

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO PENGGUNAAN  
ALAT-ALAT KESELAMATAN GUNA MENJAMIN  
KESELAMATAN JIWA DI ATAS MV. META**

Oleh :

**ANDREWO CHRISTIAN**  
**NIS. 02275 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I**

**JAKARTA**

**2019**

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO PENGGUNAAN  
ALAT-ALAT KESELAMATAN GUNA MENJAMIN  
KESELAMATAN JIWA DI ATAS MV. META**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

**Oleh :**

**ANDREW CHRISTIAN**  
**NIS. 02275 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I**

**JAKARTA**

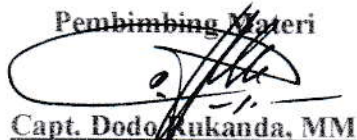
**2019**

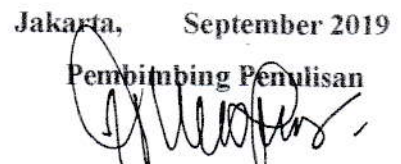
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

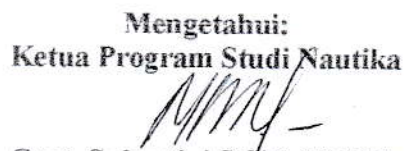


**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ANDREWO CHRISTIAN  
No. Induk Siswa : 02276 / N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO  
PENGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN  
GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA DI ATAS  
MV. META

Pembimbing Materi  
  
Capt. Dodo Sukanda, MM  
Dosen STIP

Jakarta, September 2019  
Pembimbing Penulisan  
  
Drs. Bambang Sumali, M.Sc  
Pembina (VI/b)  
NIP. 19601105 198503 1 001

Mengetahui:  
Ketua Program Studi Nautika  
  
Capt. Suhartini S. SiT, M.MTr  
Penata (III/c)  
NIP. 19800307 200502 2 002

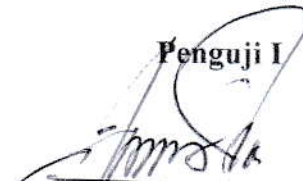
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

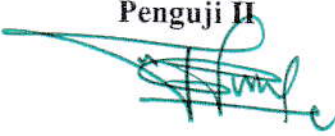


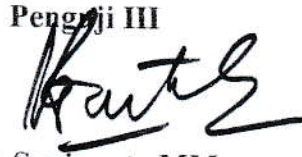
**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

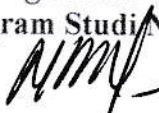
Nama : ANDREWO CHRISTIAN  
No. Induk Siswa : 02275 / N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO  
PENGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN  
GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA DI ATAS  
MV. META

Jakarta, September 2019

**Penguji I**  
  
Capt. Bhima Siswo P. MM  
Penata (III/b)  
NIP. 197305262008121001

**Penguji II**  
  
Capt. Agung Hernowo, MM  
Dosen STIP

**Penguji III**  
  
Drs. Sugivanto, MM  
Penata (III/d)  
NIP. 196207151984111001

Mengetahui:  
Ketua Program Studi Nautika  
  
Capt. Suhartini S. SiT, M. MTr  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002

## KATA PENGANTAR

Dengan segalay Puji Syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, berkat dan anugerah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

### **“ OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA DI ATAS MV.**

#### **META “**

Makalah ini disusun sebagai persyaratan untuk memenuhi Kurikulum Program Diklat Pelaut - I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Dalam penyusunan makalah ini penulis menyadari atas kekurangan dan hasilnya belum sempurna. Oleh karena itu penulis membukakan diri untuk menerima kritik dan saran-saran yang bersifat positif guna perbaikan makalah ini.

Penyusunan makalah ini berdasarkan pada pengalaman yang di dapat sewaktu bekerja di atas kapal dan ditunjang dengan teori-teori serta bimbingan dari para Dosen Pembimbing di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, sehingga makalah ini dapat terwujud terutama kepada yang terhormat:

1. Capt. Marihot Simanjuntak, MM. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini S.SiT M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Vidya Selasdini, S.Si.T selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Dodo Rukanda, MM sebagai Dosen pembimbing materi makalah.
5. Drs. Bambang Sumali, Msc sebagai Dosen pembimbing penulisan.

6. Seluruh dosen dan staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberi bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
7. Istri tercinta Yemima Tyas Pinuji yang telah memberikan dukungan dan doa.
8. Teman–teman Perwira Siswa (PASIS) angkatan LIII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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, 11 September 2019

Penulis,

**ANDREWO CHRISTIAN**

**NIS. 02275 / N-1**

# DAFTAR ISI

Halaman

## HALAMAN JUDUL

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| HALAMAN PERSETUJUAN MAKALAH..... | i |
|----------------------------------|---|

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| HALAMAN PENGESAHAN MAKALAH ..... | ii |
|----------------------------------|----|

|                     |     |
|---------------------|-----|
| KATA PENGANTAR..... | iii |
|---------------------|-----|

|                  |   |
|------------------|---|
| DAFTAR ISI ..... | v |
|------------------|---|

|                    |    |
|--------------------|----|
| DAFTAR BAGAN ..... | vi |
|--------------------|----|

|                    |     |
|--------------------|-----|
| DAFTAR GAMBAR..... | vii |
|--------------------|-----|

|                      |      |
|----------------------|------|
| DAFTAR LAMPIRAN..... | viii |
|----------------------|------|

## BAB I PENDAHULUAN

|                         |   |
|-------------------------|---|
| A. Latar Belakang ..... | 1 |
|-------------------------|---|

|  |   |
|--|---|
| B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah ..... | 2 |
|--|---|

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| C. Tujuan dan Manfaat Penelitian..... | 4 |
|---------------------------------------|---|

|                            |   |
|----------------------------|---|
| D. Metode Penelitian ..... | 5 |
|----------------------------|---|

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| E. Waktu dan Tempat Penelitian..... | 6 |
|-------------------------------------|---|

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| F. Sistematika Penulisan ..... | 6 |
|--------------------------------|---|

## BAB II LANDASAN TEORI

|                           |   |
|---------------------------|---|
| A. Tinjauan Pustaka ..... | 8 |
|---------------------------|---|

|                            |    |
|----------------------------|----|
| B. Kerangka Pemikiran..... | 22 |
|----------------------------|----|

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

|                         |    |
|-------------------------|----|
| A. Deskripsi Data ..... | 24 |
|-------------------------|----|

|                        |    |
|------------------------|----|
| B. Analisis Data ..... | 27 |
|------------------------|----|

|                            |    |
|----------------------------|----|
| C. Pemecahan Masalah ..... | 33 |
|----------------------------|----|

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

|                     |    |
|---------------------|----|
| A. Kesimpulan ..... | 49 |
|---------------------|----|

|                |    |
|----------------|----|
| B. Saran ..... | 49 |
|----------------|----|

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN

## PENJELASAN ISTILAH

## DAFTAR BAGAN

|                               | Halaman |
|-------------------------------|---------|
| Bagan Kerangka Pemikiran..... | 23      |



## **DAFTAR LAMPIRAN**

|            |                    |
|------------|--------------------|
| Lampiran 1 | Ship Particular    |
| Lampiran 2 | Crew List          |
| Lampiran 3 | Gambar Kapal       |
| Lampiran 4 | Penjelasan Istilah |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Sebagaimana kita ketahui bahwa sebagai sarana angkutan laut, kapal memegang peranan yang sangat vital dalam system transportasi, utamanya di negara-negara maritime seperti Indonesia yang dua pertiga bagian wilayahnya terdiri dari lautan, tempat dimana jasa kapal yang disesuaikan dengan fungsi dan peruntukannya hadir didunia transportasi maritim.

Salah satu faktor yang sangat menunjang keselamatan pelayaran adalah perawatan alat-alat keselamatan dan juga memahami teknik dan penggunaan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan diatas kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan diatas kapal yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun juga gagal dalam menanggulangi suatu kecelakaan diatas kapal dikarenakan kurangnya pengetahuan mengetahui cara penggunaan atau tidak berfungsinya alat-alat keselamatan dalam diperlukan dalam keadaan darurat. Tidak dilakukannya jadwal perawatan yang baik merupakan godaan terhadap setiap perwira yang bertanggung jawab untuk menunda perawatan maupun pengecekan terhadap alat-alat keselamatan yang ada, sehingga saat akan dipergunakan alat-alat tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Begitupun pengawasan dengan latihan-latihan keselamatan diatas kapal yang masih kurang mendapat perhatian khusus dari semua pihak yang terkait.

Perawatan alat-alat keselamatan yang terencana dan teratur harus diupayakan sebagaimana mestinya agar tidak membahayakan bagi keselamatan ABK dan kapalnya. Kondisi alat-alat keselamatan secara umum perlu diperhatikan dari segi umur alat tersebut, yang terkadang menyebabkan alat-alat tersebut tidak berfungsi dengan baik. Terlebih lagi ditinjau dengan pemeliharaan yang tidak memadai, maka dapat dipastikan alat tersebut tidak layak pakai. Ditambah begitu padatnya kegiatan diatas kapal,

sehingga dengan dengan latihan keselamatan diatas kapal kadang hanya dipakai sebagai formalitas saja.

Atas dasar inilah maka Penulis tertarik untuk mengambil judul :

“Optimalisasi Penerapan SISPRO Penggunaan alat-alat keselamatan guna menjamin keselamatan jiwa Di atas MV. META”.

Topik ini menjadi latar belakang makalah sebagai upaya untuk memberikan pemahaman agar dapat mengatasi atau mencegah masalah-masalah selama berlangsungnya pelatihan-pelatihan dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Kalau perlu pelatihan tersebut dapat dioptimalkan jika sewaktu-waktu terjadi musibah dan keadaan darurat diatas kapal, maka ABK sudah terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan, karena musibah tidak diketahui kapan datangnya maka perlu adanya kesiap-siagaan dari anak buah kapalnya atau alat-alat keselamatannya. Selain itu juga diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan solusi kepada pembaca yang akan bekerja diatas kapal.

Dengan demikian maka diharapkan para ABK maupun pimpinan diatas kapal mempunyai rasa perhatian yang cukup besar dalam pelaksanaan katihan-latihan keselamatan serta dijalankan dengan benar sesuai jadwal yang ada, kemudian juga diharapkan bahwa melaksanakan latihan-latihan keselamatan diatas kapal secara tetap dan teratur maka dapat meningkatkan kemampuan anak buah kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan.

Perlu diingat bahwa musibah diatas kapal tidak diketahui kapan datangnya, maka disini dituntut kesiap-siagaan dari semua pihak diatas kapal.

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas Penulis mengidentifikasi masalah-masalah yang berkaitan dengan kurang optimalnya penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal yaitu :

- a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- b. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- c. Kurang maksimalnya pemahaman ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- d. Kurang maksimalnya pelaksanaan latihan penggunaan peralatan keselamatan jiwa di atas kapal.
- e. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa diatas kapal.

Namun dalam pelaksanaan sering timbul hal-hal yang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan dan menyebabkan pengoperasian kapal menjadi terhambat. Oleh karena itu ABK pun harus meningkatkan disiplin, baik disiplin dalam bekerja maupun disiplin pada saat latihan-latihan keselamatan dan juga harus disiplin dalam waktu. Dengan padatnya aktivitas diatas kapal dengan waktu yang terbatas karena jadwal kapal yang telah ditetapkan oleh pencharter. Maka dibutuhkan ABK yang kondisinya selalu prima. ABK juga dituntut untuk selalu siap melaksanakan tugas nya diatas kapal setiap saat dibutuhkan, oleh karena itu semua ABK harus dapat mendisiplinkan diri dalam waktu dengan cara menggunakan waktu kerja untuk bekerja dan waktu istirahat untuk istirahat.

## **2. BATASAN MASALAH**

Mengingat luasnya lingkup bahasan yang akan dibahas dalam makalah ini, maka perlu kiranya Penulis membatasi masalah-masalah yang akan dibahas meliputi :

- a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- b. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan batasan masalah Penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal masih rendah ?
- b. Mengapa kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal masih rendah?

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

### **1. Tujuan Penelitian**

Dalam penulisan makalah ini Penulis bertujuan:

- a. Untuk mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- b. Untuk menganalisa kejadian-kejadian yang ada di atas kapal dan dicarikan alternatif pemecahan masalah-masalahnya.
- c. Untuk mengevaluasi pemecahan masalahnya dalam rangka mencari solusinya

### **2. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian yang diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna bagi beberapa aspek, di antaranya :

- a. Manfaat bagi dunia akademis :
  1. Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan tentang penggunaan alat-alat keselamatan bagi perwira-perwira diatas kapal dalam menghadapi permasalahan yang sama.
  2. Diharapkan dapat digunakan untuk menambah pembendaharaan buku-buku di perpustakaan di STIP sehingga dapat dijadikan sebagai referensi bagi pembaca dan para pelaut yang akan bekerja diatas kapal.
- b. Manfaat bagi dunia praktisi :
  1. Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja diatas kapal.

2. Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak Perusahaan Pelayaran.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan oleh Penulis yaitu studi kasus yang dibahas secara Deskriptif Kualitatif.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan Penulis yaitu :

#### **a. Teknik Observasi**

Pengumpulan data yang Penulis lakukan secara langsung dengan melibatkan diri kedalam kegiatan-kegiatan yang ada hubungannya dengan makalah ini.

#### **b. Teknik Komunikasi langsung (wawancara)**

Penulis mengadakan wawancara langsung dengan sumber data atau sumber informasi.

#### **c. Studi Dokumentasi**

Penulis melakukan penelusuran data historis objek penelitian serta melihat sejauh mana proses yang berjalan telah terdokumentasikan dengan baik.

#### **d. Studi Pustaka**

Metode dengan penggunaan studi perpustakaan adalah pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini, baik buku-buku perpustakaan dan buku-buku pelajaran untuk melengkapi penulisan makalah ini, dan juga ditambah pengetahuan Penulis selama mengikuti pendidikan di STIP Jakarta, baik lisan maupun tulisan.

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

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan pada waktu Penulis bekerja diatas MV. Meta dari April 2017 sampai dengan Februari 2018.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan pada saat Penulis bekerja diatas MV. Meta berbendera Panama, isi kotor GT 11.208, pemilik PT. SAMURAI INVESTMENT S.A., daerah pelayaran UNRESTRICTED VOYAGE (Semua Lautan).

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Agar tujuan penulisan dapat dicapai sesuai dengan tujuan yang diharapkan maka Penulis mencoba untuk menyajikan uraian dengan sistematis yang diharapkan dengan mudah dimengerti dan dipahami. Makalah ini dikelompokkan menjadi empat bab, yang mana diantara bab yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan dan tak terpisahkan. Untuk memudahkan menelusuri makalah ini, maka Penulis menguraikan atau memberikan sistematika penulisan sebagai berikut:

### **1. BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini Berisi pendahuluan yang mengutarakan Latar belakang, Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, Metode Penelitian, serta Waktu dan Tempat Penelitian.

### **2. BAB II : LANDASAN TEORI**

Didalam bab ini berisi tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam keputakaan pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran, Tinjauan pustaka dan Kerangka Pemikiran telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

### 3. BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Didalam bab ini berisi deskripsi data yaitu mengenai kejadian-kejadian yang terjadi di atas kapal yang berkaitan dengan penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Analisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang ada sehingga ditemukan alternatif pemecahan masalah dan di evaluasi sehingga ditemukan solusinya.

### 4. BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

Didalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Bab ini Penulis memaparkan teori-teori dan istilah yang berhubungan dan mendukung pembahasan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber pada referensi buku-buku pustaka terkait.

##### **1. Tugas dan Tanggung Jawab Nakhoda**

- a. Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa tugas dan tanggung jawab Nakhoda mempunyai peranan yang sangat penting di atas kapal, karena yang mengendalikan kapal tersebut hingga selamat sampai tujuan. Berikut ini tugas dari seorang Nakhoda kapal yaitu bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam sebuah pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

Nakhoda kapal ialah seorang yang sudah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha diatas kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- b. Berdasarkan KUHP pasal 342 secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapalnya berada ditangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggungjawab Nakhoda, kecuali perbuatan criminal. Misalkan seorang Muallim sedang bertugas dianjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan, meskipun pada saat itu Nakhoda tidak berada dianjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi

tanggung jawab Nahkoda. Kalau melihat hal tersebut diatas maka secara ringkas tanggung jawab Nahkoda kapal sebagai berikut:

- 1) Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna,
- 2) Mengawaki kapalnya secara layak dan sesuai prosedur dan aturan,
- 3) Membuat kapalnya layak laut. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran,
- 4) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapal,
- 5) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## **2. Latihan dalam Keadaan Darurat**

Menurut (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, pada BAB III Peraturan 19, bahwa di atas kapal perlu dilakukan latihan dalam keadaan darurat dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal,
- b. Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik berkumpul.
  - 1) Setiap anggota kru kapal harus paham dengan tugas-tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
  - 2) Dikapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada diatas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam apel penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah membarkasnya para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan jaket pelampung dan tindakan yang diambil dalam keadaan darurat.
  - 3) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang diatur dalam 8.2 dan 8.4 dan harus dilakukan melalui sarana pengumuman. Dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman tersebut harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, sama sebanding lain yang bias didengar paling tidak oleh penumpang yang belum mendengarnya selama dalam perjalanan. Pengarahan itu dapat disertakan dalam apel yang diatur oleh ayat 2.2 bila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster

atau program video ditampilkan pada layar kapal mungkin digunakan untuk mendukung pengarahan tersebut, tetapi tidak bias digunakan sebagai pengganti pengumuman.

c. Latihan Pemadaman Kebakaran.

- 1) Latihan harus dilakukan sepanjang memungkinkan seolah olah ada keadaan darurat yang sebenarnya.
- 2) Setiap anggota kru harus berpartisipasi didalam paling tidak satu kali latihan meninggalkan kapal dan satu kali latihan kebakaran setiap bulan.
- 3) Latihan kebakaran harus direncanakan sedemikian rupa sehingga pertimbangan diberikan untuk praktek regular dalam berbagai keadaan darurat yang mungkin terjadi tergantung pada type kapalnya. Setiap latihan kebakaran harus menyertakan pelaporan ke stasiun dan persiapan tugas-tugas yang dijelaskan dalam daftar kumpul yang diatur dalam peraturan:
  - a) Penyalakan pompa pemadam dengan menggunakan paling tidak dua jet air yang diisyaratkan untuk menunjukkan bahwa system itu berjalan semestinya.
  - b) Pengecekan pakaian pemadam kebakaran dan peralatan penyelamatan personil lain.
  - c) Pengecekan peralatan komunikasi relevan.
  - d) Pengecekan operasi pintu-pintu kedap, pintu api, pengatur api, dan jalan masuk dan keluar utama dari system ventilasi di area latihan.
  - e) Pengecekan pengaturan yang diperlukan untuk segera meninggalkan kapal.

d. Latihan dan instruksi diatas kapal.

- 1) Latihan dikapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan keselamatan jiwa dikapal harus diberikan segera mungkin, paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota ABK. Pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung di atas kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan dan penyelamatan dilaut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran, tetapi semua peralatan

keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam suatu jangka waktu 2 bulan.

- 2) Setiap ABK harus diberikan intruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:
  - a) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan dikapal.
  - b) Masalah Hypotermia.
  - c) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong dikapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk
  - d) Dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.
- 3) Pelatihan diatas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferafit*) diluncurkan dengan pengoperasian Derek akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu.

### **3. Manajemen Keselamatan Kapal**

Menurut ISM CODE (2010) mengatur tentang manajemen keselamatan yang harus harus diselenggarakan di atas kapal dimana salah satunya melakukan latihan dalam menghadapi keadaan darurat secara berkala. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki persyaratan untuk menoperasikan alat-alat keselamatan diatas peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua ABK yang akan bekerja diatas kapal berdasarkan ISM Code edisi 2002 bagian A – pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diwakili dengan ABK yang berkualitas ataupun, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Berdasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A- Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung Safety Management System (SMS) kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua ABK. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi :

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.

- b. Menyediakan system yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan mengulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- c. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil diatas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Oleh karena itu ISM Code dan system manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam system dan dilaksanakan.

#### **4. Standar Kompetensi Pelatihan**

Menurut STCW (1995) Amandemen 2010 Bab VI section A – VI 3 tentang standar kompetensi pelatihan wajib minimum dalam pemadam kebakaran tingkat lanjut, Standar Kompetensi :

- a. Pelaut-pelaut yang ditunjuk untuk mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran harus telah menyelesaikan latihan tingkat lanjut dalam hal tehnik untuk memadamkan kebakaran.
- b. Tingkat pengetahuan dan pemahaman hal-hal yang dicantumkan di dalam kolom 2 tabel A-VV3 harus cukup memadai agar dapat mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran secara efektif dikapal.
- c. Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikan didalam bagian B kode STCW.
- d. Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standar kompetensi yang diharuskan selama 5 tahun, sesuai dengan metode untuk menunjukkan kompetensi.
- e. *Basic Safety Training* (Diklat Dasar Keselamatan) telah di tingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan *Human Relationship* diatas kapal.
- f. Semua pelaut di persyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A – VV3.

Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal perlu diperhatikan factor-faktor keselamatan, karena hal ini menjadi dasar keselamatan jiwa manusia, harta

benda dan perlindungan lingkungan hidup. Tercapainya suatu harapan yang terpampang dari visi maupun misi suatu perusahaan pelayaran yang tertuang di dalam system manajemen keselamatan kapal, maka bukan saja factor-faktor dari alat atau sarana-sarana yang ada diatas kapal tetapi oleh factor manusia yang mempunyai peranan yang sangat penting dalam mengoperasikan alat-alat tersebut.

## **5. Kewajiban Perusahaan Pelayaran**

Berdasarkan ISM Code Pasal 6.2 peraturan dan persyaratan standar diberikan oleh perusahaan pelayaran dan harus dipenuhi bagi semua ABK yang akan bekerja diatas kapal menyatakan : Perusahaan pelayaran harus memastikan baha setiap kapal harus diawaki dengan ABK yang berkualitas mampu bersertifikasi dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua ABK mapu dan siap bekerja diatas kapal adalah mereka memiliki sertifikat-sertifikat profesi seperti *Basic Safety Training* (BSI), *Survival Craft and Rescue Boat* (SCRB), *Advanced Fire Fighting* (AFF) dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dan mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat yang berdasarkan ISM Code.

Pasal 6.5 menyatakan : Perusahaan pelayaran harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang Sistem Manajemen Keselamatan dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan untuk semua personil yang berkepentingan.

## **6. Kedisiplinan**

- a. Menurut Arisandi ( PT.Gramedia Pustaka Utama,2008:230-231 ) berasal dari bahasa latin *discipu/us* yang berarti pembelajaran, jadi disiplin itu sebenarnya difokuskan pada pengajaran. Dimana sesungguhnya adalah proses melatih pikiran dan karakter anak secara bertahap sehingga menjadi seseorang yang memiliki kontrol dan berguna bagi masyarakat.
- b. Di dalam bukunya jamal Ma'mur Asmani ( Yogyakarta:DIVA Press,2010 : 94-95) yang berjudul "tips menjadi guru inspiratif, kreatif, inovatif, macam-macam disiplin dibedakan menjadi tiga yaitu :

### 1) Disiplin waktu

Disiplin waktu menjadikan sorotan utama bagi seorang guru dan murid. Waktu masuk sekolah biasanya menjadi parameter untuk kedisiplinan guru dan murid. Kalau guru dan murid masuk sebelum bel dibunyikan, berarti disebut orang yang disiplin. Kalau masuk pas dibunyikan, bisa dikatakan kurang disiplin, dan kalau masuk setelah bel dibunyikan, maka dinilai tidak disiplin, menyalahi aturan sekolah yang telah ditentukan. Karena itu jangan menyepelekan disiplin waktu ini, usahakan tepat waktu ketika datang pada jam masuk sekolah. Begitu juga dengan jam mengajar, kapan masuk dan kapan keluar harus sesuai dengan alokasi waktu yang ditentukan agar tidak mengganggu jam guru lain.

### 2) Disiplin Menegakkan Aturan

Disiplin menegakkan aturan sangat berpengaruh terhadap kewibawaan guru. Model pemberian sanksi yang diskriminatif harus ditinggalkan. Murid sekarang yang ini cerdas dan kritis, sehingga kalau diperlakukan semena-mena dan pilih kasih mereka akan memakai cara mereka sendiri untuk menjatuhkan harga diri guru. Selain itu, pilih kasih dalam memberikan sanksi sangat dibenci dalam agama. Keadilan harus ditegakkan dalam keadaan apapun, karena keadilan itulah yang akan mengantarkan kehidupan ke arah kemajuan, kebahagiaan, dan kedamaian.

### 3) Disiplin Sikap

Disiplin mengontrol perbuatan diri sendiri menjadi *starting point* untuk menata perilaku orang lain. Misalnya, disiplin tidak tergesa-gesa dan gegabah dalam bertindak. Disiplin dalam sikap ini membutuhkan latihan dan perjuangan karena setiap saat banyak hal yang menggoda kita untuk melanggarnya. Dalam melaksanakan disiplin sikap ini, tidak boleh tersinggung dan cepat menghakimi seseorang hanya karena persoalan sepele. Selain itu juga harus mempunyai keyakinan kuat bahwa tidak ada yang bisa menjatuhkan diri sendiri kecuali orang tersebut. Kalau disiplin memegang prinsip dan perilaku dalam kehidupan ini, niscaya kesuksesan akan menghampiri. Berdasarkan pembahasan tentang tiga macam disiplin yang telah diuraikan diatas maka dapat

disimpulkan bahwa disiplin merupakan upaya untuk membentuk tingkah laku sesuai dengan yang sudah ditetapkan untuk mencapai sesuatu yang lebih baik dan diharapkan.

c. Menurut Singodimedjo ( 2000), faktor yang mempengaruhi disiplin pegawai:

1) Besar kecilnya pemberian kompensasi

Besar kecilnya kompensasi dapat mempengaruhi tegaknya disiplin. Para karyawan akan mematuhi segala peraturan yang berlaku. bila ia merasa mendapat jaminan balas jasa yang setimpal dengan jeri payanya yang telah dikorbankan bagi perusahaan.

2) Ada tidaknya keteladanan pimpinan dalam perusahaan  
keteladanan pimpinan sangat berpengaruh besar dalam perusahaan, karena pimpinan dalam suatu perusahaan masih menjadi panutan karyawan. Para bawahan akan meniru yang dilihatnya setiap hari apapun yang dibuat pimpinannya. Oleh sebab itu, hila seorang pemimpin menginginkan tegaknya disiplin dalam perusahaan, maka ia harus lebih dahulu mempraktekkan supaya dapat diikuti dengan baik oleh para karyawan lainnya.

3) Ada tidaknya aturan pasti yang dapat dijadikan pegangan.

Para karyawan akan mau melakukan disiplin hila ada aturan yang jelas dan diinformasikan kepada mereka. Bila aturan disiplin hanya menurut selera pimpinan saja, atau berlaku untuk orang tertentu saja, jangan diharap bahwa para karyawan akan mematuhi aturan tersebut.

4) Keberanian pimpinan dalam mengambil tindakan.

Bila ada seorang karyawan yang melanggar disiplin, maka perlu ada keberanian pimpinan untuk mengambil tindakan yang sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukannya. Dengan adanya tindakan terhadap pelanggaran disiplin, sesuai dengan sanksi yang ada, maka semua karyawan akan terdorong dan dalam hatinya berjanji tidak akan berbuat hal yang serupa.

5) Ada tidaknya pengawasan pimpinan.

Dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan perlu ada pengawasan yang akan mengarahkan para karyawan agar dapat melaksanakan pekerjaan dengan tepat dan sesuai dengan yang telah



ditetapkan. Dengan adanya pengawasan seperti demikian, maka sedikit banyak para karyawan akan terbiasa melaksanakan disiplin kerja.

6) Ada tidaknya perhatian terhadap karyawan

Karyawan adalah manusia yang mempunyai perbedaan karakter antara satu dengan yang lain. Seorang karyawan tidak akan puas dengan penerimaan kompensasi yang tinggi, pekerjaan yang menantang, tetapi juga mereka masih membutuhkan perhatian yang besar dari pimpinanya sendiri. Keluhan dan kesulitan mereka ingin didengar dan dicarikan jalan keluarnya dan sebagainya.

7) Diciptakan kebiasaan-kebiasaan yang mendukung tegaknya disiplin kebiasaan-kebiasaan positif antara lain :

- a) Saling menghormati bila ketemu dilingkungan pekerjaan
- b) Melontarkan pujian yang sesuai dengan tempat dan waktunya, sehingga para karyawan akan turut merasa bangga dengan pujian tersebut.
- c) Sering mengikutsertakan karyawan dalam pertemuan-pertemuan, apalagi pertemuan yang berkaitan dengan nasib dan pekerjaan anda.
- d) Memberi tahu bila ingin meninggalkan tempat kepada rekan sekerja, dengan menginformasikan kemana dan untuk urusan apa walaupun kedatangan bawahan sekalipun.

8) Kemungkinan hubungannya yang kurang harmonis dengan anak buah  
Hubungan yang harmonis dengan anak buah akan meningkatkan rasa kebersamaan sehingga . meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap pekerjaan, maka akan timbul rasa segan untuk mengecewakan pimpinan bahkan sesama teman kerja. Dengan hubungan yang kurang harmonis dengan anak buah maka, anak buah tidak akan segan-segan melanggar aturan ataupun tidak melakukan perintah dengan benar.

Dari uraian-uraian tentang faktor-faktor disiplin diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa disiplin yang baik mencerminkan besarnya tanggung jawab seseorang terhadap tugas-tugas yang diberikan kepadanya. Hal ini mendorong gairah kerja, semangat kerja, dan terwujudnya

tujuan perusahaan. Melalui disiplin akan mencerminkan kekuatan, karena biasanya seseorang yang berhasil dalam karyanya adalah mereka yang memiliki disiplin tinggi. Guna mewujudkan tujuan perusahaan, yang pertama harus segera kedisiplinan karyawannya. Jadi, kedisiplinan merupakan kunci keberhasilan suatu perusahaan dalam mencapai tujuan. Disiplin yang paling baik adalah disiplin diri. Kecenderungan orang normal adalah melakukan apa yang menjadi kewajibannya dan menepati aturan permainan. Organisasi atau perusahaan yang baik harus berupaya menciptakan peraturan atau tata tertib yang akan menjadi rambu-rambu yang harus dipenuhi oleh seluruh karyawan dalam organisasi. Peraturan-peraturan yang akan berkaitan dengan disiplin itu antara lain:

- 1) Peraturan jam masuk, pulang, dan jam istirahat Peraturan dasar tentang berpakaian dan bertingkah laku dalam pekerjaan.
- 2) Peraturan cara-cara melakukan pekerjaan dan hubungan dengan unit kerja lain.
- 3) Peraturan tentang apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan oleh para karyawan selama dalam organisasi dan sebagainya.

## **7. Kemampuan**

- a. Menurut Amini Ibrahim dalam bukunya “Kemampuan” (2004,48) mendefinisikan kemampuan adalah suatu keadaan dimana seseorang siap dalam menghadapi segala situasi dengan bekerja dan resiko yang harus diterima.
- b. Menurut M. Ivancevich, Robert Konopaske, Michael T. Matteson dalam bukunya “*Organizational behavior and management*” (2006,217) mendefinisikan kemampuan adalah bakat seseorang untuk melakukan tugas fisik ataupun mental.
- c. Menurut Robbins, “*Awaken the Giant Within*” (2003,50) yang menyatakan bahwa kemampuan-kemampuan keseluruhan dari seorang individu pada hakikatnya tersusun dari dua perangkat factor kemampuan intelektual dan kemampuan fisik. Kemampuan intelektual merupakan kemampuan yang diperlukan untuk mengerjakan kegiatan mental. Kemampuan fisik merupakan kemampuan yang diperlukan untuk melakukan tugas-tugas yang menuntut stamina, kekuatan dan

keterampilan serta Uji *Intelegent Quotient (IQ)*, misalnya dirancang untuk memastikan kemampuan-kemampuan intelektual umum seseorang.

Robins (2003,hal.53) dikatakan bila kesesuaian pekerjaan kemampuan tidak sinkron karena karyawan itu mempunyai kemampuan yang jauh melampaui persyaratan dari pekerjaan itu, ramalan kami akan sangat berlainan.

Kemungkinan besar kinerja pekerjaan akan memadai tetapi akan ada ketidakefisienan organisasional dan mungkin kemerosotan dalam kepuasan karyawan. Kemampuan yang berada jauh diatas yang diisyaratkan dapat mengurangi kepuasan karyawan itu bila karyawan itu sangat berhasrat menggunakan kemampuannya oleh keterbatasan pekerjaan itu.

Disamping itu kemampuan fisik juga mempunyai dimensi-dimensi dalam hal ini menurut Robins (2003,53) kemampuan fisik terdiri dari :

- 1) Faktor-faktor kemampuan melalui kekuatan dinamis, kekuatan tubuh, kekuatan atistematis dan kekuatan lainnya.
- 2) Faktor-faktor keluwesan meliputi keluwesan extent dan keluwesan dinamis.
- 3) Faktor-faktor lain meliputi koordinasi tubuh, keseimbangan dan stamina.

Kemampuan intelektual dan fisik yang diperlukan untuk kinerja yang memadai pada suatu pekerjaan bergantung pada persyaratan kemampuan yang diminta dari pekerjaan itu. Menurut teori dikatakan Motivasi, Kemampuan, dan Kinerja adalah:

- 1) Faktor kemampuan, secara psikologis kemampuan (*ability*) terdiri dari : Kemampuan potensi (*IQ*) dan kemampuan *reality (knowledge + skill)*. Artinya pimpinan dan karyawan yang memiliki *IQ* diatas rata-rata dengan pendidikan yang memadai untuk jabatan yang terampil dalam pekerjaan maka akan lebih mudah kerja maksimum.
- 2) Faktor Motivasi diartikan suatu sikap (*attitude*) pimpinan dan karyawan terhadap situasi kerja (*situation*) dilingkungan

organisasinya. Mereka bersikap positif (pro) terhadap situasi kerjanya akan menunjukkan motivasi kerja tinggi dan sebaiknya jika bersikap negative (kontra) terhadap situasi kerjanya akan menunjukkan motivasi kerja yang rendah.

Situasi kerja yang dimaksud meliputi hubungan kerja, fasilitas kerja, iklim kerja, kebijakan pemimpin, pola kepemimpinan kerja dan kondisi kerja.

Dimensi kemampuan intelektual yang dikemukakan oleh Robins (2003,hal.51) yang dapat dijadikan indikator pengukuran kemampuan intelektual dalam pekerjaan yaitu:

- 1) Kecerdasan numeris, kemampuan untuk berhitung dengan cepat dan tepat.
- 2) Pemahaman verbal, kemampuan memahami apa yang dibaca atau didengar serta berhubungan satu dengan yang lainnya.
- 3) Kecepatan perseptual, kemampuan mengenali kemiripan dan beda visual dengan cepat dan tepat.
- 4) Penalaran induktif, kemampuan mengenai suatu urusan logis dalam suatu masalah dan kemudian memecahkan masalah itu.
- 5) Penalaran deduktif, kemampuan menggunakan logika dan menilai implikasi dari suatu argumen .
- 6) Visualisasi ruang, kemampuan membayangkan bagaimana suatu objek akan tampak seandainya posisinya dalam ruangan dirubah.
- 7) Ingatan, kemampuan menahan dapat mengenang kembali pengalaman masa lalu.

Menurut Robins (2003,hal.70) menyebutkan kemampuan langsung mempengaruhi tingkat kinerja dan kepuasan karyawan melalui kecocokan antara jabatan kemampuan

## **8. Pencegahan Kecelakaan di Atas Kapal dan di Pelabuhan.**

Menurut ILO (2002) tugas dan kewajiban-kewajiban umum Nahkoda sebagai berikut :

1. Tugas-tugas dan kewajiban-kewajiban umum Nahkoda:

- a. Nahkoda harus menerbitkan pemberitahuan / peringatan-peringatan yang tepat (*appropriate notice*) dan instruksi-instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah dipahami, dan dalam bahasa atau bahasa-bahasa yang mudah dimengerti oleh seluruh ABK dan memeriksa (*verify*) dengan betul bahwa instruksi-instruksi tersebut telah di mengerti.
- b. Nahkoda harus melakukan penyelidikan atas semua kecelakaan untuk kejadian-kejadian yang nyaris mencelakakan dan mencatat serta melaporkannya sesuai dengan undang-undang dan peraturan-peraturan nasional yang oleh para pemiliknya.
- c. Nahkoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan (*safety equipment*), termasuk semua perlengkapan darurat dan perlindungan (*Emergency dan Protective Equipment*) dirawat dan disimpan dengan baik, siap pakai setiap saat.
- d. Nahkoda harus memastikan agar semua latihan dan kewajiban berkumpul yang telah ditentukan oleh Negara (*Statutory drills and musters*) dilaksanakan dengan sungguh-sungguh (*realistic*), efektif dan konsisten dengan jarak waktu interval yang disaratkan dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan serta peraturan-peraturan yang berlaku.
- e. Nahkoda harus memastikan agar latihan-latihan praktis dan teoritis dimasukkan dalam prosedur-prosedur penanganan keadaan darurat. Penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada harus diperagakan kepada ABK setiap selang waktu yang teratur.
- f. Jika memang tidak bertentangan dengan undang-undang serta ketentuan praktis pemerintah Negara bendera kapal (nasional), Nahkoda harus memastikan agar diangkat satu atau lebih perwira kapal (*designated persons*) yang bertugas sebagai perwira keselamatan (*safety officer*) yang tugas-tugasnya tertera di dalam penjelasan tugas-tugas dan tanggungjawab umum perwira keselamatan. Perwira keselamatan di kapal harus menjamin terselenggaranya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan keselamatan diatas kapal agar dapat dipergunakan ketika dalam keadaan darurat.

2. Tugas-tugas umum serta tanggung jawab umum perwira keselamatan (*safety officer*);
  - a. Apabila tidak bertentangan dengan undang-undang dan ketentuan – ketentuan praktis Negara bendera kapal, perwira keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan dan kesehatan yang dibuat oleh pemilik / pengelola kapal dan menjalankan instruksi-instruksi Nahkoda untuk:
    - 1) Meningkatkan kepedulian ABK mengenai keselamatan.
    - 2) Menyelidiki setiap keluhan tentang keselamatan yang disampaikan kepadanya dan melaporkan hal-hal yang sama kepada komite keselamatan dan kesehatan dan kepada pelapornya kalau memang diperlukan.
    - 3) Menyelidiki kecelakaan-kecelakaan yang terjadi dan membuat rekomendasi-rekomendasi yang sesuai untuk mencegah terulangnya kecelakaan-kecelakaan yang sama.
    - 4) Melakukan inspeksi-inspeksi keselamatan
    - 5) Memantau dan menjalankan pelatihan-pelatihan mengenai keselamatan kepada pelaut/ABK.
  - b. Pada setiap kesempatan, perwira keselamatan harus berusaha bekerja sama dan mencari bantuan kepada komite keselamatan dan perwakilan-perwakilan lainnya dalam menjalankan tugas-tugas ini.

## **9. Keselamatan Kerja**

- a. Menurut Syaaf (2007), Keselamatan kerja berasal dari bahasa Inggris yaitu kata '*safety*' dan biasanya selalu dikaitkan dengan keadaan terbebasnya seseorang dari peristiwa celaka (*accident*) atau nyaris celaka (*nearmiss*). Jadi pada hakekatnya keselamatan sebagai suatu pendekatan keilmuan maupun sebagai suatu pendekatan praktis mempelajari factor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dan berupaya mengembangkan berbagai cara dan pendekatan untuk memperkecil resiko terjadinya kecelakaan.

## **10. Keterampilan**

Menurut Suharso, Retnoningsih Ana dalam buku “KAMUS BESAR BAHASA INDONESIA” (2014), bahwa keterampilan adalah kecakapan atau kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan cermat ( dengan keahlian).

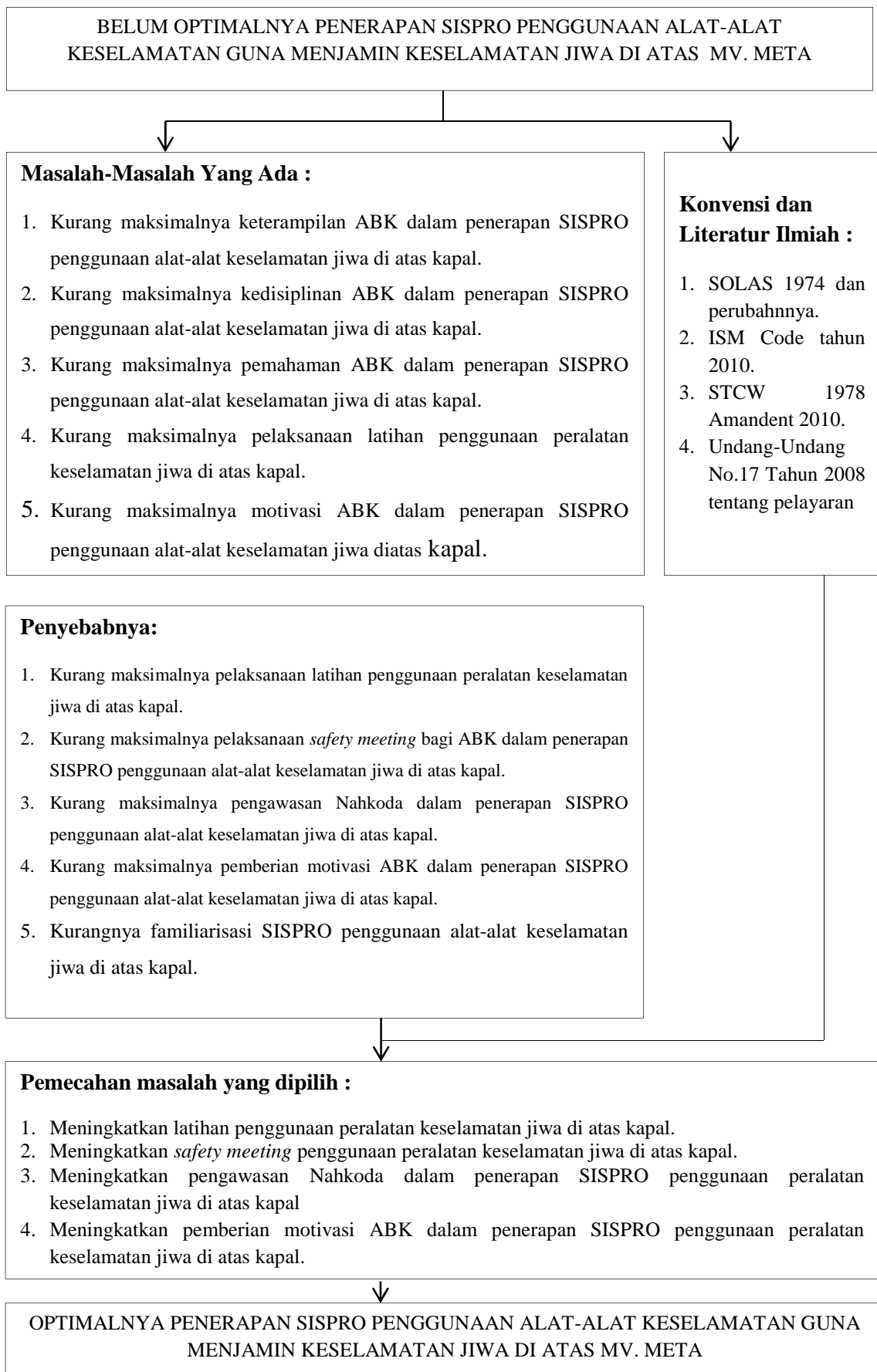
## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam mempelajari makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram, sehingga terlihat keterkaitan antara teori dengan berbagai faktor yang sudah diidentifikasi sebagai masalah penting untuk dibahas.

Kerangka pemikiran ini menjelaskan secara teoritis tentang keterkaitan antara beberapa variable yang diteliti dan akan menuntun penulis dalam menemukan pemecahan masalahnya.

(Kerangka Pemikiran Terlampir)

## KERANGKA PEMIKIRAN





## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN MASALAH**

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

Selama Penulis melakukan penelitian di atas MV. META, ditemukan beberapa kejadian yang memperlihatkan kurang terampilnya dan kurang disiplinnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal dan hal itu ditemukan pada saat diadakan internal audit oleh pihak manajemen perusahaan dan pengecekan oleh *NK Class* di pelabuhan Trincomalee, Srilanka.

Fakta-fakta berikut akan memberikan gambaran tentang kejadian yang terjadi di atas MV. Meta :

1. Pada tanggal 02 Oktober 2017 kapal MV. Meta berada dipelabuhan *Trincomalee* Srilanka, seluruh ABK terkumpul di “Muster Station”. Simulasi kebakaran adalah kamar mesin (Engine Room) dengan satu korban yaitu masinis. Seorang petugas auditor dari NK bertanya kepada juru mudi tentang tindakan pertama kali yang harus dilakukan bila ia melihat kebakaran tersebut. Dan dijawab oleh juru mudi dengan mencari alat penyelamat jinjing (*Portable Fire Extinguisher*) terdekat dan melaporkan kepada masinis jaganya (*Duty Engineer*). Selanjutnya satu regu pemadam kebakaran dibawah pimpinan Masinis 2 (*2<sup>nd</sup> Engineer*) masuk untuk memadamkan api dan menemukan seorang korban yang perlu diselamatkan. Maka regu penyelamat segera menyiapkan diri dengan memakai “*Breathing Apparatus Set*” tapi diperlukan waktu yang lama untuk memakainya. Hal ini dikarenakan tidak familiar/ terbiasanya si pemakai dengan peralatan *Breathing Apparatus* yang ada diatas kapal, sehingga memerlukan waktu yang cukup lama untuk penyelamatan korban. Selanjutnya petugas untuk menunjuk juru masak (Cook) untuk mengoperasikan pompa kebakaran darurat atau *Emergency Fire Pump*. Juru masak tersebut mengalami kesulitan untuk

melaksanakannya, sehingga waktu yang diperlukan untuk menghidupkan pompa cukup lama, malah terkesan tidak mengerti sama sekali.

Berdasarkan kejadian diatas, petugas tidak merasa puas dan memberikan beberapa catatan *Non Conformity Report* (NCR) kepada Nahkoda dan meminta untuk melakukan latihan keselamatan dan penggunaan alat-alat keselamatan pada keesokan harinya. Mendapati *Non Conformity Report* tersebut, Nahkoda serta seluruh Perwira senior (*Senior Officer*) mengadakan pertemuan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk merevisi kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi tersebut. Setelah itu Mualim 1 (*Chief Officer*) selaku *Safety Officer* yang bertanggung jawab secara umum mengenai keselamatan mengadakan latihan kembali dan memberikan pengarahan kepada ABK mengenai tindakan-tindakan yang benar dan yang seharusnya dilakukan.

Baru kemudian Mualim 1 melaporkan kepada Nahkoda agar menghubungi petugas keselamatan (*Safety Officer*) dari Wisdom Marine Lines agar dia kembali untuk dapat mengulangi simulasi keesokan harinya, semua ketidaksesuaian yang terjadi dapat diperbaiki dan dapat pengakuan dari Wisdom Marine Lines.

2. Pada tanggal 02 Oktober 2017 ketika kapal berada di Pelabuhan *Trincomalee*, Srilanka, dilakukan pemeriksaan terhadap penerapan SISPRO keselamatan yang sudah di buat di atas kapal yang dilakukan oleh seorang petugas auditor dari NK Class memeriksa dan meninjau kesiapan ABK dalam menghadapi situasi darurat yang akan dinilai pada saat pelaksanaan peluncuran sekoci dan latihan kebakaran.

Sesuai permintaan tugas tersebut, Nahkoda membunyikan Emergency alarm secara mendadak. Ketika emergency alarm diaktifkan seluruh ABK merespon dan segera menuju stasiun berkumpul (*Muster Station*) menuju pos-pos yang telah ditunjuk. Setelah itu setiap regu melakukan perhitungan jumlah anggota dan melaporkan kepada Nahkoda sebagai pemberi komando pimpinan tertinggi di kapal jika terjadi bahaya Penulis menemukan bahwa ABK ada yang belum berkumpul di *Master Station* dari waktu yang ditentukan sejak alarm dibunyikan dan datang dengan peralatan yang tidak lengkap atau kurang, yaitu jaket keselamatan tidak di ikat dengan baik dan kuat sesuai ketentuan yang ada. Saat dinyatakan mengenai tugas-tugasnya ketika menghadapi keadaan darurat, baik

ABK dek maupun ABK mesin, masih ada yang belum paham akan tugas dan tanggung jawabnya, bahkan tidak membawa alat-alat keselamatan seperti yang ditugaskan dalam *Muster List*.

Kemudian petugas tersebut meminta simulasi bagaimana meluncurkan rakit penyelamat (*Launching Life Boat*). Mualim 1 sebagai *Safety Officer* dan komando rakit penyelamat memerintahkan anak buahnya untuk meluncurkan rakit penyelamat. Ditemukan masih ada ABK yang panik, dimana Mualim 1 juga kurang dapat mengarahkan anak buahnya, sehingga waktu yang diperlukan untuk meluncurkan skoci penyelamat ke air dan menaikannya kembali memerlukan waktu cukup lama dan tidak sesuai dengan keinginan petugas NK Class, sesuai dengan *Solas Regulation* 14, 14.1. Hal ini menjadi sorotan oleh petugas tersebut kepada Nahkoda.

Seperti pada peristiwa pertama, semua kesalahan yang terjadi dapat diatasi dengan mengadakan latihan kembali. Dan pada keesokan harinya bersama-sama petugas NK Class sebagai auditor melakukan simulasi kembali untuk dapat mendapatkan pengakuan akan kemampuan para ABK.

Dalam pemeriksaan petugas auditor dari NK Class bertanya kepada Mualim 3 (*3<sup>rd</sup> Officer*) mengenai perlengkapan alat-alat keselamatan yang ada diatas kapal. Setelah di teliti satu persatu alat-alat keselamatan tersebut terdapat perlengkapan sekoci yaitu *wire* Untuk menaikkan dan menurunkan sekoci sudah lewat dari tanggal *Renewal* atau belum diganti dengan *wire* yang baru. Berdasarkan kejadian diatas petugas tidak merasa puas dan memberikan beberapa catatan *Non Confrormity Report (NCR)* kepada Nahkoda dan meminta Wltuk mengganti dengan *wire* sekoci yang baru. Mendapati *Non Confromity Report*, Nahkoda serta seluruh perwira senior (*Senior Officer*) mengadakan pertemuan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk merevisi kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi tersebut. Setelah itu Mualim 1 (*Chief Officer*) selaku *Safety Officer* yang bertanggung jawab secara umum mengenai keselamatan memberikan perintah kepada ABK untuk mengganti *wire* sekoci tersebut. Baru kemudian Mualim 1 melaporkan kepada Nahkodda agar menghubungi petugas keselamatan (*Safety Officer*) dari NK Class, semua

ketidaksesuaian yang terjadi dapat diperbaiki dan dapat pengakuan dari NK Class.

Dari contoh-contoh diatas betapa besaar peran kemampuan ABK, latihan-latihan keselamatan selama di atas kapal (*On-Board Training*) diperlukan bagi sumber daya manusia, ABK dan perawatan alat-alat keselamatan yang senantiasa dijaga dan ditingkatkan sehingga semua tindakan yang akan dilakukan berjalan dengan benar dan sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pihak manajemen perusahaan.

## **B. ANALISIS DATA**

Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data diatas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan didalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin ABK terutama perwira dan masinis yang masih kurang untuk menjadi contoh teladan bagi anak buah kapal. Dan kejadian-kejadian yang ada, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh keterbatasan atau tidak tersedianya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya.

Dan fakta-fakta yang ada maka didapati, kurang terampilnya ABK dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kapal dapat menyebabkan kerugian material dan non material, sehingga setiap ABK perlu diberikan latihan serta pengetahuan sehubungan dengan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Dan kejadian-kejadian tersebut, terlihat bahwa tidak suksesnya latihan-latihan pengamatan alat-alatkeselamatan bukan disebabkan oleh keterbatasan atau tidak tersedianya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan faktor kesalahan manusia (*Human Error*). Dimana terdapat ABK MV. Meta yang kurang terampil mengoperasikan alat-alat keselamatan serta kurang disiplin dalam menangani alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Bagaimana meningkatkan kemampuan ABK MV. Meta dalam pengoperasian alat-alat keselamatan jiwa dilaut. Dari hasil penelitian diatas tersebut, permasalahan yang mempengaruhi penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal MV. Meta yang dapat penulis olah adalah sebagai berikut :

# **1. Kurang Maksimalnya Keterampilan ABK Dalam Penerapan SISPRO Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di Atas Kapal.**

Tidak dapat disangkal lagi bahwa kemampuan ABK dalam melaksanakan tugas-tugasnya sangat ditentukan oleh seberapa jauh mereka menguasai pengetahuan atau ilmu dan seberapa banyak pengalaman yang mereka miliki. Selanjutnya penguasaan ilmu pengetahuan ditentukan oleh seberapa banyak mereka mendapat latihan-latihan.

Dari data yang didasari oleh penelitian saat penulis bekerja diatas kapal, penulis melihat masih banyak ABK yang berada di MV. Meta yang kurang disiplin dan terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Terlihat pada saat dilaksanakan latihan keadaan darurat diatas kapal, ABK kurang bereaksi dengan cepat pada saat mendengar alarm berbahaya dan dalam menghadapi keadaan bahaya tersebut. ABK harus selalu diberikan arahan atau petunjuk terlebih dahulu akan tugasnya masing-masing. Masih rendahnya pemahaman ABK dalam mengoperasikan alat-alat pemadam diatas kapal adalah menjadi salah satu penyebab. Dengan latihan menggunakan alat-alat pemadam maka diharapkan ABK dalam mampu memahami pentingnya alat-alat keselamatan dan cara mengoperasikannya. Sebab dengan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari ABK sesuai dengan keinginannya. Faktor keselamatan jiwa di laut khususnya dalam kebakaran tergantung pada faktor alat-alat dan anak buah kapal yang harus saling mendukung dan terampil, walaupun alat keselamatan lengkap dan terawat (dalam arti siap pakai) tetapi tanpa didukung oleh keterampilan anak buah kapal, latihan yang memadai akan tidak ada gunanya sebab segala sesuatunya pekerjaan yang disertai dengan latihan, maka tidak akan ragu lagi terhadap pekerjaan itu, karena sudah terbiasa. Hal ini terbukti di MV. Meta pada Daftar Sijil kebakaran ini dipasang di tempat di mana anak buah kapal sering berkumpul. Misalnya di ruang makan atau di ruang rekreasi atau di kamar dengan maksud agar anak buah kapal dapat membaca dan mengerti tugas masing-masing. Pada waktu peran kebakaran maupun peran sekoci tapi pada kenyataannya waktu diadakan latihan sekoci dan kebakaran, masih banyak ABK yang belum mengerti tugasnya sesuai dengan yang tercantum dalam daftar sijil dan kebakaran, sebagai contoh pada waktu diadakan latihan sekoci ternyata sebagian besar belum tahu apa sebenarnya tugasnya dan di mana posisinya, itu menandakan jarangya diadakan latihan.

Kemudian pada latihan kebakaran banyak anak buah kapal yang belum tahu bagaimana menggunakan atau mengoperasikan alat-alat pemadam jenis busa yang mana pada jenis itu cara pemakaiannya harus dengan posisi botol dibalik yang bagian kepala botol berada di bawah sehingga cairan yang ada didalam botol dapat bercampur dan menyemprot keluar.

Tetapi kenyataannya semua anak buah kapal tidak dapat melakukannya dengan baik. Kurangnya kemampuan anak buah ini disebabkan kurangnya latihan di atas kapal karena faktor kesibukkan yang mana dalam hal lebih mengutamakan kerja harian dari pada latihan keselamatan.

Kurangnya kemampuan anak buah kapal ini, merupakan tanggung jawab Nahkoda. Nahkoda harus berusaha agar ABK dapat terampil dalam penggunaan alat-alat keselamatan. Kenyataannya Nahkoda tidak pernah memperhatikan bagaimana anak buah kapal itu menggunakan alat-alat keselamatan dan tidak memberikan pengarahan tentang bagaimana cara penggunaan alat-alat keselamatan dan betapa pentingnya alat-alat tersebut.

Berbicara masalah keselamatan bekerja dilaut tidak dapat dipisahkan dari keterampilan pelaut itu sendiri. Apabila terjadi kebakaran diatas kapal, pelaut itu sendirilah yang akan bertanggung jawab. Pada umumnya manusia berfikir bahwa kecelakaan didarat lebih dominan menurut pemikiran mereka, luasnya lautan dan tidak padatnya transportasi laut jika disbanding dengan transportasi darat.

Kecil kemungkinan untuk kecelakaan dilaut. Tapi pada kenyataannya kecelakaan dilaut tetap saja terjadi. Setelah diadakan penelitian ternyata faktor keterampilan ABK sangat memegang peranan yang sangat penting bagi keselamatan kerja dilaut. Hal ini terbukti pada setiap terjadinya kecelakaan dikapal selalu membawa korban jiwa, yang mana hal ini merupakan suatu gambaran bahwa anak buah kapal kurang mampu dalam mengoperasikan alat-alat yang ada dikapal khususnya alat-alat keselamatan.

Kalaupun ada diantara mereka yang mengerti dalam penggunaan alat-alat keselamatan itu karena diperoleh dari pengalaman selama bertugas diatas kapal dengan tanpa adanya pengarahan-pengarahan dari pimpinan atau perwira-perwira diatas kapal. Akibatnya pengetahuan ini sebatas cara pengoperasian atau penggunaan saja. Mengenai perawatan dan cara kerja sebagian besar mereka belum mengetahuinya.

Yang dimaksud terampil dalam hal ini adalah mengerti cara-cara pemakaiannya juga mengerti cara bagaimana merawat alat-alat tersebut, sehingga alat-alat tersebut selalu dalam keadaan siap pakai pada saat yang diperlukan.

Sejak diperlakukannya STCW Januari 1992 oleh pemerintah Indonesia, maka mulailah perusahaan pelayaran memikirkan bagaimana cara mengupayakan anak buah kapal khususnya untuk kapal penumpang mempunyai keterampilan yang sesuai dengan STCW yang dikeluarkan.

Bagi pelaut yang belum sempat menyenjam program latihan karena pada waktu bekerja di kapal tanpa dibekali teori yang didapat dari pendidikan maupun pengarahan-pengarahan yang serius maka dalam hal ini diharuskan mengikuti program latihan. Tujuan program pelatihan tidak hanya mengoperasikan yang benar mengenai alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai.

Agar pelaksanaan status kegiatan berjalan secara efisien (berdaya guna) dan efektif (berhasil guna), maka harus ditunjang manajemen yang baik, rasional, obyektif, dan mengacu pada tujuan yang ingin dicapai.

Mengingat beragamnya masalah yang ada serta terhambatnya upaya penyelamatan, maka sudah selayaknya kalau system pengawasan diatas kapal harus dibenahi secara cepat dan tepat terutama mengenai system keselamatan jiwa dilaut. Pengawasan yang baik harus dilakukan secara menyeluruh, baik dari segi pekerjaan dan peralatan, prosedur kerja maupun dari segi personil. Dan segi peralatan, maka hal-hal yang harus dibenahi antara lain, peralatan yang dibutuhkan, bagaimana menggunakannya, kapan digunakan dan siapa yang menggunakannya.

Sedang dari segi prosedur kerja hal-hal yang harus dibenahi antara lain latihan-latihan yang dilaksanakan, pekerjaan apa yang akan dikerjakan, bagaimana mengerjakannya, waktu pelaksanaannya dan kualifikasi personil yang bagaimana yang akan mengerjakannya.

Dari segi personil, hal-hal yang harus dibenahi adalah kualifikasi atau persyaratan dari personil yang dibutuhkan, hubungan timbal balik anantara personil baik anak buah kapal sebagai pelaksana operasional, unsur pimpinan

(Mualim/Perwira), maupun Nahkoda sebagai unsur pimpinan tertinggi diatas kapal.

Mualim 1 sebagai *Safety Officer* menyiapkan jadwal-jadwal latihan diatas kapal berdasarkan manual-manual serta *check list* dari perusahaan pelayaran, dalam hal ini Wisdom Marine Lines. Dimana dalam jadwal latihan ini telah mencakup semua keadaan-keadaan bahaya dan penyelamatan dilaut, termasuk peragaan/demonstrasi penggunaan alat-alat keselamatan sesuai manual-manual dan *check list* dari perusahaan. Setiap bulannya, misalnya peluncuran rakit dilakukan hari jumat dan latihan kebakaran, penyelamatan pada hari Sabtu, ataupun juga latihan peluncuran rakit penyelamatan dan kebakaran dilakukan pada hari yang sama, yaitu hari Sabtu atau minggu. Pada hari minggu dilaksanakan latihan/demonstrasi dari penggunaan alat-alat keselamatan yang dilanjutkan dengan *safety Meeting* dan *Safety Video*. Pada saat *Safety Meeting* ini dibahas masalah peluncuran rakit penyelamat, kebakaran dan semua hal yang menyangkut keselamatan. Dengan kata lain merupakan evaluasi mingguan dan diakhir bulan diadakan *Safety Committee Meeting* untuk mengevaluasi satu bulan latihan diatas kapal. Selain itu ketertarikan dari pihak perusahaan dan pemilik kapal juga sangat menentukan dalam upaya system pengawasan di atas kapal.

Selain itu juga, faktor yang timbul dari lingkungan kapal yang mana Nahkoda adalah memegang peranan yang paling penting, dimana Nahkoda sebagai pemegang kendali dikapal baik secara operasional maupun secara management. Pemimpin harus bersikap adil, pemimpin harus memberi sugesti, pemimpin harus mampu mendukung tercapainya tujuan, pemimpin sebagai katalisator, pemimpin harus menciptakan rasa aman, pemimpin sebagai sumber pemimpin hendaknya menghargai rasa aman, pemimpin sebagai sumber inspirasi hendaknya menghargai ABK. Tetapi biasanya karena kesibukan kerja ataupun sifat dari Nahkoda itu sendiri yang tidak memberikan perhatian apa yang terjadi di kapal dan apa yang dilakukan anak buahnya. Biasanya mereka lebih mementingkan untuk bersenang-senang bila telah tiba dipelabuhan, mereka lupa akan posisi dan arti dari sebagai seorang pimpinan, sehingga masalah dari bawahan dan kekurangan bawahan tidak diperhatikan dalam segi apapun



termasuk pula didalamnya tentang kemampuan anak buah dalam mengoperasikan alat-alat yang ada di kapal khususnya alat-alat penyelamatan.

Faktor-faktor yang menyebabkan kurang terampilnya ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal antara lain :

- a. Kurang maksimalnya pelaksanaan latihan penggunaan peralatan keselamatan jiwa di atas kapal.
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

## **2. Kurang Maksimalnya Kedisiplinan ABK Dalam Penerapan SISPRO Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di Atas Kapal.**

Berdasarkan deskripsi data terlihat kurang disiplinnya ABK dalam menerapkan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan jiwa di laut dan hal itu terjadi pada saat dilakukan pemeriksaan oleh *NK Class*, ABK tidak menggunakan peralatan keselamatan sesuai dengan yang dicantumkan dalam *Muster List*.

Penyebab hal itu:

- a. Kurang maksimalnya pengawasan Nahkoda dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan di atas kapal.
- b. Kurang maksimalnya pemberian motivasi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan peralatan keselamatan jiwa di atas kapal.

Akhirnya yang harus ditekankan dari sistim pengawasan di atas kapal adalah bahwa semua unsur terkait harus diupayakan sedemikian rupa sehingga dapat melakukan fungsinya sesuai dengan kedudukan dan posisinya dengan sebaik-baiknya. Karena itu semua personil di atas kapal harus mengetahui posisi dan tugasnya. Dengan demikian pelaksanaan pekerjaan akan berjalan dengan lancar jika didukung oleh personil yang mengerti akan tugas-tugasnya. Tugas atau pekerjaan di atas kapal memang banyak, namun kegiatan mengenai penyelamatan jiwa bukanlah hal yang sepele, karena itu usaha-usaha yang menyangkut penyelamatan harus menjadi bagian penting dari manajemen di atas kapal.

## **C. PEMECAHAN MASALAH.**

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

Berdasarkan analisis data diatas, maka Penulis akan memberikan beberapa alternative pemecahan masalah. Antara lain sebagai berikut:

#### **a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal**

Hal ini dapat diatasi dengan cara :

##### **1) Meningkatkan pelaksanaan latihan penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.**

Dalam usaha meningkatkan pelaksanaan latihan penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan diatas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan diatas kapal.

Latihan keselamatan adalah penting mengingat banyak kecelakaan terjadi pada pekerjaan baru yang belum terbiasa dengan bekerja secara selamat. Latihan selanjutnya adalah melakukan pekerjaan yang semestinya termasuk keselamatannya. Disini pelatih atau pemimpin harus menerangkan dan memberikan segenap demonstrasi dan akhirnya dilakukan sendiri oleh pekerja baru. Dan para pekerja harus terlatih dalam pemeliharaan dan perbaikan alat-alat diatas kapal termasuk aspek-aspek keselamatannya.

Latihan-latihan penyelamatan tersebut akan lebih efektif apabila ABK tersebut:

- a) Memahami atau mengerti akan tugasnya masing-masing.
- b) Mengetahui alat-alat keselamatan dan pemadam yang ada diatas kapal.
- c) Melaksanakan latihan dengan serius.
- d) Mengerti akan faedah diadakannya pelatihan.

Kesiap-siagaan dalam menghadapi keadaan darurat, dengan cara selalu mengingatkan mengenai tugas-tugasnya dalam sijil darurat, pos tugas, isyarat pemanggilan, tempat dan cara pemakaian baju renang (*Life*

*Jacket*), cara menaiki sekoci dan kapal maupun dari air/laut serta cara mempersiapkan dan mengolah gerak sekoci.

**2) Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.**

*Safety meeting* ini biasanya dilakukan setiap bulan bagi seluruh awak kapal, selain itu juga dilaksanakan pada saat akan melaksanakan kegiatan menggunakan alat-alat keselamatan, kegunaan dari pada rapat tersebut ialah untuk membicarakan masalah-masalah yang dianggap perlu, guna menunjang kelancaran dan kesejahteraan awak kapal. Dalam *safety meeting* ini awak kapal akan memberikan masukan-masukan atau bertanya untuk meningkatkan pengetahuan.

Pelaksanaan *safety meeting* bertujuan untuk menginformasikan bahaya yang terdapat dalam suatu pekerjaan dan cara mengantisipasinya. Topik yang paling sering dibahas biasanya mengenai peringatan untuk mengutamakan keselamatan diri dengan cara mengenakan alat-alat keselamatan jiwa.

Peran penting *safety meeting* inilah yang menjadi alasan mengapa materi *safety meeting* perlu disampaikan secara rutin dan berulang-ulang. Pengulangan ini bukan berarti para pekerja dianggap belum tahu, tetapi inilah salah satu cara untuk terus mengingatkan mereka akan pentingnya penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

**b. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.**

Untuk meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal, Teladan nakhoda dan para perwira kapal memegang peranan penting untuk menentukan kedisiplinan anak buah kapal karena nakhoda dan para perwira kapal akan dijadikan teladan atau panutan bagi anak buah kapal. Dengan teladan disiplin yang baik dari nakhoda dan para perwira kapal maka anak buah kapal pun akan ikut baik. Oleh karena itu nakhoda dan

para perwira perlu menunjukkan disiplin diri yang tinggi dalam melakukan tugas-tugas dan pekerjaan, sehingga memberikan teladan yang baik bagi anak buah kapal. Memberikan sanksi hukuman/ tindakan pendisiplinan. Pemberian hukuman sebagai konsekuensi dari tindakan-tindakan melanggar aturan akan menimbulkan efek jera, sehingga tindakan-tindakan melanggar aturan tersebut diharapkan tidak terulang lagi.

Hubungan yang harmonis antara atasan dan bawahan akan menumbuhkan semangat kebersamaan dan kekeluargaan, sehingga semua awak kapal akan merasa menjadi bagian dari organisasi kapal dan memiliki tanggung jawab masing-masing. Dengan demikian akan menumbuhkan kerjasama yang baik antara sesama awak kapal.

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

**1) Meningkatkan pengawasan Nahkoda dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.**

Dalam usaha meningkatkan pengawasan ABK akan fungsi alat-alat keselamatan di atas kapal, peranan seorang Nahkoda sangat dituntut agar tujuan di atas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.

Latihan keselamatan adalah penting mengingat banyak kecelakaan terjadi pada pekerjaan baru yang belum terbiasa dengan bekerja secara selamat. Latihan selanjutnya adalah melakukan pekerjaan yang semestinya termasuk keselamatannya. Disini pelatih atau pemimpin harus menerangkan dan memberikan segenap demonstrasi dan akhirnya dilakukan sendiri oleh pekerja baru. Dan para pekerja harus terlatih dalam pemeliharaan dan perbaikan alat-alat di atas kapal termasuk aspek keselamatannya.

**2) Meningkatkan pemberian motivasi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.**

Pemberian motivasi berpengaruh positif terhadap kinerja ABK. Dengan meningkatkan pemberian motivasi ABK dalam penerapan

peralatan keselamatan jiwa dapat diketahui bahwa adanya hubungan yang kuat antara pemberian motivasi terhadap kinerja ABK.

Dengan adanya motivasi ABK ,akan sangat berpengaruh terhadap psikologis seorang ABK, karena dengan adanya motivasi penggunaan peralatan alat-alat keselamatan jiwa , maka dalam diri ABK akan termotivasi dan timbul rasa percaya diri yang mana akan menimbulkan suatu semangat dalam penerapan penggunaan peralatan keselamatan. Motivasi dapat timbul dari diri sendiri atau orang lain. Motivasi yang tumbuh dari dalam diri ABK yang tinggi akan meningkatkan dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa. Selain itu motivasi dapat timbul dari Perwira, motivasi dapat timbul dari Nahkoda atau bisa juga dari sesama ABK. Semakin tinggi Motivasi ABK dalam penerapan penggunaan alat-alat keselamatan maka akan meningkatkan kinerja dalam penggunaan alat-keselamatan jiwa.

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

Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah berdasarkan alternatif pemecahan masalah, Penulis dapat mengevaluasi sebagai berikut :

### **a. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal dan hal ini dapat di atasi dengan cara :**

- 1) Meningkatkan pelaksanaan latihan penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

Keuntungannya :

- a) ABK akan lebih terampil.
- b) Keselamatan jiwa akan lebih terjamin.

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan waktu yang cukup.
  - b) Menyita waktu pelaksanaan kerja rutin.
- 2) Meningkatkan Pelaksanaan *safety meeting* bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

Keuntungannya :

- a) ABK akan lebih memahami tentang penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan.
- b) ABK bisa mendapat penjelasan lebih detail tentang penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan.

Kerugiannya :

- a) Perlu waktu.
- b) Menyita waktu pekerjaan rutin.

**b. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal dan hal ini dapat diatasi dengan cara :**

- 1) Meningkatkan pengawasan Nahkoda dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

Keuntungannya :

- a) ABK akan lebih serius melaksanakan latihan.
- b) ABK akan lebih memahami akan tugasnya masing-masing.

Kerugiannya :

- a) Perlu waktu.
- b) Menyita waktu pekerjaan rutin.
- 2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa diatas kapal.

Keungtungannya :

- a) Menumbuhkan semangat bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan.
- b) Menumbuhkan rasa percaya diri bagi ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan.

Kerugiannya :

- a) Memerlukan waktu yang cukup.
- b) Menyita waktu pelaksanaan kerja rutin.

### **3. Alternatif pemecahan masalah yang dipilih**

Sesuai dengan evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah diatas, Penulis menemukan alternatif pemecahan masalah yang dipilih sebagai berikut :

- a. Meningkatkan pelaksanaan latihan penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- b. Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- c. Meningkatkan pengawasan Nahkoda dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- d. Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Setelah suatu masalah dianalisis untuk kemudian dicari langkah-langkah pemecahan masalahnya, maka dapatlah ditarik beberapa kesimpulan dari uraian sebelumnya yang dihimpun sebagai berikut:

1. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
2. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

#### **B. SARAN-SARAN**

Dari uraian-uraian pada pembahasan masalah sebelumnya, dapat diberikan beberapa saran-saran perbaikan sebagai berikut :

1. Untuk memaksimalkan keterampilan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal disarankan kepada Nahkoda agar:
  - a. Meningkatkan pelaksanaan latihan penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
  - b. Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
2. Untuk memaksimalkan kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal disarankan kepada Nahkoda agar:



- a. Meningkatkan pengawasan Nahkoda dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.
- b. Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam penerapan SISPRO penggunaan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

Amini Ibrahim, *Kemampuan*, 2004

Butterworth-Heinemann, London second Edition

HG.Hicks dan OR.Gillet, *Organisation Theory and Behavior*, Bina Ak:sara, Jakarta 1984

Himpunan Putusan Mahkamah Pelayaran mengenai kecelakaan kapal dilaut, Jilid I Edisi tahun 1988

House, DJ, *Seaman Ship Techniques*/, 1995

IMO, London, 2001. ISM Code edisi 2002

Ivancevich, Konopaske, Matteson, *Organizational behavior and management*, New York. Ninth Edition, 2008

Kinicki Angel, Kreitner Robert, *Organizational Behavior*, Boston. Seven Edition, 2007

Pedoman Penulisan Makalah Diklat Pelaut Tingkat 1, STIP, 2010

R. Soetoro. *Diklat Kepemimpinan*, PLAP, 1992

Republik Indonesia UU NO. 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran

Robbins Anthony, *Awaken the Giant Within*, New York, 2003

SOLAS 1974 Consolidated 2008

STCW 2001 Amandement 3(2) 2001

Sule, Saefullah, *Kemampuan*, 2005

**SHIP PARTICULAR M.V. META**  
**IMO NO.8608030 MMSI 356766000**

OWNER: SAMURAI INVESTMENT S.A.

OPERATOR: WISDOM MARINE LINES S.A.

DW: 18612(S)/18076(W) MT, Draft: 9.16(S)/8.97(W)m, Freeboard:3.273(S)/3.463(W),  
FWA: 0.201m

Service speed: 13.0kts(B)/12.5.0kts(L) Fuel Oil Consumption: At Sea: IFO 17.0mt + MDO 0.7mt

In Port IDLE: IFO 1.5mt + MDO0.8mt WORK: IFO 2.5mt + MDO 1.5mt

|                         |                                     |                               |   |
|-------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---|
| Nationality             | : Panama                            | Main Engine                   | : diesel output MCO:5950ps x 136 rpm    |
| Port of Registry        | : Panama                            | Maker type                    | : Kobe / MHI 6UEC 45LA                  |
| Official No             | : 40969-10                          | Output CSO                    | : 5060ps x 129 rpm (3720KW)             |
| Call Sign               | : HPKA                              | Bore/Stroke                   | : 450m/m / 1350mm                       |
| IMO No                  | : 8608030                           |                               | 5950ps = 4375KW                         |
| Ship Type               | : Bulk/Lumber Carrier               | AUX. Boiler                   | : Capacity 700/600 kg/h                 |
| Classification          | : NK, NS*, (bulk carrier) (ESP) MNS | Maker Type                    | : Cylindrical vertical composite/sasebo |
| Date of Keel Laying     | : 1986.06.07                        | W. Pressure                   | : 7kgf/sq.cm                            |
| Date of Launching       | : 1986.07.21                        | Generator Engine              | : Diesel 2 sets                         |
| Built in                | : 1987.10.27                        | Maker Type                    | : Yanmar Diesel / M200AL x UT           |
| Built by                | : Uwajima, Japan                    | Engine PS                     | : 600ps/500k VA (400kW)                 |
| Tonnage(1969)           | : GRT: 11208/NET:6712               | Engine RPM                    | : 720                                   |
| Tonnage(Panama)         | : 12247.76/9226.83                  | Alternator                    | :                                       |
| Tonnage (Suez)          | : 1023.37/11828.74                  | Voltage/Hz                    | : AC 450v,60Hz,3                        |
| Cargo Capacity Grain    | : 23590.45cbm.22925.8cbm            | Emergency Generator           | : 65kVA (52kW)                          |
| Cargo capacity Bale     | : 22908.00cbm                       | FW Generator capacity         | : Max 10 cbm?day                        |
| Bunker Capacity IFO     | : 878.11cbm                         | Propeller                     | : Right Handed                          |
| Bunker Capacity MDO     | : 104.57cbm                         | Dia.                          | : 4.80m 4-Blade                         |
| Ballast Capacity        | : 4860.18cbm (482.6+1974.6+2402.98) | Pitch                         | : 3.433mm                               |
| FW Capacity             | : 328.66cbm                         | Shaft centre from top of keel | : 3.05m                                 |
| L.O.A.                  | : 145.50m                           | Deck Machinery                | : Hydraulic Type                        |
| LBP                     | : 136.00m                           | Windlass                      | : 14t x 9m/min x 2 sets                 |
| Breadth Moulded         | : 23.1m                             | Mooring Winch                 | : 10t x 20m/min x 2 sets                |
| Depth Moulded           | : 12.40m                            | Number of Swing Derricks      | : 4 SWL : 30 mnt                        |
| Max Height              | : 39.4m                             | Stern Anchor Wire Rope        | : 48mm x 110m                           |
| Light Ship Displacement | : 4243mt                            | Bow Anchor Chain              | : 27.5mx20                              |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | lengths Dia. 54mm<br>Mooring Line : 200m x 12<br>pcs Dia.70mm                     |   |
| Number of Deck/BHD : 1/6<br>Number of Holds : 4<br>Type of Hatch Cover : Mac Gregor And<br>Folding type<br>Size of Hatches : No.1/14.63 x<br>12.0m Nos.2,3&4 /<br>19.25 x 12.00m | PROHIBITED RPM RANGE : 70-87  |   |
| Tank Top Strength : 15mt/sqm<br>Deck Strength : 3.8mt/sqm<br>Hatch cover Strength : No.1/2.5mt/sqm<br>Nos.2,3&4/ 3.0mt/sqm   | AHEAD (RPM)<br>FULL :<br>105(10.8/11kt)<br>HALF : 92<br>SLOW: 65<br>DEAD SLOW: 45 | ASTERN (RPM)<br>DEAD SLOW: 45<br>SLOW : 65<br>HALF : 92<br>FULL : 105 |

Phone: 870773208490,870764918244. Fax: 870783972602

Email : [9hrz4@globeemail.com](mailto:9hrz4@globeemail.com) , [435676610@stratosmobile.net](mailto:435676610@stratosmobile.net)

Mobile: 00886-911316495

## IMO CREW LIST

| SHIP'S NAME : M.V. META |                             |                | PORT :      |                            |             |                           |
|-------------------------|-----------------------------|----------------|-------------|----------------------------|-------------|---------------------------|
| VOY :                   |                             |                | DATE :      |                            |             |                           |
| FLAG : PANAMA           |                             |                |             |                            |             |                           |
| NO.                     | NAME                        | RANK           | NATIONALITY | DATE OF BIRTH              | PASSPORT NO | DATE OF EXPIRY            |
| 1                       | ROMEO R GAMALE              | CAPT           | FILIPINO    | JAN,8 <sup>RD</sup> 1952   | EB 430067   | DEC,26 <sup>th</sup> 2020 |
| 2                       | BASIR                       | C/O            | INDONESIA   | AUG,06 <sup>TH</sup> 1968  | W223814     | NOV,30 <sup>TH</sup> 2021 |
| 3                       | ANDREWO CHRISTIAN           | 2/O            | INDONESIA   | DEC,21 <sup>ST</sup> 1991  | B6047962    | JAN,27 <sup>TH</sup> 2022 |
| 4                       | DHENI KUSTRIADI             | 3/O            | INDONESIA   | AUG,27 <sup>TH</sup> 1981  | A 2085087   | JAN,20 <sup>TH</sup> 2023 |
| 5                       | ARTHUR THOMAS SOLON ECHAVES | C/E            | FILIPINO    | JUN,02 <sup>ND</sup> 1954  | XX 5010654  | NOV,19 <sup>TH</sup> 2019 |
| 6                       | MANLISE HYGENE MARZON       | 1/E            | FILIPINO    | JUL,31 <sup>ST</sup> 1974  | XX 5342138  | JAN,21 <sup>ST</sup> 2019 |
| 7                       | SORIANO JESSIE LLAPITAN     | 2/E            | FILIPINO    | APR,15 <sup>TH</sup> 1954  | EB 4948662  | MAR,14 <sup>TH</sup> 2023 |
| 8                       | ALTERADO GLENN SINANGOTE    | 3/E            | FILIPINO    | JAN,31 <sup>ST</sup> 1975  | EB 5603434  | JUN,07 <sup>TH</sup> 2023 |
| 9                       | ASONG MORITO                | BSN            | FILIPINO    | OCT,28 <sup>TH</sup> 1965  | XX 5254749  | JAN,11 <sup>TH</sup> 2020 |
| 10                      | TRI HANDOKO                 | A/B            | INDONESIA   | SEP,27 <sup>TH</sup> 1984  | A 1601726   | NOV,08 <sup>TH</sup> 2021 |
| 11                      | SUMIARTO                    | A/B            | INDONESIA   | MAY,14 <sup>TH</sup> 1974  | A 1451891   | OCT,10 <sup>TH</sup> 2021 |
| 12                      | ALHAM RUSDIYANTO            | A/B            | INDONESIA   | MAR,06 <sup>TH</sup> 1971  | S 502689    | NOV,12 <sup>TH</sup> 2019 |
| 13                      | DIDIK HARYADI               | A/B            | INDONESIA   | DEC,08 <sup>TH</sup> 1977  | A 2903539   | MAY,14 <sup>TH</sup> 2023 |
| 14                      | TATEP DAHLAN                | O/S            | INDONESIA   | MAY,10 <sup>TH</sup> 1981  | U224576     | DEC,9 <sup>TH</sup> 2019  |
| 15                      | CHAIRIL ANWAR               | O/S            | INDONESIA   | NOV,08 <sup>TH</sup> 1984  | A0703669    | JUL,29 <sup>TH</sup> 2021 |
| 16                      | MARLI TUHARNO               | OLR<br>NO1     | INDONESIA   | MAR,15 <sup>TH</sup> 1975  | A 3109629   | JUN,07 <sup>TH</sup> 2022 |
| 17                      | TEMU KOBOI                  | OLR            | INDONESIA   | JUL,17 <sup>TH</sup> 1979  | V078418     | APR,22 <sup>TH</sup> 2020 |
| 18                      | ARIANTO                     | OLR            | INDONESIA   | JUN,28 <sup>TH</sup> 1982  | A 2405218   | MAR,26 <sup>TH</sup> 2022 |
| 19                      | AOKI MARU                   | D<br>CADE<br>T | INDONESIA   | DEC,21 <sup>ST</sup> 1991  | A 2800097   | MAY,07 <sup>TH</sup> 2023 |
| 20                      | ARI LOMBO                   | E<br>CADE<br>T | INDONESIA   | OCT,19 <sup>TH</sup> 1992  | A 2457631   | MAR,14 <sup>TH</sup> 2022 |
| 21                      | HASAN DAHAYA                | COOK           | INDONESIA   | MAY, 14 <sup>TH</sup> 1963 | A 2632949   | MAY,01 <sup>ST</sup> 2022 |
| 22                      | MUHAMMAD MAKKI              | FITTE<br>R     | INDONESIA   | JUL, 22 <sup>ND</sup> 1971 | A 3581169   | AUG,27 <sup>TH</sup> 2022 |

Capt. ROMEO R GAMALE

MASTER

**Gambar M.V. META**



Arsip Kapal

# **PENJELASAN ISTILAH**

## **1. ABK**

Anak Buah Kapal atau Awak Kapal, yaitu semua orang yang berkerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali Nahkoda.

## **2. DWT**

Jumlah bobot/berat yang dapat ditampung oleh kapal untuk membuat kapal terbenam sampai batas yang diizinkan dinyatakan dalam long ton atau metric ton.

## **3. Displacement**

Jumlah ton air yang dipindahkan oleh bagian kapal yang tenggelam dalam air.

## **4. Chronometer**

Sebuah alat pencatat waktu yang cukup tepat untuk dapat digunakan sebagai standar waktu portable, biasanya digunakan untuk menentukan bujur dengan cara navigasi selestial.

## **5. *Unrestricted Voyage***

Daerah pelayaran untuk semua laut di dunia.

## **6. *Internal audit***

Pengecekan yang dilakukan oleh pihak perusahaan sendiri dalam rangka mereview hasil kerja kapal selama ini.

## **7. *Safety Meeting***

Merupakan sebuah cara untuk selalu mengingatkan kepada para pegawai tentang pentingnya keselamatan kerja di area kerja.



**8. *International Safety Management (ISM)***

Manajemen keselamatan international yang harus dimiliki oleh setiap perusahaan untuk mengatur kapalnya sedemikian rupa sehingga kapal tersebut dapat beroperasi dengan aman, selamat dan melindungi lingkungan dari perencanaan.

**9. *Safety Management System***

Sistem manajemen keselamatan yang merupakan implementasi dari ISM yang diaplikasikan di atas kapal.

**10. *Non Conformity***

Ketidaksesuaian yang terjadi di atas kapal yang dianggap tidak normal dan tidak sesuai dengan standar yang seharusnya.

**11. *Corrective Action***

Tindakan koreksi yang dilakukan oleh pihak kapal untuk memperbaiki ketidaksesuaian yang terjadi di atas kapal.