

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



**MAKALAH**

**"OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK  
KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL MT THUNDERCAT"**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan  
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

**Oleh:**

**CANDRA KIRANA**

**NIS. 03035 / N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2024**

# SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



## TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

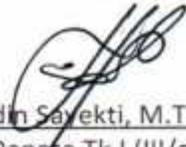
Nama : CANDRA KIRANA  
No. Induk Siwa : 03035 / N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : **OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN  
KESELAMATAN UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL  
DI KAPAL MT THUNDERCAT**

Jakarta, February 2024

Pembimbing Materi

  
Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si.T., M.Si  
Pembina (IV/a)  
NIP.197812132005021001

Pembimbing Penulisan

  
Adin Sayekti, M.Tr.M.  
Penata Tk.I (III/c)  
NIP.198704022014021004

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**

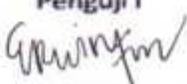


**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : CANDRA KIRANA  
No. Induk Siswa : 03035 / N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN

**UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL MT THUNDERCAT**

Jakarta, February 2024

Penguji I  
  
Dr. Capt. Erwin F.M. M.M.Tr  
Pembina (IV/b)  
NIP. 19730708 200502 1 001

Penguji II  
*Telak dirj: ksl. 26 Feb 2024*  
Lili Purnama Sita, S.Si.T., M.M.Tr  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19791022 200212 2 001

Penguji III  
  
Capt. Fahmi D. S.Si.T., M.Si  
Pembina (IV/a)  
NIP. 197812132005021001

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

Segala puja dan puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT. Karena atas rahmat dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan makalah ini, sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum program pendidikan ANT-I yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penulis menyusun makalah ini dengan judul :

### **“OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL MT THUNDERCAT”**

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

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

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

1. Bapak Dr. Ir. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si. T., M.S.I, selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Adin Sayekti, M.Tr.M, selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.

7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. 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.

Dan akhirnya, tersirat harapan semoga kedepan, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Jakarta, Februari 2024

Penulis,



CANDRA KIRANA

NIS. 03035/N-I



## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan.....	iii
Kata Pengantar.....	iv
Daftar Isi.....	vi
Definisi.....	vii
<b>BAB I           PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Rumusan Masalah.....	6
E. Tujuan Dan Manfaat Penulisan.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB II           LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pemikiran.....	23
<b>BAB III          ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data.....	24
B. Analisis Data.....	26
C. Pemecahan Masalah.....	36
<b>BAB IV          KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan.....	46
B. Saran.....	47
Daftar Pustaka	
Lampiran-lampiran	

## DEFINISI

- a. *IMO ( International Maritime Organization )* : Merupakan badan khusus PBB yang bertanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal.
- b. *SOLAS ( Safety of Life at Sea )* . : Adalah salah satu konvensi international tentang maritime yang menjadi standar keselamatan yang wajib diterapkan pada kapal niaga dengan ukuran tertentu.
- c. *Ratings ( on vessel )* . : Bawahan dalam struktur organisasi kapal.
- d. *Tanker Vessel* . : Kapal khusus pengangkut muatan cair
- e. *Chemical* : Bahan kimia
- f. *Drill* : Latihan rutin berkala tentang berbagai macam keadaan bahaya di kapal dan penanganannya.
- g. *Safety Management System ( SMS )* : Safety Management atau International Safety Management atau ISM-Code adalah peraturan manajemen keselamatan internasional tentang pengoperasian kapal yang aman dan tentang pencegahan pencemaran di laut.
- h. *Audit* : Merupakan pengumpulan dan pemeriksaan bukti terkait informasi untuk menentukan dan membuat laporan mengenai tingkat kesesuaian antara informasi dan kriteria yang ditetapkan.
- i. *Safety Officer* . : Perwira keselamatan, tugas umum di kapal adalah merencanakan, melaksanakan, dan mengevaluasi program kesehatan dan keselamatan kerja kapal.

- j. *Permit to work*. : Ijin untuk melaksanakan pekerjaan tertentu yang harus diawasi oleh senior officer.
- k. *Pencharter*. : Penyewa kapal.
- l. *Accident* : Kecelakaan kerja di atas kapal.
- m. *Toolbox Meeting* : Merupakan pertemuan sebelum dimulainya pekerjaan untuk membahas kegiatan yang akan dilakukan hari ini kemudian review pekerjaan yang telah dilakukan kemarin.
- n. *ABK ( Anak Buah Kapal )* : Awak kapal selain Nahkoda.
- o. *Stakeholders* : Pemangku kepentingan pada dunia pelayaran.
- p. *DPA ( Designated Person Ashore )* : Seseorang atau lebih personil di darat yang telah ditunjuk untuk memiliki akses langsung dengan pucuk pimpinan manajemen yang menjadi penghubung utama antara pihak kapal (Nakhoda) dengan pucuk pimpinan di darat, mempunyai tanggung jawab memonitor aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian setiap kapal.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Secara umum dunia kerja tidak lepas dari masalah, demikian halnya dengan kegiatan kerja di atas kapal yang menjadi wajah terdepan dan industri maritime. Oleh sebab itu keselamatan dalam bekerja menjadi perhatian utama dari misi *International Maritime Organization (IMO)* adalah untuk mempromosikan *Safe, Secure, and Efficient Shipping on Clean Ocean*. Karena dalam industri pelayaran bertanggung jawab sekitar 90% dari perdagangan dunia dan sangat berpengaruh penting bagi ekonomi global.

Keselamatan kerja juga sudah tercantum dalam tujuan utama dari SOLAS untuk memerinci standar minimum dari konstruksi kapal, peralatan dan pengoperasian yang cocok dengan keselamatan kapal-kapal tersebut, semua kapal harus mematuhi peraturan dan persyaratan berdasarkan bendera negara kapal itu sendiri. Sejumlah sertifikat di atas kapal ditetapkan di dalam konvensi sebagai bukti bahwa peraturan dan persyaratan ini telah dilaksanakan.

Keselamatan kerja dan pemahaman akan peralatan keselamatan harus dipahami oleh seluruh awak kapal yang bekerja dan itu bersifat wajib. Dalam susunan jabatan di atas kapal selain *able dan rating forming*. *Rating Able* adalah posisi awak kapal yang sudah memiliki sertifikat able atau sering disebut sebagai juru mudi, sedangkan *rating forming* adalah posisi awak kapal yang biasa kita sebut kelasi.

Kepatuhan *rating* terhadap peraturan yang berlaku sesuai *muster list* di kapal, merupakan syarat mutlak untuk terciptanya pengoperasian kapal yang lancar secara menyeluruh baik di dek maupun di kamar mesin. Banyak manfaat yang diperoleh jika *rating* disiplin dalam bekerja, dimana semua pekerjaan dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien.

Keselamatan merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani, dan sosial. Keselamatan 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 operasional perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Untuk menjamin keselamatan di atas kapal maka harus diefektifkan penerapan system manajemen keselamatan. Sistem manajemen keselamatan di kapal merupakan perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi prosedur, proses, dan sumber daya yang diperlukan di atas kapal.

Akan tetapi pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MT. THUNDERCAT menunjukkan bahwa dalam penerapan system manajemen keselamatan sering mengalami hambatan oleh beberapa faktor seperti:

1. Perlengkapan keselamatan yang tidak memadai.
2. Kedisiplinan *rating* yang rendah.
3. Sumber daya manusia yang kurang berpengalaman.
4. Beberapa tahun terakhir selalu ada kru *rating* yang masih baru pertama kali *join* di kapal.

Beberapa sebab di atas menimbulkan hambatan dalam memakai atau menggunakan peralatan keselamatan yang dituntut harus secara cepat dan benar bila dipakai dalam keadaan darurat yang sebenarnya.

Kedisiplinan, profesionalitas, dan kesadaran akan pentingnya pengetahuan akan setiap peralatan keselamatan menjadi wajib untuk diketahui setiap kru kapal karena disetiap saat dan setiap tempat bekerja di atas kapal selalu dihadapkan dalam keadaan marabahaya yang selalu mengancam.

Prioritas terhadap kesiapan kru menggunakan alat keselamatan di atas kapal harus dioptimalkan untuk mencegah korban jiwa ataupun kerugian harta benda di kapal.

Bila kapal membawa muatan berbahaya umumnya tanker tentunya akan sangat rentan terhadap marabahaya dan keadaan darurat. Hal ini jelas tidak dapat diabaikan akan pentingnya familiarisasi kru di atas kapal dan kelengkapan peralatan keselamatan yang memadai di kapal MT. THUNDERCAT maupun di setiap jenis kapal. Disiplin *rating* memperhatikan *drill* dan familiarisasi memakai alat-alat keselamatan dalam bekerja dapat menghindari/memperkecil resiko terjadinya kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Pada saat melaksanakan tugas di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berhubungan dengan peralatan keselamatan yang berkualitas. Dengan disiplin dan kesadaran akan pentingnya menangani keadaan darurat di atas kapal yang cukup tinggi, maka akan sangat menentukan apakah tugas dan tanggung jawab *rating* dapat dilaksanakan dengan baik sehingga kecelakaan kerja dapat dicegah sedini mungkin.

Frekuensi aktifitas kesibukan kerja dan jaga harian *rating* pada saat sandar, berlayar, dan kapal berlabuh menyumbang faktor terbesar *rating* untuk memahami dan praktek memakai peralatan keselamatan di kapal.

Kurangnya pemahaman dan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja juga merupakan permasalahan yang menjadi penyebab *rating* tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal. Dengan mengatur jadwal *drill* dan familiarisasi yang tidak biasa diharapkan *rating* setidaknya tahu/paham nama, cara, kegunaan, dan jenis dari peralatan keselamatan di atas kapal.

Upaya-upaya yang akan dilakukan penulis adalah mengoptimalkan sistem pengaturan/manajemen *drill* dan latihan yang telah ditulis dalam SOLAS '74 dan kebijakan-kebijakan dalam manajemen yang tidak tertulis di kapal.

Semua itu usahakan bertujuan agar keselamatan kapal, awak kapal, dan muatan dapat terjamin aman.

Dengan latar belakang keterangan tersebut di atas, yang menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul **“Optimalisasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Untuk Kelancaran Operasional di Kapal MT. THUNDERCAT”**.

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Seperti yang telah penulis paparkan pada latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi di kapal MT. THUNDERCAT terkait dengan optimalisasi penerapan system manajemen keselamatan dari perusahaan, sebagai berikut :

1. Kurangnya pemahaman *rating* mengenai sistem manajemen keselamatan.
2. Perlengkapan keselamatan di atas kapal kurang memadai.
3. Rendahnya tingkat disiplin kerja *rating*.
4. Kurangnya kesadaran *rating* akan pentingnya penerapan manajemen keselamatan.
5. Kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan manajemen keselamatan.
6. Frekuensi operasi kapal MT. THUNDERCAT yang sangat tinggi dan banyaknya waktu pekerjaan yang belum terselesaikan di kapal menjadikan waktu perwira dan *rating* tidak terkonsentrasi pada familiarisasi tentang peralatan keselamatan di kapal.

## **C. BATASAN MASALAH**

Oleh karena luasnya permasalahan mengenai manajemen keselamatana kerja di atas kapal dan keterbatasan penulis maka agar pembahasan lebih fokus penulis membatasi pada :

1. Kurangnya pemahaman *rating* mengenai sistem manajemen keselamatan.
2. Perlengkapan keselamatan di atas kapal kurang memadai.

## **D. RUMUSAN MASALAH**

Bedasarkan uraian pada pembahasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut:

1. Apa yang menyebabkan kurangnya pemahaman *rating* mengenai sistem manajemen keselamatan?
2. Mengapa perlengkapan keselamatan di atas kapal kurang memadai ?

## **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN**

### **1. Tujuan Penulisan**

- a. Untuk mengidentifikasi masalah dalam upaya meningkatkan pemahaman dan penerapan sistem manajemen keselamatan dalam menunjang kelancaran operasional di kapal MT. THUNDERCAT.
- b. Untuk mencari penyebab dari permasalahan kurangnya pemahaman *rating* mengenai sistem manajemen keselamatan dan perlengkapan keselamatan di atas kapal MT. THUNDERCAT.
- c. Untuk mencari solusi atau pemecahan masalah tersebut sehingga pemahaman dan penerapan sistem manajemen keselamatan dapat ditingkatkan.

### **2. Manfaat Penulisan**

#### **a. Manfaat Bagi Dunia Akademik**

- 1) Agar dapat memperkaya penegetahuan bagi penulis sendiri khususnya maupun bagi para pelaut pada umumnya untuk mengetahui bagaimana meningkatkan pemahaman dan penerapan sistem manajemen keselamatan di atas kapal.
- 2) Sumbangsih kepada perpustakaan STIP Jakarta untuk menambah pembendaharaan buku bacaan tentang sistem manajemen keselamatan.

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

- 1) Memberikan sumbang saran pengetahuan dan pengalaman kepada kawan-kawan satu profesi dalam meningkatkan manajemen keselamatan kerja yang pernah penulis dapatkan selama bekerja di atas kapal MT. THUNDERCAT.
- 2) Agar supaya hasil penelitian ini dapat menjadi sumbangsih kepada perusahaan pelayaran agar lebih memperhatikan sistem manajemen keselamatan kerja di semua kapalnya.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh kampus STIP Jakarta.

Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I            PENDAHULUAN**

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, pembatasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan, serta sistematika penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan 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 pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta hasil survey angket dan sebagainya termasuk pengolahan data. 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 dalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

##### **1. Optimalisasi**

Dalam beberapa literatur manajemen, tidak dijelaskan secara tegas pengertian optimalisasi, namun dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, W.J.S Poerwadarminta (1997:753) dikemukakan bahwa “optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien”.

Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Tim Prima Pena (2015:562) optimalisasi ialah tertinggi, paling baik, sempurna, terbaik, paling menguntungkan. Mengoptimalkan berarti menjadi sempurna, menjadikan paling tinggi, menjadikan maksimal. Optimalisasi berarti pengoptimalan.

Sedangkan Winardi (1999:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Penulis sendiri menyimpulkan optimalisasi ialah mencari/menemukan alternative selain dari cara yang biasa/terjadwal berdasarkan pengalaman di kapal dengan biaya paling efektif namun kinerja yang dicapai adalah yang tertinggi.

Dari uraian tersebut di ketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan sesuai tujuan apabila dilakukan secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

## **2. Sistem Manajemen Keselamatan**

### **a. Definisi Manajemen Keselamatan**

Drs. H. Malayu S.P Hasibuan (2002:2) manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Sedangkan T. Hani Handoko (2000:10) manajemen adalah bekerja dengan orang-orang yang menentukan, menginterpretasikan, dan mencapai tujuan-tujuan organisasi dengan pelaksanaan fungsi-fungsi, perencanaan, pengorganisasian, pentusunan personalia, pengarahan kepemimpinan dan pengawasan.

AM. Sugeng Budiono (2003:171) Keselamatan diartikan sebagai bidang kegiatan yang ditunjukan untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang ada kaitannya dengan lingkungan dan situasi kerja.

Sedangkan Bangun Wilson (2012:377) keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami awak kapal baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.

Jadi dapat disimpulkan, keselamatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja yang 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.

**b. Manajemen Keselamatan berdasarkan ISM Code**

Bedasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A- Pasal 6.5 menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin di perlukan untuk mendukung *Safety Management System (SMS)* kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua *rating*.

Dalam hal ini untuk *rating* harus mempunyai keterampilan dan disiplin yang tinggi mengikuti peraturan-peraturan yang ada untuk mengoperasikan kapal yang lebih selamat. Dalam *ISM Code* memiliki 16 elemen-elemen antara lain.

- 1) Umum
- 2) Kebijakan keselamatan dan perlindungan
- 3) Tanggung jawab dan wewenang perusahaan
- 4) *Designated Person*
- 5) Tanggung jawab dan wewenang nakhoda
- 6) Sumber daya dan tenaga kerja
- 7) Pengembangan pengoperasian kapal
- 8) Kesiapan menghadapi keadaan darurat
- 9) Pelaporan dan Analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya
- 10) Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya
- 11) Dokumentasi

- 12) Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan
- 13) Sertifikasi verifikasi dan pengawasan
- 14) Sertifikasi sementara
- 15) Formulir sertifikat
- 16) Verifikasi

Oleh sebab itu *ISM Code* memerlukan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* yang dibuat oleh perusahaan yang mengoperasikan kapal untuk menjamin semua kegiatan *IMO* dan peraturan lainnya yang berlaku yang dimuat dalam sistem dan dilaksanakan.

Karena sistem manajemen *ISM Code* harus melaksanakan semua peraturan nasional dan internasional yang berlaku, maka code tersebut menekankan perlunya Pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualifikasi dan berkompeten.

Bedasarkan definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa *Safety Management System (SMS)* adalah sebuah aturan dari perusahaan untuk menjamin keselamatan di atas kapal.

### **3. Perlengkapan Keselamatan sesuai Standar SOLAS**

Bedasarkan *SOLAS 1974 Chapter III Life Saving Appliances And Arrangement Life Saving Appliance* adalah sebuah standar keselamatan yang harus dipenuhi sebuah kapal, untuk menjamin keselamatan awak kapal.

Seluruh perlengkapan dan prosedur harus mendapat persetujuan dari Klasifikasi Internasional. Sebelum persetujuan diberikan, seluruh perlengkapan *life saving appliance* harus melalui serangkaian pengetesan untuk memenuhi standar keselamatan yang ada dan bekerja sesuai fungsinya dengan baik.

Termasuk dari *life saving appliance*, yaitu *personal protective equipmen (PPE)* adalah bentuk pakaian dan peralatan tambahan/aksesori yang direka cipta untuk memberi perlindungan dari bahaya di tempat kerja bertujuan untuk melindungi dari bahaya atau suatu perkara yang mencelakakan kesehatan dan keselamatan.

Berikut ini adalah peralatan dasar pelindung diri yang harus ada diatas kapal untuk menjamin keselamatan para awak kapal di atas kapal, yaitu :

a. *Coverall*

*Coverall* adalah perlengkapan kerja atau sarana perlindungan diri saat berada di lingkungan kerja ekstrim. *Coverall* berfungsi untuk melindungi tubuh secara keseluruhan dari bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan pengelasan dan lain sebagainya. Contoh *coverall* di kapal antara lain :

- *Leather Aprons*
- *Wearpack*
- *Chemical Protective Clothing*

b. *Safety Helmet*

*Safety Helmet* adalah helem pengaman yang dirancang untuk melindungi kepala dari benturan terhadap benda, terkena benda dan dari benda yang jatuh. Helm diberikan kepada awak kapal harus memenuhi standar basional atau Internasional. *Safety Helmet* biasanya terbuat dari bahan keras. Plastik tahan lama dan memiliki masa kadaluarsa empat tahun dari tanggal pembuatan.

*Safety helmet* harus dikenakan di semua area yang diberi tanda harus memakai helm di kepala tersebut dan dimanapun ada kemungkinan cedera pada kepala ini termasuk operasi *cargo, anchor handling*, perawatan kamar mesin, tank cleaning dan selama mengadakan pelatihan-pelatihan darurat di atas kapal.

c. *Safety Shoes*

*Safety shoes* adalah sepatu yang dirancang untuk melindungi jari kaki dan kaki dari bahaya atau cedera di tempat kerja. Perlindungan dari benda jatuh, benda bergulir atau kaki mencolok terhadap benda. Semua pekerjaan di dek, ruang mesin, tanki, dapur, dan are penyimpanan lainnya di kapal memerlukan penggunaan pelindung kaki yang memadai. Jika baja di dalam *safety shoes* sudah terlihat dari luar kulit sepatu, maka sudah tidak layak untuk dipakai.

d. *Safety Hand Gloves*

*Safety hand gloves* adalah sarung tangan yang digunakan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal di mana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan *rating*. Sarung tangan yang diberikan harus yang memenuhi standarisasi untuk bekerja pada permukaan yang panas, berbahaya dan kasar. Jenis-jenis *safety hand gloves* diantaranya adalah sebagai berikut :

- 1) *Cotton gloves*, digunakan untuk melindungi tangan dari tergores, tersayat dan luka ringan.
- 2) *Leather gloves*, digunakan untuk melindungi tangan dari tergores, tersayat dan luka ringan.
- 3) *Rubber gloves*, digunakan untuk melindungi tangan dari kontak dengan bahan kimia seperti oli, minyak, perekat dan *grease*.
- 4) *Electrical gloves*, digunakan untuk melindungi tangan dari kontak dengan arus listrik yang bertegangan rendah sampai tegangan tinggi.

e. *Safety Googles*

*Safety googles* adalah perlengkapan kerja yang berfungsi untuk melindungi mata dari resiko bahaya saat bekerja, dimana mata merupakan bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan sangat

tinggi resiko cedera pada mata. Pekerjaan yang harus menggunakan *safety googles* seperti pengelasan, memotong dimana *safety googles* berfungsi untuk melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

f. *Safety Ear Plugs*

*Safety ear plugs* atau alat pekindung telinga, yaitu alat untuk menyumbat telinga atau penutup telinga yang digunakan atau dipakai dengan tujuan melindungi, mengurangi paparan kebisingan masuk kedalam telinga. Fungsinya adalah menurunkan intensitas kebisingan yang mencapai alat pendengaran dan pada umumnya *ear plug* dapat mengurangi bising sampai dengan 30 *dB*.

g. *Safety Harness*

*Safety harness* adalah perlengkapan kerja sebagai perlindungan diri yang bentuknya seperti sabuk pengaman dan umumnya digunakan awak kapal saat bekerja di ketinggian. Operasi kapal rutin mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan tinggi yang memerlukan awak kapal untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *safety harness*.

h. *Face Mask*

*Face mask* adalah perlengkapan kerja yang berfungsi untuk melindungi wajah dari partikel berbahaya, seperti saat melakukan pengecatan, atau membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya dan *minor* yang berbahaya bagi tubuh manusia jika terkena bagian wajah.

Bedasarkan penjelasan diatas maka dapat disimpulkan bahwa perlengkapan keselamatan adalah peralatan tambahan/aksesoris yang direka cipta untuk memberi perlindungan dari bahaya di atas kapal.

#### **4. Pembinaan**

##### **a. Definisi Pembinaan**

Mathis (2002:112) pembinaan adalah suatu proses dimana orang-orang mencapai kemampuan tertentu untuk membantu mencapai tujuan organisasi. Oleh karena itu, proses ini terkait dengan berbagai tujuan organisasi, pembinaan dapat dipandang secara sempit maupun luas.

Sedangkan Yurudik Yahya definisi pembinaan adalah “suatu bimbingan atau arahan yang dilakukan secara sadar dari orang dewasa kepada anak yang perlu dewasa agar menjadi dewasa, mandiri dan memiliki kepribadian yang utuh dan matang:.

Selanjutnya sehubungan dengan definisi tersebut, sejumlah butir penting yaitu, pembinaan adalah sebuah proses sistematis untuk mengubah perilaku kerja sekelompok pegawai dalam usaha meningkatkan kinerja organisasi.

Pembinaan terkait dengan ketrampilan dan kemampuan yang diperlukan untuk pekerjaan yang sekarang dilakukan. Pembinaan berorientasi kemasa sekarang dan membantu pegawai untuk menguasai ketrampilan dan kemampuan (kompetensi) yang spesifik untuk berhasil dalam pekerjaannya.

##### **b. Rencana Pembinaan yang Strategis**

Mathis (2009:307) mengemukakan empat tingkatan pokok dalam kerangka kerja untuk mengembangkan rencana pembinaan strategis, antara lain :

- 1) Mengatur strategi, yaitu manajer-manajer SDM dan pembinaan harus terlebih dahulu bekerjasama dengan manajemen untuk menentukan bagaimana pembinaan akan terhubung secara strategis pada rencana bisnis strategis, dengan tujuan untuk meningkatkan kinerja karyawan dan organisasi.
- 2) Merencanakan, yaitu perencanaan harus terjadi dengan tujuan untuk menghadirkan Pembina yang akan membawa hasil-hasil positif untuk organisasi dan karyawannya. Sebagai bagian dari perencanaan, tujuan dan harapan Pembina harus diidentifikasi serta diciptakan agar tujuan pembelajaran dapat diukur untuk melacak efektifitasnya.
- 3) Mengorganisasi, yaitu pembinaan tersebut harus diorganisasi dengan memutuskan bagaimana pembinaan akan dilakukan, dan mengembangkan investasi-investasi pembinaan.
- 4) Memberi pembenaran yaitu mengukur dan mengevaluasi pada tingkat mana pembinaan memenuhi tujuan pembinaan tersebut. Kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat diidentifikasi pada tahap ini, dan dapat meningkatkan efektifitas pembinaan dimasa depan.

### **c. Tujuan Pembinaan**

Adapun tujuan umum pembinaan sebagai berikut :

- 1) Untuk mengembangkan keahlian, sehingga sebagai awak kapal dapat menyelesaikan pekerjaannya lebih cepat.
- 2) Untuk mengembangkan pengetahuan, sehingga awak kapal dapat menyelesaikan pekerjaannya secara rasional.
- 3) Untuk mengembangkan sikap, sehingga menimbulkan kemauan kerja sama dengan teman-teman pegawai dan dengan manajemen yang baik (pemimpin).

#### **d. Komponen-Komponen Pembinaan**

Mangkunegara (2005:76) bahwa komponen-komponen Pembinaan yang terdiri dari :

- 1) Tujuan dan sasaran pembinaan dan pengembangan harus jelas dan dapat diukur.
- 2) Para Pembina yang professional.
- 3) Materi pembinaan dan pengembangan harus di sesuaikan dengan tujuan yang hendak dicapai.
- 4) Peserta pembinaan dan pengembangan harus memenuhi persyaratan dan ditentukan.

Dalam pengembangan progam pembinaan, agar pembinaan dapan bermanfaat dan mendatangkan keuntungan diperlukan tahapan atau langkah-langkah yang sistematis. Secara umum ada tiga tahap pada pembinaan yaitu tahap perencanaan pembinaan, tahap pelaksanaan pembinaan, dan tahap evaluasi pembinaan.

#### **5. Familiarisasi**

Malayu S.P Hasibuan (2006:16) 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.

Sedangkan Siagian (2008:176) familiarisasi merupakan tindakan atau proses membuat akrab; hasil menjadi akrab; sebagai, sosialisasi dengan perihal kekeluargaan.

Sesuai dengan ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

## **6. Perawatan dan Perbaikan**

### **a. Definisi Perawatan**

Lasse (2012:45) perawatan dapat didefinisikan sebagai suatu aktivitas untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan kapal dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian penggantian yang diperlukan agar terdapat suatu peralatan dalam kondisi baik sehingga memberikan hasil pekerjaan yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan.

Lindley R. Higgis and Keith Mobley (2002:33) dalam *maintenance engineering handbook, sixth edition*, perawatan adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan tujuan agar peralatan selalu memiliki kondisi yang sama dengan keadaan awalnya. *Maintenance* atau perawatan juga dilakukan untuk menjaga agar peralatan tetap berada dalam kondisi yang dapat diterima oleh penggunaannya.

Sedangkan T. Hani Handoko (2003:165) tujuan pemeliharaan/perawatan adalah untuk memelihara realibilitas sistem pengoperasian pada tingkat yang dapat diterima.

### **b. Jenis-Jenis Perawatan**

#### **1) Perawatan yang Bersifat *Preventif***

Perawatan ini dimaksudkan untuk menjaga keadaan peralatan sebelum peralatan itu menjadi rusak. Pada dasarnya yang dilakukan adalah perawatan yang dilakukan untuk mencegah timbulnya kerusakan-kerusakan yang tak terduga dan menentukan keadaan yang dapat menyebabkan sesuatu fasilitas mengalami kerusakan pada waktu digunakan dalam proses tertentu.

Dengan demikian semua fasilitas-fasilitas yang mendapatkan perawatan preventif akan terjamin kelancaran

kerjanya dan selalu diusahakan dalam kondisi yang siap digunakan untuk setiap proses pekerjaan setiap saat. Hal ini memerlukan suatu rencana dan jadwal perawatan yang sangat cermat dan rencana yang lebih tepat

## **2) Perawatan yang Bersifat Korektif**

Perawatan ini dimaksudkan untuk memperbaiki peralatan yang rusak. Pada dasarnya aktivitas yang dilakukan adalah pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan setelah terjadinya suatu kerusakan atau kelainan pada fasilitas atau peralatan. Kegiatan ini sering disebut sebagai kegiatan perbaikan atau reparasi.

Dapat juga didefinisikan sebagai perbaikan yang dilakukan karena adanya kerusakan yang dapat terjadi akibat tidak dilakukannya perawatan *preventif* maupun telah dilakukan perawatan *preventif* tapi sampai pada suatu waktu tertentu fasilitas dan peralatan tersebut tetap rusak. Jadi dalam hal ini, kegiatan perawatan sifatnya hanya menunggu sampai terjadi kerusakan, baru kemudian diperbaiki atau dibetulkan.

## **7. Monitoring dan Evaluasi**

### **a. Definisi Monitoring dan Evaluasi**

Menurut Mudjahudin dan Putra (2010:75) *Monitoring* dapat didefinisikan sebagai suatu proses mengukur, mencatat, mengumpulkan, memproses dan mengkomunikasikan informasi untuk membantu pengambilan keputusan manajemen.

Sedangkan menurut Sutabri (dalam Herlina dan Rasyid, 2016:43) *monitoring* juga didefinisikan sebagai langkah untuk mengkaji apakah kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana, mengidentifikasi masalah yang timbul agar dapat langsung diatasi, melakukan penilaian apakah pola kerja dan manajemen yang

digunakan sudah tepat untuk mencapai tujuan, mengetahui kaitan antara kegiatan dengan tujuan untuk memperoleh kemajuan.

William N. Dun (2004:143) bahwa *monitoring* adalah proses kegiatan pengawasan terhadap implementasi kebijakan yang meliputi keterkaitan antara implementasi dan hasil-hasilnya (*outcomes*). *Monitoring* berkaitan erat dengan evaluasi, karena evaluasi memerlukan hasil dari *monitoring* yang digunakan dalam melihat kontribusi program yang berjalan untuk dievaluasi.

Mardikanto (2009:67) evaluasi adalah sebagai suatu tindakan pengambilan keputusan untuk menilai suatu objek, keadaan peristiwa atau kegiatan membanding-bandingkan hasil pengamatan terhadap suatu obyek. Evaluasi sebagai kegiatan sistematis yang dimaksudkan untuk melakukan pengukuran dan penilaian terhadap sesuatu obyek berdasarkan pedoman yang telah ada.

Terdapat beberapa pokok pikiran yang terkandung dalam pengertian evaluasi sebagai kegiatan terencana dan sistematis yang meliputi sebagai berikut :

- 1) Pengamatan untuk mengumpulkan data dan fakta
- 2) Penggunaan pedoman yang telah ditetapkan.
- 3) Pengukuran atau membandingkan hasil pengamatan dengan pedoman-pedoman sudah ditetapkan terlebih dahulu.
- 4) Pengambilan keputusan atau penilaian.

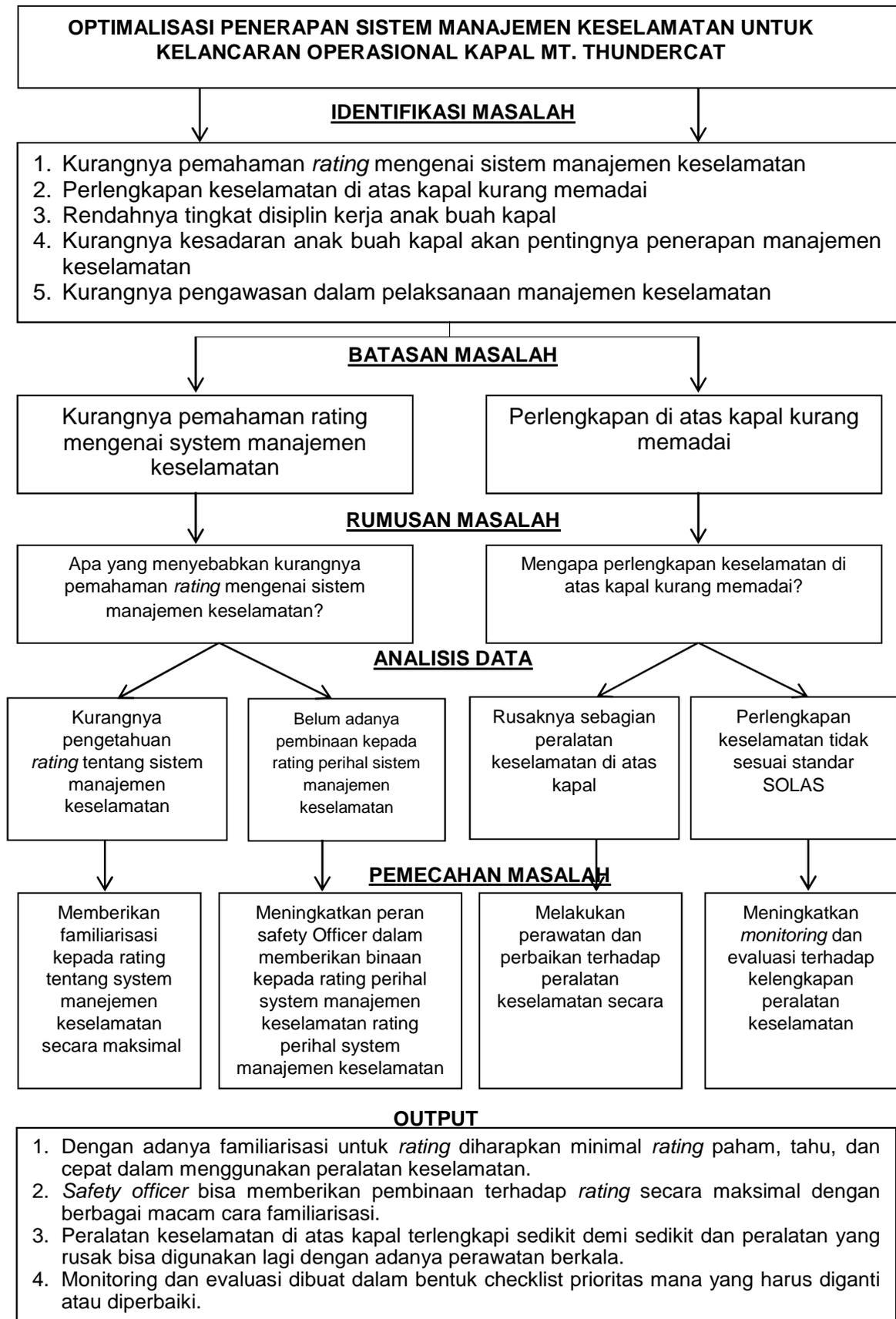
#### **b. Tujuan Monitoring**

Monitoring mempunyai beberapa tujuan, sebagai berikut :

- a. *Compliance* (kesesuaian/kepatuhan) yaitu menentukan apakah implementasi kebijakan tersebut sesuai dengan standart dan prosedur yang telah ditentukan.

- b. *Auditing* (pemeriksaan) yaitu menentukan apakah sumber-sumber/pelayanan kepada kelompok sasaran (*target groups*) memang benar-benar sampai kepada mereka.
- c. *Accounting* (akuntansi) yaitu menentukan perubahan social dan ekonomi apa saja yang terjadi setelah implementasi sejumlah kebijakan *public* dari waktu ke waktu.
- d. *Explanation* (penjelasan) yaitu menjelaskan mengenai hasil-hasil kebijakan *public* berbeda dengan tujuan kebijakan *public*.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Kapal MT. THUNDERCAT adalah kapal jenis *Oil* bermuatan jenis minyak berbendera Marshall Islands milik PT. Buana Lintas Lautan (BULL) yang dibangun pada tahun 2007 tersebut memiliki berat kotor (*gross tonnage*) 62863 *Tons*. Data lengkap dapat dilihat pada lampiran *ship particular*.

Adapun fakta kondisi yang pernah penulis alami selama bekerja di atas kapal MT. THUNDERCAT diantaranya sebagai berikut :

#### **1. Kurangnya Pemahaman Rating Mengenai Sistem Manajemen Keselamatan**

Di atas kapal MT. THUNDERCAT masih ditemui *rating* yang tidak bersungguh-sungguh dalam melaksanakan pekerjaan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas pertemuan sehingga manajemen dilaksanakan secara formalitas. Bila terjadi *audit* biasanya akan bermasalah karena tidak melaksanakan dan bila ada petugas dari perusahaan biasanya dengan berat hati melakukannya.

*Safety Officer* akan membuat *permit to work* atau *check list* dan mengadakan meeting untuk semua team kerja yang akan bekerja. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian *rating* yang kurang memahami manajemen keselamatan sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang maksimal. Fakta ini sebagaimana sewaktu dilaksanakan latihan keselamatan (*drill*) pada tanggal 08 May 2023 ditemukan beberapa *rating* yang masih terlihat belum memahami tugasnya masing-masing.

## **2. Perlengkapan Keselamatan di atas Kapal Kurang Memadai**

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakan secara menyeluruh, namun demikian setiap perencanaan keputusan dari organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan (*safety first*). *ISM Code* merupakan kumpulan manajemen kerja yang menjamin keselamatan apabila diikuti secara benar. Namun dalam kenyataan di atas kapal penulis melihat perbedaan dalam hal perlengkapan keselamatan yang kurang memadai dari segi jumlah dan kualitas.

Penulis menemui bahwa di atas kapal banyak dari *rating* yang tidak memiliki *safety helmets* dan *safety hand gloves*, sehingga pada saat bekerja di dek membersihkan karat (*chipping*) banyak *rating* yang bekerja tidak menggunakan *PPE (Personal Protective Equipment)* atau Alat perlindungan Diri seperti *safety helmets*, *ear plug* dan *safety hand gloves* tersebut.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

### **1. Kurangnya Pemahaman Rating mengenai Sistem Manajemen Keselamatan**

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya sebagai berikut :

#### **a. Kurangnya Pengetahuan Rating tentang sistem Manajemen Keselamatan**

Indikator akan kurangnya pengetahuan tentang sistem penerapan manajemen keselamatan di kapal MT. THUNDERCAT dapat dilihat

bedasarkan beberapa kuisisioner di bawah ini. Dari 6 masalah yang timbul nantinya akan dipilih 2 masalah yang paling penting atau sangat berpengaruh pada penanganan sistem manajemen keselamatan di kapal MT. THUNDERCAT.

**Tabel 3.1**  
**Pengelolaan data kuesioner tentang indikator pemahaman, dan pengetahuan rating akan implementasi sistem manajemen keselamatan di kapal.**

<b>No</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>Total Nilai</b>
1	Rating kurang memahami sistem manajemen keselamatan	42
2	Perlengkapan Keselamatan di kapal kurang memadai	43
3	Disiplin Kerja yang kurang	32
4	Kurangnya kesadaran rating yang menerapkan sistem manajemen keselamatan	32
5	Kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan	33
6	Frekuensi operasi kapal yang tinggi dan banyak pekerjaan terbengkalai	28

Sumber : Data kuesioner kru MT. THUNDERCAT

Dalam Kuesioner digunakan pernyataan dan penilaian dijabarkan sebagai berikut :

<b>kode</b>	<b>Deskripsi</b>	<b>Bobot Nilai</b>
TP	Tidak Penting	1
CP	Cukup Penting	2
P	Penting	3
SP	Sangat Penting	4

Dari hasil data tersebut diketahui bahwa kurangnya pengetahuan tentang sistem penerapan manajemen keselamatan di kapal MT. THUNDERCAT dan kurangnya peralatan manajemen keselamatan di kapal lebih dominan dan mempunyai skor yang paling besar dibandingkan dengan 6 (enam) masalah lainnya, (*form* kuesioner dan hasil kuesioner dapat dilihat pada halaman lampiran).

Jika ditelisik lebih lanjut masih banyak rating yang belum paham benar definisi dari *ISM Code* yang menjadi dasar dalam penerapan sistem manajemen keselamatan di kapal. Fungsi dan tujuan utama dibuatnya *ISM Code*, interval waktu perawatan peralatan keselamatan, *implementasi planned maintenance system* untuk diterapkan di kapal mengakibatkan prosedur menghadapi keadaan darurat di kapal menjadi terhambat terkait kesiapan, reaksi, dan penganalisaan *rating* terhadap peralatan keselamatan bila tidak ada familiarisasi secara benar dan terjadwal.

Akibat yang ditimbulkan bila kecukupan suku cadang saat perawatan dan perbaikan juga harus dipahami oleh *rating* dan *officer* di kapal dimana kendala yang timbul adalah kehilangan waktu operasional (*down time*). Jika yang terjadi seperti ini maka jelas terpantau di PMS akan perawatan dan perbaikan alat keselamatan di kapal tidak dilaksanakan secara cepat dan terjadwal. Hal seperti ini seharusnya diperhatikan oleh pihak perusahaan agar ada kerjasama antara kru kapal dan pemilik perusahaan yang harmonis, sehingga tidak ada yang merasa dirugikan di kedua belah pihak. Sistem pelaporan suku cadang dan permintaan barang juga harus diptimbangkan apakah harus diganti atau hanya diperbaiki.

Dengan sistem manajemen peralatan keselamatan di atas tentunya dapat disimpulkan bahwa bimbingan dan familiarisasi *officer deck/mesin* di kapal terhadap rating masih terbilang kurang maksimal. Penerapan sistem manajemen keselamatan yang harus dioptimalkan di kapal MT.

THUNDERCAT adalah terutama tentang kerja sama antara *rating* dan perwira memikirkan dan mencari solusi bagaimana peralatan keselamatan di kapal itu layak untuk digunakan ketika dalam keadaan darurat.

Hal yang perlu diperhatikan lagi adalah *safety officer* menyampaikan kepada *rating* baik *rating* lama ataupun baru untuk menciptakan kesadaran tiap kru untuk merawat peralatan keselamatan di kapal untuk mereka sendiri. Hal itu berguna untuk kelancaran operasional kapal yang aman dan bekal pengetahuan juga untuk *rating* dan *officer* di kapal.

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon pimpinan dan *rating* yang akan bekerja di kapal-kapalnya. Yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistem perencanaan perawatan kapal (*Planned Maintenance System*).

Laporan-laporan itu tidak tercantum perihal menyangkut manajemen keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja (*safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira-perwiranya terutama oleh *safety officer* sebagai *ship safety officer* di atas kapal.

Apalagi perwira-perwira kapal tersebut tidak serius untuk membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk yang ada di kapal dari perusahaan maupun dari *pencharter* dan *pencharter* sebagai bahan pengetahuan saat pengawas melakukan tugasnya.

Dengan tidak memadainya pembinaan tersebut diatas membuat *safety officer* dan perwira-perwira lainnya kurang pemahaman tentang cara pengawasan terhadap pelaksanaan keselamatan kerja. Banyak faktor kemalasan, faktor usia dan masalah keuangan. Faktor-faktor inilah

yang menghambat adanya sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan standar yang diharapkan.

Kurangnya pengetahuan anak buah kapal dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan (*safety procedure*), sering kali menimbulkan masalah yang dapat mengganggu produktivitas awak kapal dan kegiatan pelayaran, salah satunya adalah kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan terhadap awak kapal itu sendiri.

Di saat bekerja, dari penulis perhatikan sebagian awak kapal kurang memiliki kesadaran bahwa keselamatan kerja di atas kapal itu sangat penting, terutama bagi keselamatan jiwa masing-masing awak kapal. Namun banyak sekali dari perilaku awak kapal yang menunjukkan mereka meremehkan hal-hal kecil yang dapat menimbulkan bahaya bagi keselamatan diri mereka.

Misalnya awak kapal kurang memperhatikan fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah di berikan atau disediakan untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal dan harus digunakan sesuai dengan prosedur kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja. Awak kapal seolah-olah mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja.

Jika *rating* kurang memiliki kesadaran akan keselamatan kerja di atas kapal maka resiko terjadinya kecelakaan kerja semakin besar. Proses pembinaan sumber daya manusia tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai proses yang identik. Jika Pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitikberatkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional.

Pelatihan kerja di atas kapal harus dilaksanakan minimal sebulan sekali mengingat pekerjaan mereka membutuhkan keterampilan khusus. Perwira senior dalam hal ini mualim I (*chief officer*) sekaligus sebagai kapala kerja di bagian dek diwajibkan memberikan petunjuk dan latihan

agar semua *rating* dalam melaksanakan tugasnya dapat mengerti menggunakan peralatan sesuai dengan fungsinya.

**b. Belum adanya Pembinaan Kepada Rating Perihal Sistem Manajemen Keselamatan**

Masih ada sebagian *rating* di atas kapal yang tidak mau serius membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk mengenai manajemen keselamatan kerja yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari *pen charter*. Mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan manajemen keselamatan kerja yang benar sesuai kebijakan perusahaan.

Ada diantara para *rating* yang telah membaca buku-buku petunjuk dari perusahaan tersebut bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja. Tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang-buang waktu dan menambah kegiatan saja.

Sebab pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang-ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dan tidak mengikuti manajemen keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang-buang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon perwira dan *rating* yang akan bekerja di kapal, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistem perencanaan perawatan kapal. Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya

perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur-prosedur keselamatan kerja yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira-perwiranya terutama *safety officer*.

## **2. Perlengkapan Keselamatan di Atas Kapal Kurang Memadai**

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya yaitu

### **a. Rusaknya Sebagian Peralatan Keselamatan di Atas Kapal**

Kondisi peralatan keselamatan yang kurang baik penerapan manajemen keselamatan kurang maksimal. Hal ini diketahui pada saat terjadi *accident* pada *rating* saat sedang melakukan perawatan, dimana *rating* tidak menggunakan *safety harness*. Selain itu peralatan keselamatan seperti sekoci juga rusak.

Hal ini diketahui saat latihan sekoci kondisi dari pada wire sekoci dan block nya sudah berkarat dan tidak bias berputar karena tidak pernah diberi pelumasan (*grease*) sehingga pada waktu latihan sekoci tidak bias diturunkan, tali pointernya juga sudah lapuk dan handle untuk menurunkan dewi-dewi tidak bisa digerakan kemudian penulis memeriksa laporan perawatan alat-alat keselamatan ternyata laporan dibuat hanya menyalin catatan dari bulan sebelumnya tanpa melaksanakan apa yang dikerjakan, dicatat dan dilaporkan.

Dalam hal perawatan terhadap alat-alat keselamatan sangat kurang dan tidak dijalankan sebagaimana mestinya, sebagai bahan catatan untuk laporan dari hasil kegiatan didaftar periksa dan dicatat mereka hanya menyalin arsip yang sudah ada dari catatan bulan sebelumnya.

Dengan demikian maka penerapan SMS di atas kapal kurang berjalan sebagai mana mestinya. Alat-alat keselamatan yang tidak siap pakai harus segera diganti dengan yang baru dan setiap bulan

membuat laporan ke kantor mengenai kondisi terakhir semua alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Karena tidak dirawat dengan baik maka peralatan keselamatan kerja tidak dapat difungsikan sebagaimana mestinya. Hal itu terjadi karena disamping perawatan serta penyimpanan yang tidak benar, juga dipengaruhi oleh kualitas alat-alat keselamatan kerja yang kurang bagus yang telah diberikan dari perusahaan ke kapal.

Tentang cara penyimpanan yang salah sangat besar pengaruhnya pada kondisi alat-alat keselamatan kerja tersebut, karena apabila disimpan di tempat penyusunan yang salah, maka bisa mengakibatkan kerusakan di tempat penyimpanan. Permasalahan ini sering kali terjadi karena para rating kurang menyadari betapa pentingnya merawat alat-alat keselamatan kerja tersebut, sehingga sewaktu ada kejadian darurat peralatan keselamatan tersebut tidak bisa dipakai secara maksimal.

Berikut table yang menunjukkan kondisi perlengkapan keselamatan di atas kapal MT. THUNDERCAT

**Tabel 3.2**

**Jumlah dan Kondisi Alat-alat Keselamatan MT. THUNDERCAT**

Alat Keselamatan	Jumlah yang ada di kapal	Jumlah yang tidak sesuai standar (rusak)
Coverall	46	19
Safety Helmets	30	15
Safety Shoes	27	4
Safety Goggles	15	6
Safety Harness	5	3
Face Mask	8	2
Fire Retardant Apron	2	1

Dari table tersebut dapat kita lihat bahwa alat-alat keselamatan di atas kapal MT. THUNDERCAT banyak yang tidak sesuai standar. Maka dari itu perlu adanya perhatian yang lebih dari pimpinan di atas kapal. Dalam hal ini peran *safety officer* sangat berpengaruh dalam mendorong *rating* maupun perusahaan untuk merawat atau mengadakan alat-alat keselamatan sesuai standar

**b. Perlengkapan Keselamatan Tidak Sesuai Standar SOLAS**

Sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, peralatan keselamatan kerja berdasarkan SOLAS 1974 *Chapter III Life Saving Appliance and Arrangements Life Saving Appliances* adalah sebuah standar keselamatan yang harus dipenuhi sebuah kapal, untuk menjamin keselamatan awak kapal. Peralatan keselamatan tersebut yaitu *coverall, safety helmets, safety shoes, hand glove, safety goggles, ear plugs, safety harness dan face mask*.

Pada saat melakukan perawatan dan perbaikan tidak terlepas dari perlengkapan keselamatan kerja tersebut untuk melindungi diri dari bahaya/resiko kecelakaan kerja. Akan tetapi, fakta yang terjadi di atas kapal yaitu peralatan keselamatan kerja tidak lengkap. Hal ini dikarenakan sebagian peralatan keselamatan kerja yang ada sudah rusak/tidak berfungsi dengan baik.

Sedangkan dari pihak perusahaan belum merespon permintaan dari pihak kapal terkait pengadaan peralatan keselamatan yang rusak tersebut sehingga peralatan keselamatan di atas kapal tidak sesuai standar SOLAS. Berikut table kondisi kerusakan alat-alat keselamatan di kapal MT. THUNDERCAT

**TABEL 3.3**  
**Daftar deskripsi beberapa alat-alat keselamatan di MT. THUNDERCAT**  
**yang rusak.**

ALAT KESELAMATAN	JUMLAH ALAT YANG RUSAK	JENIS KERUSAKAN
<i>Coverall</i>	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sobek pada bagian atas kaki coverall</li> <li>- Zipper rusak total</li> </ul>
<i>Safety Helmets</i>	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ventilated slot putus</li> <li>- Pecah</li> </ul>
<i>Safety Shoes</i>	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alas sepatu sudah tipis</li> <li>- Tidak ada pengaman <i>steel</i> di bagian depan</li> </ul>
<i>Safety Goggles</i>	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kaca pecah dan patah</li> </ul>
<i>Safety Harness</i>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tali sudah rapuh</li> <li>- <i>Snap hook</i> rusak total</li> </ul>
<i>Face Mask</i>	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valve tidak kedap</li> <li>- Tali Karet pengikat putus</li> </ul>
<i>Fire Retardant Apron</i>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tali pengikat pinggang putus</li> </ul>

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari pemecahan masalah dalam rangka meningkatkan pemahaman dan penerapan manajemen keselamatan di atas kapal diantaranya yaitu sebagai berikut:

## **1. Kurangnya Pemahaman Rating Mengenai Sistem Manajemen Keselamatan**

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisis dan mencari solusi pemecahannya sebagai berikut:

### **a. Memberikan Familiarisasi Kepada seluruh Rating Tentang Sistem Manajemen Keselamatan secara Maksimal**

Familiarisasi sangat diperlukan bagi *rating* yang akan bekerja diatas kapal minimal tiga hari setelah diatas kapal. Familiarisasi yang dilakukan tidak sampai satu hari ternyata tidak efektif bagi *rating* yang akan *join* di atas kapal. *Rating* yang baru *join* di atas kapal kurang mendapatkan familiarisasi karena jadwal kapal yang padat. Untuk mengatasinya *rating* yang akan turun diikutkan lagi di atas kapal untuk mendampingi *rating* yang baru yang akan menggantikan pekerjaannya.

Pada waktu perekrutan *rating* maupun perwira sebelum naik kapal, pihak perusahaan bagian keselamatan khususnya dalam hal ini adalah *DPA* dengan dibantu oleh perusahaan harus lebih meningkatkan lagi dengan waktu yang cukup pensosialisasian dan pembinaan awal (*briefing*) terhadap *rating* yang akan ditempatkan dikapal.

Didalam familiarisasi, sosialisasi dan pembinaan awal pelaksanaan *ISM Code* tersebut diutamakan kepada *rating* mengenai kebijakan-kebijakan dalam pelaksanaan *ISM Code* dikapal yang salah satunya adalah pelaksanaan *SMS Manual*. Perusahaan harus menjelaskan apakah itu *SMS Manual*, apakah itu prosedur-prosedur keselamatan kerja, tujuan dan manfaatnya, menjalankan bagaimana cara melaksanakannya dan pengawasannya, serta cara membuat laporan kerjanya, juga menjelaskan akibatnya kalau tidak melaksanakannya.

Tentu dengan langkah familiarisasi dan pembinaan awal tersebut diharapkan agar bagi *rating* yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi *rating* yang telah berpengalaman untuk mengingat kembali pelaksanaan *ISM Code* tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Untuk *rating* yang benar-benar baru (*non* pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan *rating* yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijakan-kebijakannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

Ada dua tujuan utama program familiarisasi dan pelatihan bagi *rating*. Pertama : familiarisasi dan pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan *rating*. Kedua : Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja *rating* dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan membuat *rating* menjadi lebih produktif.

Lebih lanjut, familiarisasi dan pelatihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan di atas kapal.

**b. Meningkatkan Peran Safety Officer dalam Memberikan Pembinaan Kepada Rating Perihal Sistem Manajemen Keselamatan.**

Dalam urutan susunan awak kapal, kita mengetahui bahwa awak memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan

dengan baik dan mengawasi kerja dari *rating* agar operasi kapal dapat berjalan lancar sesuai dengan sistem manajemen keselamatan.

*Safety officer* adalah perwira yang bertanggung jawab mengontrol keselamatan bekerja bagi seluruh *rating* di atas kerja kapal. Tanpa adanya kontrol dari *safety officer*, maka *rating* yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang diberikan oleh *safety officer*.

Peran *safety officer* sangat berpengaruh dalam hal ini. *Safety officer* harus lebih sering mengadakan *safety meeting* kepada seluruh *rating* agar lebih mengerti tentang penerapan sistem manajemen keselamatan. *Safety officer* juga harus melaksanakan toolbox meeting sebelum memulai sesuatu pekerjaan dan membahas beberapa hal tentang *checklist* prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai pekerjaan yang harus sesuai dengan urutannya.

Agar selama proses penyelesaian suatu pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal. Hal seperti ini harus menjadi dasar kesadaran bahwa bekerja di atas kapal sangat rentan terhadap marabahaya dan keadaan darurat secara tidak terduga.

Apabila *rating* tidak menjalankan tugas dengan baik hendaknya diberi sanksi agar kelalaian dan kesalahannya tidak terjadi lagi diwaktu yang akan datang. Sanksi tersebut berupa teguran dari *safety officer*. Apabila sanksi berupa teguran atau peringatan yang diberika *safety officer* masih tetap diabaikan oleh *rating* dan masih terus ada kelalaian dan pelanggaran yang dilakukan *rating* yang lain maka sanksi utama yaitu *chief officer* melaporkan kepada nahkoda untuk selanjutnya ditindak lanjuti perusahaan.

Pihak manajemen perusahaan akan menegur langsung *rating* yang bermasalah tersebut atau mengirimkan surat peringatan. Apabila hal tersebut ternyata tidak dapat mengatasi masalah yang ada maka pihak manajemen perusahaan memberikan sanksi penurunan *rating* itu sebelum kontrak kerjanya habis.

Sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal, nahkoda harus dapat kapal untuk mewujudkan tanggung jawabnya. Disini diperlukan langkah-langkah pimpinan untuk dapat membuat perencanaan kerja yang baik yang dapat dimengerti dan dipahami oleh anak buah kapal. Selain prosedur keselamatan juga diperlukan suatu panduan pembagian tugas serta tanggung jawab dari tiap-tiap pelaksana untuk menjamin efektifitas kerja dari kinerja tenaga pelaksana.

*Safety officer* perlu mengadakan *safety meeting* kepada seluruh *rating* agar lebih mengenalkan sistem manajemen keselamatan untuk dapat diterapkan dalam bekerja sehari-hari. Dalam *safety officer* memberikan pengarahan berupa prosedur-prosedur dalam bekerja kepada *rating*. Dalam menentukan prosedur perencanaan kerja yang baik sebaiknya *safety officer* dapat memperhatikan beberapa hal berikut :

a) Tentukan target

Tentukan tujuan dari keseluruhan pekerjaan yang akan dilakukan. Ada baiknya tujuan/target tersebut tertulis, sehingga dapat digunakan untuk bahan evaluasi. Bila usaha untuk mencapai target tercapai usahakan untuk mempertahankan target tersebut, jika pada kesempatan selanjutnya performa menurun maka dilakukan peninjauan ulang dan latihan kembali jika diperlukan.

b) Pemimpin tim kerja yang tepat

Keberhasilan sebuah pekerjaan membutuhkan peran seorang pemimpin yang tepat, sesuai dengan bidang pekerjaan yang

berlangsung. Oleh karena itu, agar pekerjaan diatas kapal dapat berjalan lancar dibutuhkan peran perwira dalam yang paham berbagai macam peralatan keselamatan yang ada di kapal, sehingga bisa menjelaskan secara detail kepada anak buah tentang cara pemakaian, perawatan dan letak penyimpanan peralatan tersebut.

c) Menentukan tugas dan waktu pelaksanaan

Dalam membuat perencanaan kerja perlu adanya langkah-langkah yang harus dikerjakan, sehingga ABK memahami apa yang harus mereka kerjakan. Dan juga perkiraan waktu yang dibutuhkan untuk masing-masing pekerjaan agar dapat menjadi acuan untuk dapat diselesaikan dengan cepat.

d) Pembagian tugas kerja

Pimpinan kerja hendaknya mengatur tugas untuk masing-masing *rating* dalam satu tim kerja. Fokuskan pada *rating* yang mampu dan cocok dengan jenis pekerjaan/tugas yang diberikan. Setelah masing-masing *rating* sudah mendapatkan tugasnya, hasil perencanaan kerja yang sudah dibuat diharapkan akan terlaksana sesuai tujuan yang ingin dicapai.

Selain itu dalam memberikan pembinaan kepada *rating* terkait penerapan manajemen keselamatan yang tepat sebaiknya *safety officer* memperhatikan tahap-tahap yang perlu dilakukan dalam pembinaan sistem manajemen keselamatan adalah :

1) Membuat kebijakan keselamatan

Tiga komitmen yang harus ada dalam kebijakan keselamatan dalam *OHSAS - 18001* adalah komitmen untuk mencegah cedera dan gangguan kesehatan, peningkatan yang berkelanjutan dan mencapai kesesuaian dengan persyaratan yang berlaku terkait dengan keselamatan.

2) Membentuk *team*

Anggota team merepresentasikan semua fungsi dari organisasi yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja

3) Melakukan pelatihan dasar

Team yang bertanggung jawab terhadap keselamatan harus paham tentang persyaratan penyelamatan yang sesuai dengan *OHSAS - 18001*, tentang metoda identifikasi dan penilaian resiko bahaya serta aspek-aspek yang relevan dengan aktifitas keselamatan.

4) Mengidentifikasi dan menilai resiko bahaya

Identifikasi bahaya misalnya melihat proses dari dekat mulai dari alat-alat yang digunakan, catatan kecelakaan yang pernah terjadi, catatan-catatan yang nyaris celaka (*near miss*) dan lain-lain. Tahap kedua adalah melakukan penilaian resiko terhadap bahaya yang akan timbul dalam pekerjaan tersebut

## **2. Perlengkapan Keselamatan Di Atas Kapal Kurang Memadai**

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

### **a. Melakukan Perawatan Dan Perbaikan Terhadap Peralatan Keselamatan Secara Berkala**

Peralatan keselamatan yang ada di atas kapal tidak dapat berfungsi dengan baik dikarenakan kurangnya perawatan terhadap alat-alat keselamatan tersebut. Untuk itu perlu adanya jadwal perawatan yang teratur agar pelaksanaan perawatan terhadap alat-alat keselamatan lebih terjadwal.

Perawatan alat-alat keselamatan ini dilaksanakan oleh masing-masing *rating* dikarenakan alat-alat tersebut merupakan alat-alat keselamatan pribadi mereka dalam bekerja sehari hari. Dalam hal ini peran *safety officer* sangat dibutuhkan, untuk membuat jadwal perawatan alat-alat keselamatan sekaligus mengontrol kondisi alat-alat keselamatan tersebut.

*Safety officer* juga berperan penting dalam memotivasi *rating* dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya untuk lebih memperhatikan kondisi alat-alat keselamatan pribadi mereka. Berikut tabel mengenai jadwal dan jenis perawatan yang harus di buat oleh *safety officer*.

**Tabel 3.4**  
**Daftar Jadwal dan Jenis Perawatan Alat Keselamatan**  
**MT THUNDERCAT**

<b>ALAT KESELAMATAN</b>	<b>JADWAL PENGECEKAN</b>	<b>PERAWATAN</b>
Safety Helmets	Setiap bulan saat Drill	- Pastikan ventilated slot dalam keadaan baik
Safety Shoes	Setiap bulan setelah toolbox meeting	- Cek sepatu apakah dilengkapi safety steel
Safety Hand Gloves	Setiap minggu	- Pastikan seluruh rating memiliki safety hand gloves
Safety Harness	Setiap bulan setelah toolbox meeting	- Cek kondisi hook
Face Mask	Setelah cleaning tank	- Pastikan face mask kedap - Cek kondisi karet pengikat

Dalam bekerja di atas kapal dibutuhkan perlengkapan keselamatan untuk melindungi diri dari bahaya yang setiap saat dapat terjadi.

Peralatan keselamatan yang terawat secara baik akan mengurangi kemungkinan kecelakaan dalam pekerjaan karena kerusakan. Meletakkan alat keselamatan pada tempatnya setelah selesai digunakan. Untuk itu, *rating* perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

- 1) Melakukan perawatan alat keselamatan secara berkala dengan mengikuti jadwal perawatan yang diberikan oleh *safety officer* seperti pada table diatas.
- 2) Memeriksa alat keselamatan sebelum dipakai untuk bekerja agar seluruh *rating* dapat mengetahui adanya kerusakan atau tidak layak untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

**b. Meningkatkan Monitoring dan Evaluasi Terhadap Kelengkapan Peralatan Keselamatan**

Pengawasan dari pimpinan sangat efektif membantu usaha-usaha kita untuk meningkatkan pelaksanaan prosedur kerja yang direncanakan sesuai aturan tegas dapat berjalan dan memastikan setiap pelaksanaan prosedur kerja tersebut berlangsung sesuai dengan rencana. Pengawasan akan menghasilkan nilai yang baik jika perwira-perwira diatas kapal bertingkah laku yang menunjukkan ketaatan terhadap peraturan-peraturan yang harus dilakukan saat pengawasan ataupun perintah yang diberikan dalam pengawasan yang di tetapkan oleh *safety officer*.

Namun sebaiknya jika pengawasan dari *safety officer* tidak dilaksanakan dengan baik, maka adakalanya bawahan tidak bekerja sesuai dengan prosedur kerja yang berlaku. Dengan melakukan *monitoring* yang baik terhadap kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal dengan cara membuat penjadwalan perawatan alat-alat keselamatan kepada seluruh *rating* merupakan yang cukup baik.

Setelah melakukan penjadwalan dalam melaksanakan perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal kepada seluruh *rating*. *Safety officer* selaku pemimpin kerja di atas kapal dalam hal ini *safety officer* yang berorientasi pada pekerjaan para *rating* wajib melakukan *monitoring* terhadap program-program yang telah ia buat kepada seluruh *rating* demi merawat alat-alat keselamatan, dimana setelah dilakukannya *monitoring* akan dilaksanakan proses evaluasi terhadap hasil *monitoring* mengenai kegiatan-kegiatan tersebut.

Kegiatan *monitoring* lebih terfokus pada kegiatan yang akan dilaksanakan. *Monitoring* dilakukan dengan cara menggali untuk mendapatkan informasi secara regular berdasarkan indikator tertentu dengan maksud mengetahui apakah kegiatan yang sedang berlangsung sesuai dengan perencanaan dan prosedur yang telah di sepakati.

Indikator *monitoring* mencakup esensi aktivitas dan target yang ditetapkan pada perencanaan program. Apabila *monitoring* dilakukan dengan baik akan bermanfaat dalam memastikan pelaksanaan kegiatan tetap pada jalurnya (sesuai pedoman dan perencanaan program). Juga memberikan informasi kepada pengelola program apabila terjadi hambatan dan penyimpangan serta sebagai masukan dalam melakukan evaluasi.

Secara prinsip, *monitoring* dilakukan sementara kegiatan sedang berlangsung guna memastikan kesesuaian proses dan capaian sesuai rencana, tercapai atau tidak. Bila ditemukan penyimpangan atau kelambanan maka segera dibenahi sehingga kegiatan dapat berjalan sesuai rencana dan tergetnya.

Jadi hasil *monitoring* menjadi input bagi kepentingan proses selanjutnya. Sementara evaluasi dilakukan pada akhir kegiatan, untuk mengetahui hasil atau capaian akhir dari kegiatan atau

program. Hasil evaluasi bermanfaat bagi rencana pelaksanaan program yang sama diwaktu dan tempat lainya.

Penilaian (evaluasi) merupakan tahapan yang berkaitan erat dengan kegiatan *monitoring*, karena kegiatan evaluasi dapat menggunakan data yang disediakan melalui kegiatan *monitoring*. Dalam menrencanakan suatu kegiatan hendaknya evaluasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan, sehingga dapat dikatakan sebagai kegiatan yang lengkap.

Evaluasi diarahkan untuk mengendalikan dan mengontrol ketercapainya tujuan. Evaluasi berhubungan dengan hasil informasi tentang nilai serta memberikan gambaran tentang manfaat suatu kebijakan. Istilah evaluasi ini berdekatan dengan penafsiran, pemberian angka dan penilaian.

#### 5) Prinsip Pelaksanaan *Monitoring* dan Evaluasi

Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi dilakukan bedasarkan prinsip-prinsip sebagai berikut :

- a) Kejelasan tujuan dan hasil yang dicapai dari *monitoring* dan evaluasi.
- b) Pelaksanaan dilakukan secara obyektif.
- c) Dialakukan oleh petugas yang memahami konsep, teori, proses serta berpengalaman dalam melaksanakan *monitoring* dan evaluasi agar hasilnya maksimal.
- d) Pelaksanaan dilakukan secara transparan, sehingga pihak bersangkutan mengetahui hasilnya dan hasilnya dapat dilaporkan kepada *stakeholders* (pihak berkepentingan/pihak berkewenangan) melalui berbagai cara.
- e) Melibatkan berbagai pihak yang dipandang perlu dan berkepentingan secara pro aktif.
- f) Pelaksanaanya dapat dipertanggung jawabkan secara *internal* Maupin *eksternal* (akuntabel).

- g) Mencakup seluruh obyek agar dapat menggambarkan secara utuh kondisi dan situasi sasaran *monitoring* dan evaluasi yang komprehensif.
- h) Pelaksanaan dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan pada saat yang tepat agar tidak kehilangan momentum yang sedang terjadi.
- i) Dilakukan secara berkala dan berkelanjutan.
- j) Berbasis indikator kinerja dan
- k) Dilakukan secara efektif dan efisien, artinya target *monitoring* dan evaluasi dicapai dengan menggunakan sumberdaya yang ketersediaanya terbatas dan sesuai dengan yang direncanakan.

#### 6) Mekanisme Pelaksanaan *Monitoring* dan Evaluasi

Mekanisme pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi dilakukan mulai dari pelaksana kegiatan akademik, pelaksana kegiatan administrasi dan pelaksana penunjang akademik selaku unit pengendali mutu, selanjutnya hasil *monitoring* dan evaluasi secara berjenjang dilaporkan ke atas yaitu ke unit penjaminan mutu, penanggung jawab program.

Aktivitas *monitoring* yang dilakukan yaitu menggali data dan informasi yang berkaitan dengan hal-hal tersebut :

- a) Analisis ketercapaian kinerja program dibandingkan dengan rencana program, indikator kunci (ukuran hasil dan target yang ditetapkan :
  - (1) Identifikasi permasalahan dan upaya pemecahannya dalam pelaksanaan program langkah-langkah melaksanakan *monitoring*.
  - (2) Yaitu penentuan tujuan, penentuan tujuan target / kelompok sasaran, penentuan perencanaan kerja,

penentuan kriteria monitoring dan evaluasi yang dipakai,  
pengumpulan data. Analisis data dan penulisan  
kesimpulan dan rekomendasi

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Bedasarkan hasil pembahasan dalam bab III, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya pengetahuan *rating* tentang system manajemen keselamatan menyebabkan kurangnya pemahaman tentang cara yang tepat dalam penerapan sistem manajemen keselamatan di atas kapal.
2. Belum adanya pembinaan kepada *rating* perihal sistem manajemen keselamatan menyebabkan kurangnya pemahaman *rating* tentang sistem manajemen keselamatan.
3. Rusaknya sebagian peralatan keselamatan di atas kapal sehingga sebagian *rating* tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja dengan lengkap.
4. Perlengkapan keselamatan tidak sesuai standar SOLAS dikarenakan ada sebagian peralatan keselamatan yang tidak berfungsi dengan baik akibat dari kurangnya perawatan.

#### **B. SARAN**

Bedasarkan kesimpulan di atas, sebaiknya agar resiko kecelakaan kerja dapat dihindari penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Seharusnya *safety officer* memberikan familiarisasi kepada *rating* tentang sistem manajemen keselamatan secara maksimal dan melakukan latihan bagi ABK secara terjadwal untuk meningkatkan pemahaman *rating*.  
*safety officer* sebaiknya meningkatkan perannya dalam memberikan pembinaan kepada *rating* perihal sistem manajemen keselamatan dan membenahi manajemen kerja di atas kapal.
2. Seluruh *rating* seharusnya melakukan perawatan dan perbaikan terhadap peralatan kelengkapan secara berkala agar peralatan keselamatan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

3. *Safety officer* perlu meningkatkan *monitoring* dan evaluasi terhadap kelengkapan peralatan keselamatan untuk memastikan bahwa perlengkapan keselamatan di atas kapal sesuai standar SOLAS.

## DAFTAR PUSTAKA

- Budiono, AM. Sugeng. 2003. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Semarang : Badan Penerbit UNDIP
- Dunn, William N. 2004. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gdjah Mada University Press.
- Handoko, T. Hani.2003. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta. BPFE
- Hasibuan, Malayu SP. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara
- Higgs, Lindley R and Keith Mobley. 2002. *An Introduction to Predictive maintenance, 2<sup>nd</sup> Edition*. Butterworth Heinemann.
- IMO. 1974. *SOLAS Consiledated Edition 2008. The International Maritime Organisation*.
- IMO 2014. *International safety Management (ISM) Code*. London : IMO Publication
- IMO 2011. *International Convention On Standart Of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers Include 2010 Manila Amandement STCW Convention And STCW Code*, Edition IMO Publication
- Mangkunegara. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Lasse. 2012. *Manajemen Perawatan*. Jakarta : Salemba Empat
- Mardikanto. 2009. *Sistem Penyuluhan Kepada Masyarakat*. Bogor : IPB Bogor
- Mathis. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi 10. Jakarta : Salemba Empat,
- Poerwadaminta. 1997. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai. Pustaka.
- Tim Prima Pena. 2015. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka

Yahya, Yurudik. 2004. *Pembinaan Bimbingan dan Konseling*. Jakarta : Rineka  
Cipta

# MT. THUNDERCAT PRINCIPAL PARTICULARS

Type of Vessel : Oil Tanker (Double Hull), Crude Oil / Product Carrier  
 Flag/Call Sign : Marshall Islands / V7A4328  
 Port of Registry : Majuro  
 Official No. : 9108  
 IMO No. : 9388730  
 Phone No. : V-SAT +65-31586666 (Bridge) / +1-9298104211 (Master Cabin) / +1-9298104212 (CCR)  
 FBB: +870-773945196  
 Email : thundercat@gemilang-sm.com  
 Inmarsat-C : 453849379 / 453849380  
 MMSI No. : 538009108  
 Classification : American Bureau of Shipping  
 Class Notation : +A1 Oil Carrier, (E). \*AMS, \*ACCU, VEC, TCM, SH, RES, SHCM  
 Ship Builder : Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd. China  
 Date Keel Laid : 29-Sep-2007  
 Date of Launched : 30-Dec-2007  
 Date of Delivery : 28-Feb-2008  
 Owner : CIMC Aries Limited (Address: Room 702, 7/F, Fu Fai Commercial Centre, 27 Hillier Street, Sheung Wan, Hong Kong) Owner No:6340156  
 Operator : PT Gemilang Bina Lintas Tirta  
 Danatama Square II Jl. Mega Kuningan Timur Blok C6 Kav.12 A, Jakarta Selatan 12950 Indonesia. Email: manning@gemilang-sm.com / technical@gemilang-sm.com  
 P & I : GARD  
 Principal Dimensions : LOA 245.07 M Breadth (Moulded) : 42.00 M  
 LBP 233.00 M Depth (Moulded) : 22.80 M  
 GRT : 62,863 Suez GRT: 64,743.28  
 NRT : 31,919 Suez NRT: 59,216.64

Light Ship Displacement: 18,748 mt Draft: 2.623m FWA: 345mm

Load line	Draft	Freeboard	Displacement	Deadweight	TPC
Summer (S)	15.372 m	7.466 m	127,690 mt	108,941.7 mt	92.5
Tropical (T)	15.692 m	7.146 m	130,650 mt	111,902 mt	92.8
Winter (W)	15.052 m	7.786 m	124,730 mt	105,982 mt	92.3
Normal Ballast	7.921m	14.917 m	61,769 mt	43,021 mt	84.0

Tank Capacity : 100 % 98 %  
 Cargo Tank : 130,128.2 M3 = 818,482 Bbls 127,525.6 M3 = 802,112 Bbls  
 Ballast Tank : 41,811.1 M3  
 Fuel Oil Tank : FO = 3,442.6M3 MGO = 316.1 M3 (98 %)  
 Fresh Water Tank : FW = 573.8 mt  
 Capacity of Pumps : Cargo 3 x 2,800 M3/hr x 12.5 Kg/Cm2 x 130m x 1310 RPM  
 Cargo Eductor 1 x 560 M3/hr x 25m  
 Cargo Stripping 1 x 200 M3/hr x 13.0 Kg/Cm2 x 130m  
 Ballast 2 x 1,600 M3/hr x 25m x 1180 RPM  
 Ballast Eductor 1 x 300 M3/hr X 12m

Main Engine : HMM – MAN B&W 6S60MC-C Mark VIII x 1 set  
 MCR 13,741 KW (18,420HP) x 105.0 RPM  
 NCR 12,367 kW (16,578HP) x 101.4 RPM  
 Speed : 15.96 knots@NCR (90% MCR) with 15% sea margin  
 Propeller : Type – Fixed pitch four (4) blades, solid, keyless, Material – Ni-Al-bronze;  
 Diameter x Pitch: 7,200mm x 4,845mm  
 Propeller Immersion : 7.60 m  
 IGS Capacity : 10,500 M3/hr (1 Fan x 10,315 M3/hr) / IGG: Hamwothy KSE Moss (10,500 M3/Hr)  
 Maximum Loading Rate : 10,080 M3/hr

Dimensions:  
 Keel to Antenna Top : 51.10 m Manifold to : Bow 121.80 m Stern 123.27 m  
 Keel to Main Deck : 22.838 m Bridge 81.00 m  
 Keel to Center Manifold : 24.938 m Manifold to : Ships Side 4,600 mm  
 Bridge to Bow : 202.50 m Above Deck Line 2,100 mm  
 Bridge to Stern : 41.30 m Oil Tray Top 900 mm

Cargo Manifold : 3 x 16-inch ANSI 150 psi per side  
 Bunker Manifold : 2 x 8 inch. per side  
 Cargo Reducers : 16/12 x 3 pcs, 16/10 x 3 pcs, 12/8 x 3 pcs, 10/8 x 1 pc, 8/6 x 1 pc  
 Anchors : 2 sets, Stockless (AC-14), weight 10.125mt,  
 Cables : Dia. 90mm x 27.5m/Shackle 13 shackles (P) // 13 shackles (S).  
 Bow Chain Stopper : Tongue Type, 200 mt x 76 mm, 2 sets  
 Panama Chock (Bow) : 600 x 450 mm, 2 sets  
 Vapor Manifold : 2 x 16-inch ANSI 150 psi.  
 Hose handling crane capa. : SWL 15 Tons x 2, Max. Outreach / 8.30m

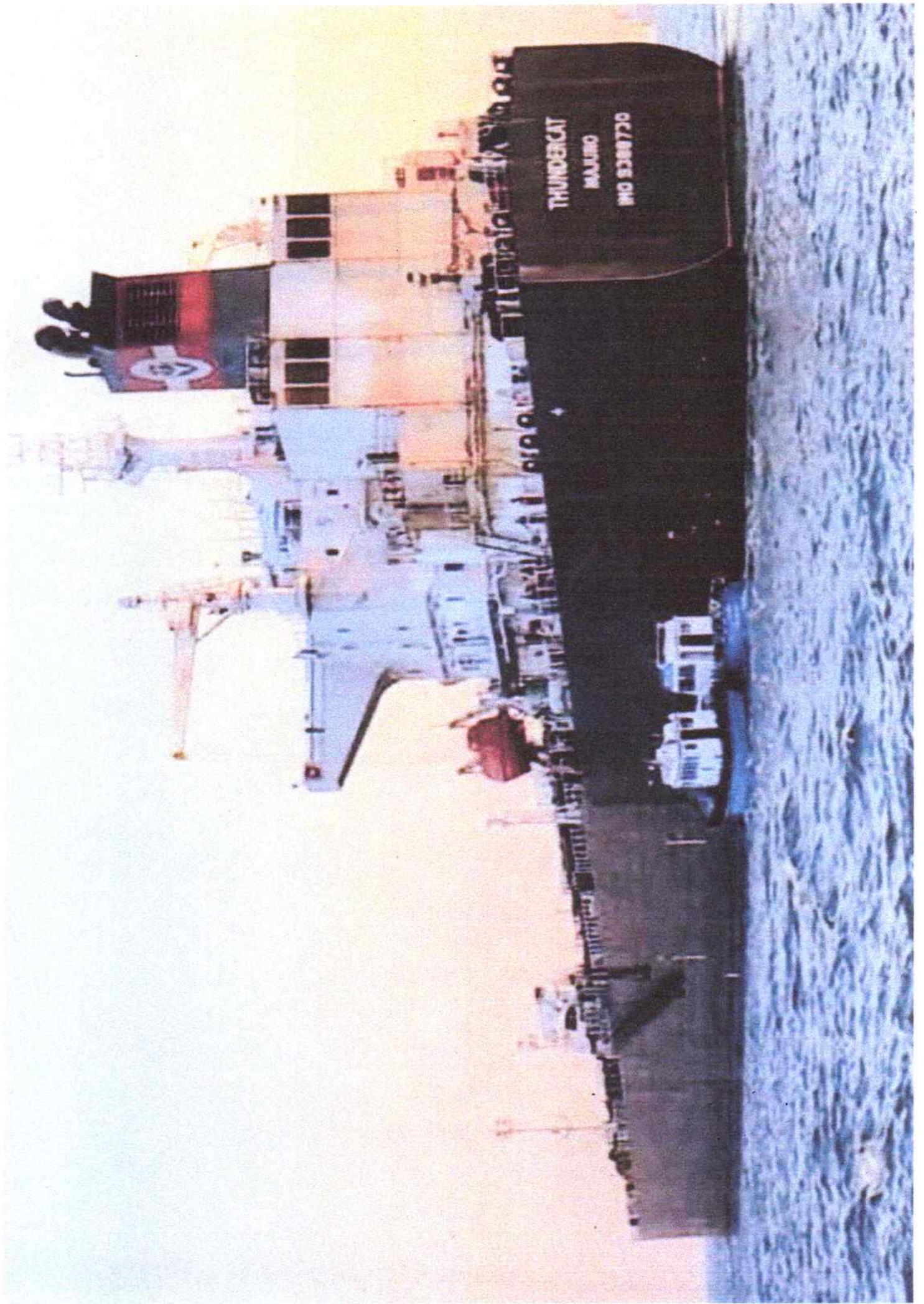


THUNDERCAT

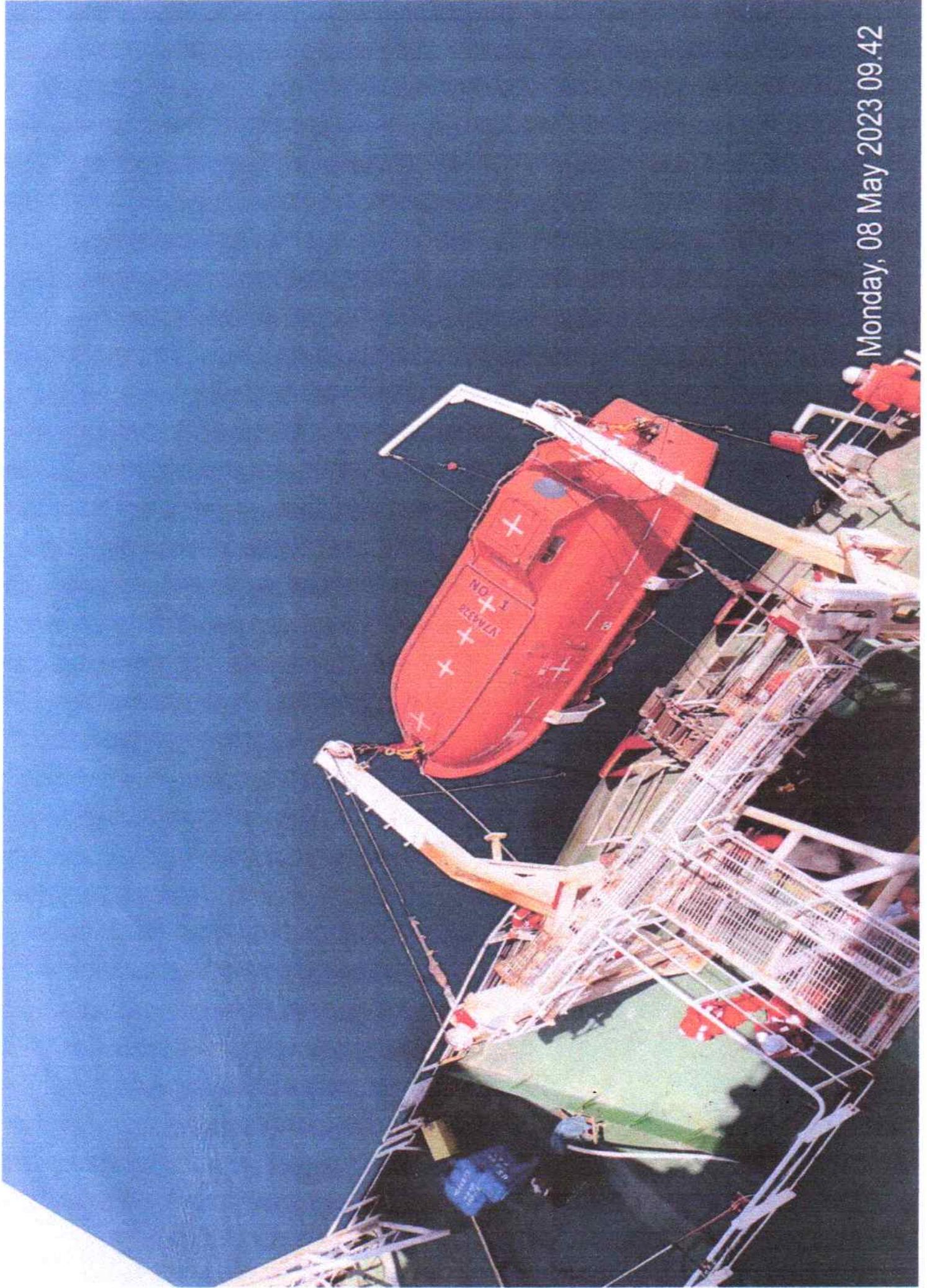
MAJURO

IMO 9208720









Monday, 08 May 2023 09.42



Monday, 08 May 2023.10.29



Monday, 08 May 2023 10.25



# PT GEMILANG BINA LINTAS TIRTA SHIP MANAGEMENT

DRILLS – REPORT (6 . 12.2018) Rev.00)

S - 02

SHIP'S NAME: THUNDERCAT		DATE: 08 May 2023	
TYPE OF DRILL: Abandon ship Drill (Lower in water & maneuver)			
POSITION: Dubai OPL Anchorage (25°41.24 N / 055°13.61 E)			
DESCRIPTION OF DRILL			
Company ERP-00, ERP-24 are consulted Lifeboat drill was carried out on this day, as if there was an actual emergency situation for abandoning the ship with scenario as follows:			
1000: Master as overall command raising the General Emergency Alarm at least seven short blasts & Followed by one long blast continued followed by Master verbal order by PA "Abandon ship"			
1006: All crews mustering at muster station and already donning the life jacket & Bring Immersion suit			
1008: Establishing communication between emergency parties by using portable VHF and handy talky.			
1010: The team leader checked for absentee and reported to bridge after all persons gathered at each Boat station.			
1015: each personnel explained their duty as per muster list.			
1020: Checking the crew's lifejacket condition and proper donning, Checked Immersion suit each person			
1023: Test the lighting appliances for lifeboat swing out devices.			
1025: Swing out of lifeboat at the embarkation deck			
1028: 5 persons boarded the life boat properly, P & S lifeboat			
1029: Engine starting, tested ahead & astern, steering tested HP-HS/HS-HP			
1045: Lowering into water and then release, Engine tested ahead and astern working well and maneuvering around vessel. Sprinkler running good spray			
1050: Checking the present condition of lifeboat swing out devices and all in good working order, lifeboat back to position			
1054: hook connected to Davit, heaved up the davit and lifeboats stowed in right position.			
1100: Drill finished, found satisfactory.			
EQUIPMENT USED:		4. Two-way VHF radio telephone	
1. General alarm		5. Personal safety equipment	
2. P.A system		6. Lifeboat no.1 & 2	
3. Lifejacket		7. SART & EPIRB	
DURATION OF DRILLS:	From: 1000 LT	To: 1100 LT	TOTAL HRS: 60 minutes
REMARKS / EVALUATION			
At the end of the drill all ship's staff gathered in the alley way deck A. Question and answer session was carried out and master clarified all queries of ship's staff.			
Signature:		Signature:	
Ch. Off: Manggara Siman Kilo		Master: Sandi Iriansyah	
A. RECOMMENDATIONS Every crew member with assigned as per muster list shall be familiar with these duty for get the best result on the future.			
Corrective Action Completed Date:		Signature:	
		Superintendent/DPA	



# PT. GEMILANG BINA LINTAS TIRTA SHIP MANAGEMENT

SHIPBOARD TRAINING REPORT (14.05.2009) Rev.00

S - 04

SHIP'S NAME	THUNDERCAT	DATE	08 May 2023
POSITION	Dubai OPL Anchorage (25°41.24 N / 055°13.61 E)	TIME	1000 – 1100 LT

TRAINER	MASTER & CHIEF OFFICER		
TRINEE			
RANK	NAME	RANK	NAME
2 <sup>nd</sup> Off	Candra Kirana	Q/M C	Anton Nugroho
3 <sup>rd</sup> Off	Hadryan Tri Cahyana	Oiler No.1	Jamal Baktiar
Jr Off	Gilbert Adam Panggalo	Fitter	Darma Supriatna
Ch. Eng	Supriadi	Oiler A	Ari Supriatna
2 <sup>nd</sup> Eng	Wasito	Oiler B	Yuniarto
3 <sup>rd</sup> Eng	Hery Hady Hasibuan	Oiler C	Dadang Afrilnudin
4h Eng	Jepri Supriyanto	Ch. Cook	Kristopol Howan
Jr. Eng	Habil Saleh Tambunan	Mess Boy	Rio Priyoto
Elect	Habi Hasan Asari	Deck Cadet A	Baruna Chandra
P/man A	Udin Ade Putra	Deck Cadet B	Muhammad Rehan Maulana
P/man B	Agus Jumlah Supardi	Engine Cadet A	Maulana Ibrahim
Q/M A	Dilip Fathurrahman	Engine Cadet B	Fahrudin Mochtar
Q/M B	Muamar Annas		

TYPE OF TRAINING (SUBJECT): Abandon ship (Lower in water & manoeuvre)

After the drill Master and C/O give the debrief and explained as follows:

- Explained how to put life jacket correctly
- Explained the function & how to put immersion suit correctly
- Explained how to launching Lifeboat in water
- Explained how to operate the engine Lifeboat
- Explained how to operate the release the air from the air bottles Lifeboat
- Explained how to operate the water spray / sprinkler Lifeboat
- Explained how to heavy up and secured lifeboat

EVALUATION OF DRILL / CORRECTIVE ACTIONS TAKEN / CREW UNDERSTANDING

Drill is Satisfactory and all crew attendant is understood with its duties

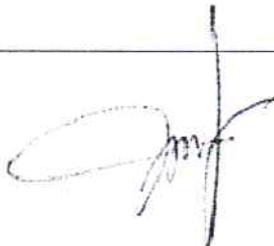
MASTER SIGNATURE: SANDI IRIANSYAH



**PT GEMILANG BINA LINTAS TIRTA  
SHIP MANAGEMENT**

**DRILLS – REPORT (6 . 12.2018) Rev.00)**

**S - 02**

SHIP'S NAME: THUNDERCAT		DATE: 17 September 2023	
TYPE OF DRILL: Abandon ship Drill (Lower in water & maneuver)			
POSITION: Port Said Anchorage (31°27.20 N / 032°18.09 E)			
DESCRIPTION OF DRILL			
Company ERP-00, ERP-24 are consulted Lifeboat drill was carried out on this day, as if there was an actual emergency situation for abandoning the ship with scenario as follows:			
1755: Master as overall command raising the General Emergency Alarm at least seven short blasts & Followed by one long blast continued followed by Master verbal order by PA "Abandon ship"			
1801: All crews mustering at muster station and already donning the life jacket & Bring Immersion suit			
1803: Establishing communication between emergency parties by using portable VHF and handy talky.			
1805: The team leader checked for absentee and reported to bridge after all persons gathered at each Boat station.			
1806: each personnel explained their duty as per muster list.			
1807: Checking the crew's lifejacket condition and proper donning, Checked Immersion suit each person			
1810: Test the lighting appliances for lifeboat swing out devices.			
1811: Swing out of lifeboat at the embarkation deck			
1812: 5 persons boarded the lifeboat properly, P & S lifeboat			
1813: Engine starting, tested ahead & astern, steering tested HP-HS/HS-HP			
1815: Lowering into water and then release, Engine tested ahead and astern working well and maneuvering around vessel. Sprinkler running good spray.			
1820: Checking the present condition of lifeboat swing out devices and all in good working order, lifeboat back to position			
1835: hook connected to Davit, heaved up the davit and lifeboats stowed in right position.			
1840: Drill finished, found satisfactory.			
EQUIPMENT USED:		4. Two-way VHF radio telephone	
1. General alarm		5. Personal safety equipment	
2. P.A system		6. Lifeboat no.1 & 2	
3. Lifejacket		7. SART & EPIRB	
DURATION OF DRILLS:	From: 1755 LT	To: 1840 LT	TOTAL HRS: 45 minutes
REMARKS / EVALUATION			
At the end of the drill all ship's staff gathered in the alley way deck A. Question and answer session was carried out and master clarified all queries of ship's staff.			
Signature: 		Signature:	
Ch. Off: Manggara Siman Kilo		Master: Capt. JOHN TATO	
A. RECOMMENDATIONS Every crew member with assigned as per muster list shall be familiar with their duty for the practice in case of actual situation.			
Corrective Action Completed Date:		Signature:	
		Superintendent/DPA	



# PT. GEMILANG BINA LINTAS TIRTA SHIP MANAGEMENT

SHIPBOARD TRAINING REPORT (14.05.2009) Rev.00

S - 04

SHIP'S NAME	THUNDERCAT	DATE	17 September 2023
POSITION	Port Said Anchorage (31°27.20 N / 032°18.09 E)	TIME	1755 – 1840 LT

TRAINER	MASTER & CHIEF OFFICER		
TRAINEE			
RANK	NAME	RANK	NAME
2nd Off	Candra Kirana	Q/M C	Hirwan Haerudin
3rd Off	Hadryan Tri Cahyana	Oiler No.1	Jamal Baktiar
Jr Off	Gilbert Adam Panggalo	Fitter	Darma Supriatna
Ch. Eng	Supriadi	Oiler A	Ari Supriatna
2nd Eng	Wasito	Oiler B	Yuniarto
3rd Eng	Hery Hady Hasibuan	Oiler C	Dadang Afrilnudin
4h Eng	Jepri Supriyanto	Ch. Cook	Kristopol Howan
Jr. Eng	Habil Saleh Tambunan	Mess Boy	Rio Priyoto
Elect	Habi Hasan Asari	Deck Cadet A	Baruna Chandra
P/man A	Udin Ade Putra	Deck Cadet B	Muhammad Rehan Maulana
P/man B	Agus Jumlah Supardi	Engine Cadet A	Maulana Ibrahim
Q/M A	Satria Sahputra	Engine Cadet B	Fahrudin Mochtar
Q/M B	Muslihuddin	P/Man	Suriadi
Q/M	Adi Suhartono	Q/M	Asep Rifqi Fadhillah
Q/M	Darkum	Q/M	Munijar
Q/M	Ronaldi Putra	Fitter	Mujito
Fitter	Pudin		

TYPE OF TRAINING (SUBJECT): Abandon ship (Lower in water & manoeuvre)

After the drill Master and C/O give the debrief and explained as follows:

- Explained how to put life jacket correctly
- Explained the function & how to put immersion suit correctly
- Explained how to be launching Lifeboat in water
- Explained how to operate the engine Lifeboat
- Explained how to operate the release the air from the air bottles Lifeboat
- Explained how to operate the water spray / sprinkler Lifeboat
- Explained how to heavy up and secured lifeboat

EVALUATION OF DRILL / CORRECTIVE ACTIONS TAKEN / CREW UNDERSTANDING

Drill is Satisfactory and all crew attendant is understood with its duties

MASTER SIGNATURE: Capt. JOHN TATO



**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA : CANDRA KIRANA  
NIS : 03035/N-I  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

**A. Judul**

**OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK  
KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL MT THUNDERCAT**

**B. Masalah Pokok**

1. Kurangnya pemahaman rating mengenai sistem manajemen keselamatan.
2. Perlengkapan keselamatan di atas kapal kurang memadai.

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Diadakan training atau familiarisasi mengenai keselamatan diatas kapal sehingga rating lebih memahami pentingnya keselamatan diatas kapal.
2. Untuk perusahaan/pemilik kapal lebih aware terhadap perlengkapan keselamatan diatas kapal.

Dosen Pembimbing I

  
**Capt. Fahmi Unasangadji, S.Si.T., M.Si.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19781213200502 1 001

Menyetujui :  
Dosen Pembimbing II

  
**Adin Sayekti, M.Tr.M.**  
Penata Tk I (III/c)  
NIP.19870402201402 1 004

Jakarta, 06 February 2024  
Penulis

  
**Candra Kirana**  
NIS : 03035/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

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

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN  
 KESELAMATAN UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL MT THUNDERCAT

Dosen Pembimbing I : Capt. Fahmi Umasangadji, S. Si. T., M.Si.

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	12/02/2024	synopsis & jurnal	A
2	13/02/2024	presentasi sub I & II	A
3	15/02/2024	presentasi sub III	A
4	16/02/2024	presentasi sub IV	A
5	18/02/2024	asap jingkran	A

Catatan : Asap jingkran  
 .....  
 .....

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

---

Dosen Pembimbing II : Adin Sayekti, S. Si. T

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	7/2-24	Koreksi data penulisan	
2.	12/2-24	Analisis tingkat nilai awal studi aspek	
3.	13/2-24	Penyempurnaan data penulisan sub bab.	

Catatan : .....

.....

.....