KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

PENERAPAN SISTEM MANJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

Oleh :

AHMAD FAUZAN MUBAROK

NIS. 02054/T-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

PENERAPAN SISTEM MANJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ATT - I

Oleh :

AHMAD FAUZAN MUBAROK

NIS. 02054/T-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama	: AHMAD FAUZAN MUBAROK
No. Induk Siwa	: 02054/T-I
Program Pendidikan	: DIKLAT PELAUT - I
Jurusan	: TEKNIKA
Judul	: PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

Jakarta, Januari 2024

Pembimbing I,	Pembimbing II,
Dr. Bambang Sumali, M.Sc	**Nasri,M.T.M.Mar.E**
Pembina Tk. I (IV/b)	Penata Tk. I (IIId)
NIP. 19601105 198503 1 001	NIP.19711124 199903 1 003

Mengetahui

Ketua Jurusan Teknika

Dr. Markus Yando, S.SiT.,M.M

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19800605 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama	:	AHMAD FAUZAN MUBAROK
No. Induk Siwa	:	02054/T-I
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT - I
Jurusan	:	TEKNIKA
Judul	:	PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Dr. April Gunawan Malau, MM	**Mochamad Ridwan, S.IT., M.M**	**Dr. Bambang Sumali, M.Sc**
Penata Tk. I (III/d)	Penata (III/c)	Penata Tk. I (IV/b)
NIP. 19720413 199803 1005	NIP. 19780707200912100502	NIP. 19601105 198503 1001

Mengetahui
Ketua Jurusan Teknika

Dr. Markus Yando, S.SiT.,M.M
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800605 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

"PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005"

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

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

1. H.Ahmad Wahid,S.T,.M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Dr. Markus Yando, S.SiT.,M.M, selaku Ketua Jurusan Teknika Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Dr. Bambang Sumali, M.Sc., selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistimatika materi yang baik dan benar
5. Bapak Nasri, M.T,M.Mar.E., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat

7. Seluruh rekan-rekan Pasis Ahli Teknika Tingkat I angkatan LXIX tahun ajaran 2024 yang ikut memberikan bimbingan, sumbangsih, pikiran dan saran yang baik secara material maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, Januari 2024

Penulis,

AHMAD FAUZAN MUBAROK

NIS. 02054/T-I

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH ii

TANDA PENGESAHAN MAKALAH iii

KATA PENGANTAR iv

DAFTAR ISI v

DAFTAR LAMPIRAN vii

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 Ternpat Penelitian 6

F. Sistematika Penulisan 6

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka 8

B. Kerangka Pemikiran 19

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data 20

B. Analisis Data 22

C. Pemecahan Masalah 27

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 37

B. Saran 38

DAFTAR PUSTAKA 39

LAMPIRAN

DAFTAR ISTILAH

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular

Lampiran 2. Crew List

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal tunda (*tugboat*) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya seperti tempat penulius bekerja sebagai Kepala Kamar Mesin yaitu TB. SENTOSA 4005. Kegiatan tersebut membutuhkan awak kapal yang terampil dan profesional untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan mendukung pencapaian hasil pekerjaan yang optimal.

Sumber daya manusia yang kurang terampil tentunya tidak akan memberi manfaat dan tidak akan dapat mencapai hasil guna dan daya guna yang maksimal, sesuai dengan harapan perusahaan. Jadi untuk mendapatkan hasil guna dan daya guna yang sebesar-besarnya perusahaan harus didukung dengan tenaga kerja yang bukan hanya terampil dalam bidangnya tetapi juga berdedikasi tinggi, mau bekerja keras dan berdisiplin, serta mempunyai *safety awareness* yang tinggi. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal dan kelancaran dari pengoperasian kapal tersebut.

Keselamatan kerja merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal didalam menjalankan tugasnya.

Meningkatnya resiko kecelakaan terjadi di tempat kerja yang berpotensi menimbulkan korban jiwa, kerusakan materi dan gangguan produksi, tidak hanya upah besar yang menjadi tolak ukur dalam menentukan jenis pekerjaan. Keselamatan kerja adalah hal yang seharusnya juga menjadi prioritas. Tingginya resiko kerja yang dihadapi ABK menuntut mereka untuk bekerja dengan lebih hati-hati, namun kecelakaan kerja dapat terjadi kapan saja dan di mana saja yang sebagian besar penyebabnya adalah perilaku yang tidak aman serta kondisi lingkungan kerja yang tidak kondusif. Oleh karenanya penting bagi ABK untuk saling mengingatkan penerapan standar keselamatan kerja.

Untuk meningkatkan keselamatan kerja maka harus diefektifkan pelaksanaan manajemen keselamatan. Sistem manajemen keselamatan kerja di kapal merupakan bagian dari sistem manajemen keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan di atas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan kerja merupakan pengendalian resiko yang berhubungan dengan aktifitas kerja, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif dan efisien di atas kapal.

Penulis mengamati permasalahan yang terjadi dapat menimbulkan resiko kecelakaan yaitu terbatasnya pengetahuan ABK mengenai manajemen keselamatan kerja di atas kapal. Hal tersebut dikarenakan kurangnya sosialisasi keselamatan kerja terhadap anak buah kapal dari *Safety Officer* dan kurangnya pengalaman ABK mesin bekerja di TB. SENTOSA 4005. Tugas seorang *Safety Officer* adalah meliputi perencanaan, pengorganisasian dan pelaksanaan program keselamatan sesuai dengan standar-standar yang telah ditetapkan. *Safety Officer* bertanggung jawab untuk mencegah bahaya, kecelakaan dan bahaya keselamatan dalam suatu area kerja tertentu. Dari pengamatan penulis di atas kapal penulis menemukan beberapa kendala mengenai kurang maksimalnya *Safety Officer* dalam menjalankan tugas sebagai kepala kerja dan pengawas pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.

Selain itu, rendahnya kedisplinan ABK mesin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja disebabkan kurangnya ketegasan *Safety Officer* dalam memberikan sanksi terhadap ABK mesin yang tidak menjalankan manajemen keselamatan kerja dan kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen

keselamatan kerja di atas kapal. Disini dibutuhkan kedisiplinan ABK mesin di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh dan terlaksananya manajemen keselamatan secara efektif. Kadangkala pada ABK yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang mengganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah menguasai akan pekerjaan sedangkan pekerjaanya itu adalah hal yang mudah dilaksanakan, mereka tidak menyadari pada saat itu telah berada dalam keadaan bahaya.

Berdasarkan pembahasan tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul: "**PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005**".

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis mengidentifikasi beberapa masalah terkait penerapan manajemen keselamatan kerja sebagai berikut:

a. Manajemen keselamatan kerja di departemen mesin tidak berjalan dengan optimal.

b. ABK mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja.

c. Minimnya kesadaran ABK mesin akan pentingnya mengimplementasikan prosedur keselamatan kerja.

d. Sarana dan prasana keselamatan kerja yang kurang memadai.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi pada saat penulis bekerja di TB. SENTOSA 4005, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan, yaitu sebagai berikut:

a. Manajemen keselamatan kerja di departemen mesin tidak berjalan dengan optimal.

b. ABK mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas maka untuk mencari penyebab, penulis merumuskan masalah yaitu :

a. Mengapa manajemen keselamatan kerja di departemen mesin tidak berjalan dengan optimal ?

b. Apa yang menyebabkan ABK mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

a. Untuk mengetahui dan menganalisis mengapa manajemen keselamatan kerja di departemen mesin TB. SENTOSA 4005 tidak berjalan dengan optimal.

b. Untuk mengetahui dan menganalisis apa yang menyebabkan ABK mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

1) Sebagai sumber referensi bagi pasis STIP mengenai cara mengefektifkan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kerja di departemen mesin di atas kapal.

2) Berbagi pengetahuan dan tambahan ilmu dalam proses pendidikan dan latihan (diklat) dengan rekan-rekan pasis diklat STIP mengenai cara mengatasi kendala yang terjadi dalam meminimalisir resiko kecelakaan kerja di departemen mesin TB. SENTOSA 4005.

b. Manfaat Praktis

1) Sebagai sumbang saran bagi Perusahaan agar mengawasi secara efektif pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal.

2) Berbagi pengalaman mengenai pentingnya mengimplementasikan manajemen keselamatan kerja departemen mesin di atas kapal *tugboat*. Selain itu berbagi pengetahuan mengenai beberapa kendala yang ditemui dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di departemen mesin pada kapal *tugboat* dan cara untuk mengatasinya.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah Deskriptif kualitatif yaitu mendeksripsikan bagaimana pengaruh penerapan manajemen keselamatan kerja di departemen mesin dalam meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kerja.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data penulis didalam pembuatan makalah ini, menggunakan teknik-teknik pengumpulan data antara lain sebagai berikut:

a. Observasi

Penulis menggunakan pengamatan secara langsung di TB. SENTOSA 4005 terutama terhadap kendala-kendala yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja.

b. Studi Kepustakaan

Penulis mengambil referensi dan buku-buku dan catatan yang berhubungan manajemen keselamatan kerja di departement mesin.

3. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah manajemen keselamatan kerja di departement mesin pada TB. SENTOSA 4005.

4. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, data yang ditampilkan bersifat deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan data yang ditemukan di lapangan dan membandingkan dengan teori/aturan yang ada.

E. WAKTU DAN TEMPAT PPENELITIAN

Waktu penelitian yaitu saat penulis bekerja di atas TB. SENTOSA 4005 sebagai Kepala Kamar Mesin sejak 11 Desember 2022 sampai Desember 2023. Penelitian dilakukan di TB. SENTOSA 4005 yang beroperasi di alur pelayaran Lombok Pelsus Amman Mineral.

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

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diutarakan data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas TB. SENTOSA 4005. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II
LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada pembahasan di dalam bab II ini, penulis membahas beberapa landasan teori yang berkaitan dengan meningkatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di kapal TB. SENTOSA 4005, yaitu sebagai berikut :

1. Manajemen Keselamatan Kerja

Secara etimologis yaitu manajemen artinya seni mengatur dan melaksanakan. Kata manajemen sering digunakan dalam sehari-hari kita dan sangat membantu dalam mengerjakan sesuatu. Pengertian manajemen menurut Terry (2018:23) adalah suatu proses khas terdiri tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengontrolan yang dilakukan dalam menentukan serta mencapai target yang sudah ditetapkan lewat pemanfaatan sumberdaya manusia dan lainnya.

Menurut Tarwaka (2019 : 45) manajemen keselamatan kerja merupakan bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan prosedur, proses dan sumberdaya yang dibutuhkan bagi pengembangan penerapan, pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif

2. Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua *crew* kapal memakai peralatan

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

Menurut Tarwaka (2019:45), Keselamatan kerja adalah upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan, kerusakan dan segala bentuk kerugian baik terhadap manusia, maupun yang berhubungan dengan peralatan, obyek kerja dan lingkungan kerja, secara langsung dan tidak langsung. Sejalan dengan kemajuan teknologi, maka permasalahan keselamatan kerja menjadi salah satu aspek yang sangat penting, mengingat resiko bahaya dalam penerapan teknologi juga semakin kompleks. Keselamatan kerja merupakan tanggung jawab semua orang yang terlibat langsung dalam pekerjaan.

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

ABK yang menjalankan tugas di atas kapal harus terampil dalam menggunakan alat keselamatan untuk dirinya maupun dalam menjalankan tugas yang harus dilaksanakan. Dengan memiliki ABK yang terampil ini, maka perusahaan akan dapat berjalan dengan lancar tanpa terganggu dengan munculnya sejumlah kecelakaan kerja. Hal ini didasari oleh pemikiran bahwa kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal akan merugikan banyak pihak, bukan hanya pihak pemilik kapal tapi pihak – pihak lain yang bersangkutan.

Oleh karena itu, keterampilan ABK di dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja merupakan keharusan yang dapat mencegah kecelakaan kerja pada dirinya. Kehidupan yang terpencil, berpisah dengan keluarga, jumlah teman yang sedikit, serta menghadapi laut dengan cuaca dan alam yang sering tidak bersahabat maka disiplin di kapal merupakan hal yang mutlak. "Maka disiplin kerja dan disiplin terhadap faktor keselamatan kerja merupakan hal yang

penting dan harus diperhatikan saat bekerja di atas kapal untuk target yang ditentukan"(Soewedo, 2017 : 135).

Keselamatan kerja tercantum dalam *International Safety Management* (ISM) Code yang berisi tentang keselamatan pengoperasian kapal dan keselamatan awak kapal. Tujuan dari aturan (code) ini adalah menjamin keselamatan di laut, mencegah cedera pada manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya terhadap lingkungan di laut dan kerusakan harta benda.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan adalah mencakup diantaranya yaitu :

a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan kerja dalam menjalankan tugas di atas kapal.

b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang dihadapi untuk dihindari.

3. Disiplin Kerja

a. Definisi Disiplin Kerja

Menurut Hasibuan (2016:23), "Kedisiplinan merupakan suatu hal yang penting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kepatuhan dalam menaati peraturan-peraturan perusahaan dan norma-norma sosial". Tujuan dari disiplin keselamatan kerja di atas kapal adalah untuk mengurangi kecelakaan kerja dan menjamin keselamatan jiwa ABK di atas kapal.

Kedisiplinan ABK (Anak Buah Kapal) di dalam menjalankan tugas- tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh. Banyak sekali manfaat yang dapat dipetik dari ABK yang disiplin di dalam bekerja, seperti pekerjaan yang dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Selain itu, kedisiplinan ABK juga menghindarkan dari sejumlah kecelakaan terkaitdengan pekerjaan di atas kapal.

Disiplin merupakan suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi. Kedisiplinan lebih dapat diartikan sebagai suatu sikap atau perilaku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan baik secara tertulis maupun tidak tertulis. Dapat juga diartikan sebagai suatu kekuatan yang selalu berkembang di tubuh para ABK yang membuat mereka dapat mematuhi keputusan dan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan. Di atas kapal permasalahan yang dapat menghambat operasional kapal diantaranya yaitu kurangnya disiplinnya ABK dalam menjalankan peraturan yang berlaku di atas kapal. Hal tersebut salah satunya disebabkan karena rendahnya kesadaran ABK dalam mematuhi peraturan.

Disiplin meliputi ketaatan dan hormat perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan karyawan. Disiplin juga berkaitan erat dengan sanksi yang perlu dijatuhkan kepada pihak yang melanggar. secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Kedisiplinan merupakan fungsi yang terpenting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, maka sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran untuk menaati peraturan- peraturan Perusahaan dan norma-norma sosial.

b. Faktor Penunjang Disiplin Kerja

Menurut Raharjo (2018:73), Paradigma Baru Manajemen Sumber Daya Manusia, ada tiga faktor pendukung kedisiplinan menurut Emile Durkheim diantaranya yaitu :

1) Tanggung jawab (*responsibility*). Orang yang memiliki rasa tanggungjawab yang besar atas terselesaikannya suatu tugas (pekerjaan), maka orang tersebut akan terdorong dan berusaha mengatur dirinya dan orang lain agar bertanggungjawab untuk dapat menyelesaikan pekerjaan tersebut dengan baik. Tanggungjawab akan menyebabkan orang taat dan patuh terhadap peraturan-peraturan yang

ada secara sadar dan ikhlas serta bersungguh-sungguh dalam melaksanakan tugas. Berperilaku disiplin bagi orang yang memiliki rasa tangungjawab akan kepentingan diri dan kepentingan orang lain merupakan suatu kebahagiaan dan meruapakan moralitas yang sehat.

2) Harapan diri (*self gain*). Seseorang terdorong untuk disiplin karena adanya harapan dan keinginan untuk memperoleh atau menghindari sesuatu. harapan diri ini berkaitan erat dengan kepentingan dan tujuan yang ingin dicapai. Sulit bagi seseorang untuk melakukan tindakan-tindakan disiplin bila orang tersebut tidak memiliki kepentingan dan harapan dengan sesuatu yang dikerjakan. Harapan-harapan tersebut bisa berkaitan dengan kepentingan pribadi, orang lain maupun hal-hal tertentu.

3) Harapan orang lain. Harapan yang berasal dari orang lain akan mendorong seseorang melakukan perilaku taat (disiplin).

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa nilai-nilai disiplin dalam kehidupan sehari-hari dapat ditunjukkan dengan perilaku-perilaku kepatuhan dan ketaatan secara sadar terhadap nilai-nilai, norma atau kaidah peraturan yang berlaku baik peraturan yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Hal tersebut dapat tercapai melalui kesadaran diri terhadap perilaku jujur, amanah, bertanggungjawab, menjunjung tinggi nilai kebenaran, tepat waktu, patuh serta taat pada peraturan atau norma yang berlaku.

4. Resiko Kecelakaan Kerja

a. Definisi Kecelakaan Kerja

Menurut Suma'mur (2020:37) bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu.

b. Safety Awerness

Menurut Goenawan Danuasmoro (2018:23), kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal karena disebabkan oleh beberapa hal. Penyebab kecelakaan kerja yang terutama adalah adanya tindakan-tindakan tidak aman (*Unsafe Acts*) yang dilakukan oleh pekerja.Sebagai contoh :

1) Bekerja tanpa wewenang

ABK dalam menjalankan tugasnya diatas kapal harus sesuai dengan keahlian yang dimiliki agar ketrampilan pada dirinya dapat disesuaikan dengan pekerjaan yang dijalankan.

2) Alat pelindung tidak berfungsi

Peralatan perlindungan yang sudah disediakan tidak digunakan dengan alasan mengganggu atau tidak nyaman, atau karena alatnya kotor (misalnya kacamata yang buram karena keringat atau debu).

3) Bekerja tanpa alat keselamatan

Biasanya karena dianggap tidak perlu atau karena malas mengambil alat keselamatan ditempat penyimpanan yang jauh.

4) Menggunakan alat yang rusak

Biasanya karena terlalu sering dipakai dan segan mengambil yang baru atau karena alat yang baik tidak tersedia sehingga terpaksa menggunakan alat yang rusak.

5) Menggunakan alat secara tidak benar

Ini akibat tidak mengetahui cara pemakaian atau karena merasa tidak nyaman atau terganggu jika memakainya sehingga dipakai hanya sekedar memenuhi aturan.

6) Melanggar peraturan keselamatan kerja

Ini adalah bentuk pelanggaran yang seharusnya tidak dilakukan dan perlu memberi peringatan kepada yang bersangkutan, walaupun mungkin yang melanggar belum mengetahui peraturan tersebut.

7) Bergurau di tempat kerja

Bentuk lain dari pada pelanggaran yang seharusnya tidak dilakukan karena yang bersangkutan tidak serius dalam melakukan tugas.

c. Pencegahan Kecelakaan Kerja

Secara terus menerus meningkatkan keterampilan menajemen keselamatan seluruh personal baik di laut maupun di darat termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

1) Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :

   a) Pengetahuan keselamatan
   b) Pencegahan kebakaran
   c) Prosedur keadaan darurat
   d) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
   e) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
   f) Pencegahan polusi dan lain-lain.

2) Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap Perwira & ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :

   a) *Abandon Ship Drill* (Peran meninggalkan kapal)
   b) *Fire Fighting Drill* (Latihan pemadaman kebakaran)
   c) *Marine Polution Drill* (Latihan penanggulangan pencemaran laut oleh minyak)
   d) *Exebition Safety equipment Drill* (Latihan peragaan alat alat keselamatan)

e) *Enclose Space Drill* (Latihan penyelamatan pada ruangan tertutup).

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

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan Perwira & ABK ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

5. Peralatan Kerja

Peralatan kerja adalah seluruh penunjang terlaksananya sebuuah pekerjaan,baik yang bersifat langsung terhadap pekerjaan maupun pelengkap seluruh kegiatan pekerjaan tersebut. Keadaan peralataan yang tidak memadai, peralatan yang telah rusak dan tidak berfungsi dapat menimbulkan kecelakaan. Peralatan kerja yang tidak lengkap menjadi penghambat dan penyebab kecelakaan kerja.

Berikut ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di atas kapal untuk menjamin keselamatan para pekerja

a. Pakaian pelindung adalah pakaian *coverall* yang melindungi anggota tubuh ABK dari bahaya seperti minyak,benda panas, air, percikan pengelasan dan lain-lain.

b. *Helmet*, bagian yang paling penting dan tubuh manusia adalah kepalahelmet ini berfungsi untuk menjaga kepala dan benturan atau benda lain yang jatuh di atas kepala.

c. *Safety shoes*, alat ini berfungsi untuk melindungi kaki agar terhindar dan bahaya yang dapat menyebabkan kaki terluka.

d. Sarung tangan (*hand safety*), alat ini berfungsi untuk melindungi tangan dan benda-benda yang sangat berbahaya.

e. Kacamata (*goggles*), mata adalah bagian paling sensitive pada tubuh manusia dan dalam pekerjaan sehari-hari, kaca mata sangat dibutuhkan untuk melindungi mata pada saat melakukan pekerjaan.

f. *Plug* adalah salah satu alat untuk menutup telinga dan frekuensi suara yang sangat tinggi dan mengimbangi suara yang dapat didengar manusia dengan aman.

g. *Safety harness/body harness*, alat ini digunakan pada saat melakukan pekerjaan pada tempat yang tinggi dan daerah yang tidak mudah diakses, untuk menghindari jatuhnya pekerja (ABK kapal).

6. *Standard Operational Procedure* (SOP)

Menurut Laksmi (2021:52) *Standart Operating Procedure* (SOP) adalah dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para pekerja dengan biaya yang serendah-rendahnya. *Standart Operating Procedure* (SOP) biasanya terdiri dari manfaat, kapan dibuat atau direvisi, metode penulisan prosedur, serta dilengkapi oleh bagan flowchart di bagian akhir.

Menurut Fajar Nua'aini Dwi Fatimah (2021:18) *Standart Operating Procedure* (SOP) juga dapat diartikan sebagai panduan hasil kerja yang diinginkan (ideal), serta proses kerja yang harus dilakukan. Prosedur juga dapat

diartikan sebagai urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan), di mana pekerjaan tersebut dilakukan, terjalin dengan apa yang dilakukan, bagaimana, bilamana, dimana dan siapa yang melakukannya.

Adapun aturan keselamatan di atas kapal diantaranya sebagai berikut :

a. Bekerja dengan izin kerja (work permit) yang sah bila diperlukan
b. Melakukan uji gas bila diperlukan
c. Verifikasi isolasi sebelum pekerjaan dimulai dan gunakan peralatan pelindung kehidupan yang ditentukan
d. Mendapatkan otorisasi (ijin) sebelum memasuki ruang terbatas
e. Mendapatkan otorisasi sebelum mengganti atau menonaktifkan peralatan penting keselamatan
f. Melindungi diri Anda dari jatuh saat bekerja di ketinggian
g. Jangan berjalan di bawah beban yang ditangguhkan
h. Jangan merokok di luar area merokok yang telah ditentukan
i. Tidak ada alkohol atau obat-obatan saat bekerja atau mengemudi
j. Kenakan sabuk pengaman Anda
k. Saat mengemudi, jangan gunakan ponsel dan jangan melebihi batas kecepatan
l. Ikuti rencana manajemen pelayaran yang ditentukan.

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

ISM Code merupakan kodefikasi manajemen keselamatan internasionaltentang pengoperasian aman kapal dan tentang pencegahan polusi yang disahkan. Tujuan dari kodefikasi ini adalah untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut dan kerusakan harta benda. Selain itu, tujuan dari ISM Code ini diantaranya yaitu :

a. Menyiapkan bagi pelaksanaan yang aman dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.

b. Menciptakan perlindungan terhadap semua resiko kecelakaan yang diketahui.

c. Meningkatkan keterampilan manajenem keselamatan dari personil baik di darat maupun di kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Maka untuk terwujudnya pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal secara efektif, hendaknya Perusahaan memilih sumber daya manusia yang aakan bekerja di atas kapal secara selektif dan harus memenuhi syarat, seperti yang tercantum dalam *International Safety Management Code* 6, mengenai sumber daya personil, diantaranya yaitu :

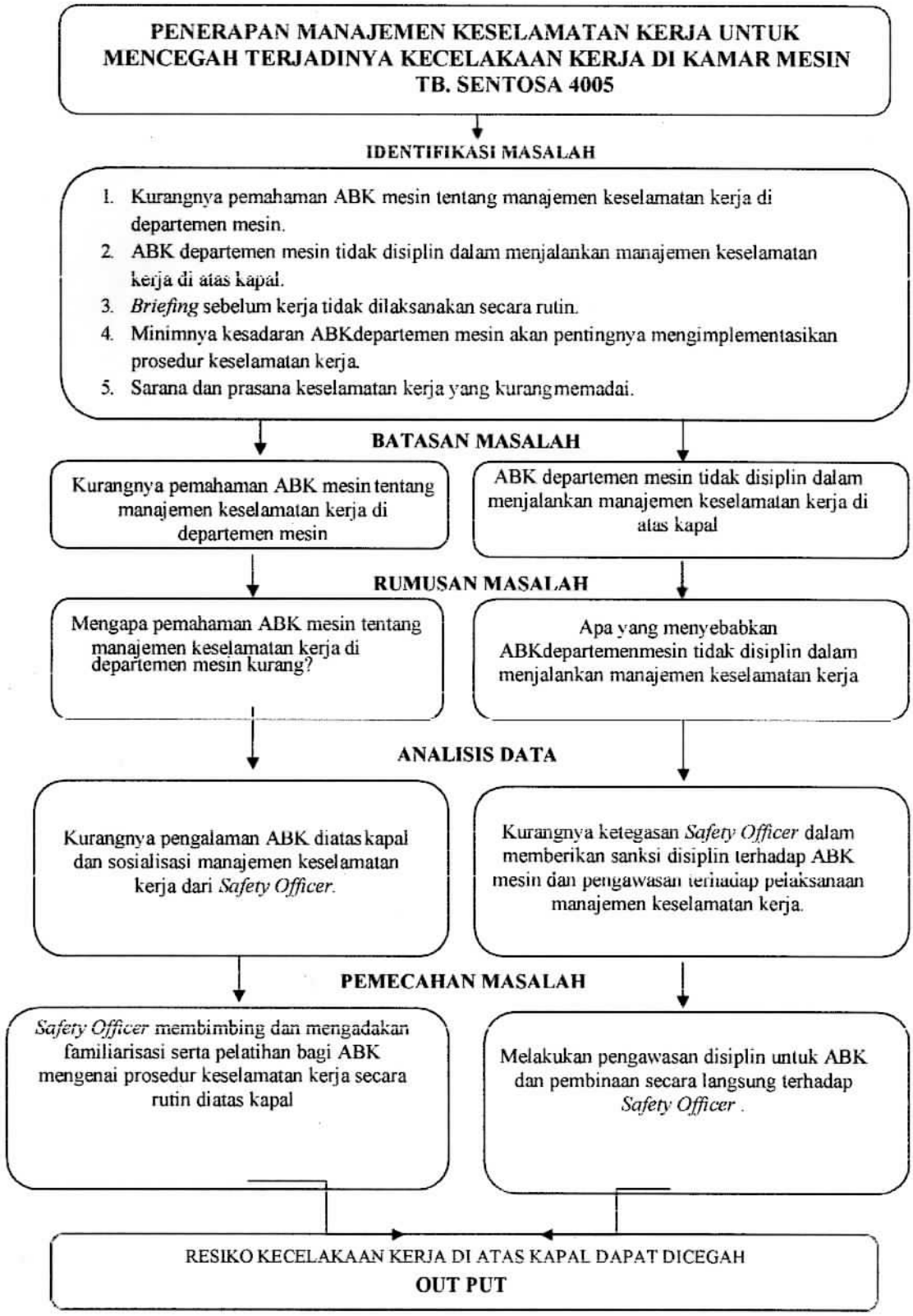
1) Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun international. (ISM Code elemen 6.2)

2) Perusahaan harus menyusun 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.(ISM Code elemen 6.3)

3) Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam SMS perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atasperaturan dan garis panduan yang berkaitan. (ISM Code elemen 6.4)

4) Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap pelatihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait. (ISM Code elemen 6.5)

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Selama bekerja sebagai Kepala Kamar Mesin di TB. SENTOSA 4005, penulis mengadakan pengamatan dan pengumpulan data yang berhubungan dengan masalah pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di Departemen Mesin. Ada beberapa fakta dan kondisi yang penulis jadikan temuan untuk mendasari penyusunan makalah ini.

1. Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Mesin Tidak Berjalan Dengan Optimal

Pada tanggal 21 Oktober 2023 sekitar pukul 13.20 saat kapal sedang berlabuh jangkar, penulis sempat melihat Oiler melakukan pekerjaan perawatan yaitu penggantian filter udara (*air filter soot*) pada saluran udara hisap utama AC central. Saat penulis turun melakukan inspeksi atau pemeriksaan ke sekeliling *main deck*, penulis mendapati seorang *Oiler* sedang diatas tangga melakukan penggantian *filter* tersebut seorang diri tanpa dibantu oleh rekan kerja lainnya, padahal menaiki tangga dan melakukan pekerjaan dengan ketinggian lebih dari 2 meter harus menggunakan *Safety Belt*. Terlebih dengan kondisi kapal sedang berlabuh memungkinkan kondisi kapal goyang oleh ombak di wilayah berlabuh tersebut dan dapat mengakibatkan tangga yang dinaiki *Oiler* tersebut roboh, lalu *Oiler* akan terjatuh.

Melihat kondisi tersebut penulis menegur dan menjelaskan pentingnya memakai alat alat keselamatan saat melakukan pekerjaan dan beberapa pekerjaan tertentu yang wajib didampingi oleh rekan kerja untuk menghindari kecelakaan kerja, sehingga penulis melihat dan menyimpulkan bahwa Oiler tersebut mengabaikan pentingnya menggunakan alat-alat keselamatan pribadi

(PPE) dalam bekerja dan salah satu penyebabnya adalah karena kurangnya sosialisasi dari Safety Officer tentang pentingnya melaksanakan manajemen keselamatan kerja.

2. ABK Mesin Tidak Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja

Di sela - sela waktu sibuk Penulis selalu mengontrol (*Safety Patrol*) kegiatan kerja anak buah, baik anak buah sedang bekerja di dalam kamar mesin atau di luar kamar mesin. Sering kali dijumpai beberapa pekerjaan yang tidak sesuai dengan peraturan (*Company Policy)*, dimana setiap jenis pekerjaan perbaikan dan perawatan di atas kapal telah diatur tata cara atau prosedurnya melalui *"Risk Assesment"* dan selalu dijelaskan dalam setiap pelaksanaan *"Safety Meeting atau Toolbox Meeting"* yang dilakukan setiap pagi hari sebelum melakukan pekerjaan, akan tetapi sering kali ABK tetap melanggarnya. Misalnya merokok di ruangan atau tempat yang tidak diijinkan, kegiatan mengelas atau *Hot Work* yang tidak didampingi oleh *Fire Man*, Oiler mengecat di kamar mesin tidak menggunakan *Safety Goggles, Masker* dan lain sebagainya.

Hal-hal yang dianggap kecil seperti ini yang kadang diabaikan oleh ABK bisa mengakibatkan kecelakaan. Kurangnya kepatuhan *"awareness"* dan kedisiplinan ini meski dianggap kecil namun bisa mengakibatkan masalah-masalah besar yaitu kecelakaan serius yang merugikan jiwa maupun materi. Dari fakta-fakta tersebut, penulis menyimpulkan bahwa adanya pelanggaran yang sengaja dilakukan oleh ABK dikarenakan kurang tegasnya *Safety Officer* dalam memberikan sanksi. Sanksi dapat berupa teguran langsung atau berupa surat peringatan.

Fakta lain yang penulis temui yaitu, pada saat penulis sedang berada di kamar mesin, penulis melihat ada Oiler yang akan naik tangga menuju ke plant exhaust dengan membawa 1 kaleng cat di tangannya tanpa memberitahukan terlebih dahulu ke perwira jaga dan Oiler tersebut juga tidak menggunakan *safety harness*. Melihat hal tersebut penulis langsung memanggil Oiler tersebut dan menanyakan apa yang akan dia kerjakan. Oiler tersebut mengatakan bahwa dia diperintahkan masinis 2 untuk mengecat plant exhaust. Kemudian kami mengadakan *safety meeting* bersama masinis 2 dan *crew* yang terlibat. Penulis

menjelaskan bagaimana prosedur kerja yang seharusnya dilakukan. Pertama bahwa jika mau naik di ketinggian perwira jaga harus diberitahu, hal ini selain peraturan juga untuk *tagout/lock out* sehingga dalam mereka kerja di ketinggian akan dijaga keselamatannya. Kedua dalam bekerja *crew* tidak memakai alat keselamatan kerja yang lengkap. *Coverall, helmet, safety shoes, safety gloves, safety glass* sudah dipakai tetapi tidak memakai *safety harness* untuk melindungi diri supaya tidak terjatuh. Ketiga ABK tidak menggunakan *lifting technique* yang benar dalam mengangkat cat, ABK bisa saja jatuh karena memanjat tangga hanya dengan menggunakan satu tangan karena tangan yang satu memegang cat. Seharusnya ABK memakai tali atau mendapatkan bantuan dari rekan kerjanya.

Dari fakta tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa ABK tersebut seharusnya telah mengetahui prosedur kerja yang benar tetapi dikarenakan kurangnya pengawasan sehingga ABK tersebut tidak mematuhi aturan keselamatan yang berlaku.

B. ANALISIS DATA

Dari kondisi dan fakta kejadian yang di kemukakan dalam deskripsi data tersebut diatas, maka dapat diketahui beberapa penyebab timbulnya permasalahan yang menjadi bahan analisis penulis, yaitu sebagai berikut:

1. Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Mesin Tidak Berjalan Dengan Optimal

Penulis mencari dua penyebab masalah yang mengakibatkan ABK tidak memahami prosedur keselamatan kerja di atas kapal yaitu sebagai berikut :

a. Kurangnya Sosialisasi Keselamatan Kerja Terhadap ABK Mesin Dari *Safety Officer*

Sosialisasi di atas kapal berupa pengarahan familiarisasi yang dilakukan untuk menjelaskan butir–butir pada prosedur keselamatan kerja yang terdapat di *Safety Management System* perusahaan dengan bahasa yang mudah dipahami oleh ABK departemen mesin. Pengarahan merupakan petunjuk yang diberikan untuk melaksanakan sesuatu atau perintah yang ada secara tertulis maupun secara lisan. Selain itu Sosialisasi dapat berupa pengarahan atau familiarisasi yang dilakukan setiap ABK baru bekerja di

petunjuk yang diberikan untuk melaksanakan sesuatu atau perintah yang ada secara tertulis maupun secara lisan. Selain itu Sosialisasi dapat berupa pengarahan atau familiarisasi yang dilakukan setiap ABK baru bekerja di atas kapal. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Namun penulis mengamati, sosialisasi kurang efektif terhadap anak buah kapal. Salah satunya familiarisasi tidak diberikan secara maksimal karena beberapa faktor yaitu keterbatasan waktu karena ABK pengganti terlambat dikirim oleh Perusahaan. Pada saat ABK pengganti tiba, ABK yang akan digantikan harus *sign off* dalam waktu 1 atau 2 hari ke depan. Familiarisasi sesuai dengan *Safety Management System* harus dijalankan selama seminggu. Adapun pelaksanaan familiarisasi ini mencakup mengenai pengenalan prosedur 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 maupun keselamatan kerja.

Akan tetapi karena keterbatasan waktu tersebut menjadikan familiarisasi yang seharusnya dijalankan selama kurang lebih 7 hari, pada kenyataannya dijalankan selama 1 hari dan paling lama 2 hari karena mengikuti sisa masa kontrak ABK yang akan *sign off*. Penulis mengamati, hal ini kurang efektif bagi pengetahuan dan keterampilan ABK yang sebagian besar baru pertama kali bekerja di kapal tunda. 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).

Kecelakaan kerja dapat terjadi pada ABK karena menggunakan alat- alat keselamatan kerja yang kurang terampil. Hal ini dapat terjadi karena ketidaktahuan dari ABK tentang cara penggunaan atau mungkin baru pertama kali seseorang tersebut menggunakannya.

Selain itu di saat ada perintah untuk melaksanakan pekerjaan, ABK langsung bersiap-siap memenuhi panggilan dan perintah kerja tersebut. Namun, ABK tersebut lupa memakai alat-alat kelengkapan kerja terutama alat-alat yang berhubungan dengan keselamatan kerja karena terburu-buru untuk menjalankan tugas. Hal ini dapat menimbulkan dampak yang mengancam keselamatan diri ABK tersebut. Walaupun kelihatannya merupakan hal kecil akan tetapi perlindungan jiwa bagi ABK sangat penting terutama saat mereka menjalankan kewajiban serta tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Kadang yang menjadi prioritas mereka hanya pekerjaannya ingin cepat-cepat selesai tanpa memikirkan keamanan dan keselamatan diri mereka. Apabila tidak diambil tindakan khusus mengenai hal ini maka ABK akan tetap mengulangi kesalahan yang sama yaitu mereka tidak melengkapi diri mereka dengan alat-alat keselamatan kerja sebelum mereka menjalankan pekerjaan. Hal tersebut dikarenakan kurangnya sosialisasi keselamatan kerja terhadap anak buah kapal.

b. Kurangnya Pengalaman ABK Mesin Bekerja Di Kapal Tunda

Penulis mengamati beberapa ABK ternyata baru pertama kali bekerja di kapal tunda atau *Experience* (pengalaman) ABK yang terbatas. Semua yang berkaitan dengan jenis kapal tersebut tidak dipahami oleh ABK mulai dari prosedur kerja hingga prosedur keselamatan kerja yang wajib dilaksanakan di atas kapal. Salah satunya yaitu saat ABK dituntut untuk mengimplementasikan *Safety Management System (SMS). Safety Management System* di atas kapal merupakan suatu prosedur yang berisi petunjuk mengenai keselamatan kerja awak kapal dalam melaksanakan setiap tugas dan tangung jawabnya. *Safety Officer* sebagai pemegang peranan penting mengenai pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal, hendaknya dapat mensosialisasikan isi *Safety Management System* kepada ABK agar mereka memahami isi dan tujuan daripada *Safety Management System* di atas kapal.

Namun sosialisasi belum berjalan secara maksimal sehingga pemahaman dan pengetahuan ABK masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi di atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat

sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi. Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing – masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang prosedur keselamatan kerja diatas kapal maka resiko kecelakaan kerja akan meningkat. Walaupun ABK bekerja dengan teliti dan waspada, tetapi apabila musibah dan keadaan darurat sewaktu-waktu terjadi maka ABK tidak dapat mencegah atau menanggulangi jika hanya dengan pengetahuan yang terbatas.

2. ABK Mesin Tidak Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja

Dari permasalahan tersebut penulis mencari dua penyebab masalah yang mengakibatkan ABK mengabaikan prosedur keselamatan kerja di atas yaitu sebagai berikut :

a. Kurangnya Ketegasan *Safety Officer* dalam Memberikan Sanksi Disiplin Terhadap ABK Mesin

Pelanggaran di atas kapal yang dilakukan oleh ABK salah satunya yaitu menjalankan pekerjaan atau tugas yang diberikan tanpa menerapkan prosedur keselamatan kerja yang berlaku. *Safety Officer* kadang melihat langsung ABK yang mengabaikan peraturan tersebut. ABK menganggap bahwa pekerjaan yang dilakukannya adalah tugas rutin dan menganggap remeh prosedur keselamatan tersebut. Hal ini berulang kali terjadi dan *Safety Officer* tidak memberikan ketegasan secara langsung sehingga ABK menganggap pelanggaran tersebut adalah hal yang wajar.

Kurangnya ketegasan *Safety Officer* dalam menanggulangi hal tersebut membuat ABK yang lainnya mencontoh perilaku ABK yang tengah mengabaikan peraturan tersebut. Seharusnya *Safety Officer* sebagai kepala kerja dan pengawas di atas kapal minimal memberikan peringatan atau teguran kepada ABK pelaku pelanggaran di atas kapal. Jika dengan teguran tidak dihiraukan oleh ABK, maka diberi peringatan yang agak

keras. Apalagi jika pelanggaran tersebut dapat membahayakan keselamatan orang lain. Sanksi keras lainnya harus dilaporkan kepada Nakhoda agar dan membicarakan dengan Nakhoda apabila tidak dapat ditanggulangi jalan satu-satunya dilaporkan ke pihak Perusahaan sebelum terjadi insiden daru pelanggaran prosedur keselamatan di atas kapal.

b. Kurangnya Pengawasan terhadap Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja

Pengawas merupakan unsur kunci dalam program keselamatan karena pengawas adalah orang yang langsung berhubungan dengan ABK dan tempat kerjanya. Pengawas paling tahu mengenai kondisi tempat kerja, dan memiliki otoritas untuk melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap ABK. Bagi ABK yang bekerja di lingkungan dengan kondisi yang memiliki tingkat resiko kerja yang tinggi, sangat diperlukan pengawasan terhadap ABK secara optimal. Dalam hal ini, Mualim I yang merangkap sebagai *Safety Officer*. Akan tetapi pelaksanaannya tidak setiap saat ABK harus didampingi oleh *Safety Officer* dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja. Maka setiap ABK dituntut untuk dapat saling mengawasi dan mengingatkan satu sama lain. Pengawas tidak harus dari petugas keselamatan, orang yang dapat mengingatkan jika ada hal yang membahayakan dapat disebut sebagai pengawas, tentu porsinya berbeda hanya mengingatkan.

ABK dalam melaksanakan pekerjaan dan kegiatannya sehari-hari di atas kapal memerlukan suatu pengawasan yang ketat oleh pihak atasan yaitu para perwiranya terutama *Safety Officer*. Pengawasan bertujuan agar supaya kegiatan yang dilakukan oleh ABK sesuai dengan prosedur yang ada, efisien, efektif, aman dan berkualitas. Namun bila kurang pengawasan oleh *Safety Officer* atau perwira kapal kemungkinan akan terjadi pelanggaran terhadap prosedur pekerjaan atau suatu kegiatan menjadi lebih tinggi yang selanjutnya menjadi tidak efisien, tidak efektif, dan membahayakan keselamatan.

Selain itu, kurangnya pengawasan secara langsung oleh pihak Perusahaan dan Nakhoda selaku pimpinan di atas kapal serta sebagai wakil dari

Perusahaan di atas kapal.mengakibatkan rendahnya kesadaran dalam hal keselamatan kerja atau *Safety Concern* dan *Safety Awareness* sehingga ABK kurang profesional melakukan tugasnya.

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk meningkatkan operasional di kapal TB. SENTOSA 4005 maka perlu dicari solusi pemecahan masalahnya. Maka dari itu berdasarkan analisis data yang telah dipaparkan di atas, maka penulis mencoba memberikan beberapa pemecahan masalah yaitu sebagai berikut:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Mesin Tidak Berjalan Dengan Optimal

Dari permasalahan tersebut penulis mencari dua alternatif pemecahannya sebagai berikut :

1) *Safety Officer* Memberikan Bimbingan / Pengarahan Mengenai Prosedur Keselamatan Kerja Secara Rutin

ABK yang baru juga mendapat bimbingan dan pengarahan dari *Safety officer*. *Safety officer* memberikan bimbingan dan pengenalan awal secara bijaksana terhadap ABK yang baru naik kapal. *Safety officer* akan menjelaskan prosedur yang berlaku di atas kapal, tentang keselamatan kerja dan peraturan-peraturan di kapal sesuai dengan kebijakan perusahaan, termasuk pelaksanaan prosedur-prosedur keselamatan kerja.

Safety officer memberikan pengarahan secara rutin bertujuan agar ABK dapat mengambil pelajaran berharga, dimana dalam pengarahan tersebut *Safety officer* memberikan program yang berkaitan tentang pentingnya keselamatan kerja. Program tersebut diantaranya berupa pengarahan, pelatihan dan penayangan video-video tentang prosedur keselamatan kerja yang apabila tidak diterapkan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal maka akan menimbulkan bahaya dan resiko kecelakaan kerja.

Dengan meningkatkan Sosialisasi prosedur keselamatan kerja terhadap ABK dan memberikan pengarahan dari ABK lama dan bimbingan prosedur keselamatan kerja dari *Safety officer*. Hal tersebut dapat meningkatkan pengetahuan tentang prosedur dan keselamatan kerja sehingga ABK mengetahui dan mengerti tugas dan tanggung jawabnya serta meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

2) Mengadakan Familiarisasi dan Pelatihan Bagi ABK Mesin Secara Efektif

Melaksanakan familiarisasi dan pelatihan terhadap ABK di atas kapal merupakan salah satu cara dalam mengurangi dan mengatasi kecelakaan kerja di atas kapal karena kecelakaan kerja terjadi lebih dominan disebabkan kelalaian dan ketidaktahuan tentang prosedur keselamatan kerja yang ada.

Safety Management System menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen lainnya, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan, tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Hendaknya *safety meeting* dilakukan sesuai dengan yang dianjurkan dalam *Safety Mangement System* yaitu sekali dalam seminggu. Di dalam *safety meeting Safety Officer* memberikan pengarahan dan petunjuk tentang prosedur keselamatan kerja yang tercantum di dalam buku *Safety Management System* agar ABK mengerti isi dari buku tersebut. Sebelumnya ABK diwajibkan untuk membaca dan mempelajarinya agar pada saat *Safety Meeting* berlangsung, apabila ada bagian atau materi yang tidak dimengerti maka ABK bisa bertanya langsung dan meminta penjelasan secara rinci dari *Safety Officer*.

Familiarisasi di atas kapal yang berkaitan dengan keselamatan kerja diantaranya *Tool Box Meeting, Weekly Safety meeting* wajib diikuti oleh seluruh ABK bagian mesin maupun dek. Di dalam sosialisasi tersebut tidak hanya berisi tentang pengarahan saja, namun evaluasi mengenai hal-hal yang terjadi di atas kapal seputar keselamatan kerja dan kendala-kendala yang dihadapi saat melaksanakan pekerjaan berikut dengan pemecahannya. Selain itu tanya jawab dan diskusi mengenai setiap resiko dari setiap pekerjaan yang dikerjakan masing-masing ABK. Membahas manfaat dari *Safety Management System* tersebut dan juga dampak yang terjadi apabila tidak dipraktekkan dalam kehidupan sehari-hari.

Kecelakaan kerja merupakan hal yang tidak diinginkan terjadi di atas kapal. Oleh karena itu selain diberikan pemahaman dan pengarahan, ABK yang bekerja di atas kapal harus diawasi oleh Nakhoda dan Perwira dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

Pentingnya pemahaman mengenai *Safety Management System* sebagai acuan atau prosedur keselamatan kerja di atas kapal merupakan dasar pengetahuan dalam mencegah dan menanggulangi kecelakaan saat bekerja di atas kapal. Apabila ABK bahkan seluruh awak kapal mematuhi dan menjalankan isi dari pada prosedur *Safety Management System* tersebut maka akan mengurangi resiko kecelakaan kerja dan keselamatan jiwa awak kapal dapat terjaga.

Adapun tujuan utama program familiarisasi dan pelatihan bagi anak buah kapal untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan awak buah kapal sesuai dengan jabatan dan tanggung jawabnya. Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efesiensi dan efektifitas kerja awak buah kapal dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan.

Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat anak buah kapal menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan latihan

membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik.

Mereka merasa lebih terjamin atau aman dan lebih diperhatikan. Dengan tingkat kecemasan yang rendah mereka akan lebih dapat mempelajari tugas-tugas dengan lebih baik. Program orientasi mempercepat proses sosialisasi dan penerimaan ABK baru dalam kelompok kerja.Meskipun ABK baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka.

Setiap sebelum pelaksanaan aktivitas pelatihan diadakan *toolbox meeting* terlebih dahulu yang diikuti oleh awak buah kapal yang akan melakukan suatu aktifitas pekerjaan, dimana di dalam pertemuan tersebut menentukan jenis suatu pelatihan, lokasi pelatihan, alat yang akan dipergunakan termasuk alat-alat keselamatan kerja dan mengatur penempatan personilnya. Dengan melaksanakan hal tersebut maka diharapkan proses pelatihan dapat diselesaikan dengan hasil seoptimal dan seefisien mungkin sesuai dengan rencana pengenalan akan kegunaan dari masing-masing alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat atau telah disusun.

ABK yang tidak memakai alat pelindung atau alat keselamatan karena mereka berpikir atau mempunyai pandangan bahwa hal tersebut tidak perlu atau tidak penting. Bila sikap ABK membahayakan kawan sekerjanya atau ABK lainnya, perlu penegakkan disiplin. Dalam hal ini perlu sistem peringatan atau sanksi yang tegas jika hal tersebut benar-benar dapat membahayakan. Dibalik itu, perlu diidentifikasi apa yang menyebabkan ABK tidak patuh terhadap prosedur keselamatan. Mungkin ada permasalahan mengenai ketidaksesuain perlengkapan atau cara-cara keselamatan kerja selain daripada permasalahan ABK yang tidak disiplin.

b. ABK Mesin Tidak Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua alternatif pemecahannya sebagai berikut :

1) Melakukan Pembinaan Secara Langsung Terhadap *Safety Officer*

Pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik". Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan apa yang sudah ada kepada yang lebih baik (sempurna) baik terhadap yang sudah ada (yang sudah dimiliki).

Dari penjelasan tersebut di atas, maka pembinaan yang di maksud adalah pembinaan kepribadian secara keseluruhan. Secara efektif dilakukan dengan memperhatikan sasaran yang akan dibina. Pembinaan dilakukan meliputi pembinaan moral, pembentukan sikap dan mental. Dalam hal ini Perusahaan memberikan pembinaan untuk membentuk sikap *Safety Officer* agar memiliki pribadi yang tegas, berwibawa sebagai pemimpin, bijaksana, tegas dan memiliki motivasi kerja yang tinggi mengingat posisi *Safety Officer* yang merangkap pula sebagai Mualim I.

Selain sebagai pengawas dan pelaksana manajemen keselamatan di atas kapal, *Safety Officer* juga sebagai kepala kerja bagian dek di atas kapal sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan dan mengarahkan Anak Buah Kapal agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan pengertian demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama *crew*. Sebagai pemimpin dan bagian dari Perwira di atas kapal, maka *Safety Officer* harus tegas dalam mengambil tindakan maupun dalam memberikan sanksi apabila terjadi pelanggaran atau penyimpangan dari peraturan maupun prosedur kerja dan keselamatan kerja yang berlaku.

Untuk memperoleh pengetahuan mengenai cara memimpin yang baik maka Perusahaan harus memberikan *Motivation Training* bagi

Safety Officer agar membentuk sikap kepemimpinan di atas kapal dan dapat mengarahkan ABK dengan sempurna. Kepemimpinan merupakan suatu proses pengaruh kegiatan kelompok orang ke arah penentuan dan pencapaian tujuan. Kepemimpinan dalam penerapannya harus disesuaikan dengan keadaan lingkungan serta anggota bawahan yang dihadapi seorang *Safety Officer* dalam hal ini mengambil tipe atau cara kepemimpinan Demokratis, tegas menerapkan peraturan dan berwibawa.

Untuk dapat mengarahkan mengenai manajemen keselamatan kerja di atas kapal sebelum diterapkan oleh ABK, maka *Safety Officer* harus terampil dalam berkomunikasi. Selain komunikasi dan koordinasi yang baik dengan ABK, untuk mencegah terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh ABK yang dapat menimbulkan resiko-resiko yang berdampak juga pada perusahaan maupun rekan kerja (resiko fisik maupun non-fisik), maka *Safety Officer* harus tegas dalam memberikan sanksi (*punishment*) bagi yang melanggar. Hal ini bertujuan untuk menegakkan sebuah aturan yang telah di sosialisasikan agar benar-benar ditaati dan di patuhi oleh seluruh ABK.

2) Menegakkan Pengawasan Disiplin Terhadap ABK Mesin di Atas Kapal

Pengawasan disiplin adalah kegiatan pimpinan mengusahakan agar sesuatu pekerjaan terlaksana sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikutkan suatu pengawasan. Kedisiplinan merupakan fungsi yang terpenting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, maka sulit terwujud tujuan yang maksimal.

Pengawasan secara langsung dilakukan oleh *officer* terutama *Safety Officer* seperti aturan dan prosedur *Safety Management System* di atas kapal. Dalam pengawasan penerapan keselamatan kerja ini terbagi dalam empat jenis pengawasan yaitu :

a) Prapengawasan disebut juga precontrol atau *feed-forward-control*; yaitu pengawasan yang dilakukan sebelum memulai kegiatan pekerjaan di atas kapal dimulai. Dalam jenis pengawasan ini terdiri atas kegiatan persiapan : Spesifikasi masukan atau penjelasan bagi pekerja, keluaran yaitu pemberian materi mengenai bahaya dari setiap tugas di atas kapal, kejelasan tujuan atau maksud dari prosedur keselamatan tersebut, sumber daya yang diperlukan untuk menangani setiap jenis pekerjaan di kapal.

b) Pengawasan pengarahan atau *steering control* yang fokusnya adalah pada apa yang terjadi selama proses kerja. Juga di kenal dengan nama *concurrent control*. Di sini diusahakan untuk menemukan masalah atau kendala dari pekerjaan yang dilakukan di kapal agar tidak menimbulkan bahaya dan melakukan tindakan yang tepat sebagai solusinya.

c) Perbaikan sebelum hasil akhir. Dalam melakukan pengawasan kerja di atas kapal sebelumnya sudah dianalisis mengenai *hazard* (bahaya) dari setiap pekerjaan. Apabila pada saat pekerja menjalani tugas yang diberikan, namun dideteksi dapat menimbulkan bahaya, maka pengawas berhak untuk menghentikan pekerjaan tersebut.

Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan.Untuk itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan, pengecekan atau inspeksi dan tindakan-tindakan lainnya.Bahkan bila perlu menghindari sebelum terjadi kemungkinan adanya penyimpangan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh anak buahnya. Dan bila hal ini terjadi seorang pimpinan diharuskan menempuh langkah perbaikan atau penyempurnaan.

Secanggih-canggihnya peralatan yang dipergunakan di atas kapal, kalau orang yang mengendalikan peralatan tersebut tidak mentaati peraturan dengan baik atau tidak disiplin maka suatu waktu hal-hal yang tidak diinginkan akan terjadi. Untuk itu hal yang paling utama

dibenahi adalah manusianya. Jika ABK Mesin menyadari akan tanggung jawabnya, maka segala sesuatu yang dikerjakannya dapat selesai tepat pada waktunya.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Mesin Tidak Berjalan Dengan Optimal

1) *Safety Officer* Memberikan Bimbingan / Pengarahan Mengenai Prosedur Keselamatan Kerja Secara Rutin di Atas Kapal

Keuntungannya :

a) ABK mesin lebih memahami prosedur manajemen keselamatan kerja di kamar mesin

b) Dapat meningkatkan kepedulian ABK Mesin dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja

Kerugiannya :

a) Membutuhkan waktu dan peran *safety officer*

b) Tingkat pemahaman ABK mesin yang berbeda dalam memahami materi pengarahan yang diterimanya.

2) Mengadakan Familiarisasi dan Pelatihan Bagi ABK Mesin Secara Efektif

Keuntungannya :

a) ABK mesin mampu melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja secara optimal

b) Resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir

Kerugiannya :

a) Membutuhkan waktu untuk melaksanakan pelatihan

b) Pelatihan harus dilakukan secara terjadwal, dan terkadang jadwal tidak dapat dilaksanakan karena operasional kapal yang sangat padat

b. ABK Mesin Tidak Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja

1) Melakukan Pembinaan Secara Langsung Terhadap *Safety Officer*

Keuntungannya :

a) Dapat menumbuhkan kepedulian ABK mesin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja

b) ABK mesin lebih disiplin dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja

Kerugiannya :

Membutuhkan peran perwira dalam memberikan pembinaan secara maksimal

2) Menegakkan Pengawasan Disiplin Terhadap ABK Mesin di Atas Kapal

Keuntungannya :

a) Pengawasan dapat mengontrol setiap pelanggaran yang dilakukan oleh ABK mesin sehingga resiko kecelakaan kerja di kamar mesin dapat diminimalisir.

b) Dapat menjamin pekerjaan di kamar mesin dilaksanakan dengan baik dan benar.

Kerugiannya :

a) Membutuhkan perwira / petugas jaga untuk melakukan pengawasan

b) Pengawasan garus dilakukan secara kontinyu.

3. **Pemecahan Masalah yang Dipilih**

a. **Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Mesin Tidak Berjalan Dengan Optimal**

Berdasarkan hasil dari evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk mengoptimalkan manajamen keselamatan kerja di departemen mesin yaitu *Safety officer* memberikan bimbingan/pengarahan mengenai prosedur keselamatan kerja secara rutin di atas kapal

b. **ABK Mesin Tidak Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja**

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka untuk meningkatkan kedisiplinan ABK mesin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal dapat diatas dengan cara menegakkan pengawasan disiplin terhadap abk mesin di atas kapal.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa dan didukung oleh fakta, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Pemahaman ABK mesin tentang manajemen keselamatan kerja di departemen mesin masih kurang, karena kurangnya pengalaman ABK bekerja diatas kapal dan sosialisasi tentang manajemen keselamatan kerja dari *Safety Officer* dan ABK malas meluangkan waktunya untuk membaca prosedur keselamatan yang ada di kamar mesin
2. ABK mesin kurang disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal disebabkan oleh kurangnya ketegasan *safety officer* dalam memberikan sanksi disiplin terhadap ABK mesin dan pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan kerja.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka penulis mengambil keputusan memberikan beberapa saran dalam meningkatkan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di atas kapal yaitu sebagai berikut :

1. Agar pemahaman ABK mesin menjadi meningkat, maka disarankan kepada *safety officer* Untuk melakukan :
   a. Memberikan bimbingan / pengarahan mengenai prosedur keselamatan kerja secara rutin di atas kapal agar dapat meningkatkan pengetahuan tentang prosedur keselamatan kerja.
   b. Familiarisasi dan pelatihan bagi ABK terutama untuk ABK yang baru join diatas kapal agar pemahaman tentang prosedur keselamatan kerja diatas kapal dapat merata kepada semua ABK, baik yang lama maupun yang baru join diatas kapal.
2. Supaya ABK mesin disiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja maka perlu dilakukan :
   a. Sebaiknya *safety officer* dan perwira lebih memberikan pengawasan disiplin terhadap semua ABK saat menjalankan pekerjaan diatas kapal
   b. Wajib melakukan *Briefing* sebelum melakukan pekerjaan apapun sesuai system manajemen keselamatan kerja diatas kapal.
   c. Memberikan sangsi yang tegas berupa, teguran secara lisan, teguran secara tertulis dan yang terakhir jika belum ada perubahan bisa di tindak berupa sangsi sign off .

DAFTAR PUSTAKA

Fakhrian Tangguh Pratama, (2017), *Optimalisasi Aplikasi B-path Guna menunjang ketepatan Waktu Sign On dan Sign Off Crew rolling plan.* Jakarta : Gramedia

Danuasmoro, Goenawan, (2018), *Kesehatan Keselamatan Kerja*, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.

Hasibuan, Malayu SP, (2019), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bumi Aksara, Jakarta.

Jauch Lawrence R. & Glueck William F., (1989), *Manajemen Dan* Strategis Kebijakan *Perusahaan*, Jakarta : Erlangga.

Laksmi. 2020. *Manajemen Perkantoran Modern*. Jakarta: Penaku

Nura'aini Dwi Fatimah, Fajar. 2019. *Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure*. Jakarta : Anak Hebat Indonesia

Raharjo, Joko, Drs, (2018), *Paradigma Baru Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit Platinum, Jakarta.

Soewedo, Hanantoet al, (2017), *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Rajagrafindo Persada, Jakarta.

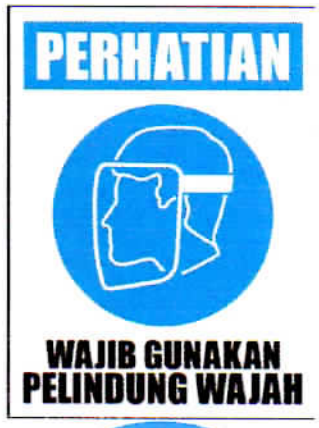
Suma'mur. (2020). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta: PT.Gunung Agung

Tarwaka, (2019), *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Harapan Press, Surakarta.

Lampiran 1

Poster Keselamatan Kerja

GUNAKAN SEPATU KESELAMATAN



GUNAKAN HELM KESELAMATAN

GUNAKAN HARNESS

GUNAKAN MASKER

GUNAKAN PELINDUNG WAJAH

GUNAKAN TAMENG LAS

GUNAKAN BAJU PELINDUNG

HATI-HATI TANGAN TERJEPIT

DILARANG MEROKOK

Lampiran 2

Alat-Alat Keselamatan Di Atas Kapal

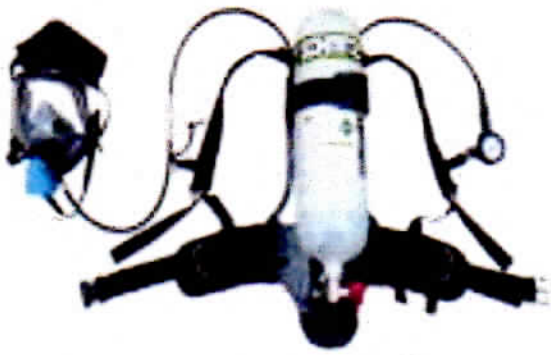
Fireman Suit

Fireman Helmet

Fireman Axe

Rubber Boots

Explosion-proof Light



Self-contained Air Breathing Apparatus

Belt

Fire Proof Safeline

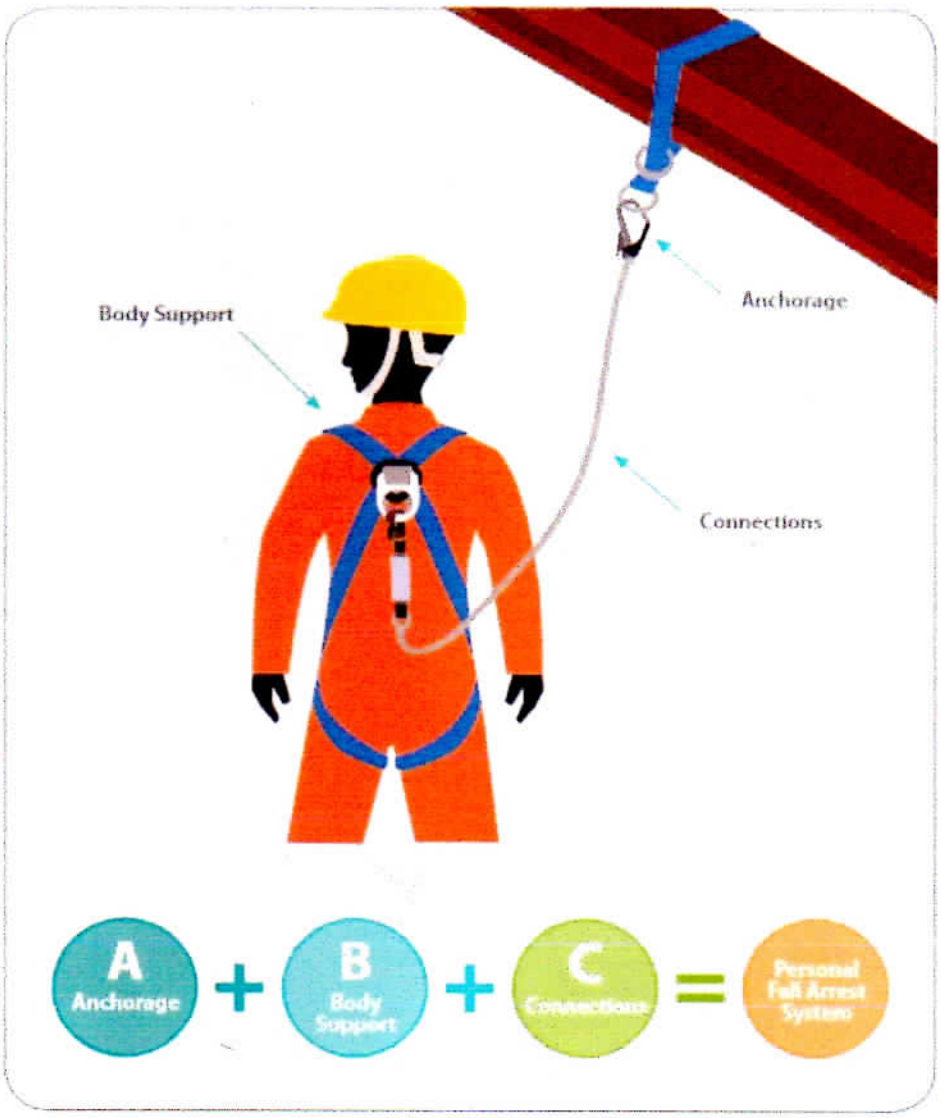
Fireman out fit

GAMBAR P.P.E (PERSONAL PROTECTION EQUIPMENT)

SAFETY HARNESS WITH DOUBLE LANYARD

SAFETY SIGN

CONTOH POSTER DAN SIMBOL YANG DIPASANG DI ATAS KAPAL



Contoh pemakaian safety harness yang benar

Poster yang dipasang pada area wajib menggunakan safety harness

ISO20

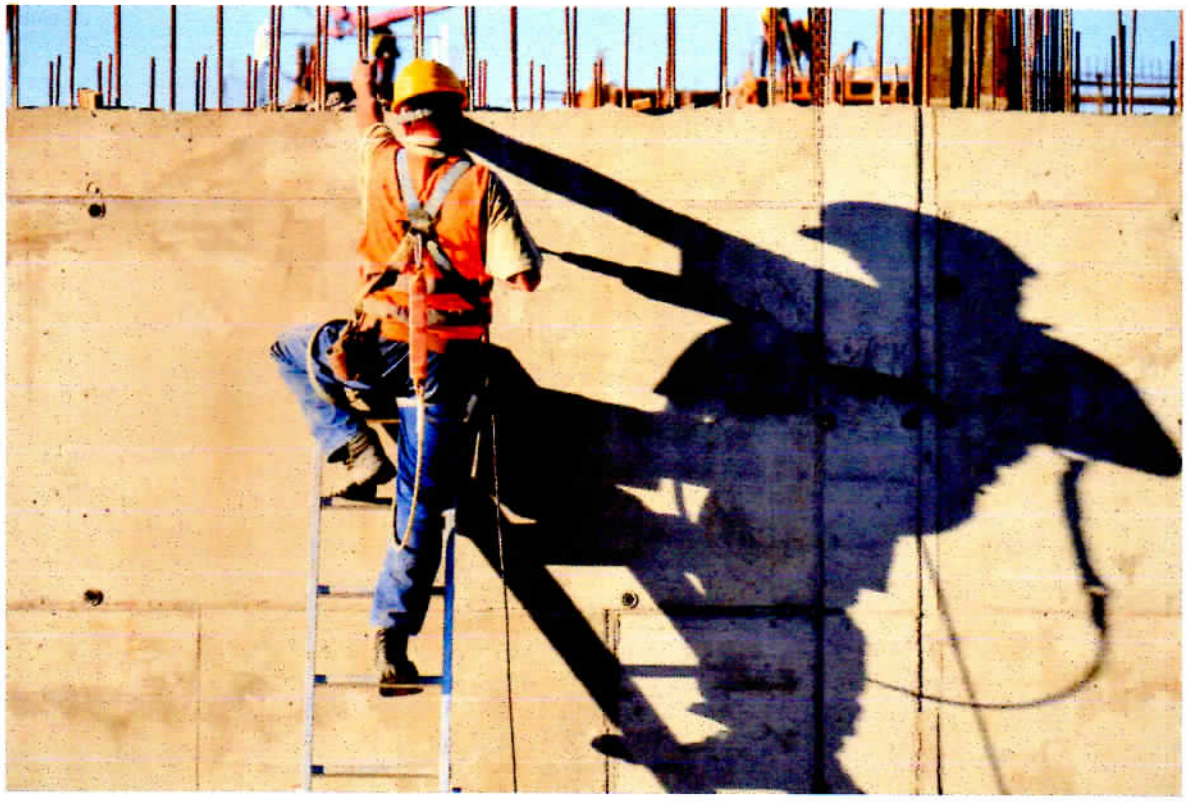
INDOPOSTER
SIGN SYSTEM

Poster prosedur bekerja dengan selamat

Penggunaan tangga yang salah dan pekerja tidak memakai safety harness

Poster yang terpampang di kamar mesin dan area kerja yang berbahaya

S.O.P prosedur keselamatan yang di pasang di kamar mesin dan area kerja yang berbahaya



Contoh yang salah dalam menggunakan *safety harness*

Pengait tidak di cantolkan saat bekerja di ketinggian

Lampiran 3

Contoh *Toolbox*

Meeting

PT.KARUNIA BERKAH SAMODRA	Form Number : KBS-HSE-FR/005-0
	Revision: 0
	Page 1 of 1

MEETING ATTENDANCE / DAFTAR HADIR

Lokasi / *Location* : Corporate ~~Site~~ / Tugboat: SENTOSA 4005

Kategori / *Category* :
HSE Committee Meeting — Management Review — Coordination Meeting
Training / Familiarization — Toolbox Meeting — Others:

Title : FIRE AT ENGINE ROOM

Date : SENIN, 23-10-2023 | Time : 08.30 Lt | Place : MASTER POINT

Presented / Lead by : MASTER

NO	NAME	FUNCTION	DEPARTMENT / COMPANY	SIGN
1	M. ILHAM AKBAR	C/O	PT. KBS	[signature]
2	RAHMAT Z	2ND	"	[signature]
3	AHMAD FAUZAN	C/E	"	[signature]
4	PATRIX S	2nd/E	"	[signature]
5	SUFYAN HADI	AB I	"	[signature]
6	BUDI SETIAWAN	AB II	"	[signature]
7	AZIZ KOMARUDIN	AB III	"	[signature]
8	HASNAHAAR	3RD/E	"	[signature]
9	AKBAR	OILER I	"	[signature]
10	DIDAM. A	OILER II	"	[signature]

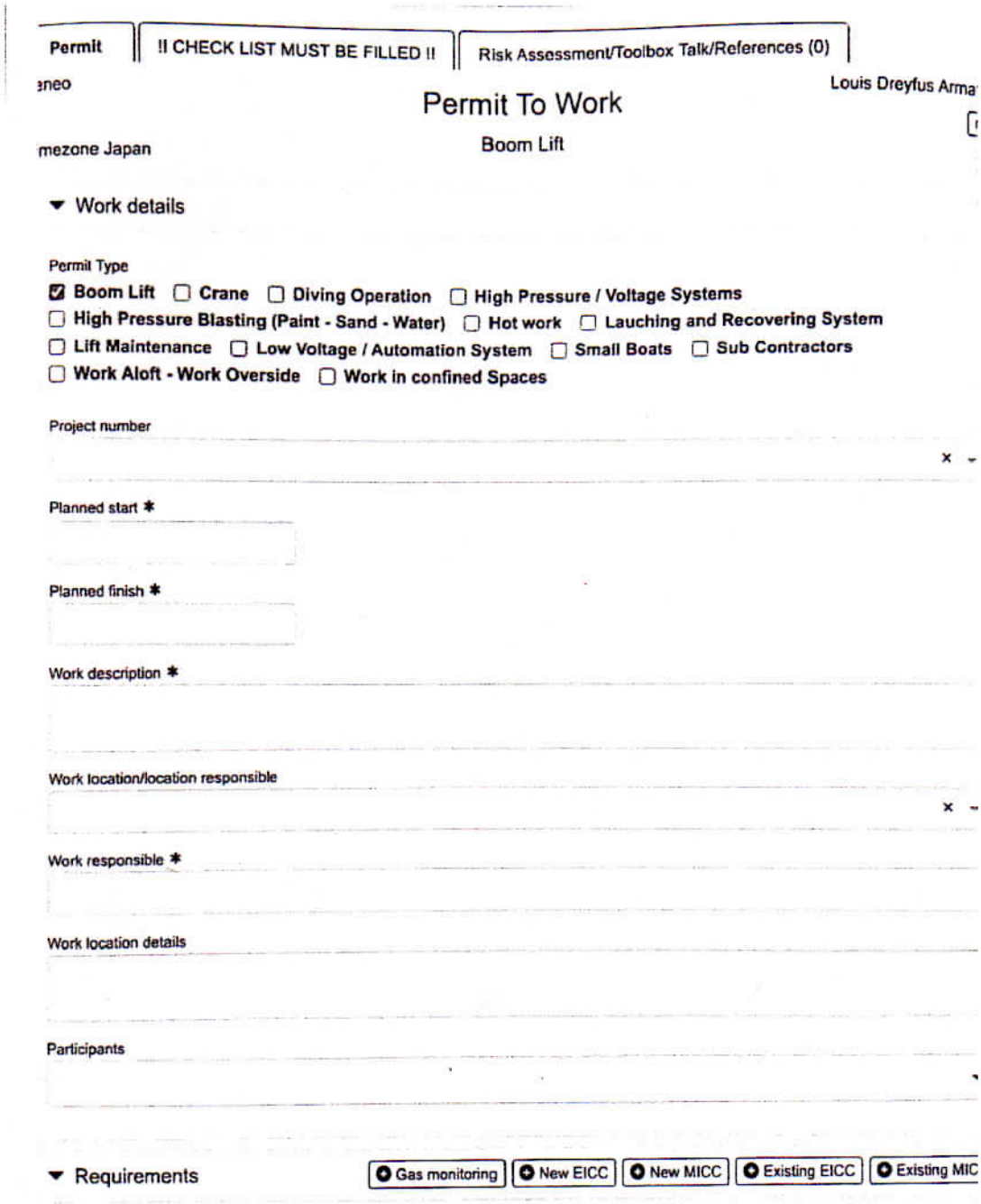
Note: *Meeting resume should be attached if any* / Hasil pertemuan harus dilampirkan jika ada — Page: From:

MASTER

SLAMET RAHARJO S

KARUNIA BERKAH SAMODRA SENTOSA 4005 JAKARTA

Contoh Permit To Work



Permit | !! CHECK LIST MUST BE FILLED !! | Risk Assessment/Toolbox Talk/References (0)

ɜneo

Louis Dreyfus Arma

Permit To Work

mezone Japan

Boom Lift

▼ Work details

Permit Type

☑ Boom Lift ☐ Crane ☐ Diving Operation ☐ High Pressure / Voltage Systems
☐ High Pressure Blasting (Paint - Sand - Water) ☐ Hot work ☐ Lauching and Recovering System
☐ Lift Maintenance ☐ Low Voltage / Automation System ☐ Small Boats ☐ Sub Contractors
☐ Work Aloft - Work Overside ☐ Work in confined Spaces

Project number

Planned start *

Planned finish *

Work description *

Work location/location responsible

Work responsible *

Work location details

Participants

▼ Requirements

Gas monitoring | New EICC | New MICC | Existing EICC | Existing MIC

Scanned with CamScanner

Control Measures

Personal Protective Equipment

- [ ] Anti-exposure suits
- [ ] Chemical Gloves
- [ ] Chemical suit
- [ ] Coverall
- [ ] Ear Protection
- [ ] Face Shied AND Goggles (Grinding)
- [ ] Face Shield
- [ ] Gloves
- [ ] Goggles (To be used against DUST)
- [ ] Hard Hat
- [ ] High Visibility jacket
- [ ] Life Jacket
- [ ] Respiratory mask
- [ ] Safety Shoes
- [ ] Safety Glasses
- [ ] Safety Harness
- [ ] Welding goggles

Precaution Equipment Required

- [ ] BA equipment at worksite
- [ ] Barricades
- [ ] Display signs
- [ ] Extinguisher
- [ ] Fire Blanket
- [ ] Fire Hose
- [ ] Insulation Tools
- [ ] Lifting plan
- [ ] Safety Barriers
- [ ] Scaffolding
- [ ] Signal man
- [ ] Ventilation
- [ ] Watchman

Notifications Internal

- [ ] Bridge
- [ ] Cable
- [ ] Client Rep.
- [ ] ECR
- [ ] ROV Supervisor
- [ ] Sub Sea Team

Notifications Extern

- [ ] 3 party
- [ ] Port Authority
- [ ] Stand by vesse
- [ ] Yard

Scanned with CamScanner

Permit | **II CHECK LIST MUST BE FILLED II** | Risk Assessment/Toolbox Talk/References (0)

ɜneo

Permit To Work

Louis Dreyfus Arma

mezone Japan

Work Aloft - Work Overside

Work Aloft - Work Overside ()

Actions	Comments
☑ Risk analysis	
☐ Check RC-ALL-SAF017E Working Aloft	
☐ Check RC-ALL-SAF018E Moving people with Crane	
☐ Check JSA-ALL-OPS002E Working at Height	
☐ Additional Risk Assessment Card	
☐ Specific JSA for this Operation	
☑ Do you have the appropriate protective equipment ?	
☐ YES	
☐ NO	
☑ Do you keep tools in a bag or a bucket ?	
☐ YES	
☐ NO	
☑ Have your harness fixed to a strong Point ?	
☐ YES	

Scanned with CamScanner

- [ ] NO

- [x] What is the safety height clearance ? (Add in comments)

- [x] What is the lanyard length ? (Add in comments)

- [x] Is the Ladder / Scaffolding on non slippery surface ?
  - [ ] YES
  - [ ] NO

- [x] Is the Ladder / Scaffolding properly secured to a strong point ?
  - [ ] YES
  - [ ] NO

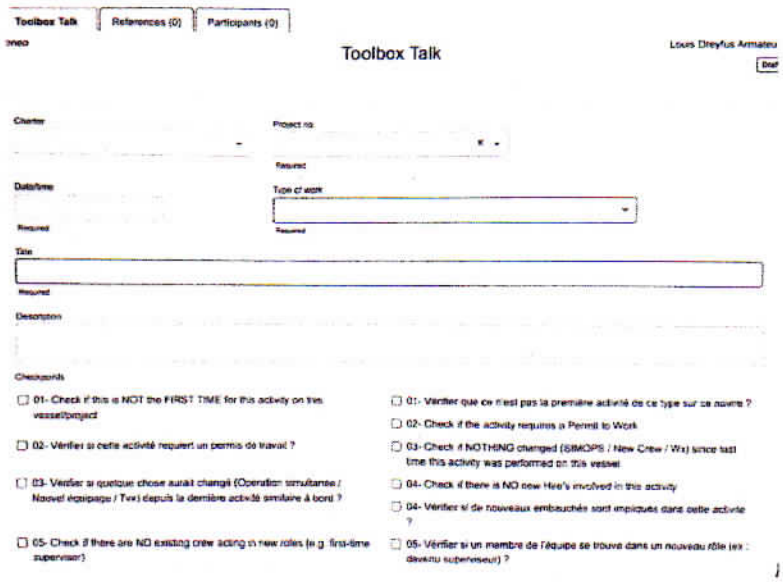
- [x] To Access to the ladder /scafolding / paltform have you checked general condition and the appropriate securing of lashing ?
  - [ ] YES
  - [ ] NO

- [x] If Work on mast :
  - [ ] All radars are switched off
  - [ ] Warning notice is displayed on radars screen
  - [ ] All Safety distance with any radiations source have been Checked. Please note in comments

Scanned with CamScanner

- [ ] Equipment is isolated / EICC or MICC done / with warning sign on scene.
- [x] Work on funnel / forward mast - Isolate whisite
  - [ ] YES
  - [ ] NO
- [x] Working Overside
  - [ ] Lifebuoy is ready
  - [ ] Life line ready
  - [ ] Wear Lifejacket
- [x] Environnement Conditions :
  - [ ] Relative Wind Force and Direction (in comments)
  - [ ] Sea State (in comments)
  - [ ] Ship's Motion Pitch / Roll (In comments)
- [ ]

Scanned with CamScanner



Toolbox Talk | References (0) | Participants (0)

Toolbox Talk

Louis Dreyfus Armateu

Charter

Project no.

Required

Date/time

Type of work

Required

Required

Title

Required

Description

Checkpoints

01- Check if this is NOT the FIRST TIME for this activity on this vessel/project

02- Vérifier si cette activité requiert un permis de travail ?

03- Vérifier si quelque chose aurait changé (Operation simultanée / Nouvel équipage / Tvx) depuis la dernière activité similaire à bord ?

05- Check if there are NO existing crew acting in new roles (e.g. first-time supervisor)

01- Vérifier que ce n'est pas la première activité de ce type sur ce navire ?

02- Check if the activity requires a Permit to Work

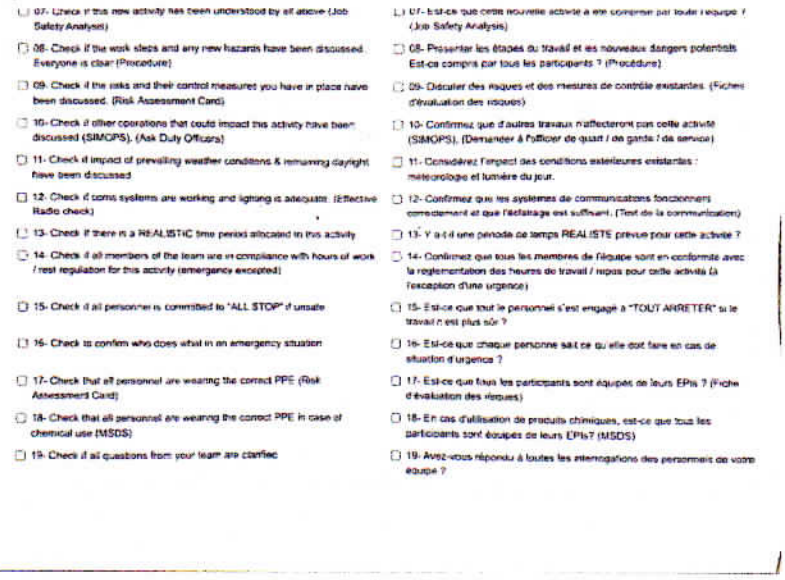
03- Check if NOTHING changed (SIMOPS / New Crew / Wx) since last time this activity was performed on this vessel

04- Check if there is NO new Hire's involved in this activity

04- Vérifier si de nouveaux embauchés sont impliqués dans cette activité ?

05- Vérifier si un membre de l'équipe se trouve dans un nouveau rôle (ex : devenu superviseur) ?

Scanned with CamScanner



07- Check if this new activity has been understood by all above (Job Safety Analysis)

08- Check if the work steps and any new hazards have been discussed. Everyone is clear (Procedure)

09- Check if the risks and their control measures you have in place have been discussed. (Risk Assessment Card)

10- Check if other operations that could impact this activity have been discussed (SIMOPS). (Ask Duty Officers)

11- Check if impact of prevailing weather conditions & remaining daylight have been discussed

12- Check if coms systems are working and lighting is adequate. (Effective Radio check)

13- Check if there is a REALISTIC time period allocated to this activity

14- Check if all members of the team are in compliance with hours of work / rest regulation for this activity (emergency excepted)

15- Check if all personnel is committed to "ALL STOP" if unsafe

16- Check to confirm who does what in an emergency situation

17- Check that all personnel are wearing the correct PPE (Risk Assessment Card)

18- Check that all personnel are wearing the correct PPE in case of chemical use (MSDS)

19- Check if all questions from your team are clarified

07- Est-ce que cette nouvelle activité a été comprise par toute l'équipe ? (Job Safety Analysis)

08- Présenter les étapes du travail et les nouveaux dangers potentiels. Est-ce compris par tous les participants ? (Procédure)

09- Discuter des risques et des mesures de contrôle existantes. (Fiches d'évaluation des risques)

10- Confirmez que d'autres travaux n'affecteront pas cette activité (SIMOPS). (Demander à l'officier de quart / de garde / de service)

11- Considérez l'impact des conditions extérieures existantes : météorologie et lumière du jour.

12- Confirmez que les systèmes de communications fonctionnent correctement et que l'éclairage est suffisant. (Test de la communication)

13- Y a-t-il une période de temps REALISTE prévue pour cette activité ?

14- Confirmez que tous les membres de l'équipe sont en conformité avec la réglementation des heures de travail / repos pour cette activité (à l'exception d'une urgence)

15- Est-ce que tout le personnel s'est engagé à "TOUT ARRETER" si le travail n'est plus sûr ?

16- Est-ce que chaque personne sait ce qu'elle doit faire en cas de situation d'urgence ?

17- Est-ce que tous les participants sont équipés de leurs EPIs ? (Fiche d'évaluation des risques)

18- En cas d'utilisation de produits chimiques, est-ce que tous les participants sont équipés de leurs EPIs? (MSDS)

19- Avez-vous répondu à toutes les interrogations des personnels de votre équipe ?

Scanned with CamScanner

Lampiran 4

Risk Assessment / Job Hazard Analysis (JHA)

	JOB HAZARD ANALYSIS (JHA)	FRM-VSL-09-1301-001 File 09 Retention 3 Year

Vessel/Location Name		Job Description	JHA - 006 - Daily Work Engine
Date		Equipment	

Step	Job Steps	Hazard Source / Energy / Worst case incident scenario	Initial Risk: Severity	Likelihood	Initial Risk	Mitigating Control Measures including person(s) taking action and when	Residual Risk: Severity	Likelihood	Risk
1	Maintenance of equipment and mechanisms	Personnel injury, damage to equipment, slip & fall; Electrocution hazard	4	C	M	Job has to be done by authorized personnel. Be sure that the power is cut off. Tag system in use " men at work. Use proper tools. Use proper PPE: safety gloves, goggles and protective cloths.	1	C	L
2	Dismounting, overhauling piston-, centrifugal-, screw- and gear pumps	Personnel injury, fingers, etc; Skin or eye irritation by fuel, oil or cleaning solution; Damage by heavy lifting	4	C	M	Job has to be done by authorized personnel. Be sure that the power is cut off. Tag system in use " men at work"; Be sure that all valves closed and there is no pressure in the pump. Use proper tools. Use proper PPE: safety gloves, goggles, shoes and protective cloths. All chain blocks and belts must be certified and properly used.	1	C	L
3	Greasing jobs	Personnel injury trip, slip and fall; skin or eye irritation	3	C	M	Proper PPE to be worn; special caution when greasing moving elements	1	C	L
4	Cleaning deck plates, pipes, ceilings and equipment with chemicals	Personnel injury, damage to equipment, slip & fall Skin or eye irritation by cleaning solution Electrocution hazard	3	C	M	Job has to be done by authorized personnel. Safety goggles and all protective clothes are to be worn; Check that area of operation clear and unauthorized personnel stay out on safe distance. Isolate electrical equipment as appropriate	1	C	L
5	Chipping the rust	Rust particles contact to the skin or eyes; High noise level; Inhalation of dust Personnel injury	3	C	M	Protective clothes / helmet , safety shoes , leather glows and goggles are to be worn Area of work to kept clear from unauthorized personnel. Ear muffs or headset to be worn	1	C	L
6	Cleaning or changing of fuel oil lubrication- and hydraulic oil filters	Skin or eye irritation by fuel oil or cleaning solution. Damage of fingers. Slipping and falling on deck	3	C	M	Job has to be done by authorized personnel. Safety goggles and all protective clothes are to be worn; Use proper tools. Always check that valves are closed and there is no pressure in filter; Tag system in use "men at work	1	C	L
7	Cleaning of sea chest filters	Flooding Personal injury, fingers etc	3	C	M	Job has to be done by authorized personnel. Close always inlet and outlet valve and loose pressure from filter; Use proper tools. Use proper PPE	1	C	L
8	Painting jobs	Personnel injury, damage to equipment, trip, slip & fall	3	C	M	Wear proper PPE. If painting in closed space make sure room has sufficient ventilation Always post signs for painting area. MSDS in place, personnel familiar with MSDS.	1	C	L
9	Control of noise at work	Permanent hearing damage, loss of hearing sensitivity. Increasing accidents due to lack of communication	3	C	M	Identification of noisy areas and equipment. Reducing the noise where possible. Safety signs must be displayed in any area of the ship where workers are likely to be exposed to noise. Identification of workers who might be harmed and how. Reducing the working time in noisy areas to minimum. Training and instruction of crew who might be harmed. Workers must be provided with protective equipment Commencing any dangerous task to be avoided, if in doubt that all involved persons fully understood the others	1	C	L
10	Cleaning inside of Engine Room	Burning hands due to Incorrect use of cleaning agent;Slips, trips and falls	3	C	M	Test water temperature before starting. Do not overfill buckets. Use correct mix of cleaning agents.Refer to MSDS and use appropriate PPE.Avoid spillages if possible but clean up immediately if required.Warning signs i.e. 'Slippery decks' cones to be posted as required.Consider vessel movement and delay if movement is excessive	1	C	L
11	Works aloft / ladder	Fall, heavy Injury	3	D	M	Any works aloft more than 2 meters to be covered by PTW. The assistance of second person to be provided in case the work with aluminium ladder or support	1	C	L
12									

JHA to be discussed in a Toolbox Talk meeting at least at the start of each shift. JHA to be reviewed at end of each shift in order to determine extra/other hazards identified.

NOTE: If you insert rows above the Initial Risk column will not display the colour automatically. Refer to the Risk Assessment Matrix worksheet and add the corresponding colour manually

	JOB HAZARD ANALYSIS (JHA)	FRM-VSL-09-1301-001 File 09 Retention 3 Year

Toolbox Talk Record

As a part of SMIT LAMNALCO pre-job planning procedures, a documented Toolbox Talk *shall* be performed before any work is carried out. All workers who will take any part in the task *shall* be included in the Toolbox Talk. Once completed, the Toolbox Talk Book shall be taken to the Bridge or Engineering Officer on Watch as applicable in order that a log book entry relating to the completed Toolbox Talk can be made.

The following items *shall* be reviewed :	
1	Use the completed JHA as the basis for the Tool Box Talk.
2	Discuss all steps of the job to be undertaken.
3	Fully review and discuss the completed JHA with particular attention to identified hazards and the methods of controlling / removing them
4	Carefully communicate the potential hazards associated with each job step.
5	*Ensure that any additional hazards identified are assessed, mitigated and noted in the section below
6	Designate the duties of each individual in the workforce.
7	Ensure that any required tools are inspected before use, and that they are in good, safe condition and working order.
8	Ensure that all members of the work group are familiarised with any tools or equipment and any person assigned to use any tool or equipment is competent to do so.
9	Consider ergonomic factors when using tools or other actions that may require repeat motion for extended periods. Instruct personnel to change hands, change positions, take regular breaks and also make arrangements to change personnel when necessary during this type of work.
10	Ensure the correct Personal Protective Equipment (PPE) is available, in good condition and being utilised
11	Ensure that any communication equipment is in working order, that communication methods are agreed and tested.
12	Ensure everyone understands location of the job perimeter, that sufficient warning signs are available and copies of the permit to work and the JHA are available at the entry to the work site.
13	Make arrangements to have working area(s) inspected, cleaned and cleared away as applicable
14	Strongly emphasise each individual's authority and responsibility to "Stop the Job" if anything is considered unsafe to personnel, equipment or may lead to pollution.
15	Once everything above has been completed, double check if anybody has any doubts, questions or other queries. If not, make the entry in the bridge/engineering dept. logbook and commence the task.

** It is the supervisor's responsibility to assess additional risks in the cells below for each step that may be present as a result of local conditions such as weather, sea state or type of vessel.*

Full Name	Job Title	Signature	Comments, if any "SAFETY IS MY PERSONAL VALUE"

I was present for the entire duration of the Toolbox Talk. By signing my name I am stating that I understand the hazards, what is required of me and I am suitably qualified and experienced to carry out these tasks.

Supervisor Name	Tool Box Talk Date	Post Job JHA Review	

Note anything about this JHA that could be improved such as the job steps themselves or additional risks that should be permanently included.	

Supervisor to file the completed and reviewed JHA. Consider sending JHA to SHEQ Staff in order to include the same in the S-JHA database

Lampiran 5

Cover Safety Management System (SMS)

Lampiran 6

Permit To Work Form

PERMIT TO WORK FORM

WORK TO BE DONE (Description)	
LOCATION OF WORK (Name of Vessel)	AUTHORIZED PERSON IN CHARGE : CHIEF OFFICER /CHIEF ENGINEER OR SHORE BASE SUPERVISOR
PERIOD OF VALIDITY (should not exceed 12 hours)	EXACT LOCATION OF WORK (superstructure, overside, main deck, under deck, machinery spaces, compartments, confine spaces, tanks)

PERSONNEL DETAILED TO CARRY OUT TASK - VESSEL CREW AND/OR MAINTENANCE PERSONNEL AND/OR THIRD PARTY CONTRACTOR					
NO	NAME	RAND AND/OR POSITION	NO	NAME	RANK AND/OR POSITION
1			6		
2			7		
3			8		
4			9		
5			10		

1	DOES THE WORK REQUIRE ENTRY INTO A TANK OR CONFINED SPACE?	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	IF THE ANSWER IS YES, PREPARATION FOR THE WORK MUST BE COMPLETED IN ACCORDANCE WITH AND INCLUDE THE PROCEDURE FOR ENTERING TANKS AND CONFINED SPACES.				
b)	HAS THE TANK ENTRY PERMIT (ELR03006) IS FILLED UP?				
c)	IS THE RESPONSIBLE PERSON INCHARGE ON GAS TESTING AWARE THAT HE WILL SUPERVISE THE GAS TESTING AND HIS PRESENCE IS REQUIRED THROUGHOUT THE DURATION OF THE WORK?				
d)	HAS TANK ENTERING / CONFINED SPACE CHECKLIST (ELCL03305) BEEN PROPERLY FILLED UP IN GOOD FAITH?				
e)	IS THE PTW AUTHORIZED PERSON IN-CHARGE AWARE THAT HIS PRESENCE IS REQUIRED THROUGHOUT THE DURATION OF THE WORK?				

2	MACHINERY AND EQUIPMENT	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	REMOVED FROM SERVICE?				
b)	ISOLATED FROM SOURCE OF POWER OR HEAT?				
c)	ALL RELEVANT PERSONNEL INFORMED?				
d)	WARNING NOTICES DISPLAYED?				

3	HOT WORK	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	IS AREA CLEAR OF DANGEROUS MATERIALS?				
b)	HAVE FLAMMABLE SUBSTANCES BEEN ELIMINATED OR RESTRICTED?				
c)	IS THE AREA OF THE WORK IN A TANK OR CONFINED SPACE?				
d)	IS THE CONFINED SPACE CHECKLIST BEEN FILL UP?				
e)	IS THE VENTILATION ADEQUATE?				
f)	IS FIRE FIGHTING EQUIPMENT IN PLACE AND READY?				
g)	ARE PERSONNEL AWARE OF THE LOCATION OF FIRE FIGHTING EQUIPMENT?				
h)	WILL OTHER AREAS BE AFFECTED BY HOT WORK? (i.e.: ADJACENT SPACES, BULKHEADS ETC.				
i)	NAVIGATIONAL & ELECTRONIC EQUIPMENT SWITCH OFF? (E.G VHF, SSB, RADAR, ETC.)				
j)	ANY FIRE WATCHMAN STANDBY AT LOCATION? IF SO, NAME:				
k)	IS THE VESSEL INSIDE 500 METER SAFETY ZONE????				
l)	IF YES NO "HOT WORK PERMIT WILL BE ISSUED"				

4	SHIPBOARD ELECTRICAL ACTIVITIES	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	IS THE SUPERVISOR FAMILIAR WITH ELECTRICAL SAFETY RULES AND GENERAL ELECTRICAL SAFETY?				
b)	DOES THE TASK NEED TO ISOLATE THE UNIT?				
c)	DOES THE TASK NEED TO REMOVE THE UNIT?				
d)	DOES THE PERSONEL CARRYING OUT THIS TASK HAVE THE PROPER OR THE SPECIAL TOOLS?				
e)	DOES THIS TASK NEED TO SHUT OFF NAVIGATIONAL AND COMMUNICATION EQUIPMENTS?				
f)	DOES THIS TASK NEED TO SHUT DOWN Y VESSEL'S POWER SUPPLY?				
g)	DOES THIS TASK MAKE VESSEL'S MAIN ENGINE UNOPERATIONAL IF NEEDED DURING EMERGENCY?				
h)	DOES THIS TASK HAVE TO CARRY OUT WORKING AT HEIGHT (ALOFT OR OVERSIDE)? IF SO,- ENSURE TO FILL THE WORKING AT HEIGHT (ALOFT OR OVERSIDE) CHECKLIST IS DONE				
i)	DOES THIS TASK HAVE TO CARRY OUT ENTERING CONFINE SPACE OR TANKS? IF SO, THEN, THAT NEEDS ANOTHER PTW AND RISK ASSESSMENT IN ENTERING CONFINE SPACE AND TANKS.				
j)	DOES THIS TASK NEED TO HAVE A LIVE TESTING UPON COMPLETION?				

5	ADDITIONAL PRECAUTIONS / INFORMATION	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	ARE ALL APPROPRIATE PROCEDURES FOR THIS WORK AVAILABLE?				
b)	IS ALL THE APPROPRIATE EQUIPMENT FOR THIS WORK AVAILABLE?				
c)	ARE ALL PROCEDURE, STANDARD, CHECKLIST FULLY UNDERSTOOD BY THE FOLLOWING PERSONNEL: VESSEL CREW AND/OR MAINTENANCE PERSONNEL AND/OR THIRD PARTY CONTRACTOR				
d)	IS THE SUPERVISOR AWARE THAT HIS PRESENCE IS REQUIRED THROUGHOUT THE DURATION OF THE WORK?				
e)	HAS A RISK ASSESSMENT BEEN COMPLETED FOR THIS WORK, AND ALL HAZARD BEEN ELEMATED OR ISOLATED?				
f)	WHAT OTHER PROCEDURES ARE USED FOR THIS WORK? (LIST THEM AT THE REMARK COLUMN)				
g)	SUPERVISOR MUST CARRY OUT TOOLBOX TALK ONSITE PRIOR TO START THE WORK?				

6	WORKING AT HEIGHT(ALOFT AND/OR OVERSIDE VESSEL)	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	IS THE WORK TO BE CARRIED OUT ALOFT AND/OR OVERSIDE OF VESSEL?				
b)	IS THE HEIGHT OF WORK AREA IS OVER 2 METERS?				
c)	ARE WORKERS AWARE OF THEIR SAFETY IN WORKING ALOFT AND/OR OVERSIDE				
d)	ARE PPE FOR WORKING ALOFT AND/OR OVERSIDE IS AVAILABLE?				
e)	WORKING ALOFT AND/OR OVERSIDE EQUIPMENT AVAILABLE?				
f)	IS THE CHECKLIST FOR WORKING AT HEIGHT (ALOFT OR OVERSIDE) FILLED UP AND PROPERLY CARRIED OUT IN GOOD FAITH				

7	LOCKOUT / TAGOUT	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	DOES THE TAG INFROMATION PROPERLY FILLED UP?				
b)	DOES THE TAG POSTER AND/OR DISPLAYED AT WORKSITE? STATE TIME AT REMARKS COLUMN				
c)	TAG REMOVE FROM WORKSITE UPON COMPLETION OF WORK? STATE TIME AT REMARKS COLUMN				

8	WORKING IN HIGH RISK ENVIRONMENT	YES	NO	N/A	REMARKS
a)	Does the work is inside Enclosed or Confined Spaces				
b)	Does the work is inside Enclose or Confined Spaces(Tank) Cleaning				
c)	Does the HOT WORK - Welding/Cutting is inside Enclose or Confined Spaces				

IF ALL THE ABOVE QUESTIONS IS YES - PERMIT TO WORK NEEDS THE APPROVAL FROM SHORE BASE HOM

PERMIT TO WORK FORM

9	PTW CERTIFICATE OF CHECKS			
	I certify that all checklists will be implemented and maintained at all times during the duration of work. Safety and Emergency Arrangement will be observed during duration of work.			
	Chief Officer / Chief Engineer or Shore Based Supervisor	Signature	Date	Time

10	PTW APPROVAL - NOT WORKING IN HIGH RISK ENVIRONMENT			
	I am satisfied that all precautions have been taken and that safety arrangements will be maintained for the duration of the work.			
	MASTER OF VESSEL / SUPERVISOR ON SHORE BASE WORK	Signature	Date	Time

11	PTW SHORE BASE APPROVAL - WORKING IN HIGH RISK ENVIRONMENT			
	I am satisfied that the High Risk activity control equipment is all in place.			
	Head of Maintenance	Signature	Date	Time

WORK COMPLETION CERTIFICATE

A	PTW ATTESTMENT OF WORK COMPLETION			
	I attest that the work which was under my supervision has been completed, materials and equipment has been withdrawn, and housekeeping has been carried out. All personnel detailed on this work are clear from the area.			
	Chief Officer / Chief Engineer or Shore Based Supervisor	Signature	Date	Time

B	PTW TERMINATION CERTIFICATE - NOT WORKIGH IN HIGH RISK ENVIRONMENT			
	I attest that the work which was under my supervision has been completed, materials and equipment has been withdrawn, and housekeeping has been carried out. All personnel detailed on this work are clear from the area.			
	MASTER OF VESSEL / SUPERVISOR ON SHORE BASE WORK	Signature	Date	Time

C	PTW TERMINATION CERTIFICATE - WORKING IN HIGH RISK ENVIRONMENT			
	I am satisfied that the High Risk activity control equipment is all in place.			
	Head of Maintenance	Signature	Date	Time

S	AT

IJIN MEMASUKI RUANG TERTUTUP
PERMIT OF ENTERING TO THE ENCLOSE SPACE

Instruksi / *instruction* :

1. Setiap kegiatan pekerjaan memasuki ruang tertutup atau tanki harus mendapat ijin dari Nakhoda
   Every job entering enclose space, shall get permit from the master
2. Nakhoda menunjuk salah satu perwiranya untuk mengawasi selama pekerjaan tersebut
   Master appoint one of the officer to supervise the hot work
3. Peralatan keselamatan yang diperlukan, harus dipersiapkan terlebih dahulu sebelum pekerjaan dilakukan
   Required safety equipment has to be prepared before carrying out the work
4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL
   File all filled and completed form in the ROUTINE SHIPS ACTIVITY FILE

Nama Kapal *Ship Name*		Tanggal Pekerjaan *Date of work*	
Ijin Diberikan Kepada *Permit given to*		Di Pelabuhan *At Port*	
Jenis pekerjaan / *Kind of job*			
Jumlah Personil Kerja *Number of worker*		Ruangan yang dimasuki *Space has to be entry*	
Nama Personil Kerja *Name of worker*			
Nama Personil Penanggung Jawab *Name of person who responsible the job*			

DESKRIPSI *DESCRIPTION*	
Ruang yang akan dimasuki telah ada ventilasinya *Ventilation available on the space which to be entry*	Ya / Tidak *Yes / No*
Kondisi atmosfir telah diperiksa *Atmosphere condition has been checked*	Ya / Tidak *Yes / No*
Hasil pemeriksaan Oksigen didalam ruangan telah memenuhi *Oxygen test result in the space has been complied*	Ya / Tidak *Yes / No*
Ruangan masih belum bebas gas beracun *Space still not gas free*	Ya / Tidak *Yes / No*
Perlengkapan untuk menjamin kelangsungan ventilasi telah disiapkan *Equipment to ensure the continuing ventilation system was prepared*	Ya / Tidak *Yes / No*
Jenis ventilasi yang digunakan telah memenuhi *Ventilation type used has been complied*	Ya / Tidak *Yes / No*
Jalan masuk dan penerangan memadai *Entrance facility and lighting are proper*	Ya / Tidak *Yes / No*
Lampu senter atau perlengkapan lain yang digunakan adalah jenis yang telah disetujui *Safety torch or other equipment used are approved type*	Ya / Tidak *Yes / No*
Komunikasi antara orang di luar, didalam ruangan dan anjungan telah disetujui *Communication between person in outside, inside and on bridge has been agreed*	Ya / Tidak *Yes / No*

Metode : *Method :*		Frekwensi : *Frequency*	

Oksigen meter tiap personil telah diperiksa *Oxygen meter for each personnel have been checked*			Ya / Tidak *Yes / No*
Perangkat keselamatan yang diperlukan telah disiagakan *Safety equipment required have been prepared*			Ya / Tidak *Yes / No*
Perlengkapan keselamatan yang digunakan : *Safety equipment used :*			
Masker oksigen lengkap *Complete Oxygen mask*	Ya / Tidak *Yes / No*	Alat bantu pernafasan *Resuscitation Equipment*	Ya / Tidak *Yes / No*
2 set tabung Oksigen cadangan *2 sets of Spare Cylinders*	Ya / Tidak *Yes / No*	2 buah Senter *2 sets of Safety Torches*	Ya / Tidak *Yes / No*
1 set tali keselamatan *1 set of Safety Line*	Ya / Tidak *Yes / No*	2 buah selang pemadam *2 sets of Fire Hoses + Nozzle*	Ya / Tidak *Yes / No*
Helem kerja *Safety Helmet*	Ya / Tidak *Yes / No*	1 set baju pemadam *1 set of Fireman's suits*	Ya / Tidak *Yes / No*
Catatan penting / *Important remarks* :			

Menyetujui / *Approved by*	Diketahui oleh / *Known by*	Perwira Pengawas/ *Supervise officer*
Nakhoda / *Master*	KKM / *Chief Engineer*	Nama / *name*

MSC

S	AT

IJIN PEKERJAAN PANAS
HOT WORKS PERMIT

Instruksi / *Instruction* :

1. Setiap kegiatan pekerjaan yang memerlukan pemanasan, harus mendapat ijin dari Nakhoda
   Every job require the heating, shall get permit from the master
2. Nakhoda menunjuk salah satu perwiranya untuk mengawasi selama pekerjaan panas
   Master appoint one of the officer to supervise the hot work
3. Peralatan keselamatan yang diperlukan harus dipersiapkan sebelum pekerjaan tersebut dilakukan.
   Required safety equipment has to be prepared before carrying out the work
4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL
   File all filled and completed form in the ROUTINE SHIPS ACTIVITY FILE

Nama Kapal : *Ships Name :*	Tanggal Pekerjaan : *Date of work :*
Ijin Diberikan Kepada : *Permit given to :*	Nama Pelabuhan : *Name of Port :*
Jenis pekerjaan : *Kind of work :*	
Jumlah Personil Kerja *Number of worker*	Lokasi Pekerjaan *Work location*
Nama Personil Kerja *Name of worker*	
Nama Personil Penanggung Jawab *Name of person who responsible the job*	

DESKRIPSI *DESCRIPTION*	
Ijin memasuki ruang tertutup telah diberikan *Permit to entry the enclose space has been given*	Ya / Tidak *Yes / No*
Ruangan telah dibersihkan dari barang yang mudah terbakar *Space has been cleaned from the flammable material*	Ya / Tidak *Yes / No*
Ruangan dan ruang sebelahnya telah bebas dari gas *Space and beside space free from gas*	Ya / Tidak *Yes / No*
Sedang berlangsung operasi pemindahan minyak/ balas atau pembersihan tangki *Carrying out operation of bunkering, ballasting or tank cleaning*	Ya / Tidak *Yes / No*
Semua pipa cairan telah diisolasi *All liquid piping has been isolated*	Ya / Tidak *Yes / No*
Perlengkapan kebakaran disiapkan dan saluran pemadam kebakaran telah bertekanan *Fire fighting equipment was prepared and fire main line found under pressured*	Ya / Tidak *Yes / No*
Petugas PMK yang tertera dalam sijil telah siap *Fire fighting team accordance the muster list were prepared*	Ya / Tidak *Yes / No*
Sudah ada koordinasi antara petugas PMK dengan anjungan *Coordination between fire fighting team and bridge was found*	Ya / Tidak *Yes / No*
Prosedur darurat telah didiskusikan *Emergency procedure has been discussed*	Ya / Tidak *Yes / No*
Persetujuan dari kantor pusat telah diberikan *Permit from head office has been given*	Ya / Tidak *Yes / No*
Catatan penting / *Important remarks* :	

Tgl Overhaul terakhir *Date of last overhaul*	
Kondisi *Condition*	

ALAT PEMADAM KEBAKARAN JINJING
PORTABLE FIRE EXTINGUISHER

No. *No.*	Lokasi *Location*	Kapasitas / Jenis *Type and capacity*	Tgl diperiksa *Date of inspection*	Tgl diisi kembali *Date of refilling*	Tgl tes tekan terakhir *Date of last press.test*

HIDRAN / NOZZLE / SELANG
HYDRANT / NOZZLE / HOSE

No. *No.*	Lokasi *Location*	Ukuran Selang *Hose size*	Jenis Nozzle *Nozzle type*	Daya Pancar(m) *Spraying distance (m)*	Tgl Inspeksi *Date of inspection*

Catatan Pemeriksaan / *Inspection remarks* :

Tanda tangan / *Signature*	Diverifikasi oleh / *verified by*	Diperiksa oleh / *Checked by*
Nakhoda / *Master*	Mualim I / *First officer*	Mualim II / *second officer*

HOT WORK PERMIT / CHECKLIST

PERMIT

*Has approval obtained from the Office?** Yes [ ] No [X] Not Applicable [ ]
(*Applicable for tanker only - *Please mark 'X' where Appropriate.)

MT/MV _____ Voy No. _____ Date: _____

Valid From _____ hrs on _____ to 17:00 hrs on _____

Specific Location of Hot Work: _____

Description of Hot Work _____

Type of Equipment used for Hot Work _____

Personnel carrying out the Hot Work _____

Personnel responsible for the Hot Work** CE [ ] 2E [X]

Personnel responsible for Safety** CE [X] 2E [ ] Master [ ] CO [ ]
(Mark 'X' for CE or 2E for hot work in E/R, Master or CO for hot work on deck)

Type, Make and Model of All Gas Detection equipment Used						
Date / Time	LEL % < 1 %	O_2 % (21%)	Date / Time	LEL % < 1 %	O_2 % (21%)	
						Tests for Combustible gas should be carried out immediately before commencement of HOT Work and at hourly Intervals as long as the work is in progress.

CONSIDERING THAT ALL THE REQUIRMENETS OF THE HOT WORK CHECKLIST (see page 2/2) ARE MET AND COMPLIED WITH AND WILL BE MAINTAINED FOR THE DURATION OF THE WORK, IT IS SAFE TO PROCEED WITH THE HOT WORK.

_____ _____
Responsible Officer Approved by Master / Date

Note:
1. A separate Hot Work Permit Checklist shall be completed for *each hot work location*.
2. Starting/Finishing time must not exceed the Responsible Officers working hours.
3. A copy of the Hot Work Permit and Checklist is to be displayed at the Work Area.
4. In case hot work requires office approval (on tankers), attach approval message from office.

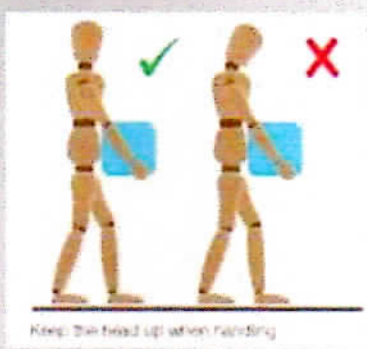
COMPLETION OF HOT WORK

1. The work has been completed and all personnel, materials and equipment have been withdrawn.
2. Isolation valves for oxygen and acetylene gas cylinders are shut after use.
3. Fire safety check was conducted on adjacent compartments, where applicable.
4. Master was notified of completion of the hot work.

_____ _____
Responsible Officer Time / Date

Lampiran 7

Lifting Technique



- **Luruskan Kepala anda ketika melakukan manual handling.** Jangan melihat ke arah beban (objek) atau menunduk.
- **Lakukan pergerakan dengan halus.** Jangan melakukan hentakan tiba-tiba yang tidak perlu yang bisa memberatkan anda dalam mengontrolnya kembali sehingga akan meningkatkan risiko cedera punggung belakang
- **Jangan mengangkat atau handle beban yang sulit untuk di atur.** Terdapat definisi yang berbeda antara 'apa yang bisa pekerja angkat' dengan 'apa yang bisa mereka angkat dengan aman'. Jika anda ragu segera minta nasihat supervisor untuk bantuan selanjutnya

DAFTAR ISTILAH

ABK : Anak buah kapal adalah yang bekerja di atas kapal selain Nakhoda, didaftarkan pada buku sijil dan terdaftar di dalam daftar ABK berdasarkan KUHD NO. 375.

Continuous Improvement : Usaha – usaha berkelanjutan yang dilakukan untuk mengembangkan dan memperbaiki produk, layanan, untuk mendorong perusahaan dalam mengukur dan melakukan sistemasi proses untuk mengurangi barang cacat dan untuk memperpendek waktu.

Crane : Salah satu jenis mesin yang umum nya dilengkapi dengan tali, kawat tali atau rantai dan sheaves yang dapat digunakan untuk mengangkat berat dan memindahkan ketempat lain.

Sign off : Adalah pelaut yang akan dipindahkan ke kapal lainatau telah menyelesaikan masa kontrak dan akan mendapatkan catatan Nakhoda mengenai konduite pelaut selama on board.

Health Safety Environment : Sebuah system menejemen dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan, sasaran, dan visinya dalam aspek keselamatan dan kesehatan kerja serta lingkungan.

Hazard : Potensi bahaya atau resiko yang akan ditimbulkan.

Chief Engineer : Kepala kamar mesin yang memimpin depertemenmesin diatas kapal.

Leading Indicator : Indikator yang memberikan info tentang arah trend yang akan terjadi sebelum trend sebenarnya terjadi.

Mindset	:	Cara berpikir yang mempengaruhi perilaku dan sikap seseorang, pemikiran yang mendalam sehingga mencapai level yang disebut keyakinan.
Power Distance	:	Konsep yang merefleksikan oraganisasi dan hubungan antar manusia yang ditata berdasarkan jarak kekuasaan.
Probability	:	Peluang atau kemungkinan dari suatu kejadian, terjadi atau tidak, dan seberapa besar kemungkinan kejadian tersebut berpeluang terjadi.
Safety Leadership	:	Kemampuan pemimpin untuk mengarahkan dan menggerakan seluruh bawahannya untuk mencapai target terciptanya budaya keselamatan kerja dalam organisasi.
Unsafe Condition	:	Tindakan yang tidak aman dan berbahaya bagi para pekerja.
Zero Accident	:	Tidak ada lagi kecelakaan di lokasi kerja baik itu yang bersifat cidera memerlukan pertolonganpertama atau P3K sehingga mengakibatkan fatality atau kematian.

KARUNIA
BERKAH
SAMODRA

TECHNICAL SPECIFICATION

PRINCIPAL PARTICULAR

Owner	: PT.Karunia Berkah Samodra, Jakarta
Vessel Name	: TB. Sentosa 4005
Year Built	: 2014
Builder	: Guangxing Shipbuilding Heavy Industry, CO.LTD
Designer	: Robert Allan Ltd. RAmparts 3000-SD CLASS TUGBOAT
Type of Vessel	: 2-Peller Harbor Tug
Class Notation	: BKI & ABS *A1: (E) *AMS, Towing Vessel, Unrestricted Navigation
Port of Registery	: Jakarta
	: Indonesia
IMO No.	: 9733208

DIMENSIONS

LOA	: 28,80 M
Beam	: 12,00 M
Depth	: 5,35 M
Draft	: 3,73 M
Grosse Tonnage	: 495
Net Tonnage	: 149

MACHINERY

Main Engine	: Nilgata 6L26HL, c/w ABS Certificate 2000 Bhp (1471 KW) x 2 unit, 750 Rpm
Main Generators	: Cat - 4.4 ; 2unit x 93KW out put 86 ekw
Harbour Generator	Cat - 4.4 ; 1unit x 101BHP out put 69ekw
Propellers	: 2-Peller NIIGATA ZP-31 c/w Kort Nozzle ASD

ACCOMMODATION (FULLY AIR CON)

Master	: 1 For berth
Chief Enginer	: 1 berth
Officer & Crew	: 4 room x 2 berths 1 Spare berth
Total	: 11 berths
Life Jackets	: 15 pcs,SOLAS & IMO Approved type
Life Buoy	: 8 pcs, SOLAS & IMO Approved type
Inflatable Life Raft	: 2 pcs, 16 prs c/w hydrostatic realiser SOLAS A PACK
Work Life Vest	: 15 pcs,SOLAS & IMO Approved type

PERFORMANCE DATA

Designed Max Speed	: 12 Knots
Designed Bollard Pull	: 50 Tonnes; ABS Certificate

TANK CAPACITIES

Fuel Oil	: 234 m^3
Fresh Water	: 36 m^3
Main Engine lube oil	: 2.3 m^3

TOWING AND DECK EQUIPMENT

Achor P/S	: Stockless bower 495Kg/each
Achor Chain P/S	: 26mm dia 302.5m length/11 shackle
Windlass	: 6.0T at 0-12m/min,⌀26mm U2 type Break Holding 17.9T
Fwd Towing Winch	: Drum Pull - 45T at 0-5m/min; BH-120T
Aft Towing Winch	: Drum Pull - 48T at 0-5m/min; BH-130T
Deck Crane	: Telescopic SWL-3T, Range 2.5m/6m. Lifting Height-20m
Side Fender	: Fit vessel wt heavy duty rubber fender bow; sheer and stern
Mooring Line	: 4 Polypropyline @ 120 m long; 85 64KN

COMMUNICATION AND NAVIGATIONAL EQUIP

Magnetic Compass	: 1 X JRC / SR - 165
Gyro Compass&Repeater	: 1 x CMZ9008
Radar	: 1 X JRC / JMA - 5312 - 6
Echo Sounder	: 1 X JRC / JFE - 380
Marine VHF	: 1 X JRC / JHS - 770 S
Marine SSB	: 1 X JRC / -2150
Walkie Talkie	: 2 x JRC / HT 649
SART	: 1 X MCMURDO / S4
EPRIB	: 1 X MCMURDO / E5
Satellite Navigation/GPS	: 1 X JRC, JLR - 7500
Auto Pilot	: 1 x SAURA, SA-10 VO
NAVTEX	1 x JRC, NCR-333
PA System	: 1 x Hanshin HPA-7300-2
AIS	: 1 x JRC, JHS-183
Flood light	: 2 x 1000 watt

KOMPLEK RUKAN KIRANA BOUTIQUE OFFICE BLOK E3 NO. 2-3
JL. BOULEVARD RAYA NO 1. KELAPA GADING TIMUR - JAKARTA UTARA 14240
TELP : 021-42888144 (HUNTING) FAX: 021-4201021

KARUNIA
BERKAH
SAMODRA

TRANSFER PUMP

Fuel Transfer Pump	: Horizontal Gear, 30m³/hr, 50head, 15kw 2900 r/min
Transfer FW Pump	: Horizontal Gear, 30m³/hr, 50head, 15kw 2900 r/min
Fuel Flow Meter	: Omega DFN-100A-IC Direct VISUAL INDICATION
Bilge Pump	: Vertical Centrifugal Gear,30m³/hr, 50head, 15kw 2900 r/min

FIRE FIGHTING / ANTI-POLLUTION EQUIP

External Fi-Fi Pump	: 1.200 m³/hr, 123mlc 1800rpm; 496Kw M/E Driven
External Fi-Fi Monitor	: 1(one) 1.200 m³/hr; 120m; 10bar; 15KN c/w Local Monitor Control c/w double barrel for foam
Fire Hydrant Station	: 30 m³/hr.@ 50m Head
Dispersant Tank Caps	: 5050 liters

COMMUNICATION AND NAVIGATIONAL EQUIP

Aldis Lamp	: 1 x 24V DC
Weather Fax	: 1 x Furuno 408
Inmarsat	: 1 x JRC, JUE-87
MF/HF Radio Equipment	: 1 x JRC,JSS-2150 c/s SSB

Foam Tank Caps	: 5100 liters
OWS	: Taiko Kokai USH-01
OSWW	: Azcue BT-HM38d4-f
Smoke Heat, Gas detector	: Apollo/0597-30924
Funnel Spark Arrestor	: Centrifugal Type Spark Arrestor
Spray boom P/S	: 2 x 5 mtr w/t 5 nozzle c/w Water Curtain
Rescue Zone P/S	: 2 (two) Removable P/S Side Doors Painting With RESCUE ZONE Mark

PARTICULARS ARE CORRECT AT THE TIME OF PRINTING

KOMPLEK RUKAN KIRANA BOUTIQUE OFFICE BLOK E3 NO. 2,3
JL. BOULEVARD RAYA NO.1, KELAPA GADING TIMUR - JAKARTA UTARA 14240
TELP : 021-4788044 (HUNTING) FAX. 021-4201021

TB. SENTOSA 4005 / P L A V

CREW LIST

Name Ship : TB. SENTOSA 4005
IMO Number : 97333208
Call Sign : P L A V
GRT / NRT : 495 T / 149 T
DWT : 328 MT
Personal : 11 PERSONS

NO	NAMA	JENIS KELAMIN	TGL LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1	SLAMET RAHARJO S	M	23-05-1977	INDONESIA	6200141081	F 302230	12-12-2024	NAKHODA	ANT – II	6200141081N20523
2	MUHAMMAD ILHAM AKBAR	M	20-11-1994	INDONESIA	6211419981	F 055695	05-10-2024	MUALIM I	ANT - III	6211419981N30521
3	RAHMAT ZAYULI	M	22-07-1993	INDONESIA	6201655311	F 203828	05-03-2024	MUALIM II	ANT - IV	6201655311N40220
4	AHMAD FAUZAN M	M	31-12-1980	INDONESIA	6201656328	F 274338	11-11-2024	KKM	ATT- II	6201656328T20119
5	PATRICK P SENGKEY	M	15-01-1999	INDONESIA	6211852825	G 020427	28-07-2025	MASINIS II	ATT - III	6211852825010518
6	HASNANDAR	M	16-11-1991	INDONESIA	6202080727	F 147595	29-03-2024	MASINIS III	ATT - IV	6202080727140523
7	SUFYAN HADI	M	17-07-1986	INDONESIA	6200567515	E 095004	20-04-2024	JURU MUDI	ABLE	6200567515340716
8	BUDI SETIAWAN	M	01-12-1994	INDONESIA	6211543071	G 054743	07-02-2024	JURU MUDI	ABLE	6211543071330216
9	ASIZ KOMARUDDIN	M	28-07-1995	INDONESIA	6201337401	G 045769	12-01-2024	JURU MUDI	RATING	6201337401330215
10	AKBAR	M	10-11-1992	INDONESIA	6201484931	F 329477	23-08-2025	OILER	ATT - IV	6201484931S45322
11	DIDAN AGUSTYAN	M	13-10-1984	INDONESIA	6200270276	F 037143	05-07-2024	OILER	ABLE	6200270276420716

BENETE , 18 JANUARI 2024
MASTER TB SENTOSA 4005

SLAMET RAHARJO S

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

PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : AHMAD FAUZAN MUBAROK
NIS : 02054/T-I
BIDANG KEAHLIAN : TEKNIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

B. Masalah Pokok

1. Manajemen keselamatan kerja di departemen mesin tidak berjalan dengan optimal
2. ABK mesin tidak disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memberikan familiarisasi / pengarahan mengenai prosedur keselamatan kerja secara rutin di atas kapal
2. Menegakkan kedisiplinan dengan meningkatkan pengawasan terhadap ABK mesin

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II	Jakarta, Januari 2024 Penulis
Dr. Bambang Sumali, M.Sc	**Nasri, M.T,M.Mar.E**	**Ahmad Fauzan M**
Pembina Tk. I (IV/b)	Dosen STIP	NIS : 02054/T-I
NIP. 19601105 198503 1 001		

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

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

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

Judul Makalah : PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

Dosen Pembimbing I : **Dr. Bambang Sumali, M.Sc**

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	16/01/24	Sinopsis acc	
	20/01/24	Bab I acc lanjut Bab II	
	23/01/24	Bab II acc lanjut Bab III	
	29/01/24	Bab III acc lanjut Bab IV	
	30/01/24	Bab V acc	

Catatan : Siap dijilidkan 30/01 2024

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

Judul Makalah : PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAMAR MESIN DI TB. SENTOSA 4005

Dosen Pembimbing II : **Nasri, M.T,M.Mar.E**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	04/01 '24	Pengajuan judul makalah. ok	
2.	17/01 '24	Koreksi Bab I ok dan Bab II ok lanjut ke bab berikutnya.	
3.	30/01 '24	Koreksi Bab III & IV, utk Bab IV mhn ditambah dan lampiran di sediakan	
4.	31/02 '24	Bab V ok siap utk diuji makalah	
5.	01/02 '24	Rapikan kembali makalah yg di siapkan	

Catatan : Pahami yg [illegible] dibuat dan siap yg diuji [illegible] [illegible] yg [illegible] dilengkapi