

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



**MAKALAH :
UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN DI
KAPAL KM.MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT. ATOSIM
LAMPUNG PELAYARAN (ALP)**

OLEH :

**AKMAL JANNATY
NIS : 03072/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT
JAKARTA**

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : AKMAL JANNATY
No. Induk Siwa : 03072/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN
KESELAMATAN DI KAPAL KM. MUTIARA
SENTOSA 2 MILIK PT. ATOSIM LAMPUNG
PELAYARAN (ALP)

Pembimbing I
Pembimbing II

Dr.,Drs. Bambang Sumali, M.Sc
NIP. 19601 105 198503 1 001

Bhima Siswo Putro S.Si.T M.M
NIP. 19730526 20081 2 1 001

Ketua Jurusan Nautika

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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : AKMAL JANNATY
No. Induk Siwa : 03072/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN
DI KAPAL KM. MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT.
ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)

Penguji I

Penguji II

Penguji III

.....
Mengetahui Ketua Jurusan Nautika

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

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Tujuan dari penulisan jurnal ini yaitu guna meningkatkan kesadaran, pemahaman dan pengetahuan mengenai keselamatan diatas kapal KM. Mutiara Sentosa 2 milik PT ALP mengenai langkah khusus untuk meningkatkan pengawasan terhadap upaya pencegahan terjadinya kecelakaan dilaut, guna menghilangkan tradisi yang buruk mengenai keselamatan crew kapal yang biasanya oleh oknum perusahaan. Metode yang digunakan adalah studi pustaka, konsep data informasi, kualitas informasi, nilai informasi dan observasi. Studi pustaka mengumpulkan data yang relevan dari buku, artikel ilmiah, berita, maupun sumber kredibel lainnya yang terkait dengan topik penelitian. Konsep data informasi adalah data yang diolah menjadi bentuk berguna bagi pemakainya Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan lewat pengamatan langsung. Hasil analisis menunjukan penyinkronan kurikulum dapat menjembatani kesenjangan antara perkuliahan dan dunia kerja. Sehingga ditemukan link and match yang sesuai dan sistem teknologi transportasi laut pada pelabuhan memerlukan semacam “pengenalan” dalam dunia pendidikan untuk menyampaikan perubahan sistem pada pelabuhan yang dikemas dalam bentuk materi.

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

1. Bapak Dr.Ir H.Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr.Meilinasari N. H,S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Ibu Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
4. Bapak Dr.Drs.Bambang Sumali, M.Sc, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Capt.Bhima Siswo Putro S.Si.T.M.M, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.

6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.
8. Istri dan Keluarga yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.

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

JAKARTA , 03 FEBRUARY 2024

PENULIS

AKMAL JANNATY
NIS : 03072/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	3
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
D. METODE PENELITIAN	5
E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. TINJAUAN PUSTAKA	7
B. KERANGKA PEMIKIRAN	19
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	20
A. DESKRIPSI DATA.....	20
B. ANALISIS DATA.....	23
C. PEMECAHAN MASALAH.....	28
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	42
A. KESIMPULAN	42
B. SARAN.....	43
DAFTAR PUSTAKA.....	44
LAMPIRAN.....	45
DAFTAR ISTILAH.....	74

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2.1 Peralatan Kerja	12
Gambar 2.2 Alat Keselamatan Diatas Kapal	13
Gambar 2.3 Poster prosedur bekerja dengan selamat.....	15
Gambar 2.4 Gambar Contoh pemakaian <i>safety harness</i> yang benar	16
Gambar 2.5 <i>Safety Harness</i>	16
Gambar 2.6 <i>Permit to Work</i>	17
Gambar 3.1 <i>Life Jacket</i>	32
Gambar 3.2 <i>Survival Suit</i>	32
Gambar 3.3 <i>Thermal Protective Aid</i>	32
Gambar 3.4 Isyarat Visual (<i>bouyant smoke signal</i>).	33
Gambar 3.5 <i>Life Boat</i>	33

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 <i>Fire Extinguisher Portable Foam 9 L</i>	33
Tabel 3.2 <i>Fire Extinguisher Portable Co2 6,8kg</i>	34
Tabel 3.3 <i>Fire Hydrant dan Fire Hose Box</i>	34
Tabel 3.4 <i>Life Jacket Sok 01 Sok 02</i>	35

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1.....	45
Lampiran 2.....	46
Lampiran 3.....	47
Lampiran 4.....	48
Lampiran 5.....	48
Lampiran 6.....	50
Lampiran 7.....	51
Lampiran 8.....	52
Lampiran 9.....	53
Lampiran 10.....	54
Lampiran 11.....	55
Lampiran 12.....	56
Lampiran 13.....	57
Lampiran 14.....	58
Lampiran 15.....	64
Lampiran 16.....	66
Lampiran 17.....	67
Lampiran 18.....	73

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

KM. Mutiara Sentosa 2 adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas. Pengguna sarana transportasi laut mengutamakan keselamatan dan keamanan, jika terjadi kecelakaan kapal seperti tenggelam dan terbakar merupakan permasalahan yang ada hubungannya dengan keselamatan juga transportasi laut. Sejak tahun 2011 terjadi fluktuasi jumlah kecelakaan, rata-rata telah terjadi penurunan kecelakaan 6,95% pertahun, namun disisi lain jumlah korban jiwa meningkat sebesar 46,71% pertahun (Ditjen Hubla 2017).

Keselamatan dan keamanan pelayaran, merupakan faktor yang sangat esensial dalam menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Pada Penelitian ini diharapkan dapat mengetahui bagaimana penerapan aturan keselamatan untuk kapal penumpang di Indonesia dan bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT Atosim Lampung Pelayaran dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan penumpang kapal laut KM. Mutiara Sentosa 2 berdasarkan UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Sehingga 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 pencemaran laut, 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 dimana 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 di efektifkan 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 kerja 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 departemen deck bekerja di kapal KM. Mutiara Sentosa 2 . 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 kedisiplinan ABK deck dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja disebabkan kurangnya ketegasan *Safety Officer* dalam memberikan sanksi terhadap ABK deck yang tidak menjalankan manajemen keselamatan kerja dan kurangnya

pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal. Disini dibutuhkan kedisiplinan ABK deck di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh dan terlaksananya manajemen keselamatan secara efektif. Kadang kala pada ABK yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang menganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah menguasai akan pekerjaan sedangkan pekerjaannya 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 : **“UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN DI KAPAL KM. MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT.ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH, BATASAN MASALAH, DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di KM. Mutiara Sentosa 2 sebagai *Second Officer*, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja yaitu sebagai berikut:

- a. Kurangnya pemahaman ABK deck tentang manajemen keselamatan kerja di departemen deck.
- b. ABK departemen deck kurang disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.
- c. *Briefing* sebelum kerja tidak dilaksanakan secara rutin.(*toolbox meeting*)
- d. Minimnya kesadaran ABK departemen deck akan pentingnya mengimplementasikan prosedur keselamatan kerja.
- e. Sarana dan prasana keselamatan kerja yang kurang memadai.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi pada saat penulis bekerja di KM. Mutiara Sentosa 2, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan, yaitu sebagai berikut:

- a. Kurangnya pemahaman ABK deck tentang manajemen keselamatan kerja di departemen deck.

- b. ABK departemen deck kurang disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.

3. Rumusan Masalah

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

- a. Mengapa pemahaman ABK deck tentang manajemen keselamatan kerja di departemen deck kurang ?
- b. Apa yang menyebabkan ABK departemen deck kurang disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah kurangnya pemahaman ABK deck tentang manajemen keselamatan kerja di departemen deck di atas KM. Mutiara Sentosa 2.
- b. Untuk mencari penyebab dan pemecahan masalah dari kurang disiplinnya ABK deck dalam mematuhi aturan keselamatan kerja di departemen deck.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

- 1) Sebagai sumber referensi bagi pasis STIP mengenai cara mengefektifkan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kerja di departemen deck diatas 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 deck di atas kapal KM. Mutiara Sentosa 2.

b. Manfaat Praktik

- 3) Sebagai sumbang saran bagi Perusahaan agar mengawasi secara efektif pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kerja departemen deck di atas kapal.
- 4) Berbagi pengalaman mengenai pentingnya mengimplementasikan

manajemen keselamatan kerja departemen deck di atas kapal kabel. Selain itu berbagi pengetahuan mengenai beberapa kendala yang ditemui dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di departemen deck pada kapal dan cara untuk mengatasinya.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah Deskriptif kualitatif yaitu mendeskripsikan bagaimana pengaruh penerapan manajemen keselamatan kerja di departemen deck 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 atas kapal KM. Mutiara Sentosa 2 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 deck.

c. Deskripsi Kualitatif

Berdasarkan fakta-fakta yang penulis amati sewaktu penulis bekerja di KM. Mutiara Sentosa 2

3. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah manajemen keselamatan kerja di departement deck pada KM .Mutiara Sentosa 2

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 PENELITIAN

Waktu penelitian yaitu saat penulis bekerja di atas KM. Mutiara Sentosa 2 sebagai

Second Officer sejak bulan Januari 2023 sampai dengan bulan September 2023. Penelitian dilakukan di atas KM. Mutiara Sentosa 2 salah satu kapal milik PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP).

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 terdapat 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 KM. Mutiara Sentosa 2. 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 KM. Mutiara Sentosa 2 , 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 terkait dengan 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 bertanggung jawab 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 tanggungjawab akan kepentingan diri dan kepentingan orang lain merupakan suatu kebahagiaan dan merupakan 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, bertanggung jawab, 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 Awareness

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 di atas 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 kaca mata 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.



Gambar 2.1 Peralatan Kerja



Gambar 2.2 Alat Keselamatan Diatas Kapal

c. Pencegahan Kecelakaan Kerja

Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen 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 merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan 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

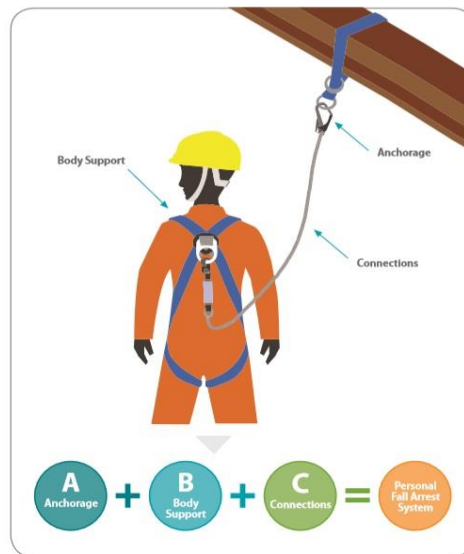
Peralatan kerja adalah seluruh penunjang terlaksananya sebuah pekerjaan, baik yang bersifat langsung terhadap pekerjaan maupun pelengkap seluruh kegiatan pekerjaan tersebut. Keadaan peralatan yang tidak memadai, peralatan yang telah rusak dan tidak berfungsi dapat menimbulkan kecelakaan. Peralatan kerja 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).



Gambar 2.3 Poster prosedur bekerja dengan selamat



Gambar 2.4 Gambar Contoh pemakaian *safety harness* yang benar



Gambar 2.5 *Safety Harness*

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 :

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

Gambar 2.6 *Permit to Work*

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

ISM Code merupakan kodifikasi manajemen keselamatan internasional tentang

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 :

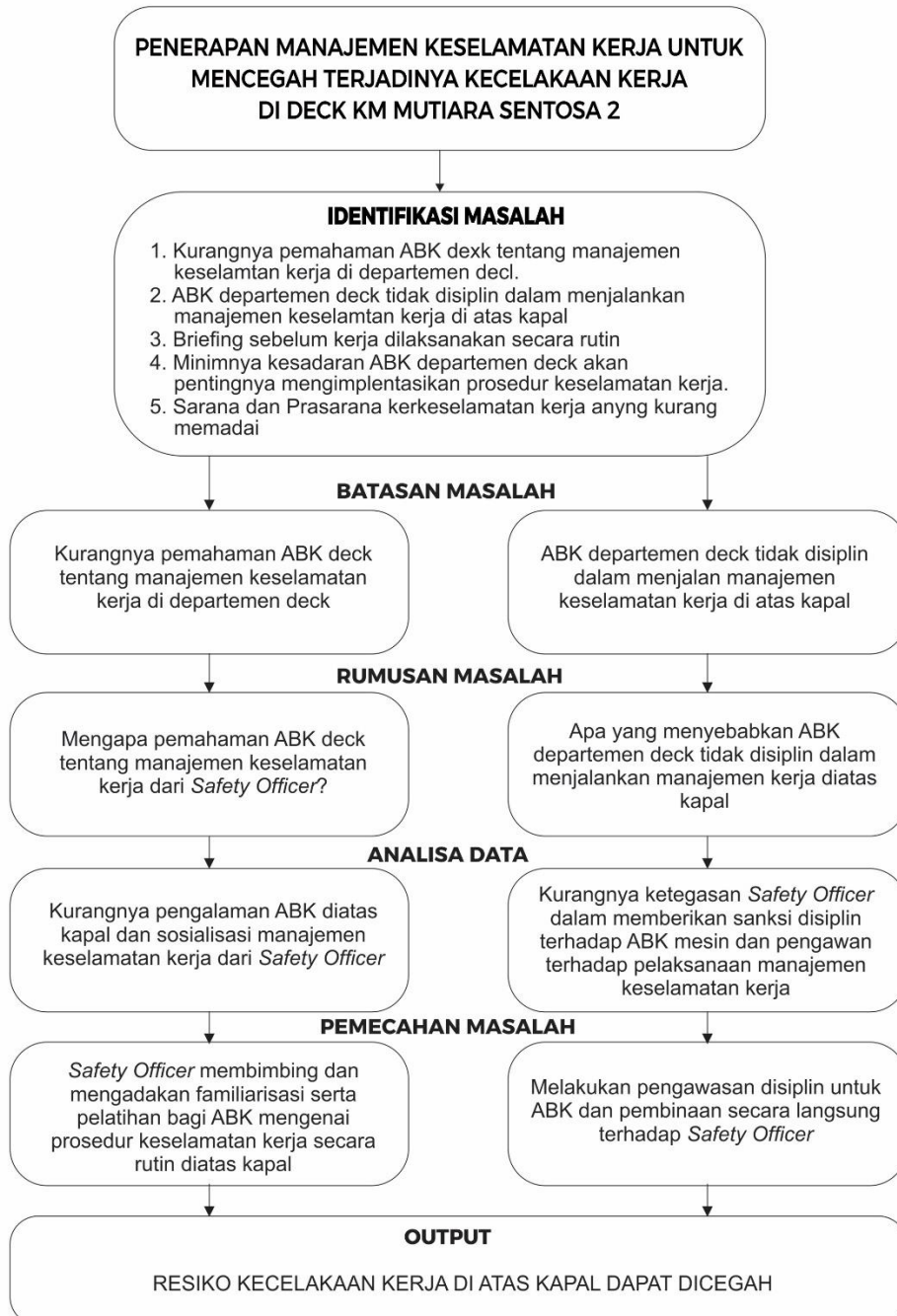
- a. Menyiapkan bagi pelaksanaan yang aman dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap semua resiko kecelakaan yang diketahui.
- c. Meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dari personil baik di darat maupun di kapal, termasuk kesiapan dalam 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 akan 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 internasional. (*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 atas peraturan 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

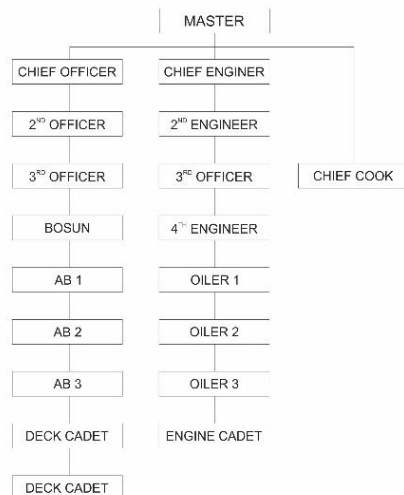
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Data kapal KM. Mutiara Sentosa 2 termasuk tipe kapal Penumpang yang berbendera Indonesia dengan data sebagai berikut :

Name	MUTIARA SENTOSA 2
Owner	PT .ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)
Operator	PT .ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)
Flag	Indonesia
Port of Registry	Jakarta
Construction Date	April 29, 1991
Service Speed	12.0 kts
Main Engine	2 x CUMMIN KTA19-M640 (Year 2006)
Output: 2X34 KW (2X640 HP) at 1850 RPM	
Length Overall	160.0 m
Length Between Perpendiculars	72.7 m
Molded Beam	25.0 m
Depth – Main Deck	13.30 m
Summer Draft	8.7 m
Air Draft (at Design Draft 7.8 m)	25.8 m
Net Registered Tonnage	3850 MT
Gross Registered Tonnage	9479 MT
Displacement (at Summer Draft)	4082 MT
Deadweight	3850 MT

Adapun struktur organisasi di atas kapal yaitu :



Selama bekerja di atas kapal KM. Mutiara Sentosa 2 penulis mengadakan pengamatan dan pengumpulan data yang berhubungan dengan masalah pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di Departemen deck. Berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja sebagai *Second Officeer* di atas kapal KM. Mutiara Sentosa 2, ada beberapa fakta dan kondisi yang penulis jadikan temuan untuk mendasari penyusunan makalah ini.

1. Fakta I - Kurangnya pemahaman ABK deck tentang manajemen keselamatan kerja di departemen deck

Pada tanggal 21 mei 2023 sekitar pukul 13.20 waktu setempat (*localtime*), saat kapal sedang berlayar ,Ambil contoh kehidupan nyata yang melibatkan kecelakaan deck winch yang menyebabkan seorang anggota kru mengalami patah kaki. Pekerja tersebut sedang mengoperasikan winch sendirian ketika dia menyadari bahwa tali tersebut mulai membentuk lingkaran, yang akan menyebabkannya salah masuk ke dalam drum. Dia mencoba untuk mengatasi masalah tersebut dengan menyenggol garis dengan kaki kanannya saat winch masih bergerak, namun kakinya tersangkut di loop dan dia terseret ke arah winch. Pekerja melepaskan tuas pegas yang mengoperasikan winch, sehingga memaatkannya secara efektif, namun ada penundaan penghentian ketika winch dimatikan. Dia diseret sekitar 6 kaki melintasi geladak, berhenti tepat saat tubuhnya mencapai drum winch.

Pada awalnya, anggota kru lainnya tidak menyadari apa yang terjadi karena pekerja tersebut sendirian. Ketika dua anggota kru menyadarinya, mereka bergegas untuk membantu. Sayangnya, mereka secara tidak sengaja menggerakkan tuas ke arah yang salah, sehingga menyebabkan pekerja tersebut tertarik lebih dekat ke drum winch, bukannya menjauh. Mereka memperbaiki kesalahan mereka dengan cepat dan membebaskan pekerja tersebut. Dia berakhir dengan patah tulang paha dan cedera punggung. Ia beruntung – seandainya garis itu menariknya satu atau dua kaki lagi, kemungkinan besar cederanya akan berakibat fatal

Cedera *deck winch* dapat dicegah dengan:

- Menjaga geladak bebas dari bahaya yang dapat menyebabkan pekerja tersandung dan terjatuh ke dalam *winch*
- Secara rutin memeriksa dan merawat derek *deck* dan seluruh bagiannya

- Memastikan pekerja dilatih tentang cara mengoperasikan *winch* dengan aman
- Memastikan anggota kru bekerja dalam tim saat mengoperasikan *deck winch* (Jangan Sendiri mengoperasikan *Winch*)
- Memasang sakelar pemutus darurat, pelindung, dan palang pegangan
- Secara teratur memeriksa garis *winch* untuk mengetahui adanya ketidakteraturan atau kerusakan

2. **Fakta II - ABK departemen deck kurang disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal**

Di sela – sela waktu sibuk, *Chief Officeer* selalu mengontrol (*Safety Patrol*) kegiatan kerja anak buah, baik anak buah sedang bekerja di dalam atau di luar kamar deck. 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 prosedur nya 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*, AB mengecat di Main Deck 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 ruang navigasi, penulis melihat ada ABK yang akan naik tangga menuju ke *monkey island* dengan membawa 1 kaleng cat di tangannya tanpa memberitahukan terlebih dahulu ke perwira jaga dan ABK tersebut juga tidak menggunakan *safety harness*. Melihat hal tersebut penulis langsung memanggil ABK tersebut dan menanyakan apa yang akan dia kerjakan. ABK tersebut mengatakan bahwa dia diperintahkan bosun untuk

mengecat *fire monitor*. Kemudian kami mengadakan *safety meeting* bersama bosun dan *crew* yang terlibat. Penulis menjelaskan bagaimana prosedur kerja yang seharusnya dilakukan. Pertama bahwa jika mau naik ke atas *monkey island* perwira Jaga harus diberitahu, hal ini selain peraturan juga untuk *tagout/lockout* sehingga dalam mereka kerja di atas *bridge* akan dijaga keselamatannya, dimana Radar, HF dan *horn* akan *diswitch off* dan diposting “*do not switch on man working a loft*”. 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:

3. Kurangnya Pemahaman ABK Deck Tentang Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Deck

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 Deck 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 deck. 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 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 factor, 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 Penumpang. 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 ketidak tahuan 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 Deck Bekerja Di Kapal

Penulis mengamati beberapa ABK ternyata baru pertama kali bekerja di kapal Cable Ship 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 tanggung 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 di atas 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.

c. ABK Departemen Deck Kurang Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

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

1) Kurangnya Ketegasan *Safety Officer* dalam Memberikan Sanksi Disiplin Terhadap ABK deck

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 dan mendiskusikan dengan Nakhoda apabila tidak dapat ditanggulangi, jalan satu-satunya dilaporkan ke

pihak perusahaan sebelum terjadi insiden baru pelanggaran prosedur keselamatan di atas kapal.

2) 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 atasannya itu 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 KM. Mutiara Sentosa 2 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:

4. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman ABK Deck Tentang Manajemen Keselamatan Kerja Di Departemen Deck.

Dari permasalahan tersebut penulis mencari dua alternatif pemecahannya sebagai berikut :

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

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 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 ketidak tahuan 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 di mengerti maka ABK bisa bertanya langsung dan meminta penjelasan secara rinci dari *Safety Officer*.

Familiarisasi di atas kapal yang berkaitan dengan keselamatan kerja diantaranya *toolbox 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 anak buah kapal sesuai dengan jabatan dan tanggung jawabnya. Program- program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efesiensi dan efektifitas kerja anak 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 pekerjaan 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 pekerjaan, lokasi pekerjaan, alat yang akan dipergunakan termasuk alat-alat keselamatan kerja dan mengatur penempatan personilnya. Dengan melaksanakan hal tersebut maka diharapkan proses pekerjaan dapat diselesaikan dengan hasil seoptimal dan seefisien mungkin sesuai dengan yang diharapkan. 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 sepekerjanya 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 ketidak sesuaian perlengkapan atau cara-cara keselamatan kerja selain daripada permasalahan ABK yang tidak disiplin.

Meskipun setiap awak kapal sudah dibekali pelatihan mengenai keselamatan namun pada penerapannya masih ada yang kurang, hal ini dapat diamati dengan melihat berbagai kejadian musibah kecelakaan kapal, dimana alat keselamatan tidak tersedia dan dipakai. Maka dari itu berikut alat keselamatan untuk memberikan perlindungan keselamatan pada penumpang dikapal yang sudah sesuai dengan SOLAS;

1. Pelampung penolong dan jaket/ rompi penolong (*Life Jacket*):

Gunanya untuk mengapungkan orang yang menggunakannya diatas air.



Gambar 3.1. *Life Jacket*

2. *Survival suit* Gunanya sebagai pelindung dan mencegah suhu tubuh turun akibat dinginnya air laut.



Gambar 3.2 Survival Suit

3. Pelindung Panas (*Thermal Protective Aid*) fungsi pelindung tubuh.



Gambar 3.3 . Thermal Protective Aid

4. Isyarat visual (*Pyrotechnis*): Gunanya sebagai isyarat tanda bahaya bilamana penyelamat melihat ada kapal penolong, isyarat ini hanya dapat dilihat oleh mata pada siang hari

digunakan isyarat asap apung (*bouyant smoke signal*). Pada malam hari dapat digunakan obor tangan (*redhandflare*) atau obor parasut (*parachute signal*)



Gambar 3.4 .Isyarat Visual (*bouyant smoke signal*).

5. Sekoci penyelamat (*life boat*): Untuk menyelamatkan orang-orang dalam keadaan genting



Gambar 3.5 *Life Boat*

Dan berikut beberapa data alat keselamatan pada kapal KM. Mutiara Sentosa 2

Tabel 3.1 Fire Extingusher Portable Foam 9 L

<i>FIRE EXTINGUSHER PORTABLE FOAM 9 L</i>
<i>Yamato Protec Chemical Foam Fire Extinguisher</i>
<i>BOTTLE PORTABLE SF – 10P</i>
<i>Total Foam 9L Deck N: 11 Bottle</i>
<i>DECK A</i>
<i>Total Foam 9L Deck A: 21 Bottle</i>
<i>DECK B</i>
<i>Total Foam 9L Deck B: 19 Bottle</i>
<i>DECK C(CAR DECK C)</i>
<i>Total Foam 9L Deck C (Car Deck C) : 31 Bottle</i>
<i>DECK D (CAR DECK D)</i>

<i>Total Foam 9L Deck D (Car DeckD) : 37 Bottle</i>
<i>STEERING GEAR ROOM</i>
<i>Total Foam 9L Deck D (Car DeckD) : 1 Bottle</i>
<i>AUXILIARY ENGINE</i>
<i>Total Foam 9L Deck AE: 12Bottle</i>
<i>MAIN ENGINE (ME)</i>
<i>Total Foam 9L Deck ME : 13 Bottle</i>
<i>WORK SHOPE</i>
<i>Total Foam 9L Deck Workshope :4Bottle</i>
<i>CPP ROOM (CONTROLLABLE PITCH PROPELLER)</i>
<i>Total Foam 9L Deck CPP Room : 1Bottle</i>

Tabel 3.2 Fire Extinguisher Portable Co2 6,8kg

<i>FIRE EXTINGUISHER PORTABLE CO2 6,8KG</i>
<i>DECK N</i>
<i>Total CO2 6,8KG Deck N : 7 Bottle</i>
<i>DECK A</i>
<i>Total CO2 6,8KG Deck A : 4 Bottle</i>
<i>DECK B</i>
<i>STERN TRUSTER</i>
<i>Total CO2 6,8KG Stern Truster: 1 Bottle</i>
<i>ENGINE ROOM</i>
<i>Total CO2 6,8KG ENGINE ROOM : 2 Bottle</i>

Tabel 3.3 Fire Hydrant dan Fire Hose Box

<i>FIRE HYDRANT</i>
<i>FIRE HOSE BOX</i>
<i>Total Fire Hose Box : 42Unit</i>
<i>FIRE HYDRANT VALVE</i>
<i>Total Fire Hydrant Valve :18 Unit</i>

Tabel 3.4 *Life Jacket Sok 01 Sok 02*

<i>LIFE JACKET SOK 01 SOK 02</i>
<i>Total LIFE JACKET :</i> <i>1122(Dewasa Normal 999, Dewasa Besar 3</i> <i>,Anak2</i> <i>96, Balita 24)</i>

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 sepekerjanya 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 ketidak sesuaian perlengkapan atau cara-cara keselamatan kerja selain daripada permasalahan ABK yang tidak disiplin.

ABK Departemen Deck Kurang Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

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

3) **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 Muallim 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, karena apabila tidak dijalankan prosedur keselamatan kerja dapat merugikan bukan hanya ABK tersebut tetapi semua orang yang berada di atas kapal juga akan terkena dampaknya, oleh karena itu seorang *safety officer* dapat memberikan sanksi berupa, teguran secara lisan apabila masih belum ada perubahan bisa diberikan teguran secara tertulis (Surat Peringatan). Dan tindakan terakhir dari pelanggaran prosedur keselamatan kerja adalah memberikan laporan ke Nakhoda selaku pemimpin tertinggi di atas kapal juga sebagai perwakilan dari perusahaan berupa sign off / hubungan kerja berakhir dari ABK yang bersangkutan, untuk memberikan efek jera bagi siapapun yang melanggar prosedur keselamatan kerja.

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.

4) Menegakkan Pengawasan Disiplin Terhadap ABK Deck 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 diikuti 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) Pra pengawasan 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

masuk 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 dikenal dengan nama *concurrent control*. Disini 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.

- d). Pemberian sangsi / hukuman atas tindakan indisipliner terhadap ABK diatas kapal bisa dilakukan berupa :
- (1). Pemberian teguran secara lisan.
 - (2). Pemberian teguran secara tertulis (Surat Peringatan).
 - (3). Mutasi / Penurunan tunjangan gaji.
 - (4). Tindakan terakhir jika yang bersangkutan tidak dapat di bina dapat dilakukan pemecatan (sign off).

5. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya pemahaman ABK mesin tentang manajemen keselamatankerja di departemen mesin

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

- a) Keuntungannya :
- (1) ABK deck lebih memahami prosedur manajemen keselamatan kerja di deck.
 - (2) Dapat meningkatkan kepedulian ABK deck dalam menerapkan manajemen Keselamatan kerja.
- b) Kerugiannya :
- (1) Membutuhkan waktu dan peran *safety officer*.
 - (2) Tingkat pemahaman ABK deck yang berbeda dalam memahami materi.

2) Mengadakan Familiarisasi dan Pelatihan Bagi ABK Deck Secara Efektif

- a) Keuntungannya :
- (1) ABK deck mampu melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja secara optimal.
 - (2) Resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.
- b) Kerugiannya :
- (1) Membutuhkan waktu untuk melaksanakan pelatihan.
 - (2) Pelatihan harus dilakukan secara terjadwal, dan terkadang jadwal tidak dapat dilaksanakan karena operasional kapal yang

sangat padat.

b. ABK Departemen deck Kurang Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

1) Melakukan Pembinaan Secara Langsung Oleh *Safety Officer*

- a) Keuntungannya
 - (1) Dapat menumbuhkan kepedulian ABK deck dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja.
 - (2) ABK deck lebih disiplin dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja.

b) Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan peran perwira dalam memberikan pembinaan secara maksimal.

2) Menegakkan Pengawasan Disiplin Terhadap ABK Deck di AtasKapal

a) Keuntungannya :

- (1) Pengawasan dapat mengontrol setiap pelanggaran yang dilakukan oleh ABK deck sehingga resiko kecelakaan kerja di deck dapat di minimalisir.
- (2) Dapat menjamin pekerjaan di deck dilaksanakan dengan baik dan benar.

b) Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan perwira / petugas jaga untuk melakukan pengawasan.
- (2) Pengawasan harus dilakukan secara kontinyu.

6. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurangnya pemahaman ABK deck tentang manajemen keselamatan kerja di departemen deck

Berdasarkan hasil dari evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk mengoptimalkan manajemen keselamatan kerja di departemen deck yaitu :

***Safety Officer* memberikan bimbingan / pengarahan mengenai prosedur keselamatan kerja secara rutin di atas kapal**

b. ABK Departemen deck Kurang Disiplin Dalam Menjalankan Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka untuk meningkatkan kedisiplinan ABK deck dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

1. Melakukan pembinaan secara langsung oleh *Safety Officer*.
2. Memberikan familiarisasi tentang manajemen keselamatan kerja di atas kapal secara menyeluruh.
3. Meluangkan waktu bagi *Safety Officer*, untuk memberikan pelatihan kepada semua ABK tentang manajemen keselamatan secara terus menerus terutama untuk ABK yang baru saja join di atas kapal dan memberikan sanksi yang tegas bagi yang tidak menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

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

1. Kurangnya pengalaman ABK bekerja di atas kapal dan sosialisasi tentang manajemen keselamatan kerja dari *safety officer*
 - a. Ini berarti bahwa ABK mungkin tidak memiliki cukup pengalaman atau pengetahuan tentang bagaimana menjalankan prosedur keselamatan kerja dengan efektif. Selain itu, *safety officer* mungkin tidak memberikan sosialisasi yang cukup tentang manajemen keselamatan kerja, yang bisa menjadi alasan lain mengapa ABK tidak memahami manajemen keselamatan kerja dengan baik.
 - b. ABK malas meluangkan waktunya untuk membaca prosedur keselamatan yang ada di kamar deck. Ini berarti bahwa ABK mungkin tidak memanfaatkan sumber daya yang tersedia untuk mereka (dalam hal ini, prosedur keselamatan yang ada di kamar deck) untuk memahami dan menerapkan manajemen keselamatan kerja dengan baik.
2. ABK deck kurang disiplin dalam menjalankan manajemen keselamatan kerja di atas kapal disebabkan karena:
 - a. Kurangnya ketegasan *safety officer* dalam memberikan sanksi disiplin terhadap ABK deck dan pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan kerja. Solusinya memberikan sanksi biasa, sanksi tertulis, bila membahayakan diri sendiri dan crew lain bisa di berhentikan kerja dan dipulangkan.
 - b. Pengawasan dari perwira terhadap para ABK dalam menerapkan keselamatan kerja kurang maksimal. Solusinya perwira di atas kapal melakukan pengawasan secara langsung terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.

B. SARAN

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

3. Agar pemahaman ABK deck 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.
4. Supaya ABK deck 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 secaratertulis dan yang terakhir jika belum ada perubahan bisa di tindak berupa sanksi sign off .

DAFTAR PUSTAKA

- Danuasmoro, Goenawan, (2018), *Kesehatan Keselamatan Kerja*, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.
- Fakhrian Tangguh Pratama, (2017), *Optimalisasi Aplikasi B-path Guna menunjang ketepatan Waktu Sign On dan Sign Off Crew rolling plan*. Jakarta : Gramedia
- 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

Lampiran 1

Poster Keselamatan Kerja



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

Lampiran 3



GAMBAR P.P.E (PERSONAL PROTECTION EQUIPMENT)

Lampiran 4



SAFETY HARNESS WITH DOUBLE LANYARD

Lampiran 5

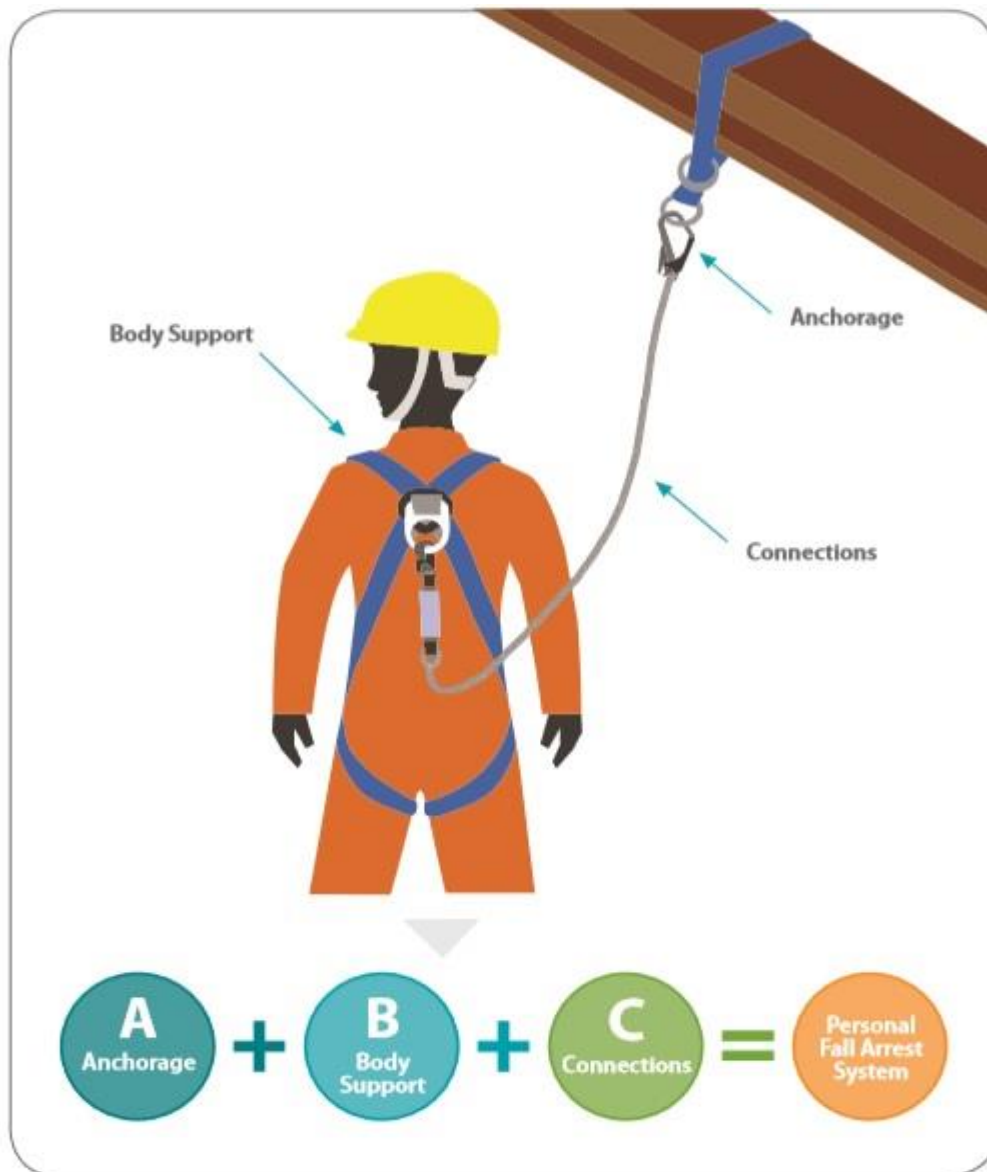


SAFETY SIGN



CONTOH POSTER DAN SIMBOL YANG DIPASANG DI ATAS KAPAL

Lampiran 6



Contoh pemakaian safety harness yang benar



Poster yang dipasang pada area wajib menggunakan safety harness

Lampiran 8



Poster prosedur bekerja dengan selamat

Lampiran 9



Hindari menyandarkan tangga dalam keadaan masih dilipat ke permukaan dinding

Hindari membawa barang dengan berat berlebih saat menaiki/ menuruni tangga

4 KESALAHAN PENGGUNAAN STEP LADDER

www.safetysign.co.id

Hindari menempatkan tangga di permukaan tidak rata

Hindari menggunakan tangga bila permukaannya licin atau terdapat tumpahan minyak/ oli/ gemuk

Penggunaan tangga yang salah dan pekerja tidak memakai safety harness

Lampiran 10



Poster yang terpampang di deck dan kamar mesin dan area kerja yang berbahaya

Lampiran 11

DO & DON'T

SCAFFOLD STANDARD

A) SCAFFOLD FLANKS (BOARDS)
B) BEARER (TRANSOM)
C) LONGITUDINAL (FACADE) BRACING
D) TRANSVERSE (SECTIONAL) BRACING
E) TOPRAIL
F) MIDRAIL
G) TOEBOARD
H) POST (STANDARD)
I) RUNNER (LEDGER)
J) BASE PLATE
K) SILL (SOLEBOARD)
L) SELF-CLOSING DROP BAR (INSIDE POSTS)
M) BASE LIFT (KICKER LIFT)
N) FALSE UPRIGHT (PUNCHDOWN)
O) COUPLER

Panduan Kerja Aman : BEKERJA DI KETINGGIAN

www.andromeda.id

Panduan Kerja Aman : BEKERJA DI KETINGGIAN

Bekerja pada ketinggian adalah bekerja pada suatu tempat yang memiliki potensi pekerja terjatuh karena perbedaan ketinggian yang dapat menyebabkan cedera atau kematian.

Tempat tersebut dapat berada di atas atau di bawah suatu level dasar atau pekerja untuk naik atau turun mendapatkan jalan-masuk-ke (access to) atau jalan-keluar-dari (egress from) suatu tempat ketika bekerja, dengan tidak menggunakan tangga-jalan (staircase) yang ada pada bangunan permanen.

TAHAP PERSIAPAN

5. Jika anda menggunakan scaffolding, berikut panduan bekerja yang aman :
 - Pastikan pipa dan platform scaffolding dalam kondisi baik, dan tidak retak atau bengkok.
 - Pastikan scaffolding didirikan pada lantai atau tanah yang stabil.
 - Pastikan sambungan, bautan, kunci scaffolding telah kuat.
 - Pastikan terpasang tangga, dan handrail.
6. Pastikan anda memberi tanda atau informasi bahwa ada sedang ada pekerjaan di atas.

SETELAH BEKERJA

1. Ketika selesai bekerja, pastikan lokasi telah bersih dan rapi kembali.
2. Jika memakai perancah segera dibongkar kembali.
3. Jangan lupa untuk melakukan penutupan ijin kerja.

TAHAP PERSIAPAN

1. Sebelum melakukan pekerjaan pastikan anda telah melakukan analisa resiko terhadap lokasi dan pekerjaan yang anda lakukan
2. Pastikan anda menggunakan APD berupa full body harness double lanyard untuk bekerja di ketinggian.
3. Periksa kesehatan anda dan pastikan anda dalam kondisi fit untuk bekerja di ketinggian.
4. Pastikan scaffolding yang anda gunakan dalam bekerja di ketinggian dalam kondisi aman dan telah di inspeksi oleh HSE.

KETIKA BEKERJA

1. Ketika bekerja di ketinggian pastikan anda mengaitkan full body harness Anda pada media yang kokoh.
2. Sisihiikan semua peralatan atau material apapun yang menghalangi akses bekerja.
3. Jika terjadi gerimis dan atau hujan, jangan lanjutkan pekerjaan, segera turun dan berlindung.
4. Jangan membawa peralatan terlalu banyak ketika naik dan turun tangga

ALAT PELINDUNG DIRI

Gunakan Full Body Harness Double Hook

Gunakan Hand Gloves

Gunakan Coverall

Gunakan Safety Shoes

Gunakan Safety Glasses

Gunakan Safety Helmet

www.andromeda.id

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


Lampiran 12



Contoh yang salah dalam menggunakan *safety harness*

Pengait tidak di cantolkan saat bekerja di ketinggian

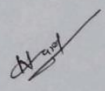


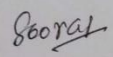
Lampiran 13
Contoh Toolbox Meeting

	GENERAL FORMS AND CHECKLISTS		PAGE No:		Page 1 of 1
	TOOL BOX TALK		EFFECTIVE DATE:		May 2015
			DOCUMENT No:		GCLF 0001
			ISSUE No:	2	REVISION No:


PRE JOB TOOLBOX TALK


Vessel:	STANFORD SWAN	Time:	07:00 hrs.
Date:	18 Nov. 2022	Location:	DMC, DUBAI

Job/Operation in Hand:		Cleaning and Painting.		
------------------------	--	------------------------	--	--

Personnel Performing the Job/Operation	Position	Signature of Acceptance	The following items have been discussed during this safety analysis	Topic discussed Yes / No / N/A
Naseef Balathi	2 nd Officer		Objectives of the Job	YES
Hamim Septian Misbah	AB		Existing Procedures Available and Understood	YES
Mohammad Akbar Umar	AB		Existing Risk Assessment Reviewed and Understood	YES / RA- 007- 008
Sooraj K Sreedharan	AB		Further Risk Assessment Required	NA
			Responsibilities	YES
			Manpower and Skills	YES
			Work Permits/ Isolations	YES

Action No.	Points Requiring Further Action	Action By	Manual Handling Problems	
1.	Crew use of proper PPE.	AB	Working Environment Satisfactory	YES
2.	Painting activities away from any ignition sources and barricade signed to be posted.	AB	Conflicting Activities	NO
			Safe Access and Exit	YES
			Hazardous Equipment	NO
			Personal Protective Equipment	YES
3.	Proper housekeeping of the work area when painting completed waste materials to be disposed properly.	AB	Dangerous Substances	NO
			Technical Information	YES
			Environmental Impact	NO
			Emergency Action	YES

Signed:		Position:	MASTER
---------	---	-----------	--------



Lampiran 14
Contoh Permit to Work

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

aneo
mezone Japan
Boom Lift
Louis Dreyfus Armai

Permit To Work

▼ 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

▼ Control Measures

Personal Protective Equipment	Precaution Equipment Required	Notifications Internal	Notifications External
<input type="checkbox"/> Anti-exposure suits	<input type="checkbox"/> BA equipment at worksite	<input type="checkbox"/> Bridge	<input type="checkbox"/> 3 party
<input type="checkbox"/> Chemical Gloves	<input type="checkbox"/> Barricades	<input type="checkbox"/> Cable	<input type="checkbox"/> Port Authority
<input type="checkbox"/> Chemical suit	<input type="checkbox"/> Display signs	<input type="checkbox"/> Client Rep.	<input type="checkbox"/> Stand by vessel
<input type="checkbox"/> Coverall	<input type="checkbox"/> Extinguisher	<input type="checkbox"/> ECR	<input type="checkbox"/> Yard
<input type="checkbox"/> Ear Protection	<input type="checkbox"/> Fire Blanket	<input type="checkbox"/> ROV Supervisor	
<input type="checkbox"/> Face Shield AND Goggles (Grinding)	<input type="checkbox"/> Fire Hose	<input type="checkbox"/> Sub Sea Team	
<input type="checkbox"/> Face Shield	<input type="checkbox"/> Insulation Tools		
<input type="checkbox"/> Gloves	<input type="checkbox"/> Lifting plan		
<input type="checkbox"/> Goggles (To be used against DUST)	<input type="checkbox"/> Safety Barriers		
<input type="checkbox"/> Hard Hat	<input type="checkbox"/> Scaffolding		
<input type="checkbox"/> High Visibility jacket	<input type="checkbox"/> Signal man		
<input type="checkbox"/> Life Jacket	<input type="checkbox"/> Ventilation		
<input type="checkbox"/> Respiratory mask	<input type="checkbox"/> Watchman		
<input type="checkbox"/> Safety Shoes			
<input type="checkbox"/> Safety Glasses			
<input type="checkbox"/> Safety Harness			
<input type="checkbox"/> Welding goggles			

Permit

!! CHECK LIST MUST BE FILLED !!

Risk Assessment/Toolbox Talk/References (0)

3neo

Permit To Work

Louis Dreyfus Arms

mezone Japan

Work Aloft - Work Overside

Work Aloft - Work Overside ()

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

<input type="checkbox"/> NO	
<input checked="" type="checkbox"/> What is the safety height clearance ? (Add in comments)	
<input checked="" type="checkbox"/> What is the lanyard length ? (Add in comments)	
<input checked="" type="checkbox"/> Is the Ladder / Scaffolding on non slippery surface ?	
<input type="checkbox"/> YES	
<input type="checkbox"/> NO	
<input checked="" type="checkbox"/> Is the Ladder / Scaffolding properly secured to a strong point ?	
<input type="checkbox"/> YES	
<input type="checkbox"/> NO	
<input checked="" type="checkbox"/> To Access to the ladder /scaffolding / paliform have you checked general condition and the appropriate securing of lashing ?	
<input type="checkbox"/> YES	
<input type="checkbox"/> NO	
<input checked="" type="checkbox"/> If Work on mast :	
<input type="checkbox"/> All radars are switched off	
<input type="checkbox"/> Warning notice is displayed on radars screen	
<input type="checkbox"/> All Safety distance with any radiations source have been Checked. Please note in comments	

<input type="checkbox"/> Equipment is isolated / EICC or MICC done / with warning sign on scene.	
<input checked="" type="checkbox"/> Work on funnel / forward mast - Isolate whistle	
<input type="checkbox"/> YES	
<input type="checkbox"/> NO	
<input checked="" type="checkbox"/> Working Overside	
<input type="checkbox"/> Lifebuoy is ready	
<input type="checkbox"/> Life line ready	
<input type="checkbox"/> Wear Lifejacket	
<input checked="" type="checkbox"/> Environment Conditions :	
<input type="checkbox"/> Relative Wind Force and Direction (in comments)	
<input type="checkbox"/> Sea State (in comments)	
<input type="checkbox"/> Ship's Motion Pitch / Roll (In comments)	
<input type="checkbox"/>	

Charter

Project no.

Date/time

Type of work

Title

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 (Opération 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 : météo 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 ARRÊTER" 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 15

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		Initial Risk			Equipment			Residual Risk			
Step	Job Steps	Hazard Source / Energy / Worst case incident scenario	Severity	Likelihood	Initial Risk	Mitigating Control Measures including person(s) taking action and when			Severity	Likelihood	Risk
1	Maintenance of equipment and mechanisms	Personnel injury, damage to equipment, slip & fall; Electrocutation 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. Electrocutation 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 gloves 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 <i>shall</i> 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"

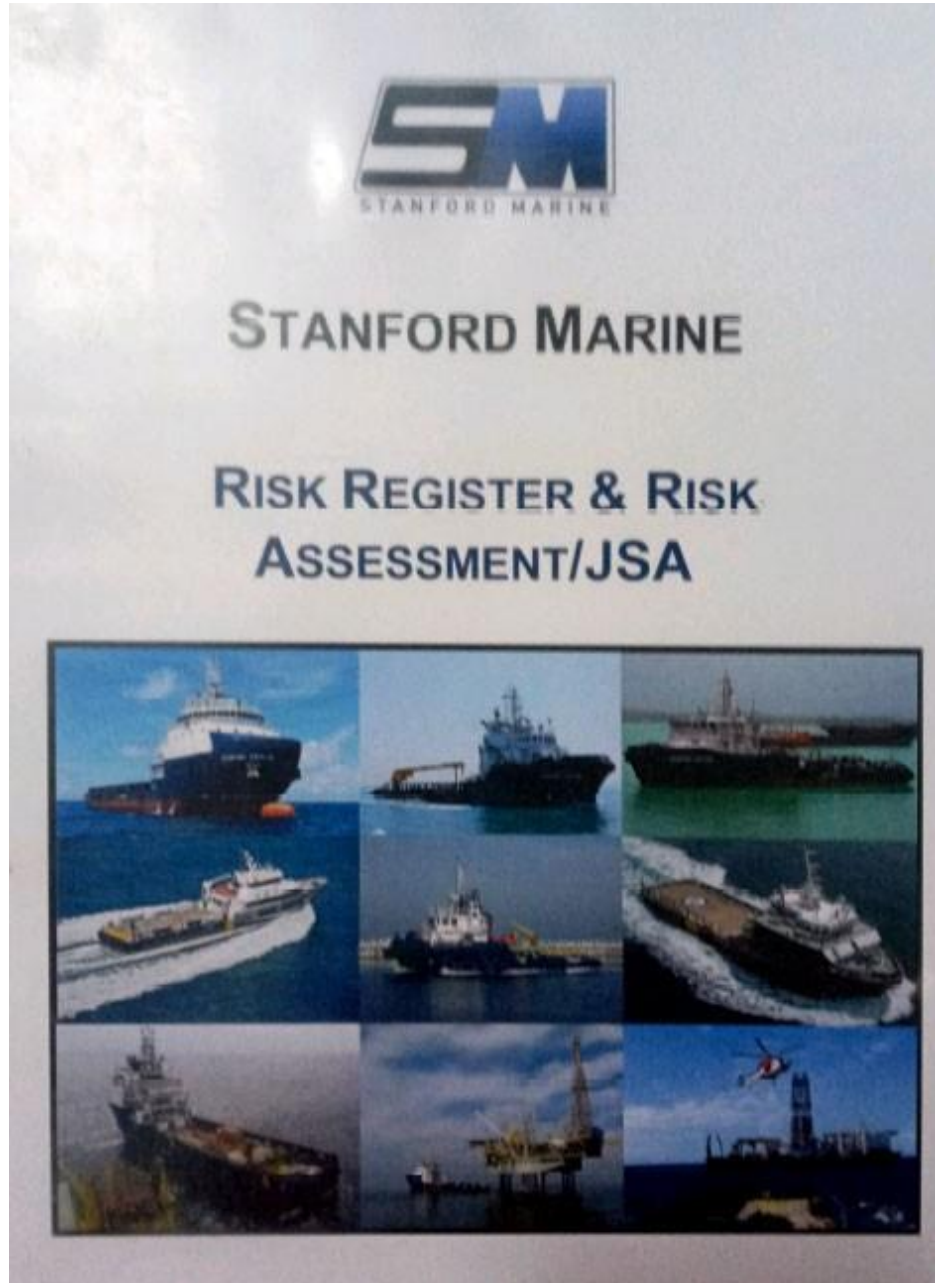
I was present for the entire duration of the Toolbox Talk. By signing my name I am stating that I understand the hazards, what is required of me and I am suitably qualified and experienced to carry out these tasks.

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 16
Cover Safety Management System (SMS)



Lampiran 17

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	RANK 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?					
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.			YES	NO	N/A
b) HAS THE TANK ENTRY PERMIT (ELF03006) IS FILLED UP?					
c) IS THE RESPONSIBLE PERSON IN CHARGE 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 (ELCJ03305) 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					
a) REMOVED FROM SERVICE?			YES	NO	N/A
b) ISOLATED FROM SOURCE OF POWER OR HEAT?					
c) ALL RELEVANT PERSONNEL INFORMED?					
d) WARNING NOTICES DISPLAYED?					
3 HOT WORK					
a) IS AREA CLEAR OF DANGEROUS MATERIALS?			YES	NO	N/A
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 FILLED 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					
a) IS THE SUPERVISOR FAMILIAR WITH ELECTRICAL SAFETY RULES AND GENERAL ELECTRICAL SAFETY?			YES	NO	N/A
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 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)?					
i) IF SO, - ENSURE TO FILL THE WORKING AT HEIGHT (ALOFT OR OVERSIDE) CHECKLIST IS DONE					
j) DOES THIS TASK HAVE TO CARRY OUT ENTERING CONFINED SPACE OR TANKS?					
k) IF SO, THEN, THAT NEEDS ANOTHER PTW AND RISK ASSESSMENT IN ENTERING CONFINED SPACE AND TANKS.					
l) DOES THIS TASK NEED TO HAVE A LIVE TESTING UPON COMPLETION?					
5 ADDITIONAL PRECAUTIONS / INFORMATION					
a) ARE ALL APPROPRIATE PROCEDURES FOR THIS WORK AVAILABLE?			YES	NO	N/A
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 ELIMINATED OR ISOLATED?					
f) WHAT OTHER PROCEDURES ARE USED FOR THIS WORK? (LIST THEM AT THE REMARK COLUMN)					
g) SUPERVISOR MUST CARRY OUT TOOLBOX TALK ON SITE PRIOR TO START THE WORK?					
6 WORKING AT HEIGHT (ALOFT AND/OR OVERSIDE VESSEL)					
a) IS THE WORK TO BE CARRIED OUT ALOFT AND/OR OVERSIDE OF VESSEL?			YES	NO	N/A
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					
a) DOES THE TAG INFORMATION PROPERLY FILLED-UP?			YES	NO	N/A
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					
a) Does the work is inside Enclosed or Confined Spaces			YES	NO	N/A
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 / SUPERVISORS 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	<u>PTW ATTESTMENT OF WORK COMPLETION</u>			
I attest that the work which was under my supervision has been complete, 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	<u>PTW TERMINATION CERTIFICATE - NOT WORKING IN HIGH RISK ENVIRONMENT</u>			
I attest that the work which was under my supervision has been complete, 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 / SUPERVISORS ON SHORE BASE WORK		Signature	Date	Time

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

Has approval obtained from the Office? * Yes ☐ No ☒ Not Applicable ☐
 (*Applicable for teacher only - *Please mark 'X' where Applicable.)

Personnel responsible for the Hot Work:** CE ☐ 2E ☒

Personnel responsible for Safety:** CE ☒ 2E ☐ Master ☐ CO ☐

(Mark 'X' for CE or 2E for hot work in E/R. Master or CO for hot work on deck)

CONSIDERING THAT ALL THE REQUIRMENTS 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

Approved by Master / Date

1. A separate Hot Work Permit/Checklist shall be completed for *each hot work location*.
2. Starting/Finishing time must not exceed the Responsible Officer's 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.

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.

Time / Date

Lampiran 14
SHIP PARTICULAR

Name	MUTIARA SENTOSA 2
Owner	PT .ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)
Operator	PT .ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)
Flag	Indonesia
Port of Registry	Jakarta
Construction Date	April 29, 1991
Service Speed	12.0 kts
Length Overall	160.0 m
Length Between Perpendiculars	72.7 m
Molded Beam	25.0 m
Depth – Main Deck	13.30 m
Summer Draft	8.7 m
Air Draft (at Design Draft 7.8 m)	25.8 m
Net Registered Tonnage	3850 MT
Gross Registered Tonnage	9479 MT
Displacement (at Summer Draft)	4082 MT
Deadweight	3850 MT

CREW LIST
KM MUTIARA SENTOSA 2

No	Name	Rank	Seaman Book	EXPIRED	Nationality	C.O.C
1	MARKUS PATONGLOAN	MASTER	Y090912/ 06.12.25	06.12.25	INDONESIA	ANT-I
2	PAMPANG BONGA	CH / OFF	A0088419/ 17.01.25	17.01.25	INDONESIA	ANT-II
3	AKMAL JANNATY	2/OFF	E108176/ 11.08.25	11.08.25	INDONESIA	ANT-II
4	RONALD HARIMAN	3/OFF	A029007/ 26.03.25	26.03.25	INDONESIA	ANT-III
5	AHMAD FAUZAN M	CH/ENGR	B067615/ 06.05.25	06.05.25	INDONESIA	ATT-I
6	SIRIMANA HETTIGE	2/ENGR	D015993/ 16.01.25	16.01.25	INDONESIA	ATT-I
7	JHON AMAZON	3/ENGR	B012773/ 16.10.25	16.10.25	INDONESIA	ATT-III
8	PETRUS SONAR	4/ENGR	D075810/ 29.04.25	29.04.25	INDONESIA	ATT-III
9	SAHRONI	DK/CDT 1	C078904/ 17.07/25	17.07/25	INDONESIA	BST
10	AGUS PUTRA	DK/CDT 2	C059301/ 29.04.25	29.04.25	INDONESIA	BST
11	NIKI FITRIANSYAH	E/CDT 1	E140647/ 30.12.25	30.12.25	INDONESIA	BST
12	MUSA PARURA	BOSUN	E108409/ 16.08.25	16.08.25	INDONESIA	ANT-V
13	SUDIRMAN	AB 1	A047270/ 08.06.25	08.06.25	INDONESIA	ANT-V
14	ALFIAN	AB 2	X054979/ 05.07.25	05.07.25	INDONESIA	ANT-V
15	JAMUARDI ILYAH	AB 3	A055855/ 12.07.25	12.07.25	INDONESIA	ANT-V
16	JANDRIANUS PATONGLOAN	OILER 1	E052921/ 12.01.25	12.01.25	INDONESIA	ANT-V
17	HARLIS PARDEDE	OILER 2	C043620/ 21.02.25	21.02.25	INDONESIA	ANT-V
18	HAMDANI LESTALUHU	OILER 3	E045310/ 21.12.25	21.12.25	INDONESIA	ANT-V
19	HUSEIN MUHAMMAD	COOK	C078904/ 17.07.25	17.07.25	INDONESIA	ANT-V

INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM	IMS 03 – APPENDIX F HEIGHT / OVERSIDE WORK PERMIT	Issue Status	1 st Edition, Rev 0
		Issue Date	-
		Issued by	GM-HSEQA
		Authorised By	Director PFS

Working at Heights : Any type of work more than 2 metres above the deck		Ref no: XX/YYYY	
Overside work : Any type of above water work outboard of the ship's side			
Work Location :		Permit Validity (Max. 12 hours) : From (Date) : _____ To _____ From (Time) : _____ To _____	
Reason for work :		1. If there is any change in conditions or in the work itself, stop work & issue a new Permit. 2. Issue a new Permit if work is stopped for more than six hours.	
PPE Required for this job :			
Person In Charge (Print & Sign):		Personnel detailed to carry out the work :	
WORKING AT HEIGHTS / OVERSIDE WORK PRECAUTIONS			
1. A Tool Box Talk and Risk assessment must be carried out and insert reference no. Tool box ref no:		RA ref no:	
2. For this type of work a safety harness MUST be used		Y	N
3. Is the safety harness of approved type, inspected & tested & found to be in good condition?		Y	N
4. Is the safety harness being properly worn by the user?		Y	N
5. Is there a suitable strongpoint to attach the safety harness line to?		Y	N
6. Does the work to be done have other safety implications (example : electrical work at masthead)?		Y	N
7. Are weather conditions suitable for doing the work (example : rain causing a ladder to be slippery)?		Y	N
8. Has the Master and/or the Chief Engineer and other relevant personnel been informed?		Y	N
9. Have Bridge and/or Engineer Watchkeepers been notified?		Y	N
10. Will other equipment/operations/activities be affected?		Y	N
11. Is suitable equipment available as a working platform (examples : staging, ladders)?		Y	N
12. Is all equipment to be used approved type, inspected & tested & found to be in good condition?		Y	N
13. Is the working platform equipment properly rigged and securely made fast?		Y	N
14. Is the working area clear of obstructions with safe access?		Y	N
15. Do personnel have suitable equipment for carrying hand tools (example : tool pouch)?		Y	N
16. Personnel are not overloaded with equipment to carry?		Y	N
17. Is there an adequate and safe means of passing items to personnel (example : toolbag on a rope)?		Y	N
18. For overside work, are personnel wearing lifejackets & lifesaving appliances available?		Y	N
19. For working at heights, no other personnel are standing underneath the working location?		Y	N
20. Are Emergency Procedures clearly understood by all personnel involved?		Y	N
21. Is Emergency Equipment available?		Y	N
22. Is head office approval required for this work to be carried out? If (✓) Y, attach approval.		Y	N
23. Is the person in charge in attendance?		Y	N
24. Is any equipment required to be isolated? LOTO ref no:		Y	N
If any of the above have been checked (✓) N, explain why :			
PERSON RESPONSIBLE FOR SAFETY		MASTER	
Name/Rank	Sign	Date	
JOB COMPLETION			
The work is completed, all persons, materials & equipment removed & worksite returned to normal Any equipment that has been isolated (particularly fire fighting / fire detection equipment) must be immediately reinstated on job completion			
Name/Rank	Sign	Date	

Lampiran 18
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 sijiil 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 konduitepelaut 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.

<i>Power Distance</i>	: Konsep yang merefleksikan organisasi dan hubungan antar manusia yang ditata berdasarkan jarak kekuasaan.
<i>Probability</i>	: Peluang atau kemungkinan dari suatu kejadian, terjadi atau tidak, dan seberapa besar kemungkinan kejadian tersebut berpeluang terjadi.
<i>Safety Leadership</i>	: Kemampuan pemimpin untuk mengarahkan dan menggerakkan seluruh bawahannya untuk mencapai target terciptanya budaya keselamatan kerja dalam organisasi.
<i>Unsafe Condition</i>	: Tindakan yang tidak aman dan berbahaya bagi para pekerja.
<i>Zero Accident</i>	: Tidak ada lagi kecelakaan di lokasi kerja baik itu yang bersifat cedera memerlukan pertolongan pertama atau P3K sehingga mengakibatkan fatality atau kematian.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
UNIT DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



TANDA TERIMA SKRIPSI/MAKALAH DIKLAT UPGRADING ANT-IIATT-I

JUDUL SKRIPSI/MAKALAH : Upaya Peningkatan Keselamatan Di Kapal
Icm. Mutiara Sempoa 2 milik PT. Atosin Lampung pelayaran
(Ayg).....

DARI : Akmal Janvany.....

KETERANGAN : Penyerahan soft copy makalah.....

Jakarta, 16 Feb 2024

Yang Menerima,

Yang Menyerahkan,

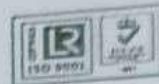
(Pusi)



(Akmal Janvany)



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA
NIS
PROGRAM DIKLAT PELAUT
HARI / TANGGAL
JUDUL MAKALAH

AKMAL JANNATY
030721N
ANT 1
JUMAT, 16 FEBRUARY 2024
UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN DI KAPAL
KM. MUTARA SENTOSA 2 milik PT. ATOSIM Lampung pelayaran
(ALP)

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH		80	35%	28
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan				
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektivitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN		80	20%	16
1. Kemampuan Menyajikan				
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN		84	35%	29,4
1. Kemampuan Menanggapi				
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN		82	10%	8,2
1. Disiplin				
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				

Jakarta, 16/02/2024

PENGUJI

[Signature]



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



DAFTAR HADIR PENGUJI MAKALAH

TINGKAT IJAZAH : ANT-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
HARI / TANGGAL : JUM'AT / 16 FEBRUARI 2024.

NO.	NAMA	TANDA TANGAN	
1.	Dr. Capt. Marhot-S.	1.	
2.	Dr. April Gunawan M		2
3.	Dr. B. Sumardi	3.	
4.			4

Jakarta,
Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut

ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL
NIP. 19870402 201402 1 004

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : AKMAL JANNATY
No. Induk Siwa : 03072/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN
DI KAPAL KM. MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT.
ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Dr. Capt. Marihot S, MM
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP.19661110 199803 1 002

Dr. April Gunawan MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19720413 199803 1 005

Dr. Drs. Bambang Sumali, MSc
Pembina Utama Muda (IV/b)
NIP.19601105 198503 1 001

Mengetahui Ketua Jurusan Nautika

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

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : AKMAL JANNATY
No. Induk Siwa : 03072/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN
DI KAPAL KM. MUTIARA SENTOSA 2 MILIK
PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)

Pembimbing I

Dr.Drs Bambang Sumali, M.Sc
NIP .19601 105 198503 1 001

Jakarta, Februari 2024

Pembimbing II

Bhima Siswo Putro S.Si.T M.M
NIP. 19730526 20081 2 1 001

Ketua Jurusan Nautika

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



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



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : AKMAL JANNATY
NIS : 03072/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT – I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

Upaya Penerapan Peningkatan Keselamatan di Kapal KM. Mutiara Sentosa 2 Milik PT. ALP

B. Masalah Pokok

1. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Laut.
2. Penerapan Crew Kapal dan Penumpang Pentingnya Alat Keselamatan di Laut.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Upaya PT. ALP dalam Memberikan Perlindungan Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut KM. Mutiara Sentosa 2 Berdasarkan UU. No. 17 Tahun 2008.

Menyetujui :
Dosen Pembimbing I

Dr. Drs. Bambang Sumali M.Sc
NIP. 19601105 198503 1 001

Dosen Pembimbing II

Bhima Siswo Putro S.Si.T M.M
NIP. 19730526 200812 1 001

Magetan, 23 Januari 2024
Penulis

Akmal Jannaty
NIP. 03072/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

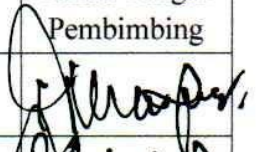
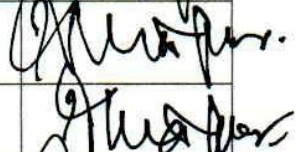
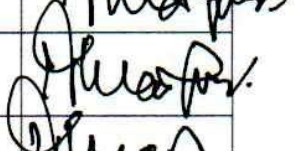
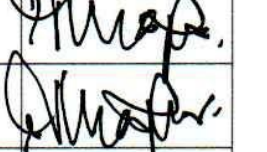
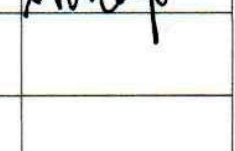
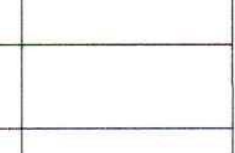
Capt. Suhartini, MM., MMTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : **"UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN
 DI KAPAL KM. MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT.ALP "**

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

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	29-01-24	Sinopsis Ace	
2.	30-01-24	Bab -I revisi	
3.	30-01-24	Bab -I ace lanjut bab-II	
4.	30-01-24	Bab II ace lanjut Bab III	
5.	31-01-24	Bab III ace lanjut Bab IV	
6.	31-01-24	Bab -V ace.	

Catatan :



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

Judul Makalah : **“UPAYA PENERAPAN PENINGKATAN KESELAMATAN DI KAPAL KM.MUTIARA SENTOSA 2 MILIK PT.ALP ”**

Dosen Pembimbing II : **Bhima Siswo Putro S.Si.T M.M**
 Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	01-02-24	Pengantar Jarak x Singos -	
2.	01-02-24	Bab I	
3.	01-02-24	Bab I Rev + Jarak. Bab	
4.	01-02-24	Bab II Rev + Jarak. Bab	
5.	02-02-24	Bab III Rev x Jarak. Bab	
6.	02-02-24	Bab IV Rev + Jarak. Bab	
7.	02-02-24	Simpulan Bab I & II	

Catatan :

Saya di Argo. pengantar

A

A

A

A

A

A

A