

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



**MAKALAH
IMPLEMENTASI SAFETY MANAGEMENT
SYSTEM GUNA MENINGKATKAN KINERJA ABK
DI ATAS FC. RATU GIOK 3**

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

**Oleh :
MOHAMMAD RISYAD FIRDAUS**

NIS. 03182/N-1

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

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH	2
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN	3
D. METODE PENELITIAN.....	4
E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN MAKALAH	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. TINJAUAN PUSTAKA	9
B. KERANGKA PEMIKIRAN	22
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. DESKRIPSI DATA	23
B. ANALISA DATA	25
C. PEMECAHAN MASALAH.....	29
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. KESIMPULAN.....	43
B. SARAN-SARAN	43
DAFTAR PUSTAKA.....	45
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. Gambar FC. RATU GIOK 3
- Lampiran 4. *Toolbox Meeting*
- Lampiran 5. *Permit to Work*
- Lampiran 6. *Risk Assesment*
- Lampiran 7. *Standard of Personal Protective Equipment*
- Lampiran 8. *Familiarity and Evaluation record*
- Lampiran 9. *Non Conformity*
- Lampiran 10. *Education Drill*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam era modern sekarang ini dunia pelayaran dituntut untuk dapat bergerak cepat dan aman sejalan dengan kebutuhan yang terus meningkat. Ini berkaitan erat dengan waktu, penghematan biaya dan efektifitas operational kapal walaupun demikian, peraturan aspek teknis pelayaran hanya dapat mencapai sebagian dari tujuan operasi kapal dengan aman dan bebas polusi.

International Safety Management (ISM) Code atau kodifikasi Manajemen Keselamatan *Internasional* adalah aturan manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal serta pencegahan polusi yang disahkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* dengan resolusi A.741 (18) November 1993, kemudian dimasukkan kedalam ketentuan SOLAS sebagai BAB IX bulan Mei 1994.

Semua ketentuan Manajemen Keselamatan *Internasional* merupakan persyaratan yang harus dipenuhi, maka menjadi kewajiban dari setiap perusahaan pelayaran untuk mendidik para personilnya untuk lebih memahani tentang ISM Code, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijakan perusahaan pelayaran dapat dilaksanakan secara efektif sesuai dengan yang diisyaratkan oleh Manajemen Keselamatan *Internasional*.

Manajemen Keselamatan *Internasional* merupakan produk IMO untuk memberlakukan semua instrumen hukum *internasional* dalam keselamatan dan perlindungan lingkungan laut secara seragam dan menyeluruh. Sesuai dengan IMO RES A 741 (18) yang ditetapkan tanggal 4 November 1993, yang menganjurkan dengan sangat agar para perusahaan menerapkan ISM Code secara nasional dan diprioritaskan pada kapal penumpang, kapal tanker, kapal curah, kapal peti kemas serta kapal pengebor minyak lepas pantai, kapal pengangkut gas dan lain-lain.

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi tersebut, perusahaan pelayaran tidak hanya cukup dengan menyediakan kapal-kapal dalam jumlah yang banyak saja. Tetapi kapal-kapal harus merupakan armada yang tangguh yang dilengkapi dengan

tenaga-tenaga pelaut yang potensial, terampil dan bertanggung-jawab, dalam upaya pencegahan kecelakaan pada saat mengoperasikan kapal.

Selanjutnya dalam upaya implementasi *ISM Code* di atas FC. RATU GIOK 3 yang beroperasi di perairan BUNATI, dibutuhkan peran *Safety Management System (SMS)* yang sudah ada di atas kapal dalam menangani pencegahan kecelakaan pada saat melakukan kerja di atas kapal, yang merupakan satu kesatuan sistem untuk menunjang kelancaran beroperasinya kapal sebagai sarana transportasi laut dan terhindarnya kecelakaan yang tinggi.

Berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja di atas kapal FC. RATU GIOK 3 sebagai *Master* menemui beberapa permasalahan terkait dengan penerapan SMS di atas kapal. Permasalahan tersebut yaitu minimnya kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja dan pengawasan prosedur kerja terhadap ABK kurang efektif. Adanya masalah tersebut menyebabkan penerapan SMS di atas kapal belum berjalan maksimal.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk memilih judul : **IMPLEMENTASI *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM* GUNA MENINGKATKAN KINERJA ABK DI ATAS FC. RATU GIOK 3.**

B. IDENTIFIKASI , BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan pada hasil pengamatan Penulis di peroleh beberapa masalah antara lain yaitu:

- a. Minimnya kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal
- b. Pengawasan prosedur kerja terhadap ABK kurang efektif
- c. Minimnya jumlah Perwira dalam melaksanakan *Safety Management System* yang baik dan benar

2. BATASAN MASALAH

Mengingat begitu luasnya permasalahan dalam penerapan *Safety Management System* di atas FC. RATU GIOK 3 sebagai *Master* selama periode bulan September 2023 – April 2024 dan karena keterbatasan waktu penulisan, maka penulis hanya membatasi dalam hal :

- a. Minimnya kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal
- b. Pengawasan prosedur keselamatan kerja terhadap ABK kurang efektif

3. RUMUSAN MASALAH

Dari permasalahan di atas, maka dalam penulisan makalah ini penulis membahas dua permasalahan utama yaitu:

- a. Mengapa kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal minim ?
- b. Mengapa pengawasan prosedur keselamatan kerja terhadap ABK kurang efektif ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mencari penyebab masalah pengawasan prosedur keselamatan kerja terhadap ABK kurang efektif.
- b. Untuk mencari solusi yang tepat dalam mengatasi permasalahan tersebut sehingga kinerja ABK dalam penerapan *Safety Management System* dapat ditingkatkan.

2. Manfaat Penulisan

a. Manfaat bagi Dunia Akademik

- 1) Sebagai bahan masukan dan diharapkan dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun teman-teman seprofesi untuk mengetahui bagaimana upaya dalam meningkatkan penerapan *SMS* di atas kapal yang baik dan benar.
- 2) Informasi di dalam makalah ini diharapkan akan memperkaya konsep keilmuan dan bidang pelayaran Indonesia dan kepustakaan STIP Jakarta.

b. Manfaat bagi Dunia Praktisi

Diharapkan dapat memberikan sumbangan, masukan dan saran kepada Perusahaan-perusahaan yang terkait maupun perusahaan pelayaran sejenis lainnya dalam meningkatkan penerapan *SMS* di dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode - metode antara lain:

a. Studi Kasus

Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah berupa minimnya ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan diatas kapal.

b. Deskriptif Kualitatif

Dalam penulisan makalah ini dimana penulisan memecahkan masalah untuk implementasi *Safety management system* yang dilakukan oleh awak kapal di FC.RATU GIOK 3 dalam familiarisasi dan handover. Dimana penulis mengatasi pemecahan masalahnya berdasarkan pengamatan langsung dan melakukan edukasi mendalam terhadap kru di kapal.

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas FC.Ratu Giok 3 terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal.

b. Teknik Dokumentasi

Penulis melakukan dengan pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan penulisan makalah ini.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil FC.Ratu Giok 3 sebagai subjek pada penelitian, dengan menerapkan prosedur keselamatan diatas kapal.

4. Teknik Analisa Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskripsi kualitatif berdasarkan 4 tahap yaitu :

- a. Pengumpulan data
- b. Reduksi data
- c. Penyajian data
- d. Kesimpulan

Setelah mendapatkan kesimpulan, penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kegagalan dalam penerapan *Safety Manegement System* yang tidak berjalan dengan baik diatas FC. RATU GIOK 3

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan ketika Penulis bekerja sebagai Master di FC. RATU GIOK 3 mulai September 2023 hingga April 2024. Tempat penelitian berada di kapal tersebut. Dalam periode, Penulis memiliki kesempatan untuk melakukan penelitian tentang masalah yang berkaitan dengan penerapan safety manegement system yang sesuai. Pengalaman kerja Penulis di atas kapal memberikan wawasan yang berharga dan pemahaman mendalam tentang permasalahan yang terjadi dalam konteks *safety* kapal tersebut. Dengan demikian, penelitian ini didasarkan pada pengalaman praktis yang Penulis peroleh selama periode tersebut.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (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, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan 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 sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas FC. RATU GIOK 3 sebagai *Master* dalam periode bulan September 2023 hingga April 2024. 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

Dalam bagian ini penulis mengambil beberapa referensi dan teori yang berhubungan dengan permasalahan maupun analisis penyelesaian masalah tentang Implementasi *Safety Manajemen System* guna meningkatkan kinerja ABK pada makalah ini, sebagai berikut :

1. Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)

International Safety Management Code adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan atau pengendalian pencemaran lingkungan.

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan International Safety Management (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention.

Umum Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan Tanggung jawab dan wewenang perusahaan Designated person Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda Sumber daya dan tenaga kerja Pengembangan pengoperasian kapal Kesiapan menghadapi keadaan darurat Pelaporan dan analisis ketidaksesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya Dokumentasi Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan Sertifikasi Verifikasi dan Pengawasan Sertifikasi sementara Formulir sertifikat Verifikasi

a. Ketentuan-ketentuan dalam ISM Code

1) Umum

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari ISM Code dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai.

- 2) Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan
Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (policy) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi.
- 3) Tanggung jawab dan wewenang perusahaan
Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa).
- 4) Orang yang ditunjuk sebagai koordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (DPA)
Perusahaan harus menunjuk/mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan” kapal.
- 5) Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda / Master
Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Ia harus membantu memberi dorongan / motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.
- 6) Sumber daya dan personalia
Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang “yang tepat” di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua: Mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing. Menerima instruksi-instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya. - Mendapat pelatihan jika perlu
- 7) Pengembangan program untuk keperluan operasi-operasi di atas kapal
Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah anda programkan”. Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah dibuat.
- 8) Kesiapan terhadap keadaan darurat
Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat

terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktikkan kepada mereka.

- 9) Laporan-laporan dan analisis mengenai penyimpangan non – conformity
Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi / near miss) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisis dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.

- 10) Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya

Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua ketentuan / aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan / perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkan akan berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur / berkala. Buatlah record / catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan.

- 11) Dokumentasi

Sistem kerja anda (Sistem Manajemen Keselamatan-SMS) harus dinyatakan secara tertulis (didokumentasikan) dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut (yakni: laporan-laporan tertulis dan formulir-formulir).

- 12) Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat

- 13) Sertifikasi, verifikasi dan kontrol

Pemerintah di negara bendera (*Flag administration*) atau suatu badan atau organisasi yang diakui olehnya (RO), akan mengirimkan auditor-auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan

di kantor dan di atas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* untuk kantor dan *Safety Management Certificate* untuk setiap kapalnya.

b. ISM Code Elemen 6

Didalam ISM Code, pembahasan tentang "Sumber Daya dan Personalia ", melingkupi :

1) Elemen 6.1

Perusahaan harus memastikan bahwa master adalah :

- a) Benar memenuhi syarat untuk perintah;
- b) Sepenuhnya fasih dengan sistem manajemen Perusahaan keamanan; dan
- c) Diberikan dukungan yang diperlukan agar tugas master dapat dilakukan secara aman.

2) Elemen 6.2

Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun *internasional*.

3) Elemen 6.3

Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pembiasaan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum belayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.

4) Elemen 6.4

Perusahaan harus memastikan bahwa semua personil yang terlibat dalam sistem manajemen Perusahaan keamanan memiliki pengetahuan yang memadai mengenai aturan, peraturan, kode dan pedoman.

5) Elemen 6.5

Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap latihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System* dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait.

6) Elemen 6.6

Perusahaan harus menyusun prosedur agar semua personil kapal menerima informasi yang berkaitan dengan *Safety Management System* dalam bahasa lapangan atau bahasa yang dimengerti oleh mereka.

c. Tujuan dari ISM Code

Adapun tujuan dari ISM Code adalah :

- 1) Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- 2) Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- 3) Secara terus menerus meningkatkan ketrampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

ISM Code yang didalam implementasinya di atas kapal dan di perusahaan ada sebuah *Safety Management System* yang 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,

sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan dari bahan-bahan diolah menjadi sebuah produk dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

d. Manfaat dari Safety Management System

Manfaat dari penerapan *Safety Management System* diantaranya yaitu :

- 1) Menentukan organisasi untuk mengelola resiko
- 2) Mengidentifikasi resiko kerja dan menerapkan kontrol yang sesuai.
- 3) Melaksanakan komunikasi yang efektif disemua tingkat organisasi.
- 4) Menerapkan proses untuk mengidentifikasi dan memperbaiki ketidaksesuaian.
- 5) Menerapkan proses perbaikan berkesinambungan.

e. Jenis dan Ukuran Kapal dalam Safety Management System

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Pasal 3, maka jenis dan ukuran kapal yang terkena aturan *Safety Management System* adalah:

- 1) Kapal Penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi (HSC code) semua ukuran.
- 2) Kapal Tangki Minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, dan kapal pengangkut gas dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 150 (seratus lima puluh *Gross Tonnage*); dan
- 3) Kapal barang lainnya, kapal barang kecepatan tinggi, kapal pengangkut curah, kapal ikan, unit pengeboran lepas pantai yang bergerak (*Mobile Offshore Drilling Unit*) dan unit penampungan/ produksi terapung (*Floating Storage Unit and Off-loading / Floating Production Storage and Off-loading Facilities*) termasuk tongkang berawak dengan ukuran

tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*).

2. Kinerja

Pengertian kinerja adalah Menurut kamus umum adalah hasil yang dicapai dari yang telah dilakukan, dikerjakan seseorang dalam melaksanakan kerja atau tugas. Kinerja merupakan prestasi kerja atau performance, yaitu hasil kerja selama periode tertentu dibanding dengan berbagai kemungkinan. Performance adalah suatu istilah umum yang digunakan untuk sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode, sering dengan referensi pada sejumlah standar seperti biaya masa lalu atau diproyekkan, suatu dasar efisiensi, pertanggung jawaban atau akuntabilitas manajemen dan sebagainya (Aliminsyah dan Padji, 2003:206). Dalam hal ini kinerja bisa dikatakan hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Menurut Simamora (2003:45) kinerja adalah ukuran keberhasilan organisasi dalam mencapai misinya. Sedangkan Shadily (1992:425), mengatakan kinerja atau performance adalah berdaya guna prestasi atau hasil. Wahyudi Kumorotomo (1996:56) memberikan batasan pada konsep kinerja organisasi publik setidaknya berkaitan erat dengan efisiensi, efektifitas, keadilan dan daya tanggap.

Hal ini berarti bahwa kinerja adalah sebuah tindakan yang dapat dilihat, diamati serta dimungkinkan untuk mencapai hal-hal yang diharapkan (tujuan). Kinerja juga dapat dikatakan kombinasi dari kemampuan, usaha dan kesempatan yang dapat dinilai dari hasil kerjanya yang diperoleh selama periode waktu tertentu.

Untuk mengetahui ukuran kinerja organisasi maka dilakukan penilaian kinerja. Penilaian kinerja adalah proses mengevaluasi seberapa baik awak kapal melakukan pekerjaan mereka jika dibandingkan dengan standar dan kemudian mengkomunikasikan informasi tersebut kepada awak kapal.

3. Penerapan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan menurut beberapa ahli berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Adapun unsur-unsur penerapan meliputi :

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat/organisasi yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut.

4. Kompetensi ABK

Berdasarkan kutipan dari *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amended 2010 Implementation of the ISM code relevant to STCW*, sebagai berikut :

Companies' responsibilities are particularly emphasised in the implementation of the international safety management (ISM) code so that seafarers employed onboard are competent, qualified and can perform their duties safely and effectively. The company should ensure the master is properly qualified for command, conversant with the Safety Management System and given the necessary support. The company should ensure the ship is correctly manned with qualified, certificated and medically fit seafarers who are properly familiarised with their duties. The company should ensure crew properly understand the SMS to the level of their duties and are properly trained for its implementation. The company should also ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in their duties.

Sesuai dengan kutipan diatas maka tanggung jawab perusahaan secara khusus ditekankan dalam pelaksanaan kode manajemen keselamatan *internasional (ISM)* sehingga pelaut yang bekerja di atas kapal adalah orang yang kompeten, berkualitas dan dapat melakukan tugas mereka dengan aman dan efektif dan perusahaan harus memastikan *Master* memenuhi syarat untuk perintah dan dengan sistem manajemen keselamatan dan diberikan dukungan yang diperlukan. Perusahaan harus memastikan kapal diawaki pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis serta menguasai tugas-tugas mereka. Perusahaan harus memastikan awak kapal memahami SMS sesuai tingkat tugasnya dan terlatih untuk pelaksanaannya. Perusahaan juga harus memastikan bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam menjalankan tugasnya.

Di dalam STCW 1978 amandemen 2010 disebutkan Sistem Standar Mutu adalah suatu sistem yang menyediakan untuk dan memastikan bahwa standar yang paling praktis diterapkan agar kompetensi pelaut terpenuhi. Standar mutu yang ditetapkan dalam konvensi tersebut adalah standar kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh ABK yang akan dan telah bekerja di atas kapal harus memenuhi standar yang ditetapkan.

Para Nakhoda mempunyai tanggung jawab khusus untuk memastikan bahwa semua ABK memegang sertifikat yang sesuai dengan fungsi yang mereka selenggarakan dan mereka mempunyai kemampuan dan keterampilan serta mengenal akan tugas, tanggung jawab, pengoperasian dan mengenal semua prosedur yang diaplikasikan sesuai dengan semua perlengkapan, alat-alat dan instrumen-instrumen yang mereka harus gunakan diatur dalam STCW 1978 amandemen 2010.

Ketentuan tentang familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW 1978 amandemen 2010, adalah :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan oleh Nakhoda.
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.

- e. Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil yang sesuai dan memenuhi kualifikasi yang cukup.
- f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh ABK yang baru bergabung.

Instruksi-instruksi penting harus diberikan kepada ABK sebelum bertugas di kapal. Instruksi tersebut berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

Perusahaan-perusahaan harus memastikan kompetensi para pelaut yang dipekerjakannya. Hal ini dapat dilakukan jika mempekerjakan personil yang berkualifikasi atau memberikan pelatihan/ peningkatan kemampuan bagi mereka yang dipekerjakan. Perlu pula dipastikan bahwa semua pelatihan yang diperlukan telah diselesaikan sebelum personil tersebut diberikan tugas-tugas di kapal.

Setelah ABK bekerja di atas kapal juga perlu diadakan familiarisasi dan training tentang *Safety Management System* di atas kapal dan juga dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang bertujuan untuk membekali para ABK agar menambah pengetahuan dan keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal, karena keselamatan merupakan faktor utama dalam kelancaran operasi kapal khususnya kapal *bulk carrier*.

Seperti yang tercantum dalam ISM Code tentang pengenalan dan pelatihan:

- a. Seluruh perwira dan Kelasi yang bekerja di kapal pertama kali diperkenalkan dengan tugas dan tanggung jawab, peralatan kapal sesuai dengan tanggung jawab mereka.
- b. Cek list familiarisasi (pengenalan) keselamatan telah dibentuk oleh DPA Nahkoda dan KKM untuk memastikan proses pengenalan yang memadai dan praktis dilaksanakan secara tepat sesuai kapalnya.
- c. Perusahaan dimana memungkinkan berusaha mengatur periode serah terima selayaknya.
- d. Nahkoda menyusun latihan keadaan darurat secara teratur dan realistis untuk memastikan seluruh perwira dan kelasi dapat menanggapi keadaan darurat.

- e. Perusahaan harus berpegang teguh bahwa berlatih dalam bekerja adalah bentuk pelatihan terbaik dan selain dari pengenalan perwira dan kelasi baru, kapal dan perlatannya, latihan adalah praktek yang realistis untuk pengoperasian kapal dan keselamatan pelayaran.
- f. Pelatihan ini dikendalikan oleh nahkoda dan bila didapatkan kelemahan pelatihan akan diulang sehingga para perwira dan kelasi mencapai standar pelatihan yang diterima

5. *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan kapal paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara *Internasional* kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu

diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan-kecelakaan pada kapal terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan maritim lebih efektif. Untuk ISM Code termasuk didalam aturan SOLAS bab IX

6. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

Usman Effendi (2015:223) berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang di inginkan yakni tujuan yang telah di rencanakan. Seorang manajer yang melakukan tugas pengawasan harus mengerti arti dan tujuan dari pada pelaksanaan tugas pengawasan. Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk “menjamin” bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai.

Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan, karena dapat dikatakan bahwa rencana dapat dikatakan antara rencana itulah sebagai standar atau alat pengawasan bagi pekerjaan yang sedang berjalan. Pengawasan berarti bahwa manajer berusaha untuk menjamin bahwa organisasi bergerak kearah tujuannya. Apabila ada bagian tertentu dari organisasi itu berada pada jalan yang salah atau terjadi penyimpangan, maka manajer berusaha menemukan penyebabnya kemudian memperbaiki dan meluruskan ke jalan yang benar.

Mengingat hubungan erat antara perencanaan dengan pengawasan beberapa ahli dalam memberikan definisi pengawasan.

b. Fungsi Pengawasan

Erni Trisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) sebagai berikut:

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

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kapal Crane adalah salah satu kapal yang dirancang dan dibangun sebagai alat bongkar muat / Transshipment, yang dimana bongkar muat dilakukan secara Ship to Ship / Barge to Barge. Muatan yang bongkar atau muat, antara lain : biji besi, biji tembaga, batu bara, jagung, bauxite, dan lain-lain. Sedangkan FC. RATU GIOK 3 adalah kapal crane yang beroperasi untuk bongkar muat batu bara.

Adapun fakta yang penulis temui saat bekerja di atas FC. RATU GIOK 3 sebagai *Master* sejak September 2023 – April 2024 adalah sebagai berikut:

1. Minimnya Kesadaran ABK Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Pada tanggal 29 September 2023 pada saat ada pekerjaan pengelasan di area ketinggian ditemukan ABK tidak menggunakan Body Harness saat pengerjaan. Perwira jaga juga tidak melakukan *Tool Box Talk* sebelum memulai pekerjaan dan tidak membuat *Permit To Work Checklist* serta menjelaskan *Risk Assessment* terhadap ABK yang melaksanakan pekerjaan tersebut.

Sesuai ISM Code bab 6.1 tentang "*permit to work procedure*" menyatakan bahwa "*Originator*" harus melakukan "*Tool Box Talk*" yang bisa mengidentifikasi dan mengontrol bahaya-bahaya yang ada sesuai dengan pekerjaannya.

Setelah adanya temuan tersebut Perwira Jaga melakukan *Tool Box Talk* dengan ABK yang terlibat dalam pekerjaan tersebut, serta membuat *Permit To Work Checklist* dan menjelaskan *Risk Assessment* kepada ABK yang terlibat.

2. Pengawasan Prosedur Keselamatan Kerja terhadap ABK Kurang Efektif

Pada tanggal 20 Oktober 2023 saat kapal sedang berlabuh diadakannya latihan kebakaran (*fire drill*) terlihat sebagian Anak Buah Kapal belum memahami apa yang harus dikerjakan dan tidak mengetahui letak lokasi alat-alat keselamatan.

Sebagian ABK kurang disiplin terhadap peraturan-peraturan yang telah dibuat oleh perusahaan maupun peraturan-peraturan *Internasional* yang berhubungan dengan manajemen keselamatan seperti dalam *Safety Of Life At Sea* (SOLAS), *Standard Training Certificated and Watchkeeping for Seafarer* (STCW), ISM Code. Saat diadakan latihan keselamatan, sebagian ABK kurang memperhatikan *muster list* dan semboyan signal untuk latihan yang dimaksud.

ABK belum dapat memahami maksud dan tujuan diadakannya *check list* sebelum melaksanakan tugas atau pekerjaan yang sifatnya khusus. Masih ada anggapan oleh anak buah kapal bahwa pekerjaan tersebut sudah biasa dilakukan sehingga Anak Buah Kapal berasumsi tidak perlu dibuatkannya *check list* sebelum melakukan pekerjaan khusus. Pengalaman penulis yang pernah penulis alami yaitu pada suatu waktu ada pekerjaan *hot work* di *main deck* sewaktu kapal STS, KKM selaku pemimpin kerjaserta Mualim 1 selaku *Safety Officer* di atas kapal tidak membuat prosedur kerja yang sesuai.

Dari sini penulis melihat bahwa ada sesuatu pekerjaan yang dianggap remeh dan rawan menjadi kecelakaan karena jika sesuatu pekerjaan sudah dianggap remeh, maka kelalaian dan kecelakaan kerja akan muncul. Apabila sewaktu-waktu terjadi Incident atau Accident yang membuat terhentinya Operational kapal, hal tersebut akan merugikan perusahaan dan pencharter yang menilai seolah-olah kapal tidak menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dengan baik.

B. ANALISIS DATA

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

1. Minimnya Kesadaran ABK Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Dari permasalahan ini penulis menganalisa beberapa penyebab diantaranya yaitu :

a. Perwira Senior Kurang Memberi Motivasi Kepada ABK

dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja dibutuhkan kesadaran setiap ABK dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja. Adanya temuan seperti ABK bekerja di area ketinggian tidak menggunakan Body Harness. Dengan demikian ABK tersebut belum memahami prosedur keselamatan kerja sesuai *Safety Managemen Manual (SMM)* dari perusahaan.

Perwira Senior dalam pengoperasian sebuah kapal memiliki tugas dan tanggung jawab yang tidak sedikit. Berjalan dengan baik atau tidak pengoperasian sebuah kapal merupakan tanggungjawab Perwira Senior, sehingga adakalanya seorang Perwira Senior menjalankan tugas yang berlebihan sehingga menyita waktu dan tenaga yang tidak sedikit. Dengan kondisi seperti ini Perwira Senior kurang memiliki waktu dalam memberikan arahan atau petunjuk kepada Perwira Junior / Anak Buah Kapal mengenai tata kerja atau prosedur kerja yang harus diterapkan .

Fakta ini tentu tidak sesuai dengan ISM Code bab 6.1 tentang "*permit to work procedure*" yang menyatakan bahwa "*Originator*" harus melakukan "*Tool Box Talk*" yang bisa mengidentifikasi dan mengontrol bahaya-bahaya yang ada sesuai dengan pekerjaannya. Sedangkan fakta yang ditemukan di atas kapal yaitu tidak ditemukannya dokumen "*tool box talk*" dan "*Permitto work*".

Dari uraian yang dikemukakan sebelumnya bahwa motivasi sebagai faktor pendorong, maka jika motivasi itu lemah, tentu dapat berakibat pada kinerja ataupun rutinitas sehari-hari di atas kapal dimana akan membawa dampak yang tidak menguntungkan, dan tidak menutup kemungkinan akan menjadi salah satu mata rantai kecelakaan kerja yang sewaktu-waktu dapat terjadi.

Pemberian motivasi tidak dapat dipisahkan dari peran serta semua pihak baik Perwira Senior maupun pihak perusahaan, yang telah menetapkan policy atau aturan yang berkenaan dengan keselamatan kapal yang berdasar pada *ISM Code (International Safety Management) Code*, yang secara tegas mengatur standar *internasional* untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal namun dalam pelaksanaannya, Perwira Senior masih kurang memahami cara ataupun metode pemberian motivasi, tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal terhadap Perwira Junior / Anak Buah Kapal.

b. Manajemen Kerja Di Atas Kapal Belum Terkoordinasi Dengan Baik

Kecelakaan kerja yang sering terjadi di atas kapal dapat menjadi pelajaran berharga bagi semua pihak, maka dari itu Badan organisasi dunia yang mengurus tentang kemaritiman yaitu *International Maritime Organization (IMO)* mengeluarkan suatu aturan tentang pencegahan terjadinya kecelakaan kerja serta perlindungan terhadap lingkungan laut yang kita kenal dengan *ISM Code (International Safety Management) Code*.

Dari deskripsi data di atas bahwa tidak ada dokumen *tool box talk* pada saat sebelum dilakukannya pekerjaan merupakan fakta bahwa pelaksanaan prosedur keselamatan tidak dilakukan secara maksimal. Terjadinya kecelakaan di atas kapal umumnya disebabkan oleh "*Human Error*" atau kesalahan manusia, tentu hal ini tidak terlepas dari sistem manajemen yang belum terkoordinasi dengan baik. Selain itu persyaratan fisik dan teknis yang diterapkan pada kapal berdasarkan ketentuan *internasional* ternyata hanya mampu mencapai sebagian dari tujuan yang ingin dicapai di bidang keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan

pencemaran lingkungan. Dapat dikatakan bahwa faktor penentu dalam keberhasilan atau kegagalan mencapai suatu target adalah kondisi sumber daya manusia yang terkait, dan manajemen yang ada.

Safety Management System (SMS) yang ada di atas kapal bertujuan untuk mengefektifkan sasaran dari ISM Code, oleh karena itu segala prosedur-prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh SMS yang menjadi pedoman pelaksanaan kerja di atas kapal, sudah seharusnya dilaksanakan dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab yang tinggi, namun demikian pelaksanaan prosedur keselamatan kerja yang dimaksud senantiasa mendapat prioritas perhatian dari Awak Kapal di atas kapal tanpa terkecuali dan pihak perusahaan. Dalam pelaksanaan prosedur kerja tersebut perlu diadakan secara rutin akan evaluasi sehingga menjadi bahan masukan untuk perbaikan-perbaikan, sehingga target yang dicanangkan dapat tercapai.

Belum efektifnya manajemen prosedur kerja di atas kapal merupakan hal yang perlu ditindak-lanjuti dengan keseriusan oleh semua pihak yang berwenang, bertolak dari hal tersebut dengan adanya SMS intensitas keikutsertaan faktor manusia dalam penyelenggaraan fungsi keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran, akan ditingkatkan melalui jalut manajemen yang meliputi aspek sumber daya manusia.

Dalam SMS telah digariskan tentang hubungan kerjasama yang baik antara Awak Kapal, perusahaan dan instansi terkait lainnya. Peranan berbagai pihak dalam mengimplementasikan Prosedur Kerja tentu memerlukan suatu persyaratan yang kuat sebagai pegangan dasar dalam mengorientasikan program-program secara benar dan tepat sasaran.

2. Pengawasan Prosedur Keselamatan Kerja terhadap ABK Kurang Efektif

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya diantaranya yaitu :

a. *Tool Box Talk* tidak dilaksanakan dengan baik sebelum pekerjaan dimulai

Tool Box Talk adalah salah satu metode yang dilaksanakan sebelum pekerjaan dimulai, yang berguna untuk mengingatkan atau mengarahkan ABK akan pentingnya keselamatan dalam bekerja. *Tool Box Talk* membahas diantaranya kelengkapan APD ABK, *Permit To Work Checklist*, dan *Risk Assessment*.

Tool Box Talk adalah tanggung jawab perwira jaga sehingga apabila hal ini diabaikan maka akan sangat berpengaruh terhadap kinerja ABK ketika melaksanakan pekerjaan. Pengawasan terhadap ABK dalam pekerjaan juga sangat penting untuk menghindari kecelakaan dalam bekerja.

b. *Checklist Sebelum dan Setelah Pekerjaan belum dilaksanakan dengan baik Beserta Risk Assessment*

Checklist sebelum dan setelah pekerjaan adalah salah satu prosedur kerja yang harus dilaksanakan agar ABK dapat mengetahui bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat pekerjaan berlangsung dan juga ABK dapat mengetahui Penilaian Resiko pada pekerjaan tersebut. Sehingga ABK dan pengawas dapat meminimalisir hingga menghilangkan Resiko kecelakaan kerja. *Checklist* yang dimaksud ialah *PERMIT TO WORK* dan *RISK ASSESSMENT*.

Sesuai bab 6.1 tentang "*permit to work procedure*" menyatakan bahwa "*Originator*" harus melakukan "*Tool Box Talk*" yang bisa mengidentifikasi dan mengontrol bahaya-bahaya yang ada sesuai dengan pekerjaannya.

C. PEMECAHAN MASALAH

Adapun analisa pemecahan dari permasalahan yang dikemukakan dalam analisa penyebab masalah di atas:

1. Minimnya Kesadaran ABK Dalam Melaksanakan Prosedur Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Pemecahannya adalah :

a. Perwira Senior Perlu Memberikan Motivasi kepada ABK

Sumber Daya Manusia (SDM) dapat menjadi modal utama dalam menunjang keberhasilan organisasi apabila dikelola dengan baik dan pengelolaan tersebut sudah dimulai semenjak mereka akan dibutuhkan, dipekerjakan, sampai dengan diberhentikan. Sebagaimana diketahui bahwa Manajemen Sumber Daya Manusia merupakan suatu proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap pengadaan, pengembangan, pemberian balas jasa, pengintegrasian, pemeliharaan, dan pemisahan tenaga kerja dalam rangka mencapai tujuan organisasi.

Untuk meningkatkan motivasi kerja ABK di atas kapal maka sumber daya manusia harus diberikan setiap haknya dan harus diperhatikan pemenuhannya, salah satunya adalah kompensasi. Kompensasi terdiri dari kompensasi finansial dan non finansial. Kompensasi finansial berupa uang dalam bentuk gaji, tunjangan dan bonus sedangkan kompensasi non finansial berupa cuti, liburan dan dispensasi waktu.

Program penghargaan penting bagi sumber daya manusia karena mencerminkan upaya organisasi untuk mempertahankan sumber daya manusia sebagai komponen utama dan merupakan komponen biaya yang paling penting. Disamping pertimbangan tersebut, penghargaan juga merupakan salah satu aspek yang berarti bagi pegawai, karena bagi individu atau pegawai besarnya penghargaan mencerminkan ukuran nilai karya mereka diantara para pegawai itu sendiri.

Manajemen Sumber Daya manusia, yang berarti faktor yang mendorong seseorang untuk melakukan suatu aktivitas tertentu. Oleh karena itu motivasi sering kali di artikan pula sebagai faktor pendorong perilaku seseorang. Pemberian motivasi kepada para awak kapal merupakan kewajiban pemimpin, agar para awak kapal tersebut dapat lebih meningkatkan volume dan mutu pekerjaan yang menjadi tanggung jawab. Untuk meningkatkan motivasi ABK maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

1) Seorang pemimpin perlu memperhatikan hal-hal berikut agar pemberian motivasi dapat berhasil seperti yang diharapkan.

a) Memahami perilaku bawahan

Pimpinan harus dapat memahami perilaku bawahan, artinya seorang pemimpin dalam tugas keseluruhan hendaknya dapat memperhatikan, mengamati perilaku para bawahan masing-masing. Dengan memahami perilaku mereka akan lebih memudahkan tugasnya memberi motivasi kerja.

b) Harus berbuat dan berperilaku realistis

Seorang pemimpin mengetahui bahwa kemampuan para bawahan

tidak sama, sehingga dapat memberikan tugas yang kira-kira sama dengan kemampuan mereka masing-masing. Dalam memberi motivasi kepada bawahan harus menggunakan pertimbangan-pertimbangan yang logis dan dapat dilakukan oleh bawahan.

c) Tingkat kebutuhan setiap orang berbeda

Tingkat kebutuhan setiap orang tidak sama disebabkan karena adanya kecenderungan, keinginan, perasaan dan harapan yang berbeda antara satu orang dengan orang lain pada waktu yang sama.

d) Mampu menggunakan keahlian

Seorang pimpinan hendaknya dapat menjadi pelopor dalam setiap hal. Diharapkan lebih menguasai seluk-beluk pekerjaan, mempunyai kiat sendiri dalam menyelesaikan masalah, apalagi masalah yang dihadapi bawahan dalam melaksanakan tugas.

e) Pemberian motivasi harus mengacu pada orang

Pemberian motivasi adalah untuk orang atau karyawan secara pribadi dan bukan untuk pimpinan sendiri. Seorang pimpinan harus memperlakukan seorang bawahan sebagai bawahan, bukan sebagai diri sendiri yang sedang mempunyai kesadaran tinggi untuk melakukan pekerjaan dengan baik oleh karena itu motivasi harus dapat mendorong setiap karyawan untuk berperilaku dan berbuat sesuai apa yang diinginkan pimpinan.

f) Harus dapat memberi keteladanan

Keteladanan merupakan guru yang terbaik, tidak guna seribu kata bila perbuatan seseorang tidak menggambarkan perbuatannya. Orang tidak menaruh hormat dan simpati pada pemimpinnya yang hanya pandai berkata tetapi tidak dapat berbuat seperti apa yang dikatakannya. Keteladanan merupakan contoh nyata yang dapat dilihat, disaksikan oleh seorang bawahan. Dengan keteladanan seorang pimpinan, bawahan akan dapat termotivasi bagaimana cara

bekerja dengan baik, berkata dan berbuat yang baik. Anak buah tidak akan dapat termotivasi bila pimpinan selalu mengatakan hal-hal yang bertentangan dengan nasihat dan ucapan yang selalu disampaikannya. Oleh sebab itu, dalam memotivasi bawahan faktor contoh dan keteladanan ini memegang peranan penting.

2) Motivasi di atas kapal tentu tidak lepas dari peranan *Safety Management System* (SMS) yang mensyaratkan beberapa kondisi yang dapat menunjang keberhasilannya, diantaranya adalah:

a) Membangun suatu koordinasi yang kuat antara pihak kapal dan perusahaan dalam menerapkan suatu manajemen yang tertulis maupun tidak tertulis, oleh karena itu awak kapal sebagai pengoperasi kapal dan perusahaan sebagai pemilik kapal perlu mengambil langkah-langkah persiapan, dengan tahap kegiatan yang terencana dan terjadwal secara obyektif dan efektif sesuai dengan yang ditentukan dalam *ISM Code*, tahapan untuk mencapai tujuan di atas adalah :

(1) Lengkapinya tata kerja pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman dan selamat.

(2) Terciptanya perlindungan terhadap segala resiko yang telah diidentifikasi

(3) Penyempurnaan dan peningkatan kemampuan ataupun kecakapan manajemen keselamatan bagi para personil di darat dan dikapal secara berkesinambungan termasuk kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

(4) Tahap evaluasi dan penyempurnaan.

b) Mengaktifkan wewenang dan tanggung jawab Nakhoda sebagai *overriding authority* di atas kapal dalam kaitannya memotivasi seluruh Awak Kapal tentang keselamatan kapal, dan pihak perusahaan harus secara jelas menguraikan dan mendokumentasikan tanggung jawab Nakhoda yang diantaranya:

- (1) Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam hal keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan.
 - (2) Memotivasi para awak kapal agar menjalankan kebijaksanaan yang di maksud.
 - (3) Mengeluarkan perintah - perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
 - (4) Meninjau hasil pelaksanaan *Safety Management System* dan melaporkan kekurangan-kekurangan yang di temui kepada manajemen di perusahaan.
- c) Pihak perusahaan perlu menjamin bahwa *Safety Management System* yang dilaksanakan di atas kapal mengatur dan memuat kewenangan. Nakhoda dan secara jelas perusahaan harus menggambarkan didalamnya bahwa nakhoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh untuk membuat keputusan-keputusan demi keselamatan dan pencegahan pencemaran di laut.
 - d) Kualifikasi personil dimana perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda dan perwira dalam peranannya dalam "memanage" dan memotivasi bawahannya memiliki kriteria kualifikasi yang layak, dan memahami serta mengerti sepenuhnya *Safety Management System* perusahaan.
 - e) Dalam pelaksanaan system manajemen prosedur keselamatan kerja perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal dapat menerima informasi yang berhubungan dengan *Safety Management System*.

b. Mengkoordinasikan Manajemen Kerja Di Atas Kapal Dengan Baik

Safety Management System (SMS) yang ada di atas kapal, tentu bertujuan untuk rneengefektifkan sasaran dari *ISM Code*, oleh karena itu segala prosedur-prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh *SMS* yang menjadi pedoman pelaksanaan kerja di atas kapal, sudah seyogyanya dilaksanakan dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab yang tinggi,

namun demikian pelaksanaan prosedur keselamatan kerja yang di maksud senantiasa mendapat prioritas perhatian dari Awak Kapal di atas kapal tanpa terkecuali dan pihak perusahaan. Dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut, perlu di adakan secara rutin akan evaluasi sehingga menjadi bahan masukan untuk perbaikan-perbaikan, sehingga target yang dicanangkan dapat tercapai

Dalam SMS telah digariskan tentang hubungan kerjasama yang baik antara Awak Kapal, perusahaan dan instansi terkait lainnya. Peranan berbagai pihak dalam mengimplementasikan Prosedur Keselamatan Kerja tentu memerlukan suatu persyaratan yang kuat sebagai pegangan dasar dalam mengorientasikan program-program secara benar dan tepat sasaran. Sebagaimana yang diutarakan oleh Dr. Edi Sutrisno, (2014), Manajemen Sumber Daya Manusia, bahwa peningkatan kemampuan merupakan strategis yang diarahkan untuk meningkatkan efektivitas dan sikap tanggap dalam rangka peningkatan kinerja organisasi. Dengan adanya strategi yang tepat tersebut, maka langkah yang akan ditempuh oleh organisasi akan berjalan lebih efisien dan efektif, dan tentunya apabila seorang pemimpin ingin mencapai tujuannya, dengan efektif maka harus mempunyai wewenang untuk memimpin bawahannya dalam usaha mencapai tujuan tersebut.

Penjelasan di atas tentu memiliki benang merah dengan standar sistem manajemen keselamatan di atas kapal yang telah di atur dalam ketentuan ISM Code, sehingga aspek - aspek dari efektifitas suatu manajemen prosedur keselamatan kerja dapat terwujud, adapun aspek tersebut adalah:

- 1) Adanya kebijaksanaan di bidang keselamatan dan perlindungan terhadap lingkungan

Dalam hal ini perusahaan harus membuat suatu kebijaksanaan berkenaan dengan keselamatan dan perlindungan kapal serta lingkungan yang menjabarkan cara mencapai sasaran, selain dari itu perusahaan harus menjamin bahwa kebijaksanaan tersebut diimplementasikan baik di kapal maupun di darat, kebijaksanaan yang dimaksud harus ringkas dan jelas agar nantinya mampu mencapai sasaran. Tak lupa perlunya menetapkan dan mendokumentasikan

tanggung jawab dan wewenang terhadap personil di kapal dan di darat dalam kaitannya terhadap keselamatan kerja. Pendokumentasian tanggung jawab dan wewenang dimaksudkan agar keikutsertaan dan peranan personil dalam *Safety Management System* dapat berfungsi secara efektif.

- 2) Perlunya prosedur untuk menjamin operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan sesuai dengan peraturan *internasional* dan Negara bendera.

Dengan tersedianya prosedur ataupun aturan mengenai sistem kerja yang sistematis yang berorientasikan pada keselamatan kerja tentu akan dapat membantu semua pihak, baik pihak kapal maupun pihak perusahaan. Sehingga dengan demikian keseragaman prosedur dapat terlihat dengan jelas dalam pelaksanaannya dan dapat menjadi acuan ataupun pegangan oleh semua pihak yang terkait.

- 3) Pentingnya level tanggung jawab dan jalur komunikasi antara pihak perusahaan dan awak kapal

Adanya tanggung jawab dan wewenang perusahaan atas tersedianya sarana dan dukungan dari darat terhadap pihak kapal yang memadai, agar para pelaksana dapat menjalankan fungsinya dengan seefektif mungkin.

Untuk menjamin operasi yang aman dan ketersediaan jalur komunikasi antara perusahaan dan kapal, setiap perusahaan harus menunjuk satu atau lebih petugas yang berkualitas di darat yang dapat berhubungan langsung dengan manajemen tertinggi di perusahaan, adapun wewenang dan tanggung jawab petugas tersebut adalah termasuk memonitor aspek-aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dan operasi tiap-tiap kapal dan menjamin tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat sesuai yang dipersyaratkan.

- 4) Adanya prosedur laporan kecelakaan dan *Non-Conformities* sesuai dengan persyaratan *ISM Code*

Di dalam pelaksanaan *Safety Management System* telah digariskan prosedur untuk menjamin bahwa kecelakaan, *Non-Conformity* dan situasi berbahaya lainnya harus dilaporkan kepada perusahaan untuk diinvestigasi dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

Adapun hal-hal yang telah ditetapkan terkait dengan *Safety Management System* adalah:

- a) Pihak perusahaan diminta untuk selalu belajar dari kesalahan dan melakukan peningkatan secara terus menerus dengan cara:
- (1) Membuat prosedur yang menjamin bahwa ketidaksesuaian / *Non Conformities* dilaporkan kepada perusahaan.
 - (2) Laporan-laporan tersebut kemudian diinvestigasi dan dianalisa untuk dilakukannya perbaikan terhadap keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan
 - (3) Hasil dari investigasi dan analisa harus ditindak lanjuti dengan *corrective action*, sebagai pembelajaran kepada elemen yang terkait, amandemen terhadap prosedur bila perlu dan pengembangan prosedur baru.
- b) Pihak kapal diharuskan melakukan tindakan-tindakan sebagai berikut
- (1) Awak Kapal harus melaporkan kepada masing- masing *Department* atau *Safety Officer* bila mendapatkan, mengalami dan menduga adanya ketidak sesuaian yang berakibat "*incident dan hazardous occurrences*"
 - (2) *Safety Officer* di atas kapal diharuskan melakukan investigasi terhadap "*incident dan hazardous occurrences*", untuk kemudian melaporkan hasil investigasi kepada *Safety Committee* di kapal dan perusahaan, serta melakukan *safety*

inspection guna mencegah terulangnya kasus yang serupa dan mencatat hal tersebut sebagai dokumentasi.

- (3) Sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal Nakhoda harus bertindak melakukan analisa dan investigasi terhadap "*incident* dan *hazardous occurrences*", guna memutuskan *corrective action*, menjalankan dan memonitor pelaksanaan *corrective action*, melaporkan kejadian tersebut kepada perusahaan, memberikan informasi tentang hal tersebut kepada seluruh awak kapal untuk pembelajaran dan pencegahan agar kejadian tersebut tidak terulang, mendiskusikan di dalam *Safety Commitee Meeting* dan memberikan usulan-usulan yang sekiranya perlu serta mendokumentasikannya.
- (4) Adanya prosedur persiapan dan respon terhadap keadaan darurat Suatu kewajiban bagi perusahaan menyiapkan atau membuat prosedur yang dapat menunjukkan dan menggambarkan penanggulangan potensi keadaan darurat di atas kapal, serta koordinasi yang jelas dengan pihak yang terkait.

Dengan adanya prosedur persiapan dan respon terhadap keadaan darurat, dapat memungkinkan Awak Kapal mengerti akan tindakan-tindakan dan langkah yang semestinya dilakukan dalam setiap keadaan darurat. Selain itu perusahaan juga diharuskan menciptakan program-program latihan dalam rangka keadaan darurat, yang nantinya *Safety Management System* perusahaan dapat diuji ataupun diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan mampu mengatasi keadaan bahaya kecelakaan dan situasi darurat yang terjadi.

5) Membuat prosedur *Internal Audit* dan *Management Review*

Dalam pelaksanaan *Safety Management System* di atas kapal, secara berkala akan dilakukan internal audit ataupun management review oleh pihak perusahaan yang telah ditunjuk sebagai *Lead Auditor* atau *Safety and Quality*,. guna menjamin keselamatan dan mutu di kapal sesuai dengan pedoman manajemen yang berlaku.

Tujuan utama dari audit adalah tidak hanya tertuju pada pemeriksaan untuk mencari kesalahan melainkan suatu bentuk pengawasan mengenai apakah prosedur-prosedur yang tertulis telah dilaksanakan sebagaimana mestinya dan temuan dari hasil audit bukan salah atau benar melainkan sesuai atau tidak sesuai, apabila tidak sesuai maka dicatat sebagai *Non-Conformity* yang kemudian akan digunakan untuk perbaikan selanjutnya.

Hal-hal yang diaudit adalah sebagai Dokumentasi prosedur, Penerapan sistem prosedur yang ada, Pengertian mengenai prosedur yang sesuai bidangnya, Catatan sebagai bukti otentik pelaksanaan sistem, Dokumentasi dan hasil audit (perusahaan dan kapal) yang terdiri dari *major non- conformity*, *non-conformity*, *observation* dan *finding*, keefektifan sistem tepat guna, Operasi kapal yang aman, Operasi penyelamatan, kesadaran terhadap keselamatan dan pencegahan polusi, Alat-alat dan perlengkapan keselamatan dan persiapan darurat.

Diakhir pelaksanaan audit, sebelum mempersiapkan laporan ataupun temuan dari audit terlebih dahulu *Lead Auditor* akan menyelenggarakan suatu pertemuan dengan manajemen senior baik pihak perusahaan maupun pihak kapal dengan tujuan memperlihatkan ketidaksesuaian dan temuan - temuan agar dapat dipastikan.bahwa mereka mengerti secara jelas akan hasil dari audit tersebut.

Dalam pelaksanaan audit semua pihak yang terkait diharapkan untuk membangun suatu kerjasama dan koordinasi dengan baik sehingga audit dapat berjalanr dengan lancar dan tanpa mengganggu aktivitas lainnya yang sedang berjalan.

2. Pengawasan Prosedur Keselamatan Kerja Terhadap ABK Kurang Efektif

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

a. *Tool Box Talk* dilaksanakan dengan baik sebelum pekerjaan dimulai

Pelaksanaan Tool Box Talk sebelum pekerjaan dimulai sangat penting untuk menimbulkan kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan dalam bekerja. Perwira jaga yang bertanggung jawab atas pelaksanaan Tool Box Talk ini harus dengan jelas memberikan arahan terhadap ABK agar ABK mengerti, Poin yang dapat di berikan pada Tool Box Talk diantaranya adalah :

- Potensi bahaya apa yang terkait pekerjaan yang akan dilakukan
- Kecelakaan kerja / near misses yang sering atau pernah terjadi
- Pedoman kerja yang berkaitan dengan pekerjaan yang akan dilakukan
- Alat perlindungan diri apa yang harus digunakan

Adapun teknik penyampaian yang dapat dilakukan oleh perwira jaga pada melaksanakan Tool Box Talk agar lebih efektif, diantaranya :

- **Prepare** (Lakukan persiapan sebaik mungkin, cari referensi sebanyak-banyaknya dan pahami materi safety talk yang akan Anda sampaikan)
- **Pinpoint** (Fokuslah pada tujuan dan tetapkan sederhana, berikan poin-poin kunci. Jangan membuat bosan ABK dengan memberi penjelasan yang menyeluruh dalam satu sesi. Fokus pada satu topik pembahasan)
- **Personalize** (Jalin komunikasi dua arah antara Perwira Jaga dengan ABK dan sesekali menggunakan humor. Ini akan menjadikan pertemuan lebih akrab dan hangat serta menjaga ABK tetap memperhatikan Anda. Hal ini juga memungkinkan mereka untuk lebih mengingat apa yang telah dibahas)
- **Pictorialize** (Sajikan materi safety talk tidak hanya secara lisan, namun dalam bentuk visual juga. Gunakan alat bantu visual, berupa gambar, video, atau peralatan pendukung lainnya bila memungkinkan)
- **Prescribe** (Pastikan Anda menyampaikan topik pembahasan secara tepat kepada ABK tentang apa yang seharusnya dan tidak seharusnya dilakukan agar mereka dan rekan kerjanya bekerja dengan aman dan selamat)

Pengawasan dari Nakhoda terhadap prosedur kerja dan implementasi SMS juga sangat penting dilakukan kepadapara Perwira dan ABK agar mereka senantiasa terbiasa melakukan SMS pada setiap pekerjaan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya mengenai Implementasi *Safety Management System (SMS)* guna meningkatkan kinerja ABK di atas FC. Ratu Giok 3 penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Minimnya kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal disebabkan Perwira senior kurang memberi motivasi kepada ABK (*Deck Rating*) dan manajemen kerja di atas kapal belum terkoordinasi dengan baik. Kurang aktifnya Perwira senior dalam memberikan motivasi kerja kepada Anak Buah Kapal berpengaruh dalam pelaksanaan SMS.
2. Pengawasan prosedur keselamatan kerja terhadap ABK kurang efektif disebabkan *Tool Box Talk* dan *Checklist* sebelum dan sesudah pekerjaan tidak dilaksanakan dengan baik begitu juga dengan Risk Assesment.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, untuk meningkatkan kinerja ABK dalam penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. a. Perwira Senior seharusnya memberikan motivasi secara berkesinambungan dan memperlihatkan tekad yang serius kepada Anak Buah \ kapal untuk menjalankan SMS yang baik dan benar.
- b. Perwira Senior harus mengkoordinasikan manajemen kerja di atas kapal dengan baik dengan memberikan bimbingan kepada Anak Buah Kapal dan mengadakan pengawasan secara langsung sehubungan dengan tugas - tugas yang dilaksanakan di atas kapal.

2. a. Perwira Jaga harus melakukan Tool Box Talk secara rutin sebelum pekerjaan dimulai setiap harinya guna meningkatkan kesadaran ABK akan keselamatan dalam bekerja.
- b. Checklist sebelum dan sesudah pekerjaan harus di aplikasikan demi mengurangi atau menghilangkan resiko kecelakaan kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Aliminsyah dan Padji, (2003), *Kamus Istilah Akutansi*, Bandung : Yrama Widya
- Efendi, Usman. (2015). *Asas Manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kumorotomo, Wahyudi, (1996), *Peningkatan Kinerja Pegawai*, Yogyakarta : Kanisius
- Simamora, (2003), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Shadily, (1992), *Kamus Inggris Indonesia*, Jakarta : Gramedia
- Tisnawati, Erni. (2015). *Pengantar Manajemen*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group
- Depdiknas, (2007), *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Jakarta : Balai Pustaka
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Pasal 3
- *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*
- *International Safety Management (ISM) Code 2014, IMO Publications*
- *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Amandement 2010, IMO Publications*

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

NAMA : MOHAMMAD RISYAD FIRDAUS

NIS : 03182/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN : DIKLAT PELAUT – I

JURUSAN PENDIDIKAN : NAUTIKA

JUDUL : IMPLEMENTASI SAFETY MANAGEMENT
SYSTEM GUNA MENINGKATKAN KINERJA ABK
DIATAS KAPAL

Penguji I

Dr. Capt. Erwin Ferry Manurung, MMTr
Pembina (IV/b)
NIP . 19730708 200502 1 001

Penguji II

I Komang H P A, MSc
Penata (III/c)
NIP . 19901024 201503 1 005

Penguji III

Capt. Chandra Purnama, M.M.Tr.,
M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP . 19730119 200212 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika**

Dr. Meilinasari N.H, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. 1 (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 : MOHAMMAD RISYAD FIRDAUS
NIS : 03182/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

IMPLEMENTASI SAFETY MANEGEMENT SYSTEM GUNA MENINGKATKAN KINERJA ABK
DI ATAS FC. RATU GIOK 3

B. Masalah Pokok

1. Minimnya kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja diatas kapal
2. Pengawasan prosedur kerja terhadap ABK kurang efektif
3. Minimnya jumlah Perwira dalam melaksakan *Safety Management System* yang baik dan benar

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan kesadaran ABK dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja diatas kapal
2. Meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK
3. Melaksanakan *Safety Management System* yang baik dan benar

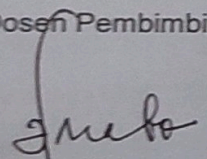
Jakarta, 2024

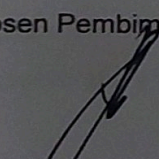
Menyetujui :

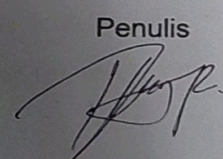
Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

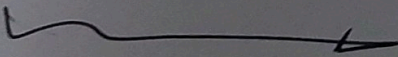
Penulis


Capt. Charra Purnama, M.M.Tr., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730119 200212 1 001


Adin Sayekti, M.Tr.M
Penata (III/c)
NIP. 19870402 201402 1 004


Mohammad Risyad Firdaus
NIS : 03182/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha


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

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk *menyeroti atau membahas* tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“IMPLEMENTASI SAFETY MANEGEMENT SYSTEM GUNA MENINGKATKAN KINERJA ABK DI ATAS EC, RATU GIOK 3”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Nahkoda di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

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 terselesaikannya penulisan makalah ini, terutama kepada yang terhormat :

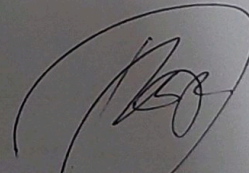
1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, MH, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran(STIP) Jakarta.
2. Ibu Melinasari N H, S.,SiT., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt Suhartini S.SiT., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Canra Purnama, MMTr sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Adin Sayekti M.Tr.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 70 tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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, Mei 2024

Penulis,



MOHAMMAD RISYAD FIRDAUS

NIS. 03182/N-1



FLOATING CRANE PARTICULARS

SHIPNAME : FC. RATU GIOK 3 CALL SIGN : PORT OF REGISTRY : TANJUNG PRIOK FLAG : INDONESIA OFFICIAL NUMBER : TBA RINA NUMBER : RI 89967 CLASISIFICATION SOCIETY : RINA + BKI SHIP TYPE : C+ PONTOON CRANE INWATER SURVEY OWNERS : PT. KSA - JAKARTA DESIGNATED BY : LOGMARINE INTERPROGRETY - ITALY BUILT : KEPPEL BATANGAS SHIPYARD - PHILIPPINES HULL NO : NO. 99 KEEL LAYING DELIVERY : 09 - DEC - 2011 CONTACT EMAIL : fc.rg3@ptksa.org	LOA : 60.00 M LBP : 60.00 M BREADTH MOULD : 22.60 M DEPTH MOULD : 5.00 M GRT : 2378 NRT : 714 DEADWEIGHT : 3400 T LIGHT SHIP : 1600 T MAX DRAFT : 4.15 M DISPL. @ MAX DRAFT : 5000 T OPERATIONAL DRAFT : 3.50 M OPERATIONAL AIR DRAFT : 18.50 M
HOLD DIMENSION : 20 X 24 M, 480 M2 NUMBER OF HOLD : 1 CARGO CAPACITY : ABT. 2500 MT (coal 0.85 t/m3) BUNKER CAPACITY : ABT. 275 MT FRESH WATER CAPACITY : ABT. 336 MT BALLAST CAPACITY : ABT. 4170 DISTANCE BOW - CRANE : 21.00 M STERN - CRANE : 39.00 M CRANE FROM STBD SIDE : 5.90 M CRANE FROM PORT SIDE : 16.70 M	WINC AFT. : ELECTRO - HYDROLIC MODEL : DOUBLE DRUM+WARPING END 15 t @ 10 m/min WINDLASS : ELECTRO - HYDROLIC MODEL : DOUBLE DRUM+GIPSY+WARPING END 15 t @ 10 m/min (12.5 t O/load) ANCHOR : 44 mm - GR. U2 14 anchor's shackles length 27.5 m 1 anchor HHP, weight 2460 kg CAPSTANS : NO. 2 ELECTRO-HYDRAULIC, VERTICAL 5 t @ 10 m/min MOORING LINES : NO. 4 Steel wire + stretchers on drums NO. 8 mooring ropes FENDERS : YOKOHAMA PNEUMATIC FENDERS NO. 6 x 1.5 x 3 m, chain + tyres PS, FIX NO. 25 Large truck tyresSTBD
DDGG #1and #2 (Harbour service) MAKER : CUMMINS - MARINE GENSET TYPE : 6CTA8.3 - EPA Tier 2 S/N : NO. 1 = 7335 7339, NO. 2 = 7335 7386 POWER : 2 x 160 kW, 1800 rpm 440V-60Hz DDGG #3 and #4 (Main) MAKER : CUMMINS - MARINE GENSET TYPE : KTA50G3 - EPA Tier 2 S/N : POWER : 2 x 1220 Kw, 1800 rpm 440V-60Hz BALLAST PUMP : 300 m3/h @ 20 m head FIRE PUMP : 70 m3/h @ 40 m head EM'CY FIRE PUMP : 30 m3/h @ 40 m head COOLING PUMPS : NO. 02 x 120 m3/h @ 20 m head NO. 01 x 60 m3/h @ 20 m head DO PUMPS : NO. 01 x 5 m3/h + No. 01 DO Purifier 1,2 m3/h SLUDGE PUMP : NO. 01 X 3.5 m3/h HYDROPHORES : 500 + 300 l Cold + Hot water SEWAGE : 25 ppl - 3200 l/day OWS : 15 ppm - 0.5 m3/h FWM : 20 t/day	CRANE : LIEBHERR CBG 3450 EL-HYDRAULIC TYPE : CBG 35 (45)/35, 4 ROPES - HEAVY DUTY S/N : 165 103 SWL : 45 t (Hook), 35 t (Grab) @ 35 m outreach SPEED : Hoisting 60 m/min, Lowering 90 m/min GRABS : NO. 2 PEINER SMAG, MECH. ROPE OPERATED TYPE : SCISSOR SCG/L 35. 0-0.9-24.000 S/N : WEIGHT : 13.3 t PAYLOAD : 21.6 t (24 m3 @ 0.9 t/m3) LOADING : Abt. 1000 t/h (Designated) AIR-DRAFT : 18.5 m (max. 20.0 m) FOR CAPES LOADING O-REACH : 29.10 m VESSEL Side 18.30 m BARGE Side DESIGN PARAMETERS MAX HEEL up to 2 deg LIST 3 deg MAX WIND up to 20 m/sec(working) MAX WIND up to 41.60 m/sec (rest) MAX WAVE HEIGHT up to 2.5 m

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

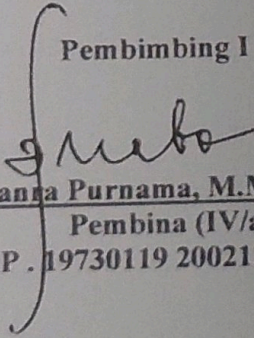


TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

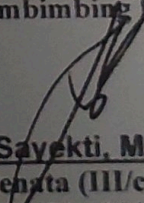
NAMA	: MOHAMMAD RISYAD FIRDAUS
NIS	: 03182/N-1
PROGRAM PENDIDIKAN	: DIKLAT PELAUT - I
JURUSAN PENDIDIKAN	: NAUTIKA
JUDUL	: IMPLEMENTASI SAFETY MANAGEMENT SYSTEM GUNA MENINGKATKAN KINERJA ABK DIATAS KAPAL

Jakarta, Mei 2024

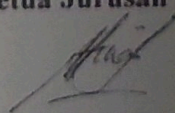
Pembimbing I


Capt. Chandra Purnama, M.M.Tr., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730119 200212 1 001

Pembimbing II


Adin Sayekti, M.Tr.M
Penata (III/c)
NIP. 19870402 201402 1 004

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N.H, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001