispersant spray boom at mid-ship on both sides, 6 m spray boom with 6 spray nozzles. Foam fire-fighting system for helideck, deluge system, sprinkler system, fixed CO2 system	

Machinery & Propulsion Equipment	
Main Engines	2 x 2,206 kW (3,000 bhp each) Niigata, with PTO for FIFI pumps
Generators	6 x 740 kW diesel generators @ 440V, 3 Phase, 60Hz 1 x 335 kW emergency diesel generator, with harbour function
Propellers	2 x Azimuth Stern Drive, CPP
Bow Thruster	2 x Transverse Tunnel Thruster, 950 kW, approx. 15MT, CPP 1 x Retractable Thruster, 800 kW, approx. 16MT
Main Crane	1 x 100MT Huisman Crane Main Hoist: - 100MT @ 19m, - 50MT @ 43m Auxiliary Hoist: 15MT @ 47m Boom Length: 46.5m API-2C, ABS Class, Man-Riding
Auxiliary Crane	1 x 5MT @ 14m, fixed boom, API-2C, Man-Riding

Spread Mooring Equipment	
Mooring Winch	4 Sets Drum Pull (1 st Layer): - 50MT @ 12 m/min - 12MT @ 30 m/min Drum Capacity: - 1,500m x 42mm Brake Holding: - 120MT (static) c/w Length and Tension meters
Anchors	4 + 1 Delta Flipper anchors, 7MT
Associated Equipment	Anchor Wire Fairleads, Sheaves, Anchor Racks
CCTV	All Winches and Deck

Diving and Specialised Operations	
Moon Pool	5.4 x 5.4 meters (optional)
Personnel access	Open stern with barrier system

ENA Habitat 238 Man / DP2 / FIF11 / 4 Point / 100MT Crane / Accommodation/Work Vessel

Normal Mooring Equipment	
Anchor Windlass	2 x 12MT @ 9m/min for chain - 6MT @ 15 m/min (Low speed) - 2.5 MT@ 30 m/min (High) for mooring line
Anchor	2 x AC-14HHP stockless anchors stowed in anchor pockets, 3,060 kg each
Chain Cable	Total 550 m x 55 mm diameter grade U3 stud-link chain
Mooring Lines	4 x 80 m mooring rope, MBL 29MT
Emergency Towing Line	Complies with MSC.256 (84)
Tugger Winch	200x 10MT @ 12 m/min, 200 m x 26 mm diameter wire Brake Holding - 15 MT (static)
Capstan	2 x 5MT @ 15 m/min, variable speed control

Dynamic Positioning System	
Type	Kongsberg, IMCO Class DP2 with SKP notation
Reference Systems	1 x Radius 1,000D 1 x Cyscan MK4 2 x DGPS 3 x Wind Anemometer
Control	2 x DP Workstations at aft bridge 1 x Independent Joystick

Navigation and Communication Equipment	
Compass, Autopilot, 3 x Gyrocompass, 2 x Radars, Echo sounder, Doppler speed log, Engine telegraphs, Automatic Identification System, Weather fax receiver, Voyage data recorder, GPS receiver, BNWAS, ECDIS, MF/HF Radio, MF/HF Watch receiver, 3 fixed VHF, 4 portable VHF, Navtex receiver, Inmarsat C-SES satellite system, SSAS, LRIT, Inmarsat system, EPIRB, GMDSS, SART, Marine TV System, Integrated telephone/PA system	

Lampiran 2
IMO CREW LIST

				Page No	
			Arrival	Departure	
1.1 Name and type of ship : SV. ENA HABITAT			2.Port of Arrival / departure : Labuan (Malaysia)		3. Date of arrival / departure : 18 August 2016
1.2 IMO number : 9708394					
1.3 Call sign : 9V2260					
4.Flag State of ship : Singapore			5.Last port of call : Batam (Indonesia)		6.Nature and No.of Identity document (Seaman's Passport)
7.No.	8.Family name, given names	9.Rank or rating	10.Nationality	11.Date and place Of birth	
1	Rachmat Kurniawan	Master	Indonesian	Makasar, 25 January 1971	C7324521 /Exp : 23.01.2018
2	Sansan Irawan	Chief Officer	Indonesian	Garut, 30 April 1981	C2347181 /Exp : 18.02.2019
3	Alberto Joshua	2 nd Officer	Indonesian	Manokwari, 30 May 1982	C6547532 /Exp : 25.05.2019
4	Yakub Wiranata	Chief Engineer	Indonesian	Jakarta, 23 February 1980	C3457246 /Exp : 24.06.2017
5	Andri Nugraha	2 nd Engineer	Indonesian	Ciamis, 18 July 1981	C6789654 /Exp : 13.09.2018
6	Yoga Rudi	Oiler	Indonesian	Palembang, 25 August 1982	C3145782 /Exp : 04.05.2018
7	Ahmad Patik	Oiler	Indonesian	Surabaya, 13 February 1979	C3765890 /Exp : 01.02.2019
8	Joko Trianto	Boatswain	Indonesian	Klaten, 14 June 1980	C5671420 /Exp : 03.04.2020
9	Michael Palolo	AB	Indonesian	Menado, 25 July 1983	C7809341 /Exp : 03.04.2017
10	Rudiansyah	AB	Indonesian	Bogor, 17 August 1981	C6709821 /Exp : 07.06.2017
11	Tatang Wijaya	AB	Indonesian	Sumedang, 10 November 1979	C7654891 /Exp : 09.10.2019
12	Jamhari	AB	Indonesian	Lampung, 19 December 1975	C5409872 /Exp : 11.12.2018
13	Ahmad Faiz	Cook	Indonesian	Pekanbaru, 15 September 1978	C5467834 /Exp : 13.11.2017
14	Nur Wahid	Messboy	Indonesian	Majalengka, 17 April 1985	C4523879 /Exp : 20.11.2017
15	Dian Ahmad Hasyim	Safety Officer	Indonesian	Purwokerto, 20 May 1983	C1786930 /Exp : 23.10.2019
16	Wawan Kurniawan	Store Man	Indonesian	Depok, 27 July 1984	C3578912 /Exp : 13.09.2019

12.Date and signature by master,authorized agent or officer

MV. ENA HABITAT
OFF NO : 9708394
GRT / NRT : 6595 / 3805
BHP : 4000 KW
Rachmat Kurniawan

SOP 10 – Safe lifting operations

S10.1 Purpose

This procedure is prepared to ensure effective management on Lifting Operation and Lifting Accessories to minimize risk due to the material handling operation.

S10.2 Scope

The procedure is applicable to EESL program's facilities to fulfill the general and also the legislative requirement.

S10.3 Control of Lifting Equipment

Lifts utilizing cranes, hoists, or other mechanical lifting devices will not commence unless:

- An assessment of the lift has been completed and the lift method and equipment has been determined by a competent person;
- Operators of powered, lifting devices are trained and certified for that equipment;
- Rigging of the load is carried out by a competent person;
- Lifting devices and equipment has been certified for use within the last six (6) months (at a minimum);
- Load does not exceed dynamic and/or static capacities of the lifting equipment;
- Any safety devices installed on lifting equipment are operational;
- All lifting devices and equipment have been visually examined before each lift by a competent person.
- Ensure no one standing or working below suspended load.

S10.4 Precautions to be followed for custom-made lifting devices

Any custom-made lifting device must be:

- Designed by a qualified person
- Designed with a safety factor of 5
- Proof tested to 125% of rated capacity
- Marked with the rated capacity
- Certified by a competent body
- Inspected every 6 months

S10.5 Handling and Storage of lifting devices

Proper handling of lifting devices is essential to ensure long-term usability of the equipment

- Wire ropes must never be allowed to lie on the ground for any length of time or on damp or wet surface, rusty steel or near corrosive substances. They must be stored in a clean dry place; wire rope slings must be cleaned after use, inspected and hung on pegs to prevent corrosion and kinking
- Lifting accessories must be stored in conditions that do not lead to damage or deterioration.
- Slings must be hung up to prevent damage

Lampiran 3

- Chain blocks, turn buckles, chains and similar tackle should be hung up and lightly oiled
- All rope must be kept away from flame cutting and electric welding operations
- Avoid contact between any sling and solvents and chemicals.
- Suitable precautions should be taken to prevent any sharp edges of loads coming into contact with slings

S10.5.1 Thorough Examinations and Inspections of lifting devices

Any new equipment that has not been used before are accompanied by a test certificate/declaration of conformity, which confirms that the equipment has undergone a thorough examination (not more than 12 months previously) and specifying the Safe Working Load, prior to first use. A thorough examination is to be performed following the repair or replacement of a structural component. All other lifting Equipment must undergo a thorough examination at least every 12 months. For passenger lift in Administrative Building, it is ensured that the passenger lift is safe to use and that it receives periodic thorough examinations and inspections, in accordance with local regulations. Lifting accessories / attachments must be visually inspected on each occasion before use.

S10.6 Planning and Control of Lifting Operations

S10.6.1 Categorization of Lifting Operations

Lifting operations are categorized as routine operations if they involve the following:

- Regular shop floor material movement
- Fork-lift trucks in a warehouse
- Construction site hoist
- Mobile elevated work platform (MEWP) used for general maintenance
- A vehicle tail lift

S10.6.2 Risk Assessment of Lifting Plans

A risk assessment must be prepared for all lifting operations.

- For routine lifting operations an initial risk assessment and lifting plan is required but need not be repeated i.e. generic risk assessments and lifting plans may be used. However, they must be subject to regular documented reviews (at least annually) to ensure that they are still valid.
- Every lifting operation is planned and controlled by the concerned supervisor who ensures that safe procedures are undertaken. Factors to be considered when planning lifting operation include the following:
 - a) Identification of lifting operations to be performed and load characteristics; determine the load characteristics e.g. weight, center of gravity, stability, and physical size.
 - b) Making ample allowances for unknown factors, and determine the available capacity of the equipment being used. In cases where the assessment of load weight is difficult, safe load indicators of weighing devices must be fitted. It is equally important to rig the load so that it is stable. Unless the center of gravity of the load is below the hook, the load will shift.

Lampiran 3

- Identification and positioning of equipment to be used:
 - a) Determine lifting equipment position i.e. where it is to be sited to make the lift
 - b) Determine suitability of ground to ensure equipment stability i.e. is the ground sufficiently competent to support the predicted ground loading imposed by the lifting equipment and the load.

S10.6.3 Hire of Lifting Equipment and Services

The following precautions must be taken while hiring equipment for lifting operations

- All mobile cranes and lifting equipment brought onto Site must have valid test certificates to demonstrate they have been inspected before being allowed to operate on site.
- If lifting equipment of services are to be hired / purchased, responsibilities for supply of equipment, personnel and documentation must be agreed in the contract.

S10.7 Responsibility

While the responsibility of implementing the procedure lies on all EESL personnel, employees of the vendor, contractor and their supply chain actors, specific responsibilities have been allotted, keeping the significance of the standard in mind.

S10.7.1 Project head/in-charge/owner

Ensures that the procedure is followed during Lifting Operation

S10.7.2 EHSS Representative

Apart from the responsibility of implementing the entire EHSS manual and SOPs, the following specific responsibilities should be undertaken

- Ensures that only trained personnel are engaged.
- Conducts awareness programme for the personnel engaged on such jobs
- Monitor and audit implementation of this procedure

S10.7.3 Operational Managers / Maintenance Managers

- Responsible for proper deployment of trained personnel.
- Ensure proper lifting accessories are present.

S10.7.4 Competent Person

Responsible for periodic checking of lifting tools and accessories as per legal requirement.

S10.7.5 Employees

Employees' engaged in lifting operations must:

- Never put any part of their body under a suspended load
- Never ride a load while it is being lifted
- Be aware of suspended loads, signals of the operators and any lifting equipment supports
- Use lifting equipment as instructed and report any defects

Lampiran 3

S10.8 Records and documents for safe lifting operations

- Records of testing of Lifting Tools and Accessories
- Safety and preventive Training Records.

Lampiran 3

History of amendments

The latest versions of the Documentation Format must be used at all times. This page needs to be updated whenever there is a change in the version number of the documents.

S. No	Date of amendment	Version	Details of amendment
1.	DD.MM.YYYY	01	Initial approval of the documentation format

Prepared by

Approved by

EASTERN NAVIGATION

Lte.Ptd



LIFTING PLAN

Project Title	Maintenance Platform D35
Client	Petronas Sdn Bhd
Consultant	Tehnik Lengkap Offshore
Project Location	Labuan Malaysia
Contractor	Petronas Sdn.Bhd.
Project No	356

Lampiran 4

1. **PURPOSE**

This Lifting Plan is part of Contractor's EHS Management System for PETRONAS Repair Piling & Foundation. Building of B+G+4, Plot No IC3-H-36,37 International city 2&3. The purpose of this procedure is to outline the basic requirements for managing and controlling lifting operations during the construction and should be used in conjunction with Mobile Cranes Procedure. This plan shall be revised and approved by Client/Consultant and to be updated regularly to reflect the developments and changes the revision shall be approved by the aforesaid authorities.

2. **SCOPE**

Applies to all operations involving the use of cranes and other lifting equipment used for lifting materials. The general requirements for this procedure apply to all operations. It is to be read by all staff to equate themselves with the procedures in place and the roles and duties of personnel in the planning, preparation and control of lifts within their management of sub-contractors. Additionally it should be issued to all sub-contractors to familiarise themselves with the safe systems of work expected of them within the project. Sub-contractors or any persons engaged behalf i.e. contract lifting should be fully aware of the above.

3. **RESPONSIBILITIES**

3.1 Safety Department

The HSE Manager will approve the lifting plan and any subsequent revisions in Accordance with current requirements. Recommend the necessary training requirements for crane coordination/ crane Operators and riggers. The Safety Department will issue a permit for all temporary situations and use of mobile cranes for the project. Building of B+G+4, Plot No IC3-H-36,37 International city 2&3. The Safety Department will continuously monitor this procedure and carry out periodic inspections on site to ensure it is fully complied with. The Safety Department will maintain the records relating to lifting activities.

3.2 Crane Operator

Must be qualified and third party certified (TRAKHEES Approved 3rd party). Have experience for the type of crane being used. With respect Proposed. Building of B+G+4, Plot No IC3-H-36,37 International city 2&3

- ❖ While bring new Mobile crane Operator should submit all Legal documents to HSE Person for the inspection
- ❖ Operators/Competent person are to conduct daily inspection of the equipment and return sheet to safety department
- ❖ In the case of mobile cranes an agreed method will be implemented to ensure communication between operators – Rigger – other crane operations.
- ❖ All crane operators are informed of the common overlay of arcs and a copy available in the cab of the crane

Lampiran 4

- ❖ Operators must ensure they have identified their dedicated Rigger and the method of communication for the passing of instructions relating to the lift.
- ❖ Operators are to ensure all necessary set up inspections are carried out, the SWL indicator is fully Operational, communications are good prior to start of work.

3.3 Lifting Supervisor

- The lifting supervisor role is to ensure that all lifting operations are being carried out in accordance with the standards and to direct and supervise the lifting operations carried out.
- The crane supervisor must be competent and trained enough to carry out his duties.
- The crane supervisor has the full authority to stop all lifting operations if it is dangerous to proceed.
- The supervisor must report to the appointed person if there are any defects found on the crane

4. SLINGING AND HANDLING OF LOADS

It is essential that the weight of the load to be lifted is known to a reasonable accuracy and these loads have to lift in accordance with the safe working loads mentioned by the manufacturer and certification.

If the weights are to be calculated the following figures has to be used.

<u>Material</u>	<u>Weight (Kg/M³)</u>
Concrete	2400
Earth	1600
Brick	2100
Iron / Steel	7700
Wood	800

Additional allowance can be included if the material are wet (earth & wood) and load of the lifting gears also to be considered.

4.1 LIFTING LOADS

Once the slingers / banks man has secured the load, the load must be raised 15 cm and the slingers must once again check the stability of the load before lifting further.

Once the load is checked and the stability has been ensured the slingers / banks man could give the direction to the tower crane operator to proceed with the lift.

Where possible the direction of the travel must be the shortest direction and away from the workforce beneath. If it is not possible the slingers / banks man must warn the work force about the load above. If there is more than one tower crane working in the same site, all work force must be addressed regarding the hazards of the suspended loads during site inductio

Loads must never be dragged on the ground that the cranes are designed only for the

Lampiran 4

vertical lifting of materials

4.2 Responsible Persons for Lifting Operations

1. Appointed Engineer

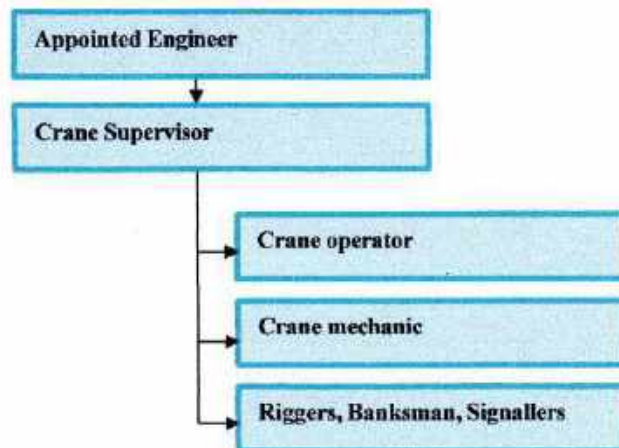
2. Site Manager

3. Site Foreman

4. HSE Officer

5. Crane Operator

6. Riggers



Lampiran 4

4.3 SCHEDULE OF COMMON LIFTS

Load	Method
Concrete bucket or skips.	Attached on 2 leg Chain sling (6t*2)
Bundles of tubes, bars or other similar materials, e.g... Scaffold tubes, bars, small diameter pipes, lengths of timber, etc. – whether banded or not.	Wrapped with web slings of six tons each attached to the main sling.
Reinforcement Bar	Wrapped Web slings. Ensure that bars to be lifted are of equal length, provide patch/covering for avoid sling damage
Rubbish skips (material baskets).	Four leg chains attached to the hooks of the basket. Must be tested and certified if lifting basket is used. Beware of rusted floors, hooks /overloaded skips.
Wood Bundles	Wrapped with 4 leg chain slings/web slings. Ensure wood to be lifted is of equal length and are secured.
Column & wall shutters	Chain to be attached to lifting eyes and ensure that the lifting operation is conducted within safe wind speeds. (wind speed not more that 22 knots)
Small plants (compressors, generators)	Chain to be attached to the certified lifting eyes of the plants. (6t chain sling)
Prefabricated cages	Chains to be attached on the eyes either side.

5. SAFE SYSTEM OF WORK

5.1 Mobile Crane Operations

Before any mobile crane comes to work on the site it must be fully certified and a mobile crane permit issued by the HSE Department

- ❖ The operator shall verify he can receive and send signals to the riggers

Lampiran 4

- ❖ Hand signal communication shall be in accordance with standard hand signal requirement but during the actual lift signals shall be from a single rigger except for the emergency stop signal which may be given by any person.
- ❖ Mobile Cranes shall never be utilized for any purpose other than those it was designed to perform.
- ❖ Mobile cranes shall not be used to transport a load, and comply with crane manufactures instruction/Manual.
- ❖ Mobile cranes shall not be used when the wind conditions are more than 25 knots.
- ❖ The crane operator shall be satisfied that site conditions are suitable to execute the lift.
- ❖ He should check the weight of the load against the crane capacity.
- ❖ The operator shall assess the radii at which the crane will be required to operate during the lift and consult the load charts to verify crane capacity to work under the load/radii combinations.
- ❖ All pre-use checks shall be completed and lifting discussed and agreed between the crane operator & riggers.
- ❖ Outriggers shall be positioned so the crane is level with the wheels just clear from ground. Outriggers must be extended and placed on pads at least 1meter sq
- ❖ Maintain safe distance (1.5Mtr Minimum) between outrigger and excavation

5.1.1 HIAB (Hydrauliska Industri AB) crane mounted trucks

Petronas contracting company (not using this equipment but such kind of crane mounted trucks will enter to site for offload Bricks, Interlock tiles, Floor tiles the safe requirements should be taken while performing such kind activates) that's are

- ❖ The crane/Equipments shall be set up level with the wheels just above ground with outriggers fully extended position.
- ❖ The controls of the hiab need to be carefully handled otherwise the movements can be rapid and uncontrolled.
- ❖ It should be noted that accidents with hiabs often occur because their operation is "taken for granted" since they are small compared to other types of crane.

In addition under no circumstances shall the operator:

- ❖ Move the vehicle with outrigger extended position.
- ❖ Move the vehicle with the boom in raised position.
- ❖ Move the vehicle with load on the crane.
- ❖ Lower the boom less than 40 degree while lifting the load.
- ❖ Operate the crane on tyres without using outriggers even when the load is light

6. LIFTING PLAN

As the Project will be constructed in the conventional system, most of the lifting operations will fall under the general lift category which is described in the Article 1. Further a general lifting plan (Article: 3) will be used for this type of lifting Operations.

A safe system of work should be established in the form of a Lifting Plan for each critical/Heavy or special lifting operation, whether it is an individual lift or a group of repetitive operations. And the same will be submitted to the consultant prior to start of the activity for their review and approval.

Then that Lifting Plan should include the following:

- ❖ Risk assessments (Attached in Attachment Section)
- ❖ Planning of the operation including
 - ❖ The load, its characteristics and the method of lifting the position of the crane(s) and of the load before, during and after the operation. The site of the operation taking into account proximity hazards, space availability and suitability of the ground or foundations to ensure loads imposed by the crane can be sustained by the ground or any means of support. The environmental conditions that exist or slingers is not visible to the crane driver; (One More Trained Certified Slingers)another slingers or signer may be necessary to relay the signals to the crane driver
- ❖ Selection, provision and use of a suitable crane(s), equipment, lifting accessories

Lampiran 4

- ❖ Any maintenance; inspection; examination, and testing if required;
- ❖ Preparation of a method statement must include: -
 - Full details of the crane(s)
 - Details of ancillary equipment
 - Details of the lifting accessories
 - The name of the appointed person
 - The schedule of responsibilities (e.g. type of hire, road closures, base preparation, isolation of live services).
 - A complete plan including the sequence of the operation from site preparation, arrival of the equipment on site, any necessary erection, positioning of the crane(s), lifting and placing of the load(s), and dismantling the crane(s), to moving off site].
 - The name of the rigging supervisor/Lifting Supervisor (who may be the appointed person).
- ❖ Supervision by properly trained and competent personnel having the necessary authority.
- ❖ Consideration for the safety of persons in the danger zone but not involved in the lifting operation.
- ❖ Ensuring that all test certificates and other documents are available.
- ❖ Preventing unauthorized movement or use of the crane at all times.
- ❖ Safe systems of work should be effectively communicated to all parties concerned.

During preparation of the method statement it may be necessary to consult with any persons with specialized knowledge and experience, as appropriate, to ensure that all hazards that may be caused by, or to, the crane(s), are taken into consideration. In cases of repetitive or routine operations, this planning may only be necessary in the first instance, with periodic reviews to ensure that no factors have changed. In addition to this the below mentioned general requirements which were listed in the **DM Code of construction Safety Practice** in sites will be followed (Section 21-1)

Before any heavy lift is carried out, a risk assessment study will be undertaken by the Petronas, for Major and special lifting operations for each type of cranes separately, and all the adequate precautionary measures shall be taken accordingly.

- ❖ Every part of the framework of cranes and all its components shall be made of metal.
- ❖ All lifting appliances or machines and every part thereof including all working gear and all other plant or equipment used for anchoring or fixing such appliances or machines shall be of good mechanical construction, sound material, adequate strength and free from patent defect, and shall be properly and adequately maintained.
- ❖ Every crane shall have the following documents in the cab:

Lampiran 4

- o A copy of the operating manual developed by the manufacturer.
- o A copy of the load-rating chart for the crane, which shall include the
- o Crane make and model, the year of manufacturing, and serial number, and load ratings for all crane operating configurations.
- o Crane operating speeds.
- o Operating limits in windy or cold weather conditions.

Based on the work schedule and the Targets of the project, if it requires to work during the night time (After 18:00 Hrs.) a Night shift NOC/Extended work permit will be obtained from TRAKHEES-EHS Dept. Accordingly the method statements and risk assessments will be submitted for consultant review and approval.

6.1 Lifting & Lifting Equipment

6.1.1 Colour Coding

It is mandatory to ensure all portable, circulating and fixed lifting equipment are colour coded to give visual indication of its certification status. The following **colour code cycle** must be used to indicate the current lifting accessories in use, such as: Chains and Wire Ropes, Webbing Slings, Hooks, Shackles, Eye Bolts, Swivels, Blocks, Snatch Blocks, Beam Clamps and Plate Clamps, Lifting Beams / Spreader Beams etc.

Year	Colour Code	
	Jan- Jun	Jul- Dec
2016	Blue	Yellow
2017	Green	Blue
2018	Yellow	Green
2019	Blue	Yellow
2020	Green	Blue
2021	Yellow	Green
2022	Blue	Yellow

Each crane will be provided with and maintain all necessary lifting equipment. Only slings and lifting gear for which a valid test certificate has been issued and which have been thoroughly examined will be used. Venco Imtiaz Contracting co will use only the **THAKHEES EHS** (as per mentioned in **WWW.EHSS.AE**). Approved third party agency in order to certify all the lifting gear/Equipment and Operators Any damaged/ unserviceable equipment will be removed from use and damaged beyond repair to prevent unauthorized re-usage. Slings and lifting gear should be clearly marked with the safe working load and an identification number (for record purposes). All slings and lifting gear should be visually inspected on each occasion before use. When not in use such lifting gear should be maintained in a serviceable condition in a suitable store.

Lampiran 4

Further the below mentioned general requirements (Chapter 21) which was listed in Dubai Municipality Code of Safety Practice in Construction sites will be followed but not limited to:

No chain, rope or lifting gear shall be used in raising or lowering or as a means of suspension unless

- It is of good construction, sound material, adequate strength, suitable quality and free from patent defects.
- It has been tested by a competent person of a third party company approved by Dubai Municipality and Trakhees every six months and obtains a certificate from this company (signed by the competent person) specifying the safe Working load (SWL). All the testing records shall be kept in site to be presented to the Consultant, Client and authority inspectors upon request.
- Rigging and lifting equipment shall be clearly marked with its safe working load and identification number. Rigging supervisor will ensure that rigging equipment shall not be loaded in excess of its safe working load recommended by the manufacturer or according to the test certificate.
- In case using a sling of multi sling legs, the safe working loads at different angles of the leg shall not be exceeded and will be ensured by the rigging supervisor.
- The Rigging equipment, when not in use, will be removed from the immediate work area so as not to present a hazard to employees.
- Rigging equipment for material handling shall be inspected prior to each shift and as necessary during its use to ensure that it is safe. Defective rigging equipment shall be removed from service.
- All wire ropes and ropes used in lifting operations shall be of adequate length. No less than two full wraps shall be remained on drum with boom point at ground level.
- Venco Intiaz Contracting Co will ensure that all wire ropes, chains and their attachments when not in use shall be stored on racks at clean, dry and well ventilated places, and by hanging them vertically; each sling will be classified in the store according to its safe working load.

6.1.1 Lifting of Rubbish Skips

Where skips are to be used for the lifting of rubbish/debris they are fitted with 4 lifting points that has been specifically designed for the purpose. Additionally the following must be adhered to: -

- Skips that used for lifting are 3rd party tested and the SWL painted on the side
- The skip supplier is informed his skips are to be lifted by crane and that any skips provided are in good working order i.e. skip lugs are undamaged.
- Skips must not be overfilled and or suitably covered to prevent accidental spillage of the contents.
- Special attention will be paid to the setting of rubbish skips to give clear access

6.1.2 Concrete buckets

- Concrete buckets are to be certified by 3rd party inspection.

6.1.3 Communications

The safe system of work should be effectively communicated to all parties concerned. It is essential for the safety of the operation to ensure that all personnel can communicate clearly in the same language. A method of communication between the Operator and Rigger must

Lampiran 4

be established. It may be sufficient in the case of mobile crane operations to utilize hand signals where the driver can maintain good visual contact between the rigger and himself. Dedicated radio channels are provided where visibility is reduced.

6.1.4 Wind Precautions

The lifting operation should be stopped, or the mobile crane secured in an out-of service condition, as appropriate, when the wind speed limits for the crane are exceeded. If full control and accuracy of placement of the load into position are important considerations, then these should be taken into account if the lifting operation is carried out in windy conditions. It may be necessary to cease the lifting operation at wind speeds below the wind speed limits specified by the crane manufacturer.

The Following other factors should also be taken into account: -

- The direction of the wind acting on the crane structure
- The direction of the wind acting on the load and the likelihood of wind gusts.
- The shape, area and weight of the load;

A crane jib, particularly a long one, could act as a conductor and attract a lightning strike during a thunderstorm. If there are clear signs of an approaching thunderstorm, lifting operations should cease and all personnel should be moved out of the vicinity of the crane, until the possibility of danger passes. A crane struck by lightning can be seriously damaged both structurally and mechanically. A thorough examination should be carried out before a crane struck by lightning is returned to service. In all events the final decision on the safety and advisability of a lift rests with the crane operator.

Further the below mentioned points will be noted throughout the project.

- The equipment shall undergo 3rd party certification as per the Trakhees Regulation.
- All the equipment can be inspected by safety engineer up on his Convenience.
- Daily inspection of individual equipment must be done by the operatives prior to proceed for work.




























JOB SAFETY ANALYSIS - REVIEW & HAZARD MANAGEMENT FORM				Jan 2016			
Facility / Site:	SV/ENA HABITAT	Location within Site:	D35	Permit No:	Permit Type:	Date:	17.08.2016
Job Description (include Equipment Numbers as Practical): LIFTING/CARGO OPERATION							
<p>JSA REVIEW</p> <p>Pending confirmation by the Job Leader of site conditions, I agree that the attached JSA identifies the significant Job Phases, Hazards, and Controls.</p> <p>Note: JSA Reviewer signature not required if JSA is part of a Permit Pack.</p>							
<p>JSA REVIEWER (SUPERVISOR SIGNATURE):</p> <p>NAME (PRINT): RACHMAT GORONTALO 6595 / 3705</p> <p>OFF NO : 9708394</p> <p>Company: ENA</p>							
<p>WORK SITE VERIFICATION</p> <p>The Work Team has assessed the worksite conditions and confirms:</p> <ul style="list-style-type: none"> The JSA addresses the applicable hazards and necessary controls. The Team has the appropriate resources (people and equipment) to do the job safely. Others that could be affected by the work have been informed. Energy isolation (if applicable) has been VERIFIED and DEMONSTRATED. 							
<p>JOB LEADER SIGNATURE:</p> <p>NAME (PRINT): SANSAN IRAWAN Company: ENA</p>							
<p>COMPLETE THE SECTION BELOW IF THIS JSA IS NOT PART OF A PERMIT PACK (Sign on to the Permit Declaration if this JSA is associated with a Permit Pack)</p> <p>Work Team Declaration:</p> <p>I acknowledge that I have reviewed the attached JSA, I understand my roles and responsibilities, and I will comply with the instructions for this job.</p>							
<p>Name (print):</p> <p>ALBERTO JOSHUA / 2ND OFFICER <i>by</i> JOKO TRIANTO / BOATSWAIN <i>Jok</i></p> <p>YAKUB WIRANATA / CHIEF ENGINEER <i>ywb</i> TATANG WIJAYA / AB <i>ful</i></p> <p>ANDRI NUGRAHA / 2ND ENGINEER <i>And</i> MICHAEL PALOLO / AB <i>Michael</i></p> <p>YOGA RUDI / OILER <i>Yoga</i> RUDIANSYAH / AB <i>Rudi</i></p>							
<p>Complete Job Phases / Potential Hazards / Hazard Controls PRIOR to the JSA Reviewer. Complete Assigned Person AT THE WORK SITE (after JSA Reviewer has signed)</p>							
<p>JOB PHASES (Description)</p> <p>Task Preparation</p> <ol style="list-style-type: none"> Tools box meeting and communication with crew Establish communication with platform Checked the area for the lifting operation Identify weather condition Inadequate lighting during night time Stowage Planning and Manifest 		<p>POTENTIAL HAZARDS (What could go wrong?)</p> <ol style="list-style-type: none"> Miscommunication between marine crew at meeting. Wrong radio frequency Unable to communicate Received wrong information Not properly understand some of word due to Language communication People may walk into danger area Hit some edge or pinch point near it Slip and fall due to wet floor. Involved with incident and accident to crew Air flood light damage / malfunction Angle of light not in appropriate side Wrong cargo or not identification from cargo manifest 		<p>HAZARDS CONTROLS (How can harm be prevented?)</p> <ol style="list-style-type: none"> Agreed on standard language to be used. Questions/answer session to ensure all crew understand the task & work scope as per cargo plan. Used agree working channel & tested communication with other parties (Deck crew, crane operator, radio operator) CH: 68 & 10 Checked the battery condition & adjust the squelch and make radio test communication Communication by using Malay and English language- Working CH: 68 & 10 Double check instruction until clear Comply with Safe Area Marking on Main Deck Clear working area from obstructions Ensure mop or clear any water or obstruction at that area. Checked weather forecast received by charterer Follow EMEMPI weather guideline for FCB swell high <1.5 M and wind speed <20 Knots Checked all deck light working in good condition before start loading / unloading 		<p>ASSIGNED PERSON</p> <p>Name Complete</p> <p>Master, C/O, Deck Crew Done</p>	

Lampiran 5

				5.2. Conducted inspection, tested all deck light before start activity 6.1.1. Double checked with platform about cargo condition 6.1.2. Cargo without proper identification to be rejected and informed to Exxon Marine and Note of Protest to be issued	Master, C/O, C/E, 2 nd E		Done
Task Execution 1. Vessel approaching and positioning under installation's crane 2. Identify cargo sequence/ Backload Cargo Manifest 3. Offload and backload cargo or jumbo bags (connecting crane block/hook)- installation crane picks up cargo from installation deck and brings down the cargo onto vessel deck. 4. Crew going on main deck for lashing/unlashing the cargo loaded and unloaded onto deck. 5. During crew lashing / unlashing cargo • Secure backload of the cargo with: Lashing belt ratchet combine with chain Put the chain & lashing belt in best and safe side	1.1. Vessel collides with installation 1.2. Critical machinery failure (Bow thruster, main engine, steering, generator) 2.1. Wrong identity of cargo 2.2. Wrong cargo manifest stated for Backload 3.1. Deck crew being near/under suspended load 3.2. Cargo landed at the wrong spot/area 3.3. Sharp object / edges 3.4. Poor communication between deck crew, crane and bridge 3.5. Cargo/crane hook/block pennant hit crews (during lowering, swinging in/out, uplift motion) 3.6. Slip, trip and fall 3.7. Cargo / Jumbo bags stuck or waste garbage damage & drops 3.8. Cargo sling's twisted 3.9. Sea water swamping on deck 3.10. Crew got stuck between cargo and vessel construction 3.11. Hand injury / finger pinch when remove the sling hook from the cargo. 4.1. Weather and environmental changing suddenly 4.2. Wave crashing onto deck 4.3. Cargo move due vessel motion & movement 5.1. Crew taking the wrong/unsafe route to lashing the webbing strap and chain 5.2. Webbing strap or chain parted 5.3. Miss communication 5.4. Finger pinch 5.5. Strap back 5.6. People may injured 5.7. Ratchet or lashing belt damage 5.8. Jumbo bag / waste bags damage & falling down 5.9. Lashing belt to short or not enough for lashing or securing the cargo 5.10. The lashing position not in the middle of cargo / jumbo bags 5.11. Gab between Cargo	1.1. 500 meter Zone Pre-Entry Checklist has been completed properly and all the precautions are complied with (establishing good communication, monitoring of sea & weather condition in with swell limitation: <1.5 meters and wind limitation: <20 knots- apply STOP WORK policy) and proper manning on the bridge and engine room, etc.) 1.2. Critical equipment to be tested prior entry into 500m zone. 500 meter zone checklist to be adhered. To perform dry run before entering tested bow thruster, steering and synchronize both generator. Ensure Master or Duty officer on the bridge knows how to switch throttle from AC to DC when there is power failure onboard. 1(b). Instruct crew to stand 2.1. Check and verify with the cargo manifest and sequence together with platform personnel. Need to done the Exchange Cargo Manifest before commencing Lifting Operation (Offload/Backload) 2.2. To reject Backload cargo without proper documentation especially DG cargo 3.1. Stay cautious all the time and apply clear deck practice. (don't go to main deck without instruction from master) 3.2. Inform the crane operator before start lifting operation and STOP WORK if unsafe 3.3. All deck crew follow correct procedure and wearing completed PPE with property 3.4. Tested the radio and keep communication between crane operator, bridge and deck crew before start lifting operation. 3.5.1. All deck crew shall move themselves to a safe haven when cargo is suspended on the crane hook and before a back-loaded lift of cargo has left the deck of an installation 3.5.2. All deck crew to remain in the safe haven until the crane driver has landed the lift on vessel deck and slackened back on the hook before going onto the work deck to disconnected the crane hook 3.5.3. The installation crane driver shall not lift a crane load until all ship's deck crew have been seen to have left the ship's deck and are safely positioned in a designated place of safety onboard ship. 3.5.4. Apply "Clear Deck Practice"-no tag line, stay at safe haven 3.6. Walk with extra cautions on main deck 3.7.1. Apply STOP WORK and abandon backload operation once the crew observed there is insufficient space on deck for the backload cargoes 3.7.2. Renew the waste garbage with spare empty and put back into Jumbo bags 3.8. Backload sling must have appropriate length that allowed vessel crew to unhook without compromising the cargo 3.9.1. All deck crew should stand in safety havens until the vessel is in appropriate position to start lifting operation. 3.9.2. Vessel moving with safe speed and always monitor the weather condition 3.10. All deck crew should release their escape routes 3.11. Wearing properly PPE and don't rush when lifting operation conducted 4.1. STOP WORK when shipping area on deck or sea more than 1.5 meter 4.2. Lookout to warn crew working on deck or sea more than 1.5 meter 4.3.1. Immediate evacuate cargo area and stay in safe haven 4.3.2. Apply STOP WORK and abandon operation for vessel to move away from facility to stabilized vessel motion and movement. 5.1. Use the correct/ safe route (Escape Route) to reach the cargo releasing device 5.2. STOP WORK to be applied if there is unsafe condition					





Lampiran 5

		<p>5.3. Make good communication with all people involved in the operation</p> <p>5.4. Use hook instead of hand</p> <p>5.5. Keep clear from the line of fire</p> <p>5.6. Keep vigilant, alert and remind each other by all means of communication</p> <p>5.7. Check the lashing equipment before commence the operation and ensure make sure the validation of certificate and condition of lashing equipment</p> <p>5.8. Review the vessel garbage with spare empty and put back into Jumbo bags and lashing with properly</p> <p>5.9. Combine lashing belt with chain for securing or lashing the cargo / jumbo bags and lashing together makes one row.</p> <p>5.10. Put the lashing belt combine with chain & shackles in the deck railing / bulwark and make sure lashing with property in the middle of cargo / jumbo bags.</p> <p>5.11. Inform Crane Operator before Cargo operation, to make sure no GAP between cargo on deck</p>		
Close Up Moving away from platform	<p>1.1. Slip, trip and fall</p> <p>1.2. Vessel collide with installation</p>	<p>1.1. Walk with extra cautions on main deck</p> <p>Maneuvering with safety & make sure vessel position & move away with safe speed</p>	Master, C/O, Deck Crew	Done
General Safety 1. Housekeeping 2. Pinch point	<p>1. Self-injury</p> <p>2. Wrong places of tools.</p> <p>3. STOP WORK and STOP WORK</p>	<p>1. Ensure all equipment was safe and keep at the correct place</p> <p>2. Ask deck hand to put sticker or signage to recognize pinch point</p> <p>3. Explain to all crew on the requirement for STOP WORK and START WORK. If STOP WORK implemented, shall not START WORK until get clearance from Head Office and EMEPMI.</p>	Master, C/O, Deck Crew	Done
Weather Condition : Strong wind, high swell, heavy rain, passing squalls	MOB cause hit by cargo, Slip, trip, fall on deck, drop object, Pinch point, Unsecured Cargo Shifting on deck	-Comply KMO/SMS manual, apply STOP WORK	All Crew	Done
Lessons Learned: Describe difficulties encountered while performing the job, or any activities, steps or safeguards that could be improved if the job is performed again in the future.				

EMPC		JOB SAFETY ANALYSIS – TASK HAZARD ASSESSMENT FORM						May 2015 – Rev.	
This table of Hazards and Controls can assist the work group to manage hazards for the proposed job. The table does not include all possible hazards. It is expected that the required PPE for the activity and work conditions will be used. Determine the Hazards that are present for the job and identify the Controls to be implemented.									
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Lampiran 5

<input type="checkbox"/> Avoid auto-refrigeration when depressurizing <input type="checkbox"/> Anticipate residual pressure or fluids <input type="checkbox"/> Secure temporary hoses	<input type="checkbox"/> Address applicable irritations (fatigue, exhaustion, and restricted duty) <input type="checkbox"/> Manage multiple languages	<input type="checkbox"/> Do not locate mobile engines near confined space <input type="checkbox"/> Provide observer <input type="checkbox"/> Develop rescue plan	<input type="checkbox"/> Have permit counter signed by leader of affected groups	<input type="checkbox"/> Lifting – tool selection, defer work	<input type="checkbox"/> Conduct continuous gas testing <input type="checkbox"/> Bond or earth for static electricity or cathodic protection
<input type="checkbox"/> Hazardous Substance	<input type="checkbox"/> Potential Spills	<input type="checkbox"/> Equipment Hot or Cold	<input type="checkbox"/> High Noise	<input type="checkbox"/> Falling or Dropped Objects	<input type="checkbox"/> Lifting Equipment
<input type="checkbox"/> Drain or purge equipment <input type="checkbox"/> Follow MSDS controls <input type="checkbox"/> Implement health hazards controls (Lead, Asbestos, H ₂ S, Iron Sulfide, Sulfur Dioxide, NORM) <input type="checkbox"/> Test or analyze material	<input type="checkbox"/> Drain equipment <input type="checkbox"/> Provide spill containment equipment <input type="checkbox"/> Have spill cleanup materials and equipment on hand <input type="checkbox"/> Restrict and isolate hoses when not in use	<input type="checkbox"/> Heat or cool equipment before work starts <input type="checkbox"/> Install barriers <input type="checkbox"/> Provide warning signs <input type="checkbox"/> Implement cold temperature and brittle failure controls <input type="checkbox"/> Wear thermal gloves	<input type="checkbox"/> Wear correct hearing PPE <input type="checkbox"/> Manage exposure times <input type="checkbox"/> Shutdown equipment <input type="checkbox"/> Use "quiet" tools <input type="checkbox"/> Sound barriers or curtains <input type="checkbox"/> Provide or use suitable communication techniques	<input type="checkbox"/> Confirm lifting equipment condition and certification <input type="checkbox"/> Obtain approval for lifts over processing equipment <input type="checkbox"/> Have a documented and approved lift plan	<input type="checkbox"/> Discuss working at heights safe work practice <input type="checkbox"/> Verify fall restraint and arrest equipment certification <input type="checkbox"/> Apply labelling safe work practice
<input type="checkbox"/> Portable Electrical Equipment	<input type="checkbox"/> Radiation Hazard	<input type="checkbox"/> Moving Objects or Equipment	<input type="checkbox"/> Manual Handling	<input type="checkbox"/> Equipment and Tools	<input type="checkbox"/> Vibrating Equipment
<input type="checkbox"/> Inspect equipment for condition and test date currency <input type="checkbox"/> Implement continuous gas testing <input type="checkbox"/> Protect electrical leads from impact or damage	<input type="checkbox"/> Use barriers and signs to restrict access <input type="checkbox"/> Notify personnel who may be affected <input type="checkbox"/> Implement NORM controls <input type="checkbox"/> Conduct RAD testing	<input type="checkbox"/> Confirm machinery guard integrity <input type="checkbox"/> Provide protective barriers <input type="checkbox"/> Observer to monitor proximity of people and equipment <input type="checkbox"/> Shut down or lock-out equipment <input type="checkbox"/> Do not work in the line of fire	<input type="checkbox"/> Assess manual handling task <input type="checkbox"/> Limit load size <input type="checkbox"/> Manage posture <input type="checkbox"/> Confirm stability of load and work platform <input type="checkbox"/> Get assistance or mechanical aid to avoid pinch points	<input type="checkbox"/> Inspect equipment and tools <input type="checkbox"/> No use of modified tools <input type="checkbox"/> Use protective guards <input type="checkbox"/> Use correct tools and equipment for task <input type="checkbox"/> Protect or remove sharp edges <input type="checkbox"/> Apply hand safety principles	<input type="checkbox"/> Identify and shield uneven surface or projections <input type="checkbox"/> Secure or cover cables, cords, and tubing <input type="checkbox"/> Clean up liquids <input type="checkbox"/> Barricade or rope-off openings and holes
<input type="checkbox"/> High Energy or High Voltage	<input type="checkbox"/> Excavations	<input type="checkbox"/> Waste Clean Up and Disposal	<input type="checkbox"/> Other Energy Sources	<input type="checkbox"/> Mobile Equipment	<input type="checkbox"/> Other Hazards
<input type="checkbox"/> Restrict access to authorized personnel only <input type="checkbox"/> Discharge equipment and make electrically dead <input type="checkbox"/> Observe safe work distances for live cables <input type="checkbox"/> Use flash burn PPE and use insulated gloves, tools, and mats	<input type="checkbox"/> Have an excavation plan or safe work practice <input type="checkbox"/> Locate underground pipes or cables by hand digging <input type="checkbox"/> De-energize underground services <input type="checkbox"/> Implement confined space entry controls	<input type="checkbox"/> Apply environmental management practices <input type="checkbox"/> Follow safe waste management procedures <input type="checkbox"/> Clean up equipment and materials at site <input type="checkbox"/> Optimize task to minimize waste production	<input type="checkbox"/> Spring compression or expansion control <input type="checkbox"/> Implement electromagnetic (radio) controls <input type="checkbox"/> Manage pressure or vacuum <input type="checkbox"/> Manage heat generating processes <input type="checkbox"/> Use seismic activity safe work practice	<input type="checkbox"/> Assess equipment condition <input type="checkbox"/> Implement controls on users or access <input type="checkbox"/> Limit and monitor proximity to live equipment or cables <input type="checkbox"/> Manage overhead hazards <input type="checkbox"/> Adhere to road and site rules	<input type="checkbox"/> Implement abrasive blasting controls (for equipment and practices) <input type="checkbox"/> Prepare a dive plan <input type="checkbox"/> Manage potential blocked or plugged equipment <input type="checkbox"/> MOC required for temporary connections or modifications
					<input type="checkbox"/> Emergency Response
					<input type="checkbox"/> Keep egress route open <input type="checkbox"/> Keep shower and eye wash stations accessible <input type="checkbox"/> Have a rescue plan in place <input type="checkbox"/> Keep emergency alarm, fire equipment, and shutdown locations unobstructed

JOB SAFETY ANALYSIS – REVIEW & HAZARD MANAGEMENT FORM			
		Jan 2019	
Facility / Site: SV. ENA HABITAT	Location within Site: D35	Permit No:	Permit Type: Date: 06.10.2016
Job Description (include Equipment Numbers as Practical): Personnel Transfer by PTB Between Vessel and Platform			
JSA REVIEW Pending confirmation by the Job Leader of site conditions, I agree that the attached JSA identifies the significant Job Phases, Hazards, and Controls. Note: JSA Reviewer signature not required if JSA is part of a Permit Pack.		JSA REVIEWER (SUPERVISOR OR DESIGNATE) SIGNATURE:  OFF NO. : 9708394 GRT / NRT : 6595 / 3806 Company: ENA	
WORK SITE VERIFICATION The Work Team has assessed the worksite conditions and confirms: • The JSA addresses the applicable hazards and necessary controls. • The Team has the appropriate resources (people and equipment) to do the job safely. • Others that could be affected by the work have been informed. • Energy isolation (if applicable) has been VERIFIED and DEMONSTRATED.		NAME (PRINT): RACHMAT KURNIRWAN Master. 4000 KW COMPLETE THE SECTION BELOW IF THIS JSA IS NOT PART OF A PERMIT PACK (Sign on to the Permit Declaration if this JSA is associated with a Permit Pack) Work Team Declaration: I acknowledge that I have reviewed the attached JSA, I understand my roles and responsibilities, and I will comply with the instructions for this job.	
JOB LEADER SIGNATURE: 		NAME (print): ALBERTO JOSHUA / 2ND OFFICER JOKO TRIANTO / BOATSWAIN MICHAEL PALOLO / AB RUDIANSYAH / AB	
NAME (PRINT): SANSAN IRAWAN / Chief Officer		Company: ENA	
TATANG WIJAYA / AB JAMHARI / AB YOGA RUDI / OILER DIAN AHMAD HASYIM / SAFETY OFFICER			

Complete Job Phases / Potential Hazards / Hazard Controls PRIOR to the JSA Reviewer. Complete Assigned Person AT THE WORK SITE (after JSA Reviewer has signed)

JOB PHASES (Description)	POTENTIAL HAZARDS (What could go wrong?)	HAZARDS CONTROLS (How can harm be prevented?)	ASSIGNED PERSON
Task Preparation 1. Tools box meeting and communication with crew 2. Establish communication with platform 3. Checked the area for the passenger transfer 4. Identify weather condition 5. Inadequate lighting during night time 6. All crew wear proper PPE 7. All crew wear Covid - 19 PPE (Face Mask)	1.1 Miscommunication between marine crew at meeting. 2.1. Wrong radio frequency 2.2. Unable to communicate 2.3. Received wrong information 2.4. Not properly understand some of word due to Language communication 3.1. People may walk into danger area. 3.2. Hit some edge or pinch point near it 3.3. Slip and fall due to wet floor. 4.1. Involved with incident and accident to crew 5.1. Aft flood light damage / malfunction 5.2. Angle of light not in appropriate side 6.1 Injury due to no proper PPE been worn for the operation 7.1 Spreading of Covid-19 virus to passengers	1.1. Agreed on standard language to be used. 1.2. Questions/answer session to ensure all crew understand the task & work scope as per cargo plan. 2.1. Used agree working channel & tested communication with other parties (Deck crew, crane operator, radio operator) CH: 68 2.2. Checked the battery condition & adjust the squelch and make radio test communication 2.3. Communication by using Malay and English language- Working CH: 68 2.4. Double check instruction until clear 3.1. Comply with Safe Area Marking on Main Deck 3.2. Clear working area from obstructions 3.3. Ensure mop or clear any water or obstruction at that area. 4.1. Checked weather forecast received from charter 4.2. Follow EMEMPI weather guideline for FCB swell high <1.5 M and wind speed <20 Knots 5.1. Checked all deck light working in good condition before PTB operation	Name All Crew involve in operation Complete Done

Lampiran 6

		5.2. Conducted inspection, tested all deck light before start activity 6.1 Before commence operation all PPE to be checked and ensure suitable for the operation. 7.1 Crew shall wear Face Mask at all time while handling passenger and throughout passenger onboard 7.2 Keep safe distance from passenger at all time.		
Task Execution 1. Vessel approaching and positioning under installation's crane 2. Receiving the personal basket from platform to main deck	1.1. Vessel collide with installation 1.2. Critical machinery failure (Bow thruster, main engine, steering, generator) 2.1 People walking under the suspended load 2.2 Basket hit the crash bar 2.3 Poor communication between deck crew, crane and bridge	1.1. 500 meter Zone Pre-Entry Checklist has been completed properly and all the precautions are complied with (establishing good communication, monitoring of sea & weather condition in with swell limitation: <1.5 meters and wind limitation: <20 knots- apply STOP WORK policy) and proper manning on the bridge and engine room, etc.) 1.2. Critical equipment to be tested prior entry into 500m zone. 500 meter zone checklist to be adhered. To perform dry run before entering tested bow thruster, steering and synchronize both generator. Ensure Master or Duty officer on the bridge knows how to switch throttle form AC to DC when there is power failure onboard. 2.1 Stay cautions at all times 2.2 Use the tagline to hold the personal basket and control the basket. Use Push pull stick to grab the Tag Line. 2.3 Test the radio before the lifting operation	Master, C/O, Deck Crew	Done
General Safety	<ul style="list-style-type: none"> • MOB, Slip, trip and fall on main deck • Falling object • Pinch point • STOP WORK and STOP WORK 	<ul style="list-style-type: none"> • The hazards have been discussed and identified with the team members during the toolbox meeting • Explain to all crew on the requirement for STOP WORK and START WORK. If STOP WORK implemented, shall not START WORK until get clearance from Head Office and EMEPMI. 	Master, C/O, Deck Crew	Done
Adverse Weather Condition	Strong wind, high swell, heavy rain, passing squalls, Poor Visibility	<ul style="list-style-type: none"> • Comply KMO/SMS manual, apply STOP WORK 	All Crew	Done
Lessons Learned: Describe difficulties encountered while performing the job, or any activities, steps or safeguards that could be improved if the job is performed again in the future.				

G.O.F.		JOB SAFETY ANALYSIS – TASK HAZARD ASSESSMENT FORM							Rev-Oct 2020
<p>This table of Hazards and Controls can assist the work group to manage hazards for the proposed job. The table does not include all possible hazards. It is expected that the required PPE for the activity and work conditions will be used. Determine the Hazards that are present for the job and identify the Controls to be implemented.</p>									
Pressurized Equipment	Poor Lighting or Visibility	Personnel	Confined Space	Simultaneous Operations (SIMOPS)	Weather	Ignition Sources			
<input type="checkbox"/> Perform isolation – LO/TO, blinding, or defeat <input type="checkbox"/> Depressurize, drain, purge, and vent <input type="checkbox"/> Relieve trapped pressure <input type="checkbox"/> Avoid auto-refrigeration when depressurizing <input type="checkbox"/> Anticipate residual pressure or fluids <input type="checkbox"/> Secure temporary hoses	<input checked="" type="checkbox"/> Provide alternate lighting <input checked="" type="checkbox"/> Wait or defer until visibility improves <input type="checkbox"/> No work over water that could require rescue (including sea state)	<input checked="" type="checkbox"/> Provide induction or training for new workers <input checked="" type="checkbox"/> Mentor, coach, or supervise <input checked="" type="checkbox"/> Verify competencies, skills, and experience <input type="checkbox"/> Address applicable limitations (fatigue, exhaustion, and restricted duty) <input checked="" type="checkbox"/> Manage multiple languages	<input type="checkbox"/> Discuss confined space entry safe work practice <input type="checkbox"/> Conduct atmospheric testing <input type="checkbox"/> Monitor access or entry <input type="checkbox"/> Protect surface from inadvertent contact <input type="checkbox"/> Do not locate mobile engines near confined space <input type="checkbox"/> Provide observer <input type="checkbox"/> Develop rescue plan	<input type="checkbox"/> Follow SIMOPS matrix <input type="checkbox"/> MOC required for deviation from SIMOPS restrictions <input type="checkbox"/> Interface between groups <input type="checkbox"/> Use barriers and signs to segregate activities <input type="checkbox"/> Have permit counter signed by leader of affected groups	<input checked="" type="checkbox"/> Implement controls for slippery surfaces <input checked="" type="checkbox"/> High winds – goggles <input checked="" type="checkbox"/> Heat – hydration, breaks <input checked="" type="checkbox"/> Cold – PPE, heaters <input checked="" type="checkbox"/> Lightning – tool selection, defer work	<input type="checkbox"/> Remove, isolate, or contain combustible materials <input type="checkbox"/> Provide firefighting equipment <input type="checkbox"/> Construct a fire-safe habitat <input type="checkbox"/> Provide a fire watch during and after hot work <input type="checkbox"/> Conduct continuous gas testing <input type="checkbox"/> Bond or earth for static electricity or cathodic protection			
Hazardous Substance	Potential Spills	Equipment Hot or Cold	High Noise	Falling or Dropped Objects	Lifting Equipment	Work at Heights			
<input type="checkbox"/> Drain or purge equipment <input type="checkbox"/> Follow MSDS controls <input type="checkbox"/> Implement health hazards controls (Lead, Asbestos, H ₂ S, Iron Sulfide, Sulfur Dioxide, NORM) <input type="checkbox"/> Test or analyze material	<input type="checkbox"/> Drain equipment <input type="checkbox"/> Provide spill containment equipment <input type="checkbox"/> Have spill cleanup materials and equipment on hand <input type="checkbox"/> Restrict and isolate hoses when not in use	<input type="checkbox"/> Heat or cool equipment before work starts <input type="checkbox"/> Install barriers <input type="checkbox"/> Provide warning signs <input type="checkbox"/> Implement cold temperature and brittle failure controls <input type="checkbox"/> Wear thermal gloves	<input type="checkbox"/> Wear correct hearing PPE <input type="checkbox"/> Manage exposure times <input type="checkbox"/> Shutdown equipment <input type="checkbox"/> Use "quiet" tools <input type="checkbox"/> Sound barriers or curtains <input type="checkbox"/> Provide or use suitable communication techniques	<input type="checkbox"/> Use signs and barriers to restrict entry or access under work at elevation <input type="checkbox"/> Use lifting equipment to raise tools to or from the work platform <input type="checkbox"/> Secure tools (tie-off)	<input checked="" type="checkbox"/> Confirm lifting equipment condition and certification <input checked="" type="checkbox"/> Obtain approval for lifts over processing equipment <input checked="" type="checkbox"/> Have a documented and approved lift plan	<input type="checkbox"/> Discuss working at heights safe work practice <input type="checkbox"/> Verify fall restraint and arrest equipment certification <input type="checkbox"/> Apply abseiling safe work practice			
Portable Electrical Equipment	Radiation Hazard	Moving Objects or Equipment	Manual Handling	Equipment and Tools	Vibrating Equipment	Slips, Trips, and Falls			
<input type="checkbox"/> Inspect equipment for condition and test date currency <input type="checkbox"/> Implement continuous gas testing <input type="checkbox"/> Protect electrical leads from impact or damage	<input type="checkbox"/> Use barriers and signs to restrict access <input type="checkbox"/> Notify personnel who may be affected <input type="checkbox"/> Implement NORM controls <input type="checkbox"/> Conduct RAD testing	<input type="checkbox"/> Confirm machinery guard integrity <input type="checkbox"/> Provide protective barriers <input type="checkbox"/> Observer to monitor proximity of people and equipment <input type="checkbox"/> Shut down or lockout equipment <input type="checkbox"/> Do not work in the line of fire	<input checked="" type="checkbox"/> Assess manual handling task <input checked="" type="checkbox"/> Limit load size <input checked="" type="checkbox"/> Manage posture <input type="checkbox"/> Confirm stability of load and work platform <input checked="" type="checkbox"/> Get assistance or mechanical aid to avoid pinch points	<input checked="" type="checkbox"/> Inspect equipment and tools <input checked="" type="checkbox"/> No use of modified tools <input type="checkbox"/> Use protective guards <input checked="" type="checkbox"/> Use correct tools and equipment for task <input type="checkbox"/> Protect or remove sharp edges <input checked="" type="checkbox"/> Apply hand safety principles	<input type="checkbox"/> Manage exposure times <input type="checkbox"/> Assess effect of vibration on equipment <input type="checkbox"/> Use low vibration equipment <input type="checkbox"/> Apply noise controls	<input checked="" type="checkbox"/> Identify and shield uneven surface or projections <input type="checkbox"/> Secure or cover cables, cords, and tubing <input checked="" type="checkbox"/> Clean up liquids <input type="checkbox"/> Barricade or rope-off openings and holes			
High Energy or High Voltage	Excavations	Waste Clean Up and Disposal	Other Energy Sources	Mobile Equipment	Other Hazards	Emergency Response			
<input type="checkbox"/> Restrict access to authorized personnel only <input type="checkbox"/> Discharge equipment and make electrically dead <input type="checkbox"/> Observe safe work distances for live cables <input type="checkbox"/> Use flash burn PPE suit <input type="checkbox"/> Use insulated gloves, tools, and mats	<input type="checkbox"/> Have an excavation plan or safe work practice <input type="checkbox"/> Locate underground pipes or cables by hand digging <input type="checkbox"/> De-energize underground services <input type="checkbox"/> Implement confined space entry controls	<input type="checkbox"/> Apply environmental management practices <input type="checkbox"/> Follow site waste management procedures <input type="checkbox"/> Clean up equipment and materials at site <input type="checkbox"/> Optimize task to minimize waste production	<input type="checkbox"/> Spring compression or expansion control <input type="checkbox"/> Implement electromagnetic (radio) controls <input type="checkbox"/> Manage pressure or vacuum <input type="checkbox"/> Manage heat generating processes <input type="checkbox"/> Use seismic activity safe work practice	<input type="checkbox"/> Assess equipment condition <input type="checkbox"/> Implement controls on users or access <input type="checkbox"/> Limit and monitor proximity to live equipment or cables <input type="checkbox"/> Manage overhead hazards <input type="checkbox"/> Adhere to road and site rules	<input type="checkbox"/> Implement abrasive blasting controls (for equipment and practices) <input type="checkbox"/> Prepare a dive plan <input type="checkbox"/> Manage potential blocked or plugged equipment <input type="checkbox"/> MOC required for temporary connections or modifications	<input checked="" type="checkbox"/> Keep egress route open <input checked="" type="checkbox"/> Keep shower and eye wash stations accessible <input checked="" type="checkbox"/> Have a rescue plan in place <input checked="" type="checkbox"/> Keep emergency alarm, fire equipment, and shutdown locations unobstructed			



Lifting cargo operation

When we are going to carry out loading and unloading operations on a ship, the ship's crew must be ready to carry it out, make sure that the goods we will receive comply with the safe working load limit on the ship.

During lifting cargo operation

During ship loading and unloading operations, all crew on duty must wear complete PPE and continue to supervise loading and unloading also place cargo as best as possible so that it can be maximally loaded with cargo.

The main thing in optimizing the performance of the deck crew in loading and unloading operations is that the deck crew must be familiar with loading and unloading work and the loads that are arranged must be appropriate to the size and type of cargo.

Almost all hazards in loading and unloading operations can be prevented by eliminating Unsafe Actions and Unsafe Conditions

Some Examples of Unsafe Actions:

- Stand up below cargo on lifting.
- Not use push and pull sticks.
- Not grab tag line from cargo.
- Operating equipment that you are unfamiliar with, or untrained to operate.
- Not planning the work.
- Used damage portable VHF or used portable VHF with low battery.

Some Examples of Unsafe Conditions:

- Non-Compliant or inadequate guard rail
- Defective or damaged equipment
- Unknown weight capacities and WLL (Working Load Limits)
- Poor or reckless supervision
- Lack of proper safety equipment
- No Safety Program
- No management support of safety program
- Weather condition not permitted

Unsafe Actions and Unsafe Conditions can cause accident and can cause not optimal loading and unloading cargo.

If we can eliminate these actions and conditions we will be taking enormous steps towards making our operation accident free and optimal in running cargo operation.

Points to Take With You:

- If you eliminate unsafe actions and conditions you will reduce accidents and optimize in loading and unloading cargo.
- Review your tasks beforehand and identify hazards.

Meeting Conducted By: C/O

SANSAN IRAWAN

Comments: All crew understand the essence of the tool box

Meeting lifting cargo operation

MV. ENA HABITAT

OFF NO : 9708394

GRT / NRT : 6595 / 3296

BHP : 4000 KW

Date: 17 August 2016

Attendees:	Print	Signature		Print	Signature
1.	Rachmat Kurniawan		8.	Joko Trianto	
2.	Sansan Irawan		9.	Michael Palolo	
3.	Alberto Joshua		10.	Rudiansyah	
4.	Yakub Wiranata		11.	Tatang Wijaya	
5.	Andri Nugraha		12.	Jamhari	
6.	Yoga Rudi		13.	Dian Ahmad Hasyim	
7.	Ahmad Patik		14.	Wawan Kurniawan	



Bintulu, Sarawak, Malaysia

Certificate of Competency

This is to certify that

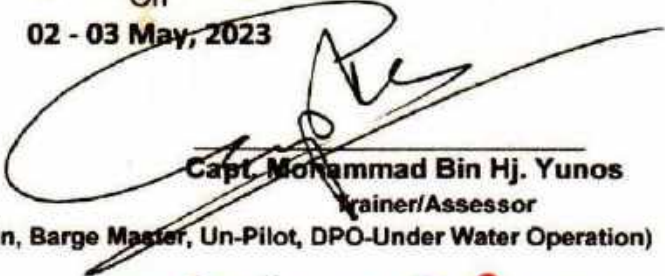
SANSAN IRAWAN
(PASSPORT NO: C5795072)

In accordance to Lifting Operation & Lifting Equipment Regulations (LOLER)
1998 / Provision & Use of Work Equipment Regulations (PUWER) 1998

Has successfully completed 2 days training programmed approved
Internationally for Safety Skill Course

BASIC RIGGING & SLINGING

On
02 - 03 May, 2023


Capt. Mohammad Bin Hj. Yunos
Trainer/Assessor

(Ship's Captain, Barge Master, Un-Pilot, DPO-Under Water Operation)



Date of issue: 03 May, 2023
Valid until: 02 May, 2026
Certificated no: POSS/BRS/23/0144



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : SANSAN IRAWAN
NIS : 02997/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG PELAKSANAAN RUNNING CARGO DI SV. ENA HABITAT

B. Masalah Pokok

1. Kurang optimalnya keterampilan ABK dalam melaksanakan penanganan muatan di *offshore*.
2. Kurang kedisiplinannya ABK dalam melaksanakan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Mengadakan familiarisasi dan *Tool box meeting* bagi ABK secara efektif
2. Perwira Jaga melakukan pengawasan secara intensif pada proses penanganan muatan

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, Oktober 2023

Penulis

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19690616 199903 1 001

Dr. RR. Retno Sawitri, S.Si.T, M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19820306 200502 2 001

Sansan Irawan

NIS: 02997/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, MM.,MMTr

Penata TK. I (III/d)

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG
PELAKSANAAN RUNNING CARGO DI SV. ENA HABITAT

Dosen Pembimbing I : Capt. Sajim Budi Setiawan, MM

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	06-11-2023	Pembelajaran Sinopsis	<i>[Signature]</i>
2	08-11-2023	Pembelajaran Bab I, Kuis dan kuis masalah petra	<i>[Signature]</i>
3	08-11-2024	Kuisin bab I, dan	<i>[Signature]</i>
4	09-11-2023	Pembelajaran Bab II, Kuisin dan kuis tesis dan 8 atas him 2010	<i>[Signature]</i>
5	13-11-2023	Kuisin bab II, dan	<i>[Signature]</i>
6	14-11-2023	Pembelajaran Bab III, dan	<i>[Signature]</i>
7	15-11-2023	Pembelajaran Bab IV, Kuisin, Kuisin dan kuisin	<i>[Signature]</i>
8	16-11-2023	Kuisin bab IV, dan	<i>[Signature]</i>

Catatan : Materi ini siap untuk di diskusikan

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG
 PELAKSANAAN RUNNING CARGO DI SV. ENA HABITAT

Dosen Pembimbing II : Dr. RR. Retno Sawitri Wulandari, S.Si.T, M.MTr

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	09 Nov 2023	Acc Sinopsis , Adukan BAB I	Rd
2.	20 Nov 2023	Revisi BAB I , Maju BAB II	Rd
3.	21 Nov 2023	Acc BAB I , Rev BAB II , Maju BAB III	Rd
4.	22 Nov 2023	Acc BAB II & BAB III Maju Bab IV	Rd.
5.	23 Nov 2023	Acc BAB IV , Makalah Siap Di sidang km	Rd.

Catatan : Makalah siap untuk di sidang km

DAFTAR ISTILAH

- Anak Buah Kapal (ABK)* : Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
- Able Seaman* : Seorang pelaut (Rating) yang telah memperoleh pengetahuan dan keterampilan yang lebih lanjut dalam tugas-tugas dek kapal.
- Briefing* : Pertemuan atau komunikasi singkat yang bertujuan untuk memberikan informasi, instruksi, atau pemahaman mengenai tugas atau situasi tertentu. Di kapal, briefing dapat dilakukan sebelum tugas tertentu atau sebagai bagian dari koordinasi keselamatan sebelum operasi kapal.
- Check list* : Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan dilapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (✓).
- Company Safety Officer (CSO)* Individu yang bertanggung jawab atas pengembangan, implementasi, dan pemantauan kebijakan dan praktik keamanan di perusahaan pelayaran. Tugas CSO memastikan perusahaan mematuhi regulasi keamanan maritim dan menjaga keamanan operasional kapal.
- International Safety Management (ISM) Code* : *International Safety Management Code* (Kode Internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran).

Kecelakaan	: kejadian-kejadian atau suatu musibah yang menimbulkan orang terluka atau mati, merusak lingkungan hidup, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya
Kelasi	Istilah yang digunakan untuk merujuk kepada anggota awak kapal yang memiliki tugas-tugas dasar dalam menjalankan operasi kapal. Mereka melakukan pekerjaan fisik seperti mengangkat muatan, membersihkan kapal, dan melakukan tugas-tugas dasar lainnya.
<i>SV (Supply Vessel)</i>	: Sejenis Kapal yang digunakan untuk memasok atau membawa kebutuhan material dan logistik ke lokasi offshore atau pengeboran di laut lepas .
<i>Oiler</i>	: Seorang anggota awak kapal yang bertanggung jawab untuk melakukan pemeliharaan dan pelumasan permesinan kapal. Mereka memastikan bahwa berbagai komponen permesinan berfungsi dengan baik dan terlumasi dengan benar.
<i>Oil Spill</i>	: Minyak yang tumpah di atas dek atau di laut
Perusahaan	: Pemilik kapal atau organisasi lainnya atau orang/perorangan yang telah dianggap bertanggung jawab terhadap pengoperasian/pengolahan kapal dari pemiliknya dan dalam memikul tanggung jawab tersebut telah menyetujui untuk mengambil alih tugas-tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh ISM Code.
<i>Planned Maintenance System (PMS)</i>	: Sistem yang digunakan dalam industri maritim untuk merencanakan, mengelola, dan melaksanakan perawatan serta pemeliharaan kapal secara terstruktur dan terjadwal. Sistem ini membantu

memastikan bahwa kapal tetap dalam kondisi operasional yang baik, mengurangi risiko kegagalan, dan mematuhi peraturan keamanan yang berlaku. PMS mencakup jadwal perawatan berkala, perbaikan, pemeliharaan rutin, dan dokumentasi terkait.

Rating

: Awak kapal yang memiliki peran dan tanggung jawab tertentu, tetapi bukan perwira. Mereka biasanya terlibat dalam tugas-tugas operasional sehari-hari kapal, seperti kebersihan, pemeliharaan, pengendalian permesinan, dan tugas-tugas lain yang mendukung operasi kapal. Rating dapat mencakup jabatan seperti pelaut dek, pelaut mesin, dan pelaut catering.

JSA (Job Safety Analysis)

: Teknik manajemen keselamatan yang fokusnya pada identifikasi bahaya yang berhubungan dengan rangkaian pekerjaan atau tugas yang dilakukan.

Risk assessment

: Proses sistematis untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko yang terkait dengan operasi pelayaran. Ini melibatkan pengenalan potensi bahaya, menilai tingkat risiko yang terlibat, dan mengambil langkah-langkah untuk mengurangi risiko sebanyak mungkin. Risk assessment adalah praktik penting dalam industri maritim untuk menjaga keamanan awak kapal dan menghindari insiden yang tidak diinginkan.

Safety awareness

Kesadaran terhadap keamanan yang dimiliki oleh semua anggota awak kapal atau pekerja dalam industri maritim. Ini mencakup pemahaman dan perhatian terhadap potensi bahaya, prosedur keamanan, dan tindakan yang harus diambil untuk menjaga keamanan di lingkungan kerja.

*Sumber Daya Manusia
(SDM)*

SDM dalam konteks maritim merujuk pada tenaga kerja atau personil yang terlibat dalam operasi kapal. Ini mencakup semua anggota awak kapal, dari

perwira hingga rating, yang berkontribusi pada operasi dan manajemen kapal.

Safety Management System (SMS) : Sistem Manajemen Keselamatan yang diterbitkan oleh perusahaan sebagai pengimplementasian dari ISM Code.

Safety of Life at Sea (SOLAS) Perjanjian internasional yang mengatur berbagai aspek keamanan kapal, termasuk persyaratan desain, peralatan keselamatan, dan prosedur operasional untuk memastikan keamanan jiwa di laut.

Toolbox Meeting Pertemuan singkat yang biasanya diadakan sebelum awak kapal atau pekerja di industri maritim mulai bekerja. Tujuan utamanya adalah untuk membahas masalah keamanan, tugas yang akan dilakukan, dan tindakan pencegahan yang harus diambil selama pekerjaan. Pertemuan ini memastikan bahwa semua anggota tim memahami risiko yang terlibat dan menjaga keamanan di lingkungan kerja.

Unfit Kondisi kapal atau peralatan yang tidak memenuhi standar keamanan, hukum, atau peraturan yang berlaku. Kapal atau peralatan yang dianggap "unfit" mungkin tidak boleh digunakan atau harus segera diperbaiki atau ditingkatkan agar sesuai dengan persyaratan yang berlaku.