

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT  
KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA**

Oleh :

**MUHAMMAD**  
**NIS. 03251/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT  
KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA**

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

**Oleh :**

**MUHAMMAD  
NIS. 03251/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : MUHAMMAD  
No. Induk Siswa : 03251/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK MENUNJANG KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA

Jakarta, 21 Agustus 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Arif Hidayat, S.Pel., M.M**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19740717 199803 1 001

**Laila Puspita Sari Anggraeni, S.Pd., M.Pd**  
Penata (III/c)  
NIP. 1983001 200912 2 004

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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

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



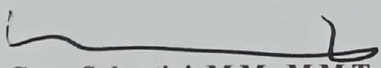
**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : MUHAMMAD  
No. Induk Siswa : 03251/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
MT. ATHENIA


Ketua Penguji

Penguji I


Penguji II

  
**Capt. Suhartini, M.M., M.M.Tr**

Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002

  
**Derma Watty Sihombing,**  
**S.E., M.M**

Penata (III/c)  
NIP. 19840316 201012 2 002

  
**Arif Hidayat, S.Pel., M.M**

Penata Tk. I (IIIId)  
NIP. 19740717 199803 1 001

Mengetahui  
An. Ketua Jurusan Nautika

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

## **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 menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA”**

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 Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010.

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira 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 terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat :

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

4. Bapak Arif Hidayat, S.Pel., M.M, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Ibu Laila Puspita Sari Anggraeni, S.Pd., M.Pd, 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 LXXI 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, 20 Agustus 2024  
Penulis

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	viii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	5
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	7
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	24
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	25
B. Analisis Data .....	26
C. Pemecahan Masalah .....	33
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	54
B. Saran .....	54
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	56
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 Pengoperasian mesin gerinda yang benar.....	28
Gambar 3.2 <i>Familiarisasi</i> dan <i>safety Breefing</i> .....	38
Gambar 3.3 Pengenalan cara penggunaan dan fungsi peralatan keselamatan.....	38
Gambar 3.4 Latihan peralatan keselamatan Pemadam Kebakaran.....	41



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. Foto Kapal MT Athenia
- Lampiran 4. *Fire Plan MT ATHENIA*
- Lampiran 5. *Ship Board Safety Meeting*
- Lampiran 6. *Vessel Safety Co-Ordination Committee (VSCC) Meeting*
- Lampiran 7. *Abandon Ship Drill*
- Lampiran 8. *Fire Fighting & Explosion Drill*
- Lampiran 9. *Oil Pollution Drill (As per SOPEP Manual)*
- Lampiran 10. *Emergency Steering Gear Drill*
- Lampiran 11. *LSA & FFA TRAINING – PLAN & RECORD*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Seiring dengan perubahan jaman dan kemajuan teknologi yang semakin pesat dalam dunia Pelayaran, peralatan di kapal saat ini menjadi lebih canggih dan modern. Peralatan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas dan keselamatan kerja di kapal. Keselamatan kerja adalah upaya-upaya untuk pencegahan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu insiden atau kejadian peristiwa yang tidak terduga dan tidak diinginkan oleh setiap orang. Peristiwa tidak terduga berarti suatu peristiwa yang tidak ada unsur kesengajaan dan kejadiannya secara tiba-tiba dan tidak diharapkan yang membawa dampak kerugian baik materiil maupun penderitaan yang bisa berakibat fatal, cacat selamanya atau meninggal dunia.

Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi di kapal sebagian besar terjadi disebabkan oleh tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Dalam hal ini terutama Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak mengetahui dan tidak memenuhi ketentuan-ketentuan tentang keselamatan kerja, sehingga seringkali ABK tidak disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal. Kecelakaan kerja ini biasanya disebabkan oleh kecerobohan manusia dan kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di kapal. Oleh karena itu sangat penting bagi mereka yang bekerja di kapal diarahkan dan diatur sesuai dengan standar operasi manajemen keselamatan dan diharapkan anak buah kapal (ABK) mengetahui dan menyadari akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal khususnya tugas dan tanggung jawab dalam keadaan darurat dan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja semakin ditingkatkan sesuai dengan peraturan dan petunjuk yang ada sehingga kapal menjadi tempat yang aman untuk bekerja.

Indonesia sebagai negara anggota *International Maritime Organization* (IMO) telah mengadopsi *ISM Code* (*International Safety Management*) pada bulan November 1993. Inti dari *ISM Code* adalah berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran laut oleh kapal-kapal serta mengajak pemerintah, perusahaan Pelayaran dan seluruh aspek yang terlibat dalam kepelautan untuk melaksanakannya.

*ISM Code* merupakan standar Internasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran laut yang disahkan oleh IMO (*International Maritime Organization*) dengan resolusi assembly: A.741(18) pada tanggal 4 November 1993 dan menjadi wajib dengan diberlakukannya Bab IX yaitu mengenai topik monitoring penilaian kerja, tujuan manajemen, pelaporan insiden dan perbaikan dan terakhir rekam jejak serta dokumentasi. Sesuai dengan konvensi SOLAS 1974, yaitu secara bertahap dan mulai diberlakukan khusus untuk kapal-kapal tanker yaitu pada tanggal 1 Juli 1998. Salah satu produk *ISM Code* adalah *Safety Management System* (SMS) menyarankan suatu perusahaan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur-prosedur dari manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi-kondisi, kegiatan-kegiatan dan tugas-tugas di atas kapal benar adanya dilaksanakan sesuai dengan standar aturan yang baku dimana manajemen tersebut mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dikembangkan dan dipelihara oleh personil-personil yang terlibat dalam pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut dari kapal itu. Hal ini penting untuk mengenal bahwa tanggung jawab dan kewenangan dari personil-personil yang ada dan berbeda-beda dimana terlibat dalam sistem ini, dan jalur komunikasi antara personil-personil darat dan personil-personil kapal yang dipengaruhi oleh sistem itu sendiri. Sekali ditetapkan dikembangkan dan di Implementasikan dalam tugas-tugas dan kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan di atas kapal dan perlindungan di laut, hal ini merupakan sasaran dari dibentuknya suatu sistem manajemen keselamatan.

Suatu perusahaan yang sukses dalam pengembangan dan pengimplementasian suatu SMS yang sesuai, dari pengalaman yang ada ternyata menunjukkan adanya suatu pengurangan dalam kecelakaan-kecelakaan yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap harta benda dalam hal ini kapal dan

inventarisnya sehingga dapat menyebabkan keterlambatan dalam pengoperasian kapal dan muatan yang ada. Penjelasan di atas sangat mempengaruhi pengimplementasian sistem manajemen keselamatan maka demi terwujudnya pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) di kapal yang sehingga prosedur-prosedur kerja yang sesuai dengan checklist benar-benar dilaksanakan. dan saya melihat yang terjadi di kapal kami adalah sangat jauh dari standar yang ada yaitu mengenai penerapan prosedur kerja.

Pada tanggal 15 Desember 2023 jam 10.00 LT di *East OPL* saat sedang pekerjaan perawatan kapal salah seorang *crew* yang bekerja mengecat tiang kapal dengan ketinggian lebih dari 2 meter tidak menggunakan *safety harness*, hal ini akan sangat berbahaya apabila *crew* tersebut terpeleset dan jatuh dari ketinggian. Setelah diidentifikasi oleh *Chief officer crew* tersebut mengatakan sudah terbiasa melakukan pekerjaan pengecatan tiang sehingga merasa tidak perlu menggunakan *safety harness*. Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK kurang peduli terhadap keselamatannya di atas kapal.

Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK masih kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan, sehingga akan menyebabkan bahaya untuk keselamatan diri sendiri dan menghambat operasional kapal serta merugikan perusahaan.

Berdasarkan latar belakang di atas penulis tertarik untuk menyusun makalah dengan judul:

## **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA”**

### **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

#### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas yang ditemukan sewaktu melakukan penelitian di atas kapal, ada beberapa permasalahan yang menjadi penyebab kurang optimalnya penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja untuk mencegah kecelakaan kerja pada kapal MT. ATHENIA, adapun identifikasi masalah yang diambil penulis sebagai berikut :

- a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Kurangnya pemahaman ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
- d. Kurangnya motivasi ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## **2. Batasan Masalah**

Dalam pembatasan masalah mengenai penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal, penulis membatasi pada masalah yang terjadi di kapal MT. ATHENIA khususnya mengenai prosedur keselamatan yang harus dilakukan oleh perwira dan ABK rating karena dalam pelaksanaan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan meliputi berbagai aspek maka dalam makalah ini penulis hanya membahas tentang aspek :

- a. Kurangnya disiplin ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan data yang diperoleh penulis ditemukan masalah dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal MT. ATHENIA yang telah dirumuskan sebagai berikut :

- a. Mengapa tingkat kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja masih rendah ?
- b. Mengapa keterampilan ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja masih rendah ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Berikut ini penulis akan sampaikan tujuan yang dijadikan acuan dalam penyusunan makalah ini, yang diharapkan nantinya akan berguna khususnya kepada pembaca adalah :

- a. Untuk menganalisis penyebab rendahnya tingkat kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Untuk menganalisa penyebab rendahnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi calon pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan di perpustakaan STIP.

#### **b. Aspek Praktis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak perusahaan Pelayaran.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif. Data yang digunakan merupakan hasil yang diperoleh selama proses pengamatan dan cenderung menggunakan analisis. Dalam suatu penjelasan masalah terdapat suatu penggambaran atau dengan penelitian tentang bagaimana awal mula masalah tersebut terjadi dan penyebab-penyebab apa saja sehingga permasalahan muncul.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data-data makalah ini, penulis menggunakan teknik-teknik sebagai berikut :

### **a. Observasi (Pengamatan)**

Yaitu berdasarkan pengalaman yang pernah dialami penulis selama bekerja di atas kapal MT. ATHENIA.

### **b. Studi Dokumentasi**

Metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisa dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau orang lain tentang subjek, Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui media tertulis dan dokumen lainnya yang di tulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

## **3. Subjek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil kapal MT. ATHENIA sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Nakhoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

## **4. Teknik Analisis Data**

Tehnik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisis berdasarkan survey, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai nakhoda di atas kapal MT. ATHENIA.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Waktu penelitian yaitu saat penulis menjalankan tugas sebagai Nakhoda dalam kurun waktu 28 September 2023 – 23 Juni 2024. Penelitian dilakukan di kapal MT. ATHENIA berbendera Malaysia, isi kotor GT. 5256, pemilik PT. ANCHOR MARINE SERVICE SDN. BHD, daerah pelayaran navigasi dengan rute Malaysia – Singapore – East OPL.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh 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**

Pada bab ini dijelaskan tentang latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, 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 dibuatkan 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 berdasarkan pengalaman penulis 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**

Mengemukakan kesimpulan hasil analisa dan evaluasi dari masalah yang dibahas dan saran yang berupa 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 permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

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

Menurut Andri Rizki Pratama (2019:6) Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu.

Dikutip dari laman [https://library.poltekel-sby.ac.id/apps/upload-ed\\_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjV\\_kMTBiNDJkODdmZjYjU3N2M5ZQ==.pdf](https://library.poltekel-sby.ac.id/apps/upload-ed_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjV_kMTBiNDJkODdmZjYjU3N2M5ZQ==.pdf) menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2001:108) dikutip dari laman menyatakan bahwa kata optimal mempunyai arti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan. Sedangkan imbuhan sasi menyatakan hal yang diupayakan atau dilaksanakan berulang-ulang atau terus menerus. Jadi Optimalisasi adalah suatu upaya dan aktifitas yang dilakukan secara terus menerus dan dengan sebaik-baiknya untuk mendapatkan hal yang optimal atau terbaik.

##### **2. Teori Keselamatan Kerja**

###### **a. Prosedur Keselamatan**

Di dalam buku *Occupational Health and Safety Guide book* (2020:5) menerangkan keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan prosedur dan produktifitas atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kerja, kecacatan dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Memastikan seluruh alat berat dioperasikan oleh operator yang memiliki Surat Ijin Operasi (SIO) dan masih berlaku, seperti operator *crane*.
- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi menciptakan kondisi yang mengandung kenyamanan dan kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- 4) Praktek keselamatan tidak dapat dipisahkan unsur-unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha (pemilik perusahaan) dan buruh (awak kapal) akan mendapat keadaan aman dan ke tenaga kerja, sehingga dapat membantu bagi hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya kelancaran operasional kapal/produksi.
- 6) Membuat laporan berkala Kinerja K3 dan dilaporkan kepada pihak yang berwenang dan pihak berkepentingan.

Menurut buku *ISM Code and guidelines. 2018 Edition, Safety Management System* (SMS) adalah aspek penting dari ISM Code dan merinci semua kebijakan praktik, dan prosedur penting yang harus diikuti untuk memastikan berfungsinya kapal di laut. Semua kapal komersial diharuskan membuat prosedur manajemen kapal yang aman. SMS membentuk salah satu bagian penting dari kode ISM. Karenanya, sistem manajemen keselamatan (SMS) memastikan bahwa setiap kapal mematuhi peraturan dan peraturan keselamatan wajib, dan mengikuti kode, pedoman dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, mensyarkan klasifikasi, dan organisasi maritim terkait.

Prosedur keselamatan kerja diantaranya yaitu :

- 1) Prosedur dan pedoman untuk bertindak dalam situasi darurat.
- 2) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

- 3) Prosedur dan pedoman untuk melaporkan kecelakaan atau segala bentuk ketidaksesuaian lainnya.
- 4) Informasi yang jelas tentang tingkat otoritas dan jalur komunikasi diantara anggota awak kapal, dan antara personil darat dan kapal.
- 5) Prosedur dan pedoman untuk memastikan operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan laut sesuai dengan perundang-undangan Internasional dan negara-negara bendera yang relevan.
- 6) Prosedur untuk audit internal dan tinjauan manajemen.
- 7) Rincian kapal.

Keselamatan Pelayaran di Identifikasikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan perairan dan kepelabuhanan.

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan.

Tujuan keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

- 1) Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup .
- 2) Menjamin keselamatan setiap orang lain berada di tempat kerja.

Perlindungan tersebut bermaksud agar tenaga kerja aman melakukan pekerjaannya sehari-hari. Tenaga kerja harus memperoleh perlindungan diri yang dapat menimpa dan mengganggu dirinya serta pelaksanaan pekerjaannya.

Keselamatan kerja adalah satu segi penting dari perlindungan tenaga kerja. Dalam hubungan ini, bahaya yang dapat timbul dari mesin pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, keadaan tempat kerja, lingkungan, cara melakukan pekerjaan, karakteristik fisik dan mental daripada pekerjaannya, harus dikendalikan.

#### **b. Kecelakaan Kerja**

Menurut Ramli Soehatman (2020:10-11), menerangkan dalam program keselamatan kerja sangat penting untuk melakukan Langkah perbaikan dan peningkatan jika ditemukan adanya kondisi di bawah

standar seperti Tindakan dan kondisi tidak aman yang dapat menjurus terjadinya kecelakaan. Pelaksanaan keselamatan kerja adalah salah satu bentuk upaya untuk menciptakan tempat kerja yang aman, sehat, bebas dari pencemaran lingkungan, sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi dan produktifitas kerja.

Kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Peristiwa kecelakaan tentunya disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat. Kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja di sini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Maka dalam hal ini, terdapat dua permasalahan penting, yaitu kecelakaan adalah akibat langsung pekerjaan, atau kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan. Bahaya pekerjaan adalah faktor-faktor dalam hubungan pekerjaan yang dapat mendatangkan kecelakaan, bahaya tersebut disebut potensial, jika faktor-faktor tersebut belum mendatangkan kecelakaan. Jika kecelakaan telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahaya nyata. Kecelakaan menyebabkan beberapa kerugian seperti kerusakan, kekacauan organisasi, keluhan dan kesediham, kelainan dan cacat serta kematian.

Kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab tindak perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan (*unsafe human act*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman.

Kecelakaan-kecelakaan akibat kerja dapat dicegah dengan :

- 1) Peraturan perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi-kondisi kerja pada umumnya perencanaan, konstruksi, perawatan dan pemeliharaan.
- 2) Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, atau tak resmi mengenai missal konstruksi yang memenuhi syarat-syarat keselamatan jenis-jenis peralatan kerja praktek-praktek keselamatan dan hygiene umum, atau alat-alat perlindungan diri.

- 3) Pengawasan yaitu tentang dipatuhinya ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang diwajibkan.
- 4) Pendidikan yang menyangkut Pendidikan keselamatan dalam kurikulum Teknik.
- 5) Latihan-latihan yaitu Latihan praktek bagi seluruh awak kapal khususnya bagi yang baru, dalam keselamatan kerja.
- 6) Penggairahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan atau pendekatan lain untuk menimbulkan sikap untuk selamat.
- 7) Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan, yang merupakan ukuran utama efektif tidaknya penerapan keselamatan kerja, Pola-pola kecelakaan pada suatu perusahaan sangat tergantung kepada tingkat kesadaran akan keselamatan kerja oleh semua pihak yang bersangkutan.

Tugas dari setiap pekerja untuk melindungi Kesehatan dan keselamatan kerja serta pekerja lain sejauh mana cukup praktis untuk dilaksanakan. Prinsip-prinsip yang bekerja harus mengikuti efek ini. Terkandung dalam peraturan, yaitu :

- 1) Menghindari resiko, yang antara lain mencakup memerangi resiko pada sumber dan penggantian praktek yang berbahaya, bahan atau peralatan dengan praktek-praktek non berbahaya atau kurang berbahaya, bahan dan peralatan.
- 2) Evaluasi resiko yang tidak dapat dihindari dan mengambil tindakan untuk mengurangi mereka.
- 3) Adopsi pada kerja dan prosedur yang memperhitungkan kemampuan individu. Terutama dalam hal desain tempat kerja monoton dan untuk mengurangi efek buruk akibat Kesehatan dan keselamatan pekerja.
- 4) Adaptasi dari prosedur untuk memperhitungkan teknologi baru dan perubahan lain dalam praktek bekerja, peralatan, lingkungan kerja dan faktor lain dalam praktek bekerja, lingkungan kerja dan faktor lain yang mungkin mempengaruhi kesehatan dan keselamatan.
- 5) Adopsi koheren (masuk akal) pendekatan manajemen kapal atau usaha, memperhatikan Kesehatan dan keselamatan disetiap tingkat organisasi.

- 6) memberi prioritas atau perlindungan tap individu.
- 7) Penyediaan informasi yang sesuai dan relevan dan instruksi untuk pekerja.

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

ISM Code adalah Ketentuan Manajemen International untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A, 741 (18), sebagaimana diamandemen oleh Organisasi disiapkan agar amandemen tersebut diadopsi, diberlakukan dan efektif sesuai dengan ketentuan artikel VIII dari konvensi berkaitan dengan prosedur amandemen yang dapat diterapkan pada aneks, di samping chapter I dan inti dari resolusi A, 741 (18) yang intinya berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran Pelayaran dan seluruh aspek yang terlihat dalam kepelautan dan melaksanakannya (SOLAS Consolidated Edition 2014 Chapter IX 297).

ISM Code yaitu Peraturan Manajemen International mengenai pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan pencegahan pencemaran. Tujuan yang ingin dicapai dalam melaksanakan ISM Code adalah menjamin keselamatan kerja di laut mencegah terjadinya kecelakaan atau hilangnya nyawa manusia, mencegah kerusakan lingkungan terutama lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta benda.

ISM Code sendiri bertujuan untuk mencapai obyektif manajemen keselamatan pelayaran meliputi :

- 1) Menyediakan cara pengoperasian kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
- 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan ketrampilan personil di darat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

**d. Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja berdasarkan pertimbangan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja dijelaskan bahwa :

- 1) Bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam menjalankan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produktifitas nasional.
- 2) Bahwa setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin keselamatannya.
- 3) Bahwa sehubungan dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.

**e. *Personal Safety and Social Responsibility***

Di dalam buku *Personal Safety and Social Responsibility* (2019:82-83) dijelaskan bahwa dalam pasal 12 b, c UU no 1 tahun 1970 tentang peralatan keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan:

- a) Memahami alat-alat pelindung diri.
- b) Memenuhi dan menaati semua syarat-syarat keselamatan dan keselamatan kerja.

Kemudian di dalam pasal 13 disebutkan :

Barang siapa yang akan memasuki tempat kerja diwajibkan menaati semua petunjuk keselamatan dan Kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan. Dan di dalam pasal 14 disebutkan perusahaan diwajibkan secara cuma-cuma menyediakan semua alat pelindung diri yang diwajibkan kepada tenaga kerja yang berada di bawah pimpinannya dan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut.

**f. *Personal Protective Equipment (PPE)***

Pakaian serta perlengkapan pelindung personal yang diuraikan pada buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman* (2019:99-115) dapat diklarifikasi sebagai berikut :

1) *Head protection* (pelindung kepala)

- a) *Safety helmet* biasa digunakan sebagai pelindung dari benturan dan percikan kimia. Karena bahaya dapat bervariasi, tidak ada satu jenis helm yang ideal sebagai pelindung di berbagai kejadian. Rancangan diputuskan oleh pabrikan sesuai dengan pertimbangan utama dan standar yang sesuai dengan resiko pekerjaannya.
- b) Kerangka helm harus terbuat dari satu bagian konstruksi mulus untuk menahan benturan dan suspense saat bekerja. Tali mahkota dalam helm menyerap kekuatan dari benturan, mereka dirancang untuk membuat jarak sekitar 25 mm.
- c) Antara kerangka dan tengkorak pemakainya. Pelindung atau suspense harus di sesuaikan dengan benar sebelum di pakai.
- d) Peralatan keselamatan harus digunakan sesuai dengan instruksi pabrik.



Gambar 2.1  
Pelindung Kepala

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

2) *Hearing protection* (pelindung pendengaran)

- a) Semua orang terpapar kebisingan tingkat tinggi, misalnya diruang mesin, harus mengenakan pelindung telinga dari jenis yang direkomendasikan sesuai dengan keadaan tertentu.
- b) Pelindung terdiri dari tiga jenis sumbat telinga, sekali pakai atau permanen, dan sarung telinga.
- c) Bentuk perlindungan telinga yang paling sederhana adalah sumbat telinga. Namun tipe ini memiliki kelemahan dari kemampuan terbatas pengurangan tingkat kebisingan.



- d) Sumbat telinga dari karet atau plastik juga memiliki efek terbatas, di mana frekuensi tinggi atau rendah yang ekstrem menyebabkan hilangnya perlindungan secara berlanjut. Mungkin sulit menjaga sumbat telinga sekali pakai direkomendasikan. Sumbat telinga tidak boleh digunakan oleh siapapun yang memiliki masalah telinga, tanpa nasihat medis.
- e) Secara umum, sarung telinga memberikan bentuk perlindungan pendengaran yang lebih efektif. Sarung telinga ini terdiri dari sepasang cangkir kaku yang dirancang untuk sepenuhnya menyelimuti telinga, dilengkapi dengan cincin penyegelan lembut agar pas dekat dengan kepala di sekitar telinga dihubungkan oleh ikat kepala pegas (atau band leher) yang memastikan bahwa segel suara di sekitar telinga dipertahankan. Berbagai jenis tersedia dan ketentuan harus dibuat sesuai dengan keadaan penggunaan dan saran ahli.



Gambar 2.2  
*Hearing Protection*

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

3) *Face and eye protection* (perlindungan terhadap wajah dan mata).

Digunakan untuk melindungi wajah dan mata, alat yang digunakan contohnya *safety goggles*, Penyebab utama cedera mata adalah:

- a) Sinar infra merah - pengelasan gas
- b) Sinar ultra violet – pengelasan listrik
- c) Paparan bahan kimia
- d) Paparan partikel dan benda asing

Pelindung tersedia dalam beragam dirancang untuk spesifikasi standar internasional, untuk melindungi dari berbagai jenis bahaya. Kacamata yang dibuat dengan standar untuk melakukan kerja di kapal yang mampu melindungi dari bahaya.



Gambar 2.2  
*Eye Protection*

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

- 4) *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan).
- a) Peralatan pelindung pernafasan sangat penting untuk perlindungan Ketika pekerjaan harus dilakukan dalam kondisi iritasi, debu atau gas yang berbahaya, beracun atau gas. Ada dua jenis peralatan utama yang melakukan fungsi berbeda.
  - b) Bagian yang terpenting adalah bagian wajah dari respirator dan alat bantu pernafasan dipasang dengan benar untuk menghindari kebocoran.
  - c) Respirator yang dipilih harus jenis yang dirancang untuk melindungi terhadap bahaya yang terpenuhi.



Gambar 2.4  
Pelindung pernafasan

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

5) *Hand and food protection* (pelindung tangan dan kaki)

Jenis sarung tangan yang dipilih tergantung pada jenis pekerjaan yang dilakukan atau bahan tertentu yang ditangani, dalam kasus ini saran ahli harus diikuti.

Berikut ini adalah aturan umum :

- a) Sarung tangan kulit umumnya harus digunakan saat memegang dengan kasar atau tajam benda.
- b) Sarung tangan tahan panas harus digunakan saat menangani benda panas.
- c) Sarung tangan karet, sintetis atau PVC umumnya terbaik untuk menangani asam, alkali, berbagai jenis minyak pelarut dan bahan kimia pada umumnya.

Cidera kaki paling sering diakibatkan oleh pemakaian alas kaki yang tidak cocok (mis. Sandal, plimsoll dan sandal jepit) daripada karena tidak memakai sepatu dan sepatu keselamatan. Meskipun demikian, sangat disarankan agar semua personel yang sedang bekerja di atas kapal menggunakan alas kaki pengaman yang sesuai.

Cedera umumnya disebabkan oleh benturan, penetrasi melalui sol, tergelincir, panas dan hancur. Tersedia sepatu keselamatan yang dirancang untuk melindungi dari bahaya ini atau bahaya spesifik lainnya yang diidentifikasi dalam penilaian resiko, dibuat dengan berbagai standar yang sesuai dengan bahaya tertentu yang terlibat.



Gambar 2.5

*Hand Glove and Safety Shoes*

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian)

Digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah *deck* atau dimanapun yang beresiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua meter, alat yang digunakan adalah *full body harness* (mengekanng seluruh tubuh) yang dikaitkan ke *lifeline* ( tali keselamatan).



Gambar 2.6  
*Safety Harness*

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

7) *Protection against drawning* (perlindungan terhadap resiko jatuh ke laut)

Digunakan bila bekerja di luar *deck* kapal atau sisi luar lambung kapal, yang beresiko untuk jatuh ke laut. Sebaiknya menggunakan *Personal Floating Device* (PFD) atau alat pelindung pribadi yang memiliki daya apung.



Gambar 2.8  
*Personal Floating Device*

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat di atas kapal

Alat-alat keselamatan ini digunakan untuk melindungi bagian tubuh jika terjadi kecelakaan. Sehingga setiap ABK yang membutuhkan penggunaan alat-alat ini harus terlatih dalam penggunaannya. Dalam hal

ini tugas dari perwira untuk selalu mengawasi para ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan ini jika sedang bekerja. Di samping itu para perwira juga bertanggung jawab atas kelayakan alat-alat keselamatan tersebut. Oleh karena itu diperlukan pemeriksaan berkala sebelum maupun sesudah pemakaian untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan tersebut selalu dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan setiap saat.

### **3. Teori Disiplin**

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2019:193) mengemukakan bahwa “kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku”. Pengertian yang dikemukakan oleh Malayu S.P Hasibuan menekankan disiplin pada kesadaran dan kesediaan seseorang.

Dari definisi di atas menurut peneliti bahwa disiplin adalah kegiatan peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Adapun indikator disiplin kerja yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan suatu organisasi, menurut Malayu S.P Hasibuan diantaranya :

- a. Tujuan dan kemampuan ikut mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan. Tujuan yang akan dicapai harus jelas dan ditetapkan secara ideal serta cukup menantang bagi kemampuan karyawan. Hal ini berarti bahwa tujuan (pekerjaan) yang dibebankan kepada karyawan harus sesuai dengan kemampuan karyawan bersangkutan, agar dia bekerja sungguh-sungguh dan disiplin dalam mengerjakannya.
- b. Teladan Pimpinan sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan karyawan karena pimpinan dijadikan teladan dan panutan oleh bawahannya. Pimpinan harus memberi contoh yang baik, berdisiplin baik, jujur adil, serta sesuai kata dengan perbuatan. Dengan teladan pimpinan yang baik, kedisiplinan bawahan pun akan ikut baik. Jika teladan pimpinan kurang baik (kurang berdisiplin), para bawahan pun akan kurang disiplin.
- c. Balas jasa (gaji dan kesejahteraan) ikut mempengaruhi kedisiplinan karyawan karena balas jasa akan memberikan kepuasan dan kecintaan karyawan terhadap perusahaannya atau pekerjaannya. Jika kecintaan karyawan semakin baik terhadap pekerjaannya, kedisiplinan mereka akan semakin baik pula.

- d. Keadilan ikut mendorong terwujudnya kedisiplinan karyawan, karena ego dan sifat manusia yang selalu merasa dirinya penting dan minta diperlakukan dengan manusia lainnya.
- e. Pengawasan melekat adalah Tindakan nyata dan paling efektif dalam mewujudkan kedisiplinan karyawan perusahaan. Dengan waskat berarti atasan harus aktif dan langsung mengawasi perilaku, moral, sikap, gairah kerja dan prestasi kerja bawahannya. Hal ini berarti atasan harus selalu ada/hadir di tempat kerja agar dapat mengawasi dan memberikan petunjuk, jika ada bawahannya yang mengalami kesulitan dalam menyelesaikan pekerjaannya.
- f. Sanksi hukuman berperan penting dalam memelihara kedisiplinan karyawan. Dengan sanksi hukuman yang semakin berat, karyawan akan semakin takut melanggar peraturan-peraturan perusahaan, sikap dan perilaku indisipliner karyawan akan berkurang. Sanksi hukuman seharusnya tidak terlalu berat supaya hukuman ini bersifat mendidik, dan menjadi alat motivasi untuk memelihara kedisiplinan dalam perusahaan.
- g. Ketegasan pimpinan dalam melakukan Tindakan akan mempengaruhi kedisiplinan karyawan perusahaan. Pimpinan harus berani dan tegas, Bertindak untuk menghukum setiap karyawan yang indisipliner sesuai dengan sanksi hukuman yang telah ditetapkan.
- h. Hubungan kemanusiaan yang harmonis di antara sesama karyawan ikut menciptakan kedisiplinan yang baik pada suatu perusahaan. Hubungan-hubungan baik bersifat vertikal maupun horizontal yang terdiri dari direct single relationship, direct group relationship dan cross relationship hendaknya harmonis.

Menurut Sarinah (2020:105-107) dibutuhkan *controlling* (pengawasan dan pengendalian) dalam pelaksanaan manajemen yang baik. Pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa dalam pencapaian tujuan-tujuan perusahaan.

*Controlling* atau pengawasan adalah fungsi manajemen dimana peran dari personel yang sudah memiliki tugas, wewenang dan menjalankan pelaksanaannya perlu dilakukan pengawasan agar supaya berjalan sesuai dengan tujuan, visi dan misi perusahaan. Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang tidak kalah pentingnya dalam suatu organisasi. Semua fungsi manajemen yang lain, tidak akan efektif tanpa disertai fungsi pengawasan.

Sementara itu, Robert J. Mocker sebagaimana mengemukakan definisi pengawasan yang di dalamnya memuat unsur esensial proses pengawsan, bahwa: “pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua pencapaian tujuan-tujuan perusahaan”.

Dengan demikian pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai. Apabila terjadi penyimpangan dimana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula Tindakan yang diperlukan untuk mengatasinya.

#### **4. Teori Keterampilan**

Menurut Malayu SP Hasibuan (2019:135) pengertian keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.

Dapat disimpulkan bahwa keterampilan tersebut bisa dilatih melakukan suatu hal menghasilkan sebuah keterampilan yang khusus. Keterampilan bukanlah bakat yang bisa saja didapat tanpa melalui proses belajar yang intensif atau yang merupakan kelebihan yang diberikan sejak lahir. Sehingga untuk menjadi seorang yang terampil yang memiliki keahlian khusus pada bidang tertentu haruslah melalui latihan belajar dengan tekun supaya dapat

menguasai bidang tersebut dan dapat memahami serta mengaplikasikannya. Dalam rangka meningkatkan kinerja seorang awak kapal maka salah satu penunjang adalah tingkat keterampilan dari awak kapal itu sendiri, semakin tinggi tingkat keterampilan awak kapal maka akan meningkatkan kinerja.

## **5. Operasional**

Menurut Husein Umar pengertian operasional merupakan penentuan suatu konstruk sehingga menjadi variable-variabel yang dapat diukur. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan. Operasi yang sesuai dan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah. Sedangkan Kerlinger mendefinisikan operasional menjadi 2 yaitu :

a. Definisi Operasional yang dapat diukur

Definisi operasional yang dapat diukur menyatakan suatu konsep yang dapat diukur dalam penyelidikan.

b. Definisi operasional eksperimental

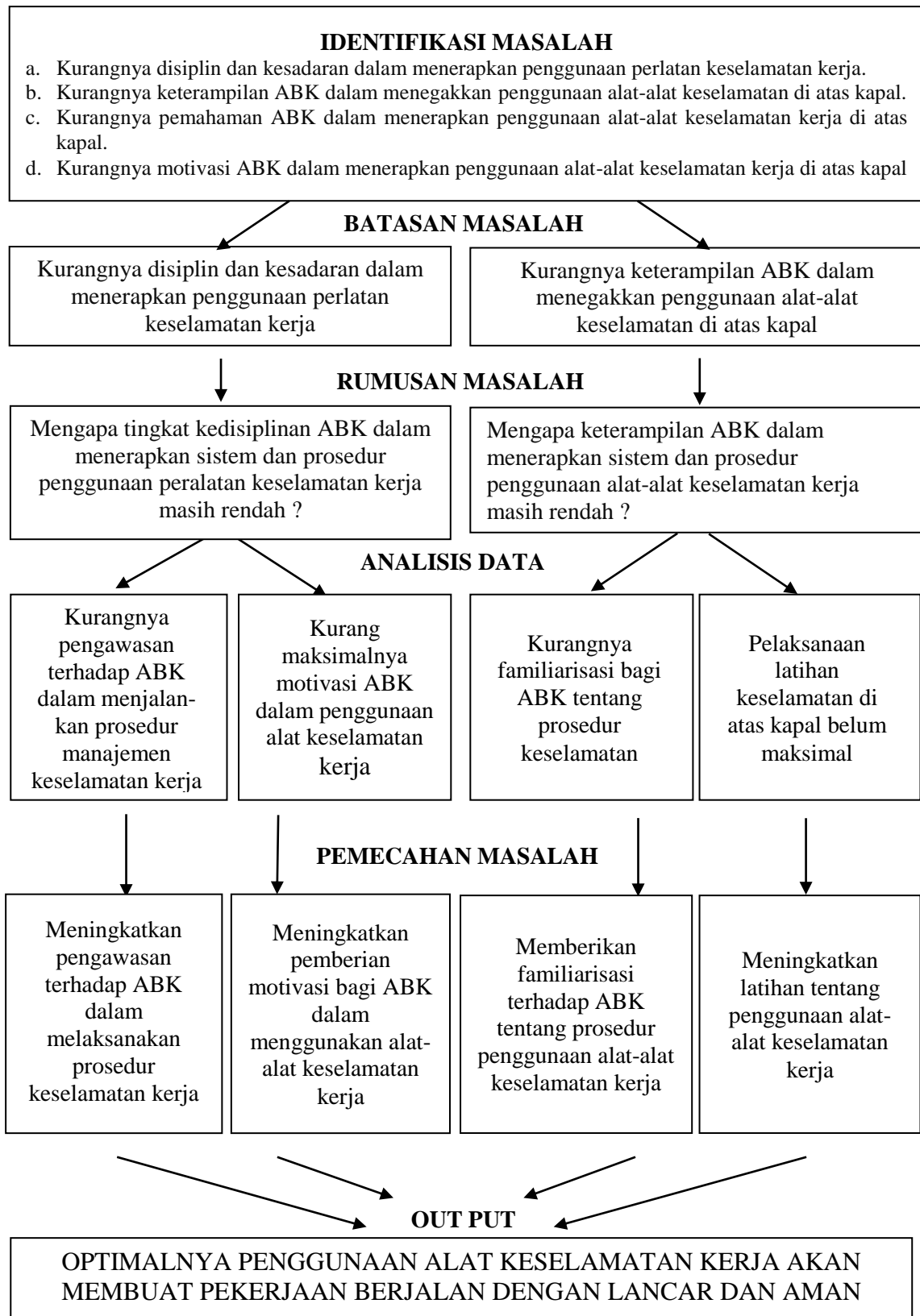
Yaitu penelitian yang menguraikan secara lebih rinci variable-variabel yang diteliti.

Operasional adalah suatu sesuatu yang berhubungan dengan pelaksanaan atau pemakaian dalam praktek nyata atau dalam kegiatan sehari-hari. Dalam konteks bisnis, operasional merujuk pada segala hal yang terkait dengan pelaksanaan atau pelaksanaan tugas, proses, atau kegiatan yang diperlukan untuk menjalankan suatu organisasi atau perusahaan. Ini melibatkan segala hal dari manajemen sumber daya manusia, manajemen rantai pasokan, manajemen operasi, keuangan, dan fungsional lainnya yang terlibat dalam menjalankan bisnis. Operasional juga dapat merujuk pada kegiatan atau proses yang berjalan secara terus-menerus dan berkelanjutan dalam menjalankan kegiatan atau usaha tertentu.



## B. KERANGKA PEMIKIRAN

### OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Berdasarkan hasil pengamatan yang penulis di atas kapal MT. ATHENIA milik ANCHOR MARINE SERVICE SDN. BHD, penulis menemukan beberapa fakta terkait permasalahan yang berhubungan dengan kurang optimalnya penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal MT. ATHENIA yaitu :

##### **1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Pada tanggal 15 Desember 2023 jam 10.00 LT di East OPL pada saat sedang pekerjaan perawatan kapal salah seorang *crew* yang bekerja mengecat tiang kapal lebih dari 2 meter tidak menggunakan *safety harness*, hal ini akan sangat berbahaya apabila *crew* tersebut terpeleset dan jatuh dari ketinggian. Setelah diidentifikasi oleh *Chief officer*, *crew* tersebut mengatakan sudah terbiasa melakukan pekerjaan pengecatan tiang sehingga merasa tidak perlu menggunakan *safety harness*. Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK kurang peduli terhadap keselamatannya di atas kapal.

##### **2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.**

Pada tanggal 25 Januari 2024 jam 13.30 WIB di East OPL saat ABK melakukan perawatan pengecatan di lambung kapal didapati salah seorang *crew* tidak menggunakan *Life Vest/personal floating device* padahal hal ini sangat berbahaya sekali apabila *crew* tersebut terpeleset dan jatuh kelaut yang akan menyebabkan *crew* tersebut tenggelam atau terseret arus, apalagi kalau *crew* tersebut tidak dapat berenang akan menyebabkan korban jiwa.

Dalam keadaan sehari-hari di atas kapal sebagian dari ABK dalam menjalankan pekerjaannya nampak sekali kurang bertanggung jawab atas tugas yang telah diberikan oleh atasan ataupun oleh perusahaan sesuai dengan tanggung jawabnya. Pelaksanaan kerja dilakukan kurang maksimal hanya untuk menghabiskan waktu tugas yang telah ditentukan sehingga hasil yang dicapai tidak sesuai dengan target yang telah direncanakan.

Selain itu, ABK merasakan sudah lama bekerja di atas kapal dengan operasional yang sama dijalannya di atas kapal, sehingga mereka sering meremehkan pekerjaan dan tanggung jawabnya yang dapat menimbulkan kecelakaan dalam bekerja. Dengan lamanya masa kerja di atas kapal dimana kapal selalu disibukkan dengan urusan banyaknya pekerjaan rutin maupun perawatan kapal dapat menyebabkan ABK menjadi jenuh dan bosan sehingga memberi dampak psikologis bagi ABK.

Walaupun kenyataannya dalam setiap latihan keselamatan yang dilakukan di atas kapal, *safety officer* dalam hal ini Mualim 1 telah menjelaskan dan menerangkan kegunaan dari masing-masing alat keselamatan. Namun ABK pada umumnya tidak peduli dan meremehkan akan setiap penjelasan yang diberikan.

Bahkan masing-masing tugas dalam keadaan darurat atau sijil keselamatan untuk masing-masing jabatan sudah tertera di kamar masing-masing. Tentu saja ini membuat keheranan yang besar bagi perwira di atas kapal dan tentu saja faktor penyebab kejadian ini dikarenakan sikap acuh dan tidak bertanggung jawab atas keselamatan.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari hasil dan temuan yang penulis uraikan di atas, diketahui kejadian di atas dapat mengakibatkan suasana kerja di kapal tidak sesuai dengan apa yang diterapkan dalam sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, sehingga mengurangi tujuan dan manfaat dari peran sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja khususnya MT. ATHENIA dalam keselamatan, sebab dari itu penulis menyimpulkan beberapa penyebabnya yaitu :

## **1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Kurang kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di kapal disebabkan hal berikut :

### **a. Kurangnya pengawasan terhadap ABK dalam menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja**

Banyak ditemukan para ABK atau *crew* kapal tidak menggunakan APD yang lengkap saat melakukan pekerjaan harian tetapi para perwira yang ada di lapangan tidak melakukan peneguran atas alasan toleransi padahal prosedur dalam melaksanakan pekerjaan harian yaitu setiap pekerja diwajibkan menggunakan alat pelindung diri (APD) seperti misalnya :

- 1) *Head protection* (pelindung kepala), contohnya *safety helmet*.
- 2) *Hearing protection* (pelindung telinga).
- 3) *Face and eye protection* (pelindung wajah dan mata).
- 4) *Respiratory protection equipment* (alat pelindung pernafasan)
- 5) *Hand and foot protection* (pelindung tangan dan kaki)
- 6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian).
- 7) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko tenggelam).

Terkadang ABK kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja di lepas pantai tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreking buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Kecelakaan kerja dapat terjadi karena penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang kurang terampil dari ABK. Hal ini dapat terjadi karena ketidaktahuan dari ABK dalam hal cara penggunaan atau mungkin baru pertama kali seseorang tersebut menggunakannya. Sebagai contoh dapat penulis sebutkan di sini yaitu dalam pemakaian alat gerinda mesin *portable* untuk memotong rantai yang akan digunakan sebagai pengganti rantai *fender* yang putus. Saat sedang mempergunakan alat tersebut ABK tidak menggunakan sarung tangan dengan benar atau memakai *safety goggles* yang salah seperti tidak diikatkan di kepala maupun hanya memakai kacamata biasa. Sudah diketahui dalam buku panduan alat tersebut bahwa dalam penggunaan *portable grinding machine* ada *stick* atau *holder* yang harus dipasang di badan gerinda tersebut jika sedang menggunakan gerinda mesin itu, gunanya sebagai pegangan tangan kiri sedangkan tangan kanan dipergunakan untuk mengontrol *power grinding* mesin itu. Namun dikarenakan ketidaktahuan ABK tidak menggunakan *holder* dan langsung kedua tangannya memegang badan alat *grinding* mesin itu. Contoh-contoh di atas tentu saja sangat berbahaya dan dapat mencelakai ABK itu sendiri.



Gambar 3.1

Pengoperasian mesin gerinda yang benar

Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat kapal *Docking*

Dari faktor teknis dapat juga mengakibatkan kecelakaan kerja yang disebabkan oleh alat kerja tersebut atau *equipment failure*, peralatan kerja tidak berfungsi dengan baik. Hal ini disebabkan karena kurangnya perawatan terhadap alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan kerja tersebut, peralatan kerja harus disimpan dengan baik setelah digunakan dan harus

selalu bersih. Begitu pula jenis sarung tangan yang dipakai harus sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan. Sebagian ABK setelah menggunakan sarung tangan selalu menyimpan di *deck* bagian luar sehingga terkena air laut dan berminyak. Sehingga sarung tangan penggunaannya sangat boros, dimana supply barang di tempat penulis bekerja sangat sulit untuk mendapatkannya. Alat-alat keselamatan kerja tersebut harus dirawat sehingga pemakaiannya dapat lebih maksimal. Sarung tangan yang habis dipakai haruslah dijemur terlebih dahulu dan setelah itu disimpan di locker, helmet dibersihkan dan disimpan, dan masih banyak lagi tata cara perawatan alat-alat keselamatan kerja yang dapat dilakukan.

Dalam mengoperasikan kapal dengan jam kerja yang padat dimana untuk melakukan suatu perawatan terhadap kapal itu sendiri beserta peralatannya sering timbul kendala-kendala. Dengan suatu sistem kerja yang sangat sibuk dan memerlukan suatu konsentrasi kerja yang tinggi dari semua para ABK di kapal, dapat mengakibatkan kurangnya dalam mengimplementasikan jalannya sistem manajemen keselamatan (SMS) di atas kapal. Dalam hal perawatan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

Disaat ABK bekerja, penulis sempat memperhatikan sebagian ABK kurang disiplin mengikuti prosedur bagaimana penggunaan alat-alat keselamatan kerja, tentang cara, tentang fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah diberikan atau disediakan yang berguna untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal. Sedangkan semua peralatan itu harus digunakan sesuai dengan prosedur penggunaan alat keselamatan kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja. ABK seolah-olah tidak mau mengikuti prosedur penggunaan keselamatan kerja dengan mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja.

Contoh-contoh yang menandakan ABK kurang memahami dan mengenal prosedur tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat melakukan kerja di atas kapal antara lain :

- 1) Dalam melakukan kerja disekitar lambung kapal yaitu dalam kegiatan perawatan kapal atau menaik turunkan pekerja rig ditemui ABK

sering memakai *safety helmet* pengaman kepala tidak menggunakan sesuai dengan prosedur dimana tidak menggunakan pengikatnya sehingga mengakibatkan *safety helmet* tersebut mudah terjatuh, kasus lain tentang penggunaan helm yang tidak diatur sesuai dengan ukuran kepalanya sehingga helm yang digunakan sangat longgar dan mudah terjatuh helm tersebut.

- 2) Disaat kapal akan sandar atau lepas sandar di pelabuhan, ABK yang sedang bekerja di atas *deck* tidak memakai sarung tangan, dengan tidak memakai sarung tangan maka akan membahayakan keselamatannya sendiri, resiko jari tangan lecet atau terluka akibat bergesekan dengan *mooring rope* yang dipegang. Dari kelalain faktor keselamatan yang kecil tersebut akan tercipta masalah yang besar bagi ABK dan bagi kapal.
- 3) Apabila kapal sedang beroperasi dimana cuaca sedang buruk atau berombak, ABK yang bekerja di atas *deck* tidak menggunakan sepatu keselamatan / *safety shoes* tidak sesuai dengan prosedur dimana saat memakai sepatu tidak menggunakannya secara sempurna, menginjak bagian belakang sepatu dan tidak diikat sebagaimana mestinya, dan dapat mengakibatkan sepatu yang dipakai terlepas serta mengakibatkan ABK terpeleset disaat cuaca berombak.

**b. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja**

Seringkali Perwira yang melakukan pekerjaaa harian tidak memperhatikan anak buah kapal dalam penggunaan alat pelindung diri yang sesuai dengan prosedur. Sehingga saat melakukan pekerjaan harian masih banyaak ABK yang tidak menggunakan APD lengkap yang dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan kerja sampai kematian. Jika ditinjau dari pelaksanaa pekerjaan harian yang dilakukan di MT. ATHENIA masih banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidak peduliannya terhadap peraturan-peraturan baru.

Setiap waktu prosedur di kapal selalu berubah berdasarkan kebijakan yang berlaku kurang pedulinya ABK terhadap aturan baru yang

menyebabkan para ABK masih melakukan pekerjaan harian dengan pola atau sistem lama yang mengikuti kebiasaan mereka melakukan pekerjaan tertentu. Kurangnya pemberitahuan lebih lanjut dan penanganan dari pihak pemilik kantor pun membuat ABK seakan tidak mengetahui akan hal tersebut, hal ini menjadi perhatian khusus saat inspeksi rutin didapati masih banyak *crew* tidak mengetahui prosedur dasar keselamatan dengan benar.

Kesadaran sama artinya dengan mawas diri (*awareness*). Kesadaran juga bisa diartikan sebagai kondisi dimana seorang individu memiliki kendali penuh terhadap stimulus (dorongan/rangsangan) internal maupun *stimulus eksternal*. Namun, kesadaran juga mencakup dalam persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu sehingga akhirnya perhatiannya terpusat. *Awareness* adalah kesadaran, keadaan, kesiagaan, kesediaan, atau mengetahui sesuatu kedalam pengenalan atau pemahaman peristiwa-peristiwa lingkungan atau kejadian-kejadian internal. Secara istilah kesadaran mencakup pengertian persepsi, pemikiran atau perasaan, dan ingatan seseorang yang aktif pada saat tertentu. Dalam pengertian ini *awareness* (kesadaran) sama artinya dengan mawas diri. Namun seperti apa yang kita lihat, kesadaran juga mencakup persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu hingga akhirnya perhatian terpusat. Oleh sebab itu, ada tingkatan mawas diri (*Awareness*) dalam kesadaran.

Dalam hal ini yang menyebabkan ABK tidak disiplin terhadap peraturan yang berlaku di atas kapal salah satunya karena rendahnya kesadaran *crew* untuk bertindak disiplin. Hal inilah yang membuat *crew* melakukan pelanggaran–pelanggaran atau kesalahan yang sama. Pada dasarnya mereka mengetahui prosedur maupun peraturan yang berlaku, namun karena rendahnya kesadaran ABK yang membuat ABK mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya disiplin diri pada prosedur Keselamatan akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.



## **2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu :

### **a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan**

ABK belum memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya sosialisasi pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dari tugas-tugas pekerjaan ABK yang lama. Dimana pekerjaan yang akan dilakukan di atas kapal memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi. Menurut SMS manual yang ditetapkan oleh perusahaan, familairisasi harus dilakukan selama dua hari sebelum serah terima jabatan antara ABK lama dan baru. Namun yang sering terjadi di atas kapal sosialisasi dilakukan kurang dari 1 hari, dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Sehingga ABK baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan familiarisasi mengenai semua SOP yang ada, termasuk keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan lainnya sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Dampak dari kurangnya familiarisasi mengenai manajemen keselamatan kerja terhadap ABK baru, tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta tidak menyadari pentingnya keselamatan kerja sehingga ABK mengabaikan manajemen keselamatan kerja.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pencharter, sangat perlu adanya pengenalan serta pelatihan alat-alat kerja khususnya alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan dan diadakan diskusi sesaat sebelum melaksanakan kerja. Pelatihan merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal, dalam hal ini khususnya pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan dalam upaya peningkatan keselamatan di atas kapal tempat penulis bekerja, pelatihan dilaksanakan sewaktu kapal dalam perjalanan dari pelabuhan menuju ke lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Pelatihan perlu ditingkatkan terhadap ABK agar mendapatkan hasil yang maksimal.

#### **b. Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal**

Dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating* (bawahan). Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka bintang yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian 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.

Latihan-latihan yang harus dilaksanakan dalam interval tertentu, seperti contoh latihan memasuki ruang tertutup dan latihan kemudi darurat yang harus dilaksanakan dalam interval waktu tiga bulan. Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data di atas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin perwira untuk menjadi contoh teladan bagi ABK lainnya. Dari fakta yang terjadi, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh faktor peralatan seperti keterbatasan atau tidak tersediannya alat-alat keselamatan, akan tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya (*human error*).

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan dengan fakta-fakta dan kejadian yang telah dianalisis oleh penulis, maka dapat ditemukan alternatif pemecahan masalahnya antara lain sebagai berikut :

## **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Hal ini dapat di atasi dengan cara :

#### **1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja**

Jika ditinjau dari fakta-fakta dan analisa, kurangnya kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja yang terjadi disebabkan oleh lemahnya kontrol terutama para *Senior Officer* kepada anak buahnya dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk selalu mengenakan perlengkapan keselamatan dalam bekerja. Nakhoda tidak segan menegur atau memberi peringatan kepada para mualimnya jika mereka lalai menjalankan tugasnya sebelum kejadian merugikan terjadi.

Semua kegiatan anak buah harus dibawah kontrol atasanya seperti saat melakukan kerja harian. Mualim satu sebagai salah satu *Senior Officer* wajib melakukan briefing singkat sebelum melakukan kerja. *Safety* manajemen yang efektif bukan saja berdasarkan pada *common under standing* yakni pengertian dan persepsi yang sama terhadap resiko yang dihadapi dan bagaimana mengontrolnya melalui manajemen yang baik.

Kegiatan yang dapat dilakukan oleh Nakhoda dalam rangka memenuhi tujuan tersebut yaitu :

- a) Nakhoda melakukan briefing khusus untuk seluruh ABK tentang waktu yang tepat mengenai kedisiplinan dalam menggunakan APD saat melakukan kerja harian.
- b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan kedisiplinannya.

## **2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Sebagai seorang perwira harus memberikan sosialisasi pengenalan atas alat-alat apa saja yang akan diperlukan waktu pelaksanaan pekerjaan harian. Dengan memberikan sosialisasi ini terhadap anak buah kapal yang bekerja dituntut ABK lebih mengerti lagi tentang pentingnya penggunaan APD sehingga kedisiplinan dan kesadaran ABK dapat meningkat atas kesadaran ABK itu sendiri.

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin. Dengan demikian bisa dijadikan sebagai panutan bagi ABK yang lain sehingga timbul rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing. Pemberian sanksi dilakukan agar pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh Muallim I tidak diikuti oleh anak buah kapal lainnya yang bekerja di atas kapal. Selain itu agar menjadi pelajaran bagi ABK lainnya bahwa akan diberikan sanksi yang tegas bagi siapapun yang tidak disiplin dan melakukan pelanggaran, apalagi dampaknya berhubungan dengan keselamatan jiwa awak kapal. Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama di waktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik sehingga mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Motivasi adalah dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu. Namun motivasi dalam bekerja juga dapat berangsur-angsur menghilang di tengah tumpukan beban pekerjaan yang tinggi. Semangat kerja yang rendah akan berdampak pada kinerja ABK yang semakin memburuk, produktivitas yang semakin rendah, dan pada akhirnya akan menghambat tercapainya tujuan dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu selain Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, juga dibutuhkan peranan pemimpin perusahaan yang mampu memompa kembali semangat Anak Buah Kapal. Dalam hal ini perusahaan dapat melakukan langkah-langkah seperti :

- 1) Memberikan reward atau bonus tahunan berterusan bagi Anak Buah Kapal yang telah bekerja lebih dari setahun.
- 2) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal.
- 3) Pemberian akomodasi yang layak kepada para AB.
- 4) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara AB.
- 5) Memberikan penghargaan kepada ABK yang berprestasi.
- 6) Melakukan pendekatan kepada ABK untuk meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

Untuk meningkatkan tanggung jawab ABK dapat dilakukan dengan memberikan pembinaan secara rutin. Pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik. Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan rasa tanggung jawab yang sudah ada untuk lebih baik lagi terhadap pekerjaan, tanggung jawab, keamanan dan keselamatannya.

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

Selain sebagai pengawas dan pelaksana manajemen keselamatan di atas kapal, *Safety Officer* juga bertindak sebagai kepala kerja bagian dek sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan dan mengarahkan ABK agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan pengertian demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama ABK. Sebagai pemimpin dan bagian dari Perwira di atas kapal, maka *Safety Officer*

harus tegas dalam mengambil tindakan maupun dalam memberikan sanksi apabila terjadi pelanggaran atau penyimpangan dari peraturan maupun prosedur kerja dan Keselamatan yang berlaku.

**b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidakpeduliannya terhadap peraturan-peraturan baru dan masih ketergantungan pada pola atau sistem yang lama, namun pentingnya prosedur tidak bisa dihindari demi kelangsungan lingkungan pekerjaan yang nyaman untuk mencapai tujuan.

Adapun cara yang dapat dilakukan sebagai berikut :

**1) Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Hal paling tepat untuk menjelaskan mengenai isi dari *Safety Management Manual* (MSM) adalah pada waktu *Safety Meeting* yang dilaksanakan seminggu sekali, sedangkan kontrak di kapal berkisar antara 3 – 6 bulan. Disamping itu di kapal dapat di praktekkan koreksi mampu memberikan manajemen kerja yang baik di kapal. Disamping itu meeting melibatkan *Design Person Ashore* (DPA) sebagai jembatan berkala sangat dibutuhkan *safety meeting* yang bertujuan meningkatkan pengetahuan dan kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja. Serta melakukan kerja di lokasi kerja sehingga para ABK mengetahui penggunaan setiap APD dan adanya perlindungan keselamatan terhadap bahaya kecelakaan yang sewaktu-waktu mungkin dapat terjadi.

Untuk meningkatkan familiarisasi atau pengarahan ABK tentang alat keselamatan maka perlu diadakan pengarahan di mana pengarahan ini penting sekali dilakukan agar ABK tidak mengalami kebingungan di dalam cara-cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal. Dengan pengarahan maka ABK diharapkan dapat memahami dengan baik manfaat masing-masing alat

keselamatan tersebut sehingga kecelakaan kerja dapat dikurangi sekecil mungkin.



Gambar 3.2  
Familiarisasi dan *safety Breefing*  
Sumber : Dokumentasi Pribadi diambil saat diatas kapal

Para anak buah kapal yang baru naik kapal baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan familirisasi kondisi kapal tentang :

- a) Pengenalan cara penggunaan alat-alat keselamatan.
- b) Pengenalan letak dimana alat keselamatan disimpan.
- c) Pengenalan fungsi dari alat keselamatan.
- d) Prosedur perawatan alat alat keselamatan.



Gambar 3.3  
Pengenalan cara penggunaan dan fungsi peralatan keselamatan  
Sumber : Dokumentasi pribadi diambil saat diatas kapal

Hal di atas bertujuan agar para ABK mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalamanpun perlu belajar dan

menyesuaikan dengan kondisi kapal dimana dia bekerja, awak kapalnya, kebijakan-kebijakan dari perusahaan dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugas secara baik. Adapun tujuan utama di dalam program pengarahan dan familiarisasi ABK yaitu untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK sesuai dengan jabatan, tugas dan tanggung jawabnya.

Adapun proses familiarisasi bagi ABK yang baru pertama bergabung di kapal yaitu pertama dengan memberikan *safety briefing*, biasanya dilakukan oleh *safety officer*. Dalam *safety briefing* ini, *safety officer* menerangkan tentang prosedur-prosedur keselamatan dengan bantuan *Checklist* yang telah disiapkan oleh perusahaan melalui SMS (*Safety Management System*) manual. Setelah menerangkan semua *safety procedure* di atas kapal, kemudian dilanjutkan dengan familiarisasi tentang prosedur pekerjaan yang akan dilakukan seperti menunjukkan alat-alat yang akan digunakan, cara penggunaannya serta tombol-tombol *emergency stop* untuk alat-alat tertentu.

Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan, serta mampu melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh *safety officer* atau *Chief officer* yaitu menonton video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman ABK tentang resiko- resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.



Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. ABK juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya.

Dalam usaha meningkatkan pemahaman terhadap ABK tentang pentingnya mengikuti prosedur dalam menggunakan alat-alat keselamatan juga dapat dilakukan dengan cara bekerja sama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang ada di darat dan mengirim ABK ke lembaga-lembaga pendidikan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan ABK tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-alat keselamatan sehingga ABK akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

## **2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Latihan atau *training* adalah suatu kegiatan dari perusahaan dimaksudkan untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan yang bersangkutan.

Dalam upaya meningkatkan potensi kerja ABK tersebut perlu diadakan pelatihan-pelatihan yang mengacu pada peraturan *ISM Code Elemen 6.5*: yang menyatakan Latihan Keselamatan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang ditetapkan SMS. Latihan bertujuan guna memastikan bahwa awak kapal memenuhi standar SMS perusahaan dan guna menambah pengetahuan dan keterampilan ABK dalam melakukan pekerjaan, salah satunya adalah dalam hal mengendalikan keadaan darurat. Dengan memotivasi mereka dan diadakan pelatihan secara berkala, terencana, sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, maka akan mendapatkan hasil yang maksimal.

Pelaksanaan latihan keselamatan kerja serta pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan tersebut (*Safety Drill*) yang pelaksanaannya dilakukan sebulan sekali secara berkesinambungan atau perlu ditingkatkan sebulan dua kali sampai ABK dapat benar-

benar mengerti dan memahaminya. Apabila terjadi keadaan darurat semua awak kapal dapat menggunakan dengan benar alat-alat keselamatan di atas kapal. Dalam bekerja ABK dapat menggunakan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan fungsinya, juga cara-cara perawatan dari alat-alat keselamatan harus diterapkan agar dalam penggunaan alat-alat tersebut tidak mengalami kendala ataupun hambatan. Kurangnya pemeliharaan alat-alat keselamatan kerja mengakibatkan penundaan pekerjaan yang berpengaruh terhadap bertambahnya beban pemeliharaan.



Gambar 3.4

Latihan peralatan keselamatan pemadam kebakaran  
Sumber : dokumentasi pribadi diambil pada saat bekerja diatas kapal

Melaksanakan latihan bagi awak kapal diharapkan pekerjaan akan menjadi lebih baik, kerusakan property maupun lingkungan dapat diperkecil, pemborosan dapat dikurangi dan yang penting kecelakaan kerja dapat ditekan seminimal mungkin. Pelatihan yang berkelanjutan baik di darat maupun di atas kapal sangat penting untuk menambah keterampilan atau mengingatkan kembali materi-materi yang telah didapat dari kursus-kursus yang telah diikuti oleh awak kapal. Sehingga dengan latihan diharapkan akan tercapai *Safety Program Culture*, yang terdiri dari :

- 1) *Know your duties and responsibilities* (mengetahui tugas dan tanggung jawab)

Mengenal tugas dan tanggung jawab adalah proses yang dilakukan untuk memahami dan mengetahui pekerjaan atau peran yang harus dilakukan dalam suatu posisi atau pekerjaan tertentu. Hal ini melibatkan pemahaman terhadap apa yang diharapkan, tugas yang harus dilakukan, dan tanggung jawab yang melekat pada posisi atau pekerjaan tersebut.

Mengenal tugas melibatkan pemahaman terhadap pekerjaan apa yang harus dilakukan. Ini termasuk pemahaman terhadap spesifikasi pekerjaan, tugas harian, dan tanggung jawab yang melekat dalam melaksanakan pekerjaan tersebut. Mengenal tugas juga melibatkan pemahaman terhadap alat dan bahan yang diperlukan dalam melaksanakan tugas tersebut.

Mengenal tanggung jawab berkaitan dengan pemahaman terhadap pihak-pihak yang terlibat dan membutuhkan kontribusi. Tanggung jawab mencakup peran yang harus dilakukan, kewajiban yang harus dipenuhi, dan hasil yang harus dicapai dalam pekerjaan atau posisi tertentu. Mengenal tanggung jawab juga melibatkan pemahaman terhadap prosedur atau protokol yang harus diikuti serta etika profesional yang harus diterapkan.

Secara keseluruhan, mengenal tugas dan tanggung jawab penting untuk memastikan bahwa seseorang memiliki pemahaman yang jelas tentang apa yang diharapkan dari mereka dalam melaksanakan pekerjaan atau posisi tertentu. Hal ini memungkinkan mereka untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab mereka dengan efektif dan efisien.

## 2) *Familiarization Training* (pelatihan)

Familiarisasi di kapal adalah proses pengenalan dan penyesuaian awak kapal baru terhadap kapal dan rutinitas kerja di kapal tersebut. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki pengetahuan, keterampilan, dan pemahaman yang diperlukan untuk bekerja dengan efektif dan aman di kapal tersebut.

Familiarisasi di kapal melibatkan beberapa aspek, antara lain :

a) Pengenalan kapal dan instalasinya

Awak kapal baru diajak mengenal semua area dan ruang di kapal, termasuk peralatan dan instalasi penting seperti ruang mesin, ruang navigasi, lambung kapal, sistem keamanan, sistem komunikasi, dan lain sebagainya.

b) Proses kerja dan rutinitas

Awak kapal baru diajarkan mengenai tugas dan tanggung jawab masing-masing, serta rutinitas kerja di kapal seperti jadwal shift, prosedur keamanan, rapat dan briefing harian, dan penanganan darurat.

c) Keselamatan dan keamanan

Awak kapal baru dilatih tentang prosedur keselamatan dan penggunaan peralatan kebakaran, pencegahan kecelakaan, evakuasi kapal, dan langkah-langkah pengendalian risiko lainnya.

d) Etika dan budaya kapal

Familiarisasi juga melibatkan pengenalan terhadap etika dan budaya kerja di kapal, termasuk aturan dan norma yang berlaku, komunikasi dan kerjasama antar awak kapal, serta rasa disiplin dan tanggung jawab terhadap tugas masing-masing.

Familiarisasi di kapal penting untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki pemahaman yang cukup tentang kapal dan proses kerja di dalamnya, sehingga mereka dapat bekerja dengan efisien, aman, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

3) *Periodical / Refresher Training* (pelatihan berjangka)

Pelatihan berjangka biasanya mencakup konsep dasar tentang pasar berjangka, strategi perdagangan, analisis teknis dan fundamental, manajemen risiko, serta pengetahuan praktis tentang

platform perdagangan dan alat analisis yang umum digunakan. Peserta pelatihan akan diajarkan bagaimana memahami trend pasar, membaca grafik, mengidentifikasi peluang perdagangan, mengelola risiko, dan mengembangkan rencana perdagangan yang efektif.

Tujuan utama pelatihan berjangka adalah untuk membekali peserta dengan pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk trading atau berinvestasi di pasar berjangka secara mandiri. Pelatihan tersebut juga bertujuan untuk mengajarkan para peserta bagaimana mengambil keputusan perdagangan yang berdasarkan analisis yang mendalam dan meminimalkan risiko kerugian.

Pelatihan berjangka dapat dilakukan melalui seminar langsung, program online, atau melalui sekolah perdagangan khusus yang menawarkan kurikulum yang terstruktur dan mentorship oleh trader berpengalaman. Penting bagi individu yang tertarik pada perdagangan berjangka untuk mendapatkan pelatihan yang memadai dan memahami dengan baik risiko dan potensi hasil dari aktivitas perdagangan berjangka.

- 4) *Safety committee and Non-Confirmity Reporting* (pertemuan membahas tentang keamanan dan keselamatan kerja)

Prosedur keselamatan merujuk pada serangkaian langkah-langkah atau tindakan yang ditetapkan dan diikuti untuk memastikan keamanan dan perlindungan individu, kelompok, atau organisasi dari bahaya, cedera, atau kerugian. Tujuannya adalah untuk mengurangi risiko dan memastikan bahwa semua orang terjaga dan dilindungi.

Prosedur keselamatan dapat mencakup berbagai aspek, seperti keselamatan di tempat kerja, keselamatan di rumah, keselamatan dalam situasi darurat, dan keselamatan di lingkungan umum. Ini biasanya melibatkan identifikasi dan evaluasi risiko, penentuan tindakan yang tepat untuk mengurangi risiko, dan memberikan petunjuk yang jelas bagi individu atau

kelompok untuk mengikuti.

Contoh prosedur keselamatan di tempat kerja termasuk penggunaan alat pelindung diri (seperti helm, sarung tangan, atau masker wajah, *safety harness*), pelatihan penggunaan peralatan dan mesin yang tepat, dan peraturan kebersihan dan kesehatan yang harus diikuti oleh semua karyawan.

Di dalam situasi darurat, prosedur keselamatan mungkin meliputi langkah-langkah evakuasi darurat, komunikasi dengan petugas keamanan atau penegak hukum, atau penanganan pertolongan pertama. Memahami dan mengikuti prosedur keselamatan sangat penting untuk melindungi diri sendiri dan orang lain dari risiko dan bahaya yang mungkin terjadi.

5) *Follow Established Procedures* (Mengikuti aturan yang sudah ditetapkan)

Mengikuti aturan yang sudah ada berarti mematuhi dan menjalankan petunjuk atau pedoman yang ditetapkan oleh otoritas, lembaga, atau organisasi terkait. Ini bisa berlaku dalam berbagai konteks, termasuk dalam lingkup pekerjaan, kehidupan sehari-hari, atau berpartisipasi dalam komunitas.

Mengikuti aturan yang sudah ada penting karena memiliki beberapa manfaat, antara lain :

a) Pemeliharaan Ketertiban dan Keamanan

Aturan yang ada biasanya dirancang untuk menjaga ketertiban dan keamanan. Dengan mengikuti aturan, kita dapat menciptakan lingkungan yang teratur, mengurangi risiko kecelakaan atau konflik, dan menciptakan suasana yang aman untuk semua orang.

b) Mencegah Sanksi atau Hukuman

Pelanggaran aturan sering kali dapat menyebabkan sanksi atau hukuman. Dengan mengikuti aturan, kita dapat menghindari konsekuensi negatif seperti teguran, denda, atau tindakan disipliner. Ini juga memastikan adanya keadilan

dan konsistensi dalam perlakuan terhadap individu atau kelompok yang melanggar aturan.

c) Membangun Kepercayaan dan Reputasi

Mengikuti aturan membantu membangun kepercayaan dan reputasi baik. Ketika kita menunjukkan komitmen untuk mematuhi aturan, orang-orang akan melihat kita sebagai individu yang bertanggung jawab, dapat diandalkan, dan mematuhi prinsip-prinsip moral dan etika. Ini dapat meningkatkan hubungan dengan orang lain, baik dalam konteks personal maupun profesional.

d) Menunjang Efisiensi dan Produktivitas

Aturan yang ada biasanya dirancang untuk menjaga efisiensi dan produktivitas dalam berbagai konteks. Misalnya, di tempat kerja, adanya aturan dapat membantu mengatur alur kerja, melakukan alokasi sumber daya dengan tepat, dan memastikan bahwa pekerjaan dilakukan dengan standar yang ditentukan. Dengan mengikuti aturan, kita dapat menjaga efisiensi dan produktivitas secara keseluruhan.

Selain manfaat tersebut, mengikuti aturan juga merupakan bagian dari kewarganegaraan yang baik. Hal ini berkaitan dengan tanggung jawab kita sebagai individu dalam mematuhi hukum dan norma yang berlaku untuk menjaga keharmonisan dan ketertiban dalam masyarakat.

Namun, perlu dicatat bahwa mengikuti aturan bukan berarti tanpa ruang untuk penilaian atau perbaikan. Penting untuk terus mempertimbangkan konteks, nilai-nilai moral, dan memperbaiki sistem jika diperlukan. Tapi dalam situasi umum, mengikuti aturan yang sudah ada adalah prinsip penting untuk mencapai keadilan, keseimbangan, dan harmoni dalam tata tertib kehidupan bermasyarakat.

#### 6) *Performance Monitoring* (pengawasan hasil kerja)

Pengawasan hasil kerja merujuk pada proses pemantauan dan evaluasi kinerja individu atau tim dalam mencapai tujuan dan standar kinerja yang ditetapkan. Hal ini melibatkan pemantauan terhadap output atau hasil kerja yang dihasilkan serta penilaian terhadap kualitas, efisiensi, produktivitas, dan kepatuhan terhadap prosedur dan kebijakan yang telah ditetapkan.

Pengawasan hasil kerja dilakukan untuk memastikan bahwa pekerjaan dilakukan sesuai dengan harapan dan standar yang ditetapkan, serta untuk mengidentifikasi dan mengatasi masalah yang mungkin muncul. Tujuan pengawasan hasil kerja antara lain adalah:

##### a) Evaluasi Kinerja

Pengawasan hasil kerja membantu memperoleh informasi tentang sejauh mana individu atau tim mencapai target dan standar kinerja yang telah ditetapkan. Informasi ini dapat digunakan sebagai dasar untuk mengevaluasi kinerja individu atau tim, memberikan umpan balik, dan mengidentifikasi area yang perlu untuk perbaikan atau pengembangan lebih lanjut.

##### b) Identifikasi Masalah

Melalui pengawasan hasil kerja, dapat diidentifikasi masalah atau hambatan yang mungkin menghambat pencapaian target atau standar kinerja yang diinginkan. Dengan mengidentifikasi masalah ini, manajer atau pemimpin tim dapat mengambil tindakan perbaikan untuk mengatasi masalah tersebut dan memastikan kelancaran jalannya pekerjaan.

##### c) Perbaikan Kualitas

Pengawasan hasil kerja juga dapat membantu dalam memastikan kualitas output atau hasil kerja yang dihasilkan. Dengan memperhatikan hasil kerja secara cermat, dapat



diidentifikasi kesalahan atau kecacatan yang mungkin terjadi, sehingga tindakan perbaikan dapat diambil untuk meningkatkan kualitas pekerjaan.

d) Keberlanjutan Perbaikan

Melalui pengawasan hasil kerja secara teratur, dapat dibangun siklus perbaikan yang berkelanjutan. Dengan menganalisis hasil kerja, mengidentifikasi masalah, dan mengambil tindakan perbaikan yang tepat, organisasi dapat terus meningkatkan efisiensi, produktivitas, dan kualitas pekerjaan.

Pengawasan hasil kerja biasanya melibatkan pemantauan yang dilakukan oleh manajer, supervisor, atau pemimpin tim, dan bisa melibatkan penggunaan metode dan alat pengukuran, seperti evaluasi kinerja, pemberian umpan balik, dan analisis data hasil kerja.

7) *Plan Maintenance System* (Sistim rencana kerja)

Sistem rencana kerja merujuk pada pendekatan atau prosedur yang digunakan dalam merencanakan dan mengatur kegiatan kerja dalam suatu organisasi atau tim. Sistem ini mengarahkan bagaimana rencana kerja dibuat, disusun, dan diimplementasikan untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan.

Sistem rencana kerja melibatkan beberapa elemen penting, antara lain :

a) Tujuan dan Target

Sistem rencana kerja dimulai dengan menetapkan tujuan dan target yang ingin dicapai oleh organisasi atau tim. Tujuan dan target ini haruslah spesifik, terukur, dapat dicapai, relevan, dan memiliki batas waktu tertentu.

b) Perencanaan Strategis

Sistem rencana kerja melibatkan perencanaan strategis yang melibatkan analisis situasi, identifikasi kekuatan dan kelemahan, peluang dan ancaman, serta pengembangan strategi untuk mencapai tujuan. Perencanaan strategis mencakup penentuan langkah-langkah, alokasi sumber daya, dan penentuan prioritas dalam mencapai target.

c) Penentuan Tugas dan Tanggung Jawab

Sistem rencana kerja mencakup penentuan tugas dan tanggung jawab masing-masing individu atau tim dalam mencapai tujuan. Setiap orang harus tahu apa yang diharapkan dari mereka dan bagaimana kontribusi mereka berkontribusi terhadap tujuan keseluruhan.

d) Penjadwalan

Sistem rencana kerja melibatkan penjadwalan kegiatan atau tugas yang harus dilaksanakan. Ini melibatkan memprioritaskan kegiatan dan membagi waktu secara efektif untuk memastikan semua tugas dapat diselesaikan sesuai dengan tenggat waktu yang ditetapkan.

e) Monitoring dan Pengendalian

Sistem rencana kerja melibatkan pemantauan dan pengawasan terhadap pelaksanaan rencana kerja. Ini melibatkan memeriksa kemajuan, mengidentifikasi masalah atau hambatan, dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk memastikan rencana kerja tetap berada pada jalur yang benar.

f) Evaluasi dan Perbaikan

Sistem rencana kerja melibatkan evaluasi hasil kerja dan kinerja terhadap tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi ini memberikan umpan balik tentang apa yang telah berhasil dicapai dan apa yang perlu diperbaiki. Berdasarkan evaluasi

ini, perbaikan dan penyempurnaan rencana kerja dapat dilakukan untuk masa depan.

Menerapkan sistem rencana kerja yang efektif dapat membantu organisasi dan tim mengarahkan upaya mereka secara terorganisir dan mencapai tujuan yang ditetapkan dengan lebih efisien.

#### 8) *Good House Keeping* (kebersihan / kerapian)

Kebersihan atau kerapian merujuk pada kondisi bersih, teratur, dan rapi. Hal ini melibatkan menjaga kebersihan dan kebersihan area atau lingkungan, serta merapikan atau mengatur benda-benda secara teratur. Kebersihan dan kerapian adalah faktor penting dalam menjaga kesehatan dan kualitas hidup.

Kerapian juga mencakup pemeliharaan tampilan visual yang menyenangkan dan teratur. Ini melibatkan menjaga keindahan dan estetika di sekitar, termasuk melapisi kabel yang rapi, menjaga kebersihan tampilan ruangan, atau merapikan area publik.

Kebersihan dan kerapian biasanya memiliki dampak positif pada kesejahteraan kita secara fisik dan mental. Memiliki lingkungan yang bersih dan teratur dapat membantu mencegah penyebaran penyakit, membantu kita menjaga kesehatan dan kebersihan pribadi, meningkatkan produktivitas, dan menciptakan rasa ketenangan dan kenyamanan disekitar kita.

Dari unsur-unsur di atas maka setiap ABK akan selalu mengingat dan menerapkan: *Think Safety, Act Safety, Be Safety* (Memikirkan Keselamatan, Bertindak Keselamatan, Melakukan Keselamatan). Latihan yang dapat dilaksanakan berupa penjelasan singkat mengenai prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai checklist dan menjelaskan mengenai tugas dan tanggung jawab saat keadaan darurat, hal ini dapat dipimpin oleh salah satu dari semua perwira. Selain untuk melakukan dan pengenalan kepada ABK baru, juga membantu perwira yang memimpin tutorial untuk mengulang serta mengingat Kembali materi yang telah ia kuasai sebelumnya.

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

#### **1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja**

Pengawasan terhadap ABK di dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja dengan cara :

- a) Nakhoda melakukan briefing khusus untuk seluruh ABK dalam tentang waktu yang tetap mengenai kedisiplinan dalam menggunakan APD saat melakukan kerja harian.

##### **(1) Keuntungan :**

ABK lebih mengerti kapan dan dimana APD wajib digunakan.

##### **(2) Kerugian :**

Memakan waktu para ABK khususnya yang sedang tidak berjaga untuk melaksanakan istirahat.

- b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan disiplinnya.

##### **(1) Keuntungan :**

(a) ABK akan lebih sigap dalam mematuhi aturan yang berlaku.

(b) Menciptakan pola kebiasaan baik dalam melakukan pekerjaan.

##### **(2) Kerugian :**

Banyak ABK yang tidak siap saat inspeksi yang akan menimbulkan banyak koreksi dan teguran untuk ABK yang berada di empat kerja.

**2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

a) Keuntungan :

- (1) Setiap anak buah kapal lebih paham akan pentingnya keselamatan kerja di kapal.
- (2) Munculnya kewaspadaan lebih saat melakukan pekerjaan.
- (3) Memberikan kerja sama yang baik antara anak buah kapal dan perwira.

b) Kerugian :

- (1) Akan memakan banyak waktu yang digunakan pada saat pemberian motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah paham mengenai pentingnya tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.
- (2) Bertambahnya tugas dari perwira untuk memberikan motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah mendapatkan pelatihan dan pengetahuan sebelum naik kapal, ini adalah tugas dari orang kantor untuk memilih *crew* yang mahir.

**b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

**1) Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

a) Keuntungan :

Dapat mengevaluasi kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai dengan prosedur keselamatan kerja sehingga ABK dapat lebih mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya dalam menerapkan keselamatan kerja di kapal.

b) Kerugian :

Pelaksanaan familiarisasi mengurangi waktu istirahat para ABK karena safety meeting biasanya dilaksanakan di hari-hari libur atau jam istirahat.

**2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

**a) Keuntungan :**

Pengetahuan ABK akan meningkat terhadap prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar sehingga angka kecelakaan akan menurun.

**b) Kerugian :**

Dalam melakukan pelatihan-pelatihan, perusahaan harus mengeluarkan biaya lebih.

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

Dari evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, dengan melihat dari segi keuntungan dan kerugiannya maka penulis mengambil pemecahan masalah yang dipilih antara lain :

**a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan kedisiplinan dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan keselamatan kerja yaitu meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.

**b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Pemecahan masalah yang dipilih untuk memaksimalkan keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya yang telah dibahas permasalahannya dan telah diambil dari temuan penelitian, untuk kemudian dianalisa sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak berjalan baik di atas kapal MT ATHENIA disebabkan oleh :

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja disebabkan oleh :
  - c. Kurangnya pengawasan terhadap ABK dalam menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja.
  - d. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja.
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, disebabkan oleh :
  - c. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan
  - d. Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal

#### **B. SARAN**

Agar mempertimbangkan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang telah dijabarkan dan melalui tahap evaluasi di atas maka untuk dapat mencari solusi dari segala masalah yang timbul yang di akibatkan oleh tidak berperannya *ISM Code* di kapal khususnya MT. ATHENIA adalah dengan melakukan beberapa sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, penulis memberikan saran sebagai berikut :
  - a. Meningkatkan pengawasan *Safety Officer* terhadap ABK di dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
  - b. Perusahaan PT. ANCHOR MARINE SERVICES SDN. BHD, sebagai pemilik MT. ATHENIA seharusnya memberikan motivasi kepada ABK berupa pemberian penghargaan dan insentif.
2. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja yang baik dan benar.
  - a. *Safety Officer* memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dan pihak perusahaan Anchor Marine Services Sdn. Bhd melaksanakan *pre joining ship* bagi calon ABK sebelum di kirim ke kapal.
  - b. Meningkatkan latihan bagi ABK dalam penerapan sistem prosedur penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

- H. Malayu S.P Hasibuan (2019), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit Bumi aksara, Jakarta.
- Ramli Soehatman, (2020); *Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja*, Penerbit : Dian Rakyat, Jakarta.
- Sarinah, (2020); *Pengantar Manajemen*, Deepublish, 2017 Copyright@2016, Yogyakarta.
- Suardi, Rudi. (2019), *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Penerbit PMM, Jakarta.
- Tim Pusdiklat Perhubungan Laut, 2001, Modul Manajemen Keselamatan Pelayaran Internasional*, Pusat Pendidikan dan Perhubungan Laut, Jakarta.
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra, Jakarta.
- ..... *Buku Pedoman Penulisan Makalah Untuk Tingkat Ijasah ANT & ATT I STIP Jakarta.*
- ..... (1974); *International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974*, Special Chapter I General Provisions and Chapter II – 1 Construction
- ..... (1978); *International Maritime Organization, (1978), Amandement 2010 STCW Convention, International Convention Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, IMO, London
- ..... (2006); *Maritime Labour Convention, A Seafarers' Bill of Rights*, London, 2006, published by The International Transport Workers' Federation (ITF)
- ..... (2015); *Personal Safety and social responsibility, UU No 1 tahun 1970.*
- ..... (2015); *IMO, code of safe working practical for Merchant Seaman.*
- ..... (2017); *Occupational Health and Safety Guide handbook (2017), Office consolidation*, Government of Alberta
- [https://library.poltekpelsby.ac.id/apps/uploaded\\_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjVkMTBiNDJkODdmZjJkYjU3N2M5ZQ==.pdf](https://library.poltekpelsby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjVkMTBiNDJkODdmZjJkYjU3N2M5ZQ==.pdf)

Lampiran 1  
Ship Particular

SHIP PARTICULARS

M/T.ATHENIA		IMO NO : 9498951		CALL SIGN : 9M3222		OFFICIAL NO : 333596		
FLAG	MALAYSIA	KEEL LAID	29 DEC 2007	LAUNCHED		2008		
P.O.R.	PENANG	LASTDRYDOCK:	11/2022	DELIVERED		24/09/2008		
		IWS:	24-04-2020					
EMAIL ADDRESS	athenia@anchormarine.com.sg; mail.com.		TEL:	+6531586610	INM C:	453304659		
OWNER	ANCHOR MARINE SERVICES SDN. BHD.							
MANAGERS & OPERATORS	ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SBD BHD							
TIME CHARTERER								
BUILDER	YANGZHOU KEJIN SHIPYARD CO, LTD, CHINA							
CLASS/NOTATION	RINA, 1+ HULL + MACH OIL TANKER ESP, CHEM TANKER ESP UNRESTRICTED NAVIGATION, INWATER SURVEY							
P&I Club	THE SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG) 9 TEMASEK BLVD #22-02 SUNTEC TOWER TWO SINGAPORE 038989							
MAIN ENGINES	YANMAR-6N330-EN 2574kW @620 rpm 4 STROKE							
Tonnages		Dimensions		MTRS	Speed	Rpm	Ldd	Ballast
Tonnages	Gross	Nett	LOA	110	Sea Speed	NA		
International	5256	2847	LBP	105.029	Full	450	8	8.2
Suez	5702.91	4866.85	Breadth (Ext)	18.6	Half	400	7.5	7.7
Panama			Breadth (Mld)	18.6	Slow	375	7	7.2
			Depth (Mld)	10	Dead S	360	6.5	6.7
ISSC: DBA0/AIP/20160514201218								
	Freeboard	Draft	Disp	Dwt	FO CAP (100%)		DO CAP (100 %)	
Light Ship		3.079	2,923.60					
T FW	1.78	8.13	12248.78	9325	NO 1 HFO P&S	159.3	MGO TANK	91.8
Fresh Water	1.94	7.967	12003.2	9079.5	HFO D TANK	9.000	MGO DB	17.2
Tropical	2.05	7.96	11992.66	9068.9	HFO SET TANK	8.900	MGO D TANK	16.1
Summer	2.21	7.8	11751.6	8827.9	FWA	0.180	TPC	17
Winter	2.37	7.63	11495.5	8571.8	FW (P)	55.70	FW (S)	48.8
Loading Capacity		CargoSegregationGroup		Distances & Heights		MTRS		
	(P) m³	(S) m³		98%	Bridge to Bow	95.99		
COT 1	972.433	974.795	Group1		Bridge to Stern	14.01		
COT 2	957.229	961.694	1 & 3 (P&S)		Bridge to C of Manifold	36.59		
COT 3	965.486	965.051	Group 2		Stern to Cent of Manifold	57.34		
COT 4	967.137	965.84	5 and slop (P&S)		Bow to Cent of manifold	59.4		
COT 5	1003.257	997.298	Group 3		Manifold to Deck	2.1		
			2 & 4 (P&S)		Manifold to Rail	4.15		
Slop	170.629	169.179			Manifold to Tray	2.1		
Resd					Manifold Cent. To cent	1.45		
100% WITH Slops Tks	10070.028	m³		0.0	Keel to Cent of Manifold	12.1		
100% W/O Slops	9730.22	m³			Highest Pt Above Keel	32.025		
Parallel body length :Ballast 64.2 m (32.7 F + 31.85 A), Loaded (sdwt) 67.0 (34.85 F + 32.15 A)								
Maximum IFO	277.19	100%	Manifolds	3	12 x 10 Inches	Max Loading Rate	500 Cu M /LINE	
Maximum MGO	125.1	100%	Reducers	4	12 x 8Inches	Max Disch Rate	1000 Cu M	
Maximum FW	122.7	100%		4	12 x 6Inches	Min Draft Ford	3.20 M	
Maximum SBT	3523.4	100%		1	8 x 6Inches	Min Draft Aft	5.60 M	
				1	6 x 4Inches	Anchor Port	9 Shackles	
						Anchor Stbd	9 Shackles	
INMARSART-C = 453304659								

Sumber : File di atas kapal

Lampiran 2  
Crew List

IMO CREW LIST  
(IMO Form S)

1. Name of ship :		2. Port of Departure		3. Date of Arrival		4. Date of Departure	
MTT ATHENIA		PASIR GUJANG, MYS		16-Jul-24			
4. Nationality of ship (Flag) :		S. Land Port Of Call		6. Nature and no. of identity document			
MALAYSIA		TANJUNG PLEPAS, MYS					
7. No.	8. Family Name, Given Name	9. Rank	10. Sex	11. Nationality	12. Date and place of Birth	Passport	Seaman Book
1	MUHAMMAD BIN ISMAIL	MASTER	M	INDONESIA	14 JULY 1969 BANDA ACEH	C7993676	G 001957
2	SYAMSUL TAHER	CH. OFF	M	INDONESIA	25 May 1978 PAJALE	C5535961	F147150
3	SURADI	CH.OFF	M	INDONESIA	02 Feb 1972 SRAGEN	C7923580	G105578
4	SYAMSUDIN	2ND. OFF	M	INDONESIA	04 SEP 1994 BANGKALAN	C8978808	H038060
5	MUHAMMAD ABDUH	CH. ENG	M	INDONESIA	11 JUL 1974 JAKARTA	X1309311	F150759
6	AZRIEL SAMPE LALONG	2ND. ENG	M	INDONESIA	13 Jan 1984 TANJUNG REDEP	C7186459	G044198
7	ARUL EVANZA	3RD. ENG	M	INDONESIA	08 Aug 1997 SABBAWS	C8677648	I 12074 1
8	BORRIS SINGAL	CH.COOK	M	INDONESIA	01 Oct 1985 JAKARTA	C7576092	G098719
9	PAULUS IVANMAN BANGA	BOSUN	M	INDONESIA	10 OCT 1975 PAGA	E3963761	F176022
10	SUMARDI	AB. 1	M	INDONESIA	21 Mar 1983 QIONA	E4647121	F231527
11	JUSRIAN	AB. 2	M	INDONESIA	06 May 1996 KAMPUNG BARU	C5880734	F244217
12	HIRANYAN A/L RAGU	AB. 3	M	MALAYSIA	01 OCT 2002 SELANGOR	AG 4690652	4582105350A
13	MUHAMMAD ANMAN BIN	AB. 4	M	MALAYSIA	16 SEP 2001 PAHANG	AG 3653353	4582307438A
14	MUHAMMAD SUHAIMI BIN	AB. 5	M	MALAYSIA	12 Jul 2001 KEDAH	AG 4804099	4582307857A
15	LA ODE HUSNI	OILER. 1	M	INDONESIA	16 Mar 1992 KANAWA	C7970757	H031817
16	HAIRIL ANWAR	OILER. 2	M	INDONESIA	08 JUL 1995 PALOPO	E4377447	H044437
17	PRASAD SIWABATAMAN	OILER. 3	M	MALAYSIA	05 JAN 2002 KEDAH	AG 4802942	4582105409A
18	SAPUTRA HERIANTO SAHAN	FITTER	M	INDONESIA	01 MAY 1996 TEBING TINGGI	C8103885	J023557

13. Date and signature by master, authorized agent of officer

18 JUL 2024  
Capt. MUHAMMAD BIN ISMAIL

MASTER

Capt. MUHAMMAD BIN ISMAIL

Date: 18 JULY 2024

IMO Convention on Facilitation of International Maritime

Sumber : File document diatas kapal

Lampiran 3  
Foto Kapal MT ATHENIA



Sumber : Dokumentasi pribadi di ambil saat di atas kapal

Lampiran 4  
Fire Plan MT ATHENIA

**FIRE PLAN MT. ATHENIA**


NOL	SYMBOLS	LIFE SAVING APPLIANCE	LOCATION										REMARKS
			DECK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	
1		LIFERAFT (20 MEN )											ONE SIDE WITH LANDING APPLIANCE
2		LIFE RAFT WITH DRAFT (20 MEN )											
3		LIFEBUOY											
4		LIFEBUOY WITH 30M BUOYANCY LINE											
5		LIFEBUOY WITH LIGHT											
6		LIFEBUOY WITH LIGHT & SMOKE SIGNAL											
7		LIFE JACKET (2 IN BRASS BOX FOR CHILDREN)											
8		SURVIVAL CRAFT PROTECTING DISTRESS SIGNALS											
9		MUSTER STATION											
10		MUSTER STATION											
11		MUSTER STATION											
12		EMBARKATION LADDERS											
13		EPIRB											
14		RADAR TRANSPONDER											
15		PORTABLE RADIO											
16		IMMERSION SUITS											
17		LINE-THROWING APPLIANCE											
18		LIFEBOAT (FIRE PROTECTED) (18 MEN )											
19		RESCUE BOAT (6 MEN )											
20		FOAM SECTION VALVE											
21		FIRE MAIN SECTION VALVE											
22		CHEMICAL PROTECTIVE SUIT											
23		WATER SPRAY SYSTEM VALVES											
24		MUSTER LIST											
25		DIAGRAM											
26		FOAM INSTALLATION											

NOL	SYMBOLS	FIRE FIGHTING EQUIPMENT	LOCATION										REMARKS
			DECK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	WATER TANK	
1		FIRE HYDRANT											
2		FIRE HOSE AND NOZZLE											LENGTH OF FIRE HOSE IS NOT TO EXCEED 15M
3A		REMOTE CONTROLLED SUBMERSIBLE OIL VALVES											
3B		REMOTE CONTROLLED FUEL OIL VALVES											
4		DECK FOAM MONITOR											
5		INTERNATIONAL SHORE CONNECTION											
6		FIRE LOCKER WITH FIREMAN'S OUTFIT PROTECTIVE CLOTHING, BLANKET & MASK, AXE, SAFETY LAMP, GLOVES & BOOTS.											1 REMANENT WORKSUIT 1 FIRE FIGHTING SUIT 1 FIREMAN'S HELMET 1 PAIR ELECTRIC RESISTANT RUBBER BOOTS 1 PORTABLE SAFETY LAMP / FIRE PROOF TORCH 1 FIRE-PROOF LIFELINE 1 FIRE AXE 1 SET OF SELF-CONTAINED BREATHING APPARATUS (3 SPARE BOTTLES)
7		9 LITRES FOAM EXTINGUISHER											12 SPARE BOTTLES
8		8 KG POWDER											12 SPARE BOTTLES
9		7 KG CO2 EXTINGUISHER											2 SPARE BOTTLES
10		45 LITRES FOAM WHEELED FIRE EXTINGUISHER											1 SPARE BOTTLES
11		35 LITRES FOAM WHEELED FIRE EXTINGUISHER											30 LITER FOAM LIQUID DAPNE
12		FIRE AXE											
13		FIRE BUCKETS											
14		FIRE PUMP											
15		EMERGENCY FIRE PUMP											
16		BILGE PUMP											
17		FIRE CONTROL PLAN											
18		SMOKE & FIRE DETECTORS											
19		CO2 BATTERY											
20		SPACE PROTECTED BY CO2											
21		PORTABLE FOAM APPLICATOR											400L/MIN 15M
22		ESCAPE ROUTES											
23		FIRE CHAPER BY VENT											
24		MANUAL CALL POINTS											
25		ALARM DEVICE FOR FIRE ALARM											
26		FIRE ALARM PANEL											
27		SPACE PROTECTED BY SPRINKLER											
28		GENERAL ALARM BUTTON											
29		HEAT DETECTOR											
30		HORN FIRE ALARM											
31		GREEN W/LIGHT											
32		CLOSING APPLIANCE FOR EXTERIOR VENT, INLET OR OUTLET											
33		FIRE FIGHTING BLANKET											AT GALLEY.
34		EESD/ITEM IN W/H FOR TRAINING PURPOSE											8 SPARE BOTTLES
35		EMERGENCY GENERATOR											
36		EMERGENCY BATTERY											
37		EMERGENCY SWITCHBOARD											
38		REMOTE RELEASE STATION											
39		A GLASS DIVISION											
40		B GLASS DIVISION											
41		A GLASS FIRE DOOR (SELF-CLOSING)											
42		A GLASS FIRE DOOR											
43		B GLASS FIRE DOOR											
44		FOAM HOSE AND NOZZLE											
45		FOAM HYDRANT											
46		SHOWERS AND EYEWASH											
47		STRETCHER											
48		FIRST-AID EQUIPMENT											
49		REMOTE CONTROL FOR TANK FIRE FIGHTING PUMPS											
50		REMOTE CONTROL FOR FIRE FIGHTING PUMPS											
51		LINE OIL PUMP REMOTE SHUT-OFF											
52		REMOTE CONTROL FOR FIRE FIGHTING PUMPS											
53		REMOTE VENTILATION SHUT-OFF											



## Ship Board Safety Meeting

 <b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No:	1.0
	Date of Issue:	01 Apr 2022
	Page:	1 of 3
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>	<b>VOL. 2</b>	<b>Appendix 1.3</b>

### SPM V2 APPENDIX 1.3

### SHIPBOARD SAFETY MEETING

Vessel: **MT. ATHENIA**

Date: **04-06-2024**

Present			
No	Position	Name	Signature
1	Master	Muhammad Bin Ismail	1.
2	Chief Officer	Syamsul Tahir	2.
3	2 <sup>nd</sup> Officer	Syamsudin	3.
4	Ch. Engineer	Muhammad abduh	4.
5	2 <sup>nd</sup> Engineer	Azriel Sampe Lelong	5.
6	3 <sup>rd</sup> Engineer	Arul Evanza	6.
7	Bosun	Rustam	7.
8	Asst Bosun	Wahyudi	8.
9	AB 1	Ravenesh waran Sivasamy	9.
10	AB 2	Renaldi	10.
11	AB 3	Sumardi	11.
12	AB 4	Jusran	12.
13	Oiler	Hairil Anwar	13
14	Oiler	La Ode Husni	14
15	Oiler	Jeya Prakash Raku	15
16	Cook	Boris Singal	16

### Agenda

1. Matters arising from the last meeting.

Discuss about Maintenance and Prepare for P&I Inspection and External audit.  
- Progress to rectifying a last minor observation items.



**ANCHOR MARINE SHIP  
MANAGEMENT SDN BHD**

Revision No: 1.0  
Date of Issue: 01 Apr 2022  
Page: 2 of 3

**SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)**

**VOL. 2 Appendix 1.3**

2. Incidents, accidents and high potential near misses reported since the last meeting.
  - a. To indicate analysis of root cause when determining possible breaches of company and legislative requirements.
  - b. To include safety monitoring and confirmation that all ship-based safety procedures are being complied with i.e. Report any safety deficiency, any deviation from agreed routine should be recorded and reported to the Company

NIL

3. Discuss management circulars, safety bulletin and changes to SMS since the last meeting.

- Resume for use SMS manual on board.
- We will Up to date all file as requirement.

4. Discuss port / flag state, external and internal audit reports.

- How to prepare for internal/ external audit.

5. Receive feedback on safety from members of the safety committee.



**ANCHOR MARINE SHIP  
MANAGEMENT SDN BHD**

Revision No: 1.0

Date of Issue: 01 Apr 2022

Page: 3 of 3

**SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)**

**VOL. 2      Appendix 1.3**

Suggestion from crew make plan for maintenance from main deck forward to aft main deck chipping, brushing, painting, and some crew start from bridge deck to accommodation deck.

6. Relevant topics from the following:

- a. Personal protection, safety practices and equipment, entry into enclosed spaces, drills and observations, LSA & FFA matters, cargo operations, mooring operations, bunkering and intra-ship (internal) oil transfers, onboard training etc.


- Ensure to use Personal Protective Equipment while cargo operation on deck and engine, and crews do maintenance.
- Drill every month send to office and file onboard.

7. Report on environmental protection system onboard. Discuss any issue, as applicable on following reports:

- a. Lifesaving appliances checklist
- b. Fire fighting checklist
- c. Marine pollution checklist
- d. Accommodation checklist
- e. Safety Officer checklist

All item should be discuss topic.



 <b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No:	1.0
	Date of Issue:	01 Apr 2022
	Page:	5 of 3
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>	<b>VOL. 2</b>	<b>Appendix 1.3</b>

13. Extra-Ordinary Safety Meeting

- Clean lines of each crew cabin every day
- Clean of the bathroom and toilet every room by crew
- Clean of the provision store & kitchen environment by cook
- Cleaning Pump Room, after That Pain with white color
- Maintenance forecastle Deck, Catwalk, Railing P/S side, Bridge deck, poop deck. Upper deck. Chipping, Brusing and Painting

Muhammad Bin  
Ismail

Master


Muhammad Abduh

Chief Engineer

Syamsul Tahir

Chief Officer

Lampiran 6  
Vessel Safety Co-Ordination Committee (VSCC) Meeting

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 1 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 1.1</b>

**SPM V2 APPENDIX 1.1  
DAILY VESSEL SAFETY CO-ORDINATION COMMITTEE (VSCC) MEETING**

Vessel : MT. ATHENIA

Date / Day : 25 may 2024

Location : PASIR GUDANG ANCHORAGE

Time : 08.00Hrs

No	Position	Name	Signature
S/N	Name	Rank	Sign
1	MUHAMMAD BIN ISMAIL	MASTER	1
2	SYAMSUL TAHIR	C/O	2
3	SYAMSUDIN	2 <sup>ND</sup> OFF	3
4	MUHAMMAD ABDUH	C/E	4
5	AZRIEL SAMPE LALONG	2 <sup>ND</sup> ENG	5
6	ESRA PADAUNAN	3 <sup>RD</sup> ENG	6
7	PAULUS IVANMAN BANGA	BOSUN	7
8	WAHYUDI	ASST B	8
9	RUSTAM	BOSUN	9
10	RENALDI	AB2	10
11	SUMARDI	AB3	11
12	RAVENESH WARASIVASAMY	AB4	12
13	JUSRAN	AB5	13
14		FITTER	14
15	LA ODE HUSNI	OILER	15
16	JEYA PRAKASSH RAKU	OILER	16
17	BORRIS SINGAL	COOK	17

Lampiran 7  
*Abandon Ship Drill*

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 1 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>

**SPM V2 APPENDIX 4.1**

**DRILL REPORT**

Ship : MT. ATHENIA			Port / Location: PASIR GUDANG ANCHORAGE		
Date : 10-06-2024			Time Start: 10.00		Time End: 11:00
Participants					
S/N	Name	Rank	Sign		
1.	MUHAMMAD BIN ISMAIL	MASTER	1.		
2.	SYAMSUL TAHIR	C/O		2.	
3.	SYAMSUDIN	2/O	3.		
4.	MUHAMMAD ABDUH	C/E		4.	
5.	AZRIEL SAMPE LALONG	2/E	5.		
6.	ARUL EVANZA	3/E		6.	
7.	BORRIS SINGAL	COOK	7.		
8.	RUSTAM	BOSUN		8.	
9.	WAHYUDI	ASST B	9.		
10.	RENALDI	AB 1		10.	
11.	SUMARDI	AB 2	11.		
12.	RAVENESHWARAN SIVASAMY	AB 3		12.	
13.	JUSRAN	AB 4	13.		
14.	LA ODE HUSNI	OILER		14.	
15.	JEYA PRAKASSH RAKU	OILER	15.		
16.	HAIRIL ANWAR	OILER		16.	

**Details & Scenario of Drill: ABANDON SHIP**

Vessel Berthing at PASIR GUDANG ANCHORAGE and the weather is good condition.

7 short + 1 prolonged blast was sounded on the general alarm by Master.

All crew were mustered at their respective L/Boat station.  
 Communication was established with the command centre And head count was done.  
 Whistle and lifejacket lights were checked and duties were asked to all Crew.  
 Master explained to all crew about the launching procedure of L/Boat  
 Ch.Eng. explained the proper procedure of starting L/Boat engine.  
 Random crew were asked to demonstrate proper procedure of Launching L/Boat and Starting launch the lifeboat and the L/Boat engines.

Start simulation:

The use and operation of the SART and EPIRB were explained to all crew members.

Drill was completed satisfactorily.

**Lessons Learnt / Remarks:**

- Check all of davits, life boats condition and slings.

**Assessment of Personnel:**

- How to good embarkate

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 3 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>



	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 2 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>


- How to survive at the sea
Corrective Actions Taken /Recommended (if any)  Take immediately action when crews hear sound for Abandon

MUHAMMAD BIN ISMAIL  
Verified by Master

SYAMSUL TAHIR  
Compiled by Chief Officer




Lampiran 8  
*Fire Fighting & Explosion Drill*

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 1 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>

**SPM V2 APPENDIX 4.1**

**DRILL REPORT**

Ship: MT. ATHENIA		Port / Location: PASIR GUDANG ANCHORAGE	
Date of Drill: 10-06-2024		Time Start: 11:05	Time End: 12:15
Participants			
S/N	Name	Rank	Sign
1.	MUHAMMAD BIN ISMAIL	MASTER	1.
2.	SYAMSUL TAHIR	C/O	2.
3.	SYAMSUDIN	2/O	3.
4.	MUHAMMAD ABDUH	C/E	4.
5.	AZRIEL SAMPE LALONG	2/E	5.
6.	ARUL EVANZA	3/E	6.
7.	BORRIS SINGAL	COOK	7.
8.	RUSTAM	BOSUN	8.
9.	WAHYUDI	ASST B	9.
10.	RENALDI	AB 1	10.
11.	SUMARDI	AB 2	11.
12.	RAVENESHWARAN SIVASAMY	AB 3	12.
13.	JUSRAN	AB 4	13.
14.	LA ODE HUSNI	OILER	14.
15.	JEYA PRAKASSH RAKU	OILER	15.
16.	HAIRIL ANWAR	OILER	16.
Details & Scenario of Drill: FIRE FIGHTING & EXPLOSION			
<p>Vessel Berthing At PASIR GUDANG ANCHORAGE and the weather is good condition. Drill attends all crew members on board. Drill scenario when vessel anchored oiler duty inform Fire in Engine Room.</p> <p>Fire alarm was raised announced on PA System that No. 3 Generator was on fire. All crew mustered, head count done and duties checked.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Team 2 was instructed to lead the fire fighting &amp; Team 1 was instructed to carry out boundary cooling on adjacent compartment and engine room ventilators were shut and all fans and fuel pumps and valves were shut from Poop deck.</li> <li>- 2/E Rahmat and Oiler Nasrun donned B.A. set and fireman outfit tried to fight the fire by portable fire extinguisher.</li> <li>- 2/E Rahmat reported that the fire was done.</li> </ul> <p>Command team instructed all teams to muster station and make head count Master instructed Ch. Eng to double check that the Engine room is good handle from fire.</p> <p>Drill was completed</p>			
Lessons Learnt / Remarks:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Check all of fire equipment's condition.</li> <li>- Introduce classification of the fire extinguisher</li> </ul>			
Assessment of Personnel:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Improve of reaction and action</li> </ul>			

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No:	1.0
		Date of Issue:	01 Apr 2022
		Page:	2 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2</b>	<b>Appendix 4.1</b>

- Familiarisation of emergency fire signal

**Corrective Actions Taken /Recommended (if any)**


If fire can't kill with portable fire extinguisher, we must take action start emergency fire pump, open valve hydran and use fire hose

MUHAMMAD BIN ISMAIL  
Verified by Master

SYAMSUL TAHIR  
Compiled by Chief Officer




Lampiran 9  
Oil Pollution Drill (As per SOPEP Manual)

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 1 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>

**SPM V2 APPENDIX 4.1      DRILL REPORT**

Ship: MT. ATHENIA		Port / Location : PASIR GUDANG ANCHORAGE	
Date of Drill: 11-06-2024		Time Start: 09.20	Time End: 10.25
Participants			
S/N	Name	Rank	Sign
1.	MUHAMMAD BIN ISMAIL	MASTER	1.
2.	SYAMSUL TAHIR	C/O	2.
3.	SYAMSUDIN	2/O	3.
4.	MUHAMMAD ABDUH	C/E	4.
5.	AZRIEL SAMPE LALONG	2/E	5.
6.	ARUL EVANZA	3/E	6.
7.	BORRIS SINGAL	COOK	7.
8.	RUSTAM	BOSUN	8.
9.	WAHYUDI	ASST B	9.
10.	RENALDI	AB 1	10.
11.	SUMARDI	AB 2	11.
12.	RAVENESHWARAN SIVASAMY	AB 3	12.
13.	JUSRAN	AB 4	13.
14.	LA ODE HUSNI	OILER	14.
15.	JEYA PRAKASSH RAKU	OILER	15.
16.	HAIRIL ANWAR	OILER	16.
Details & Scenario of Drill: OIL POLLUTION			
<p>Vessel Berthing at PASIR GUDANG ANCHORAGE and the weather is good condition. Sound continuous blast on the general alarm and initiate emergency procedures We do simulated Oil Spill caused hull COT Leakage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- During STS operation, duty AB was noticed oil on the water near our vessel.</li> <li>- Found oil fills out from hull C.O.T No.3 (P). The leakage is located upper water line.</li> <li>- Inform to the master and raising emergency alarm signal.</li> <li>- Stop cargo operation, and close manifold, tank, and pipe line master valves.</li> <li>- Crew to carry out their duty in emergency as specified as muster list</li> <li>- Transfer oil cargo in tank No.4 starboard side into slop tank.</li> <li>- Consider the effect on hull stress and stability of the vessel.</li> <li>- Master to inform DP and Marine Office the accident.</li> <li>- Master makes to secure statement.</li> <li>- Chief officer to locate and secure leakage.</li> <li>- Chief officer in charge of clean up operation with other crew.</li> <li>- Chief officer and chief engineer check cargo hull leakage.</li> <li>- Master de-briefing.</li> <li>- Drill dismissed</li> </ul>			
Lessons Learnt / Remarks:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Check all of oil spill equipment's condition and</li> <li>- Explain and introduce for all crews each material and Equipmen</li> </ul>			



	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 2 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>

Assessment of Personnel: <ul style="list-style-type: none"> <li>- How to fast reaction while suddenly have oil spillage</li> <li>- How to take action if oil spill through to the sea</li> </ul>
Corrective Actions Taken /Recommended (if any) If crew see any oil pollution immediately inform to duty officer or master

MUHAMMAD BIN ISMAIL  
Verified by Master

SYAMSUL TAHIR  
Compiled by Chief Officer



**ANCHOR MARINE SHIP  
MANAGEMENT SDN BHD**


Revision No: 1.0  
Date of Issue: 01 Apr 2022  
Page: 3 of 1

**SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)**

**VOL. 2      Appendix 4.1**



Lampiran 10  
*Emergency Steering Gear Drill*

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 1 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>

**SPM V2 APPENDIX 4.1      DRILL REPORT**

Ship: MT. ATHENIA		Port / Location: PASIR GUDANG ANCHORAGE	
Date of Drill: 11-06-2024		Time Start: 10:35	Time End: 11:50
<b>Participants</b>			
S/N	Name	Rank	Sign
1.	MUHAMMAD BIN ISMAIL	MASTER	1.
2.	SYAMSUL TAHIR	C/O	2.
3.	SYAMSUDIN	2/O	3.
4.	MUHAMMAD ABDUH	C/E	4.
5.	AZRIEL SAMPE LALONG	2/E	5.
6.	ARUL EVANZA	3/E	6.
7.	BORRIS SINGAL	COOK	7.
8.	RUSTAM	BOSUN	8.
9.	WAHYUDI	ASST B	9.
10.	RENALDI	AB 1	10.
11.	SUMARDI	AB 2	11.
12.	RAVENESHWARAN SIVASAMY	AB 3	12.
13.	JUSRAN	AB 4	13.
14.	LA ODE HUSNI	OILER	14.
15.	JEYA PRAKASSH RAKU	OILER	15.
16.	HAIRIL ANWAR	OILER	16.

**Details & Scenario of Drill:    Emergency Steering Gear**

Vessel Berthing at PASIR GUDANG ANCHORAGE and the weather is good condition.  
 Scenario vessel sailing on the way from Pasir Gudang To Ramunia

- Master inform to Engine Room.
- Sound a ship's general alarm for stand by crew (Steering Gear out in order)
- Prepare for emergency steering
- Broadcast Security message to all station VHF Ch.16
- Prepare relevant signals to display.
- Check the possibility for anchoring.
- Inform Technical Superintendent in charge by telephone once the situation is not under control and to follow up with a detailed incident report.
- Master debriefing

Drill was completed satisfactorily.

**Lessons Learnt / Remarks:**

- Check steering gear condition.

**Assessment of Personnel:**


- How to good operate Emergency steering

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 2 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>

<p>Corrective Actions Taken /Recommended (if any)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Engineer and other crew operate emergency steering gear.</li> </ul>
--

MUHAMMAD BIN ISMAIL  
Verified by Master

SYAMSUL TAHIR  
Compiled by Chief Officer

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 3 of 1
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.1</b>



# LSA & FFA TRAINING – PLAN & RECORD

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>		Revision No: 1.0
			Date of Issue: 01 Apr 2022
			Page: 1 of 3
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>			<b>VOL. 2 Appendix 4.5</b>

## 1. SPM V2 APPENDIX 4.5 LSA & FFA TRAINING – PLAN & RECORD

LSA		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
No	SUBJECTS												
1.1	Training of Launching and Operation Instructions of Lifeboat / Rescue Boat / Inflatable Liferails (SOLAS III/19.2 and 19.4.1)	09	05	06	01	01	02						
1.2	Training of using Line Throwing Apparatus (SOLAS III/19.4.1)	09	06	07	02	02	03						
1.3	Training of using Pyrotechnics (SOLAS III/19.4.1)	09	07	08	02	03	04						
1.4	Lowered to Water-borne of Rescue boat (3-monthly)	09			01								
	Lowered to Water-borne of Freetail Lifeboat (3-monthly)	09			01								
1.5	Training in the use of Davit-launched Liferail (4-monthly)	09				04							
	*Refer to CSSEC Form E, Point 6												
1.6	Training use of GMDSS / Walkie-talkie (Monthly)	10	07	09	05	05	05						
1.7	Training use of EPIRB / SART (Monthly)	10	08	11	05	06	06						
1.8	Training in Methods of using stretcher	10	08	12	06	07	07						
1.9	Training Use of Quick-Closing Valves + Watertight Doors	10	08	13	06	08	08						
FFA		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
No	SUBJECTS												
1.10	Training use of Foam System & Applicator/Monitor	10	12	14	08	09	10						
1.11	Training use of Fireman Outfit & BA	10	13	15	09	10	11						
1.12	Training use of EEBD	10	14	16	10	11	12						
1.13	Training in starting of Emergency Fire Pump & Foam system	12	15	17	11	13	13						
1.14	Training use of Fire hose handling & Theory of fire	12	16	18	12	14	14						
1.15	Training use of Fixed CO2 & Fire extinguishers -	12	17	19	13	15	15						
1.16	Use of Fire blanket & Location of FFA	12	19	20	15	16	17						
1.17	Training of Identification of E/R & P/R alarms	12	20	21	17	17	18						
1.18	Master - initial <sup>1</sup>	M	M	M	M	M	M						

1 Remarks:



	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 2 of 3
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2 Appendix 4.5</b>


Insert the date of training in appropriate column in blank white column. Do not fill in shaded column.  
This Master Schedule to be placed on front page in the Training file.  
Training conducted to be recorded in the Ship Log Book & Official Log Book and to be discussed in the Safety Meeting.  
Training to be carried out before Drill.

## 2. EMERGENCY DRILLS – PLAN & RECORD

No	SUBJECTS	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
2.1	Abandon ship Drill (SOLAS III/19.3.2)	09	01	08	05	01	10						
2.2	Fire Drill (SOLAS III/19.3.2) <sup>1</sup>	10	01	09	05	01	10						
2.3	Oil Pollution Drill (As per SOPEP Manual) <sup>2</sup>	10	02	11	06	07	11						
2.4.1	Grounding and stranding	12											
2.4.2	Man overboard		02										
2.4.3	Emergency Steering Gear (3 Monthly)			12			11						
2.4.4	Search and Rescue + Helicopter Operation				06								
2.4.5	Loss of Electrical Power					07							
2.4.6	Loss of Propulsion												
2.4.7	Serious Injury / Illness												
2.4.8	Flooding												
2.4.9	Contact with Wharf or Objects												
2.4.10	Enclosed Space Entry & Rescue (Two-Monthly)	12		13		07							
2.5	Master - initial <sup>3</sup>	M	M	M	M	M	M						

Simulated area of emergency drill training should not be in the same compartment in during consecutive months.

<sup>1</sup> Area of Concern : Forward Storeroom (eg, Bosun store, Paint Locker), Accommodation Room(eg, Cabin, Galley, Bridge), Deck Area (eg, Manifold Frame, cargo tanks), Engine Room Compartment( eg, Pump room, steering room)

	<b>ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD</b>	Revision No: 1.0 Date of Issue: 01 Apr 2022 Page: 3 of 3
<b>SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)</b>		<b>VOL. 2      Appendix 4.5</b>

<sup>2</sup> Oil pollution can be resulted due to Cargo pipeline leaking or rupture, Tank overflowing , Hull Leaking, Spill by Machinery, Operation spills,

<sup>3</sup> **Remarks:**

Insert the date of Drills in appropriate blank white column. Do not fill in shaded column.

This Master Schedule to be placed on front page in the Training file.

Drill conducted to be recorded in the Ship Log Book & Official Log Book and to be discussed in the Safety Meeting.

Training to be carried out before Drill.





# ANCHOR MARINE SHIP MANAGEMENT SDN BHD

Revision No: 1.0  
Date of Issue: 01 Apr 2022  
Page: 4 of 3

## SHIPBOARD PROCEDURES MANUAL (SPM)

VOL. 2 Appendix 4.5

### 3. LECTURE – PLAN & RECORD

NO	SUBJECTS	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
5.1	Use & care of electrical appliance	11											
5.2	Use of permits (hot/cold, enclosed space & etc)	12											
5.3	Gas detectors, O2		22										
5.4	Analyser, fixed gas/fire detection system		22										
5.5	Cargo handling – Safe practices			17									
5.6	Engine room – Safe practices			18									
5.7	CPR + Shock				18								
5.8	Personnel Safety/Hygiene & Importance of H/keeping				19								
5.9	Garbage Management & Implementation					20							
5.10	Mooring Operation – Safe practices					21							
5.11	Shipboard access - Safe practices												
5.12	Use of Risk Assessment Template & Hazard Identification												
5.13	Bunker Sampling & Gauging Procedure												
5.14	Cyber Security good practices - An unresponsive / slow respond system scenario - Frequent system crash scenario	15											
5.15	Master - Initial <sup>†</sup>	M	M	M	M	M							

#### † Remarks:

Insert the date of Lecture in appropriate blank white column. Do not fill up in shaded column

This Master Schedule to be placed on front page in the Training file

Lecture conducted to be recorded in the Ship Log Book & Official Log Book and to be discussed in the Safety Meeting.



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



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : MUHAMMAD  
NIS : 03251/N-1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

**A. Judul**

OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNT  
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA

**B. Masalah Pokok**

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja
2. Kurangnya ketrampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Meningkatkan pengawasan perwira jaga terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja
2. Mengadakan latihan keselamatan secara rutin dan *safety meeting* bersama AB

Menyetujui :

Jakarta, 16 Agustus

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

Arif Hidayat, S.Pel., MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19740717 199803 1 001

Laila Puspita Sari Anggraini, S.Pd., M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 1983001 200912 2 004

Muhamma

NIS : 03251/

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

  
Capt. Suhartini, M.M., M.M.TR.






Penata Tk. I (III/d)

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK  
 KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA

Dosen Pembimbing I : Arif Hidayat, S.Pel., MM

Bimbingan I :






No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tar Pembimb
01	09-08-2024	Penggunaan Sinopsis masalah di ACC lanjutkan ke penulisan Bab I	
	12-08-2024	Bab I di sekrupin lanjutkan ke bab II	
	13-08-2024	Bab II di sekrupin lanjutkan ke bab III	
	14-08-2024	Bab III di sekrupin lanjutkan ke bab IV	
	14-08-2024	Bab IV di sekrupin lanjutkan ke susunan lengkap masalah	

Catatan : lengkapi lampiran 2 yg di perlukan

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK  
 KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. ATHENIA

Dosen Pembimbing II : Laila Puspita Sari Anggraini, S.Pd., M.Pd  
 Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda T Pembir
	1 Agustus 24.	Sinopsis aec.	
	5 Agustus 24.	Bab I sesuai penulisan judul makalah dan rumusan masalah.	
	9 Agustus 24.	Bab II Landasan teori menggunakan sitasi / style APA 7.	
	13 Agustus 24.	BAB III Pembahasan lebih detail dan sesuai rumusan.	
	16 Agustus 24.	BAB IV Makalah siap diujikan.	

lengkap daftar pustaka dan Lampiran.