

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN MANAJEMEN
KESELAMATAN KERJA DALAM PROSES *SUPPLY*
BUNKER FUEL OIL DI KAPAL MT. JUMA**

Oleh:

TOMY PURNIWAN EKA SUKMA
NIS. 03288/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN MANAJEMEN
KESELAMATAN KERJA DALAM PROSES *SUPPLY*
BUNKER FUEL OIL DI KAPAL MT. JUMA**

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

Oleh:

**TOMY PURNIWAN EKA SUKMA
NIS. 03288/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : TOMY PURNIWAN EKA SUKMA
No. Induk Siwa : 03288/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN MANAJEMEN
KESELAMATAN KERJA DALAM PROSES *SUPPLY*
BUNKER FUEL OIL DI KAPAL MT. JUMA

Pembimbing I,

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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

Jakarta, 05 September 2024

Pembimbing II,

Lili Purnama Sita, S.Si.T., M.M.Tr

Pembina Tk. I (IV/a)

NIP. 19791022 200212 2 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : TOMY PURNIWAN EKA SUKMA
No. Induk Siwa : 03288/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN MANAJEMEN
KESELAMATAN KERJA DALAM PROSES *SUPPLY*
BUNKER FUEL OIL DI KAPAL MT. JUMA

Penguji I

Capt. Indra Muda, M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19711114 201012 1 001

Penguji II

Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19820306 200502 1 001

Penguji III

Lili Purnama Sita, S.Si.T., M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19791022 200212 2 001

Mengetahui

Dr. Ketua Jurusan Nautika

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul:

“OPTIMALISASI PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA DALAM PROSES *SUPPLY BUNKER FUEL OIL* DI KAPAL MT. JUMA”

Penulisan makalah ini diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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

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

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
4. Ibu Lili Purnama Sita, S.Si.T., M.M.Tr, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini.
5. Seluruh Dosen dan Staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.

Seluruh rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I angkatan LXXI tahun ajaran 2024

selalu setia mendampingi dan selalu memberikan dukungan.

Seluruh rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I angkatan LXXI tahun ajaran 2024 yang ikut memberikan bimbingan, sumbangsih, pikiran dan saran yang baik secara material maupun moril sehingga makalah ini dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 03 September 2024

Penulis,



TOMY PURNIAWAN EKA SUKMA

NIS. 03288/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv-v
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	16
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	17
B. Analisis Data	19
C. Pemecahan Masalah	24
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	36
B. Saran	36
 DAFTAR PUSTAKA	 38
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perdagangan Internasional saat ini dinilai telah mencapai tahap yang baik, hal ini dikarenakan semakin banyak kalangan menyadari akan kepentingan pengangkutan melalui jalur laut yang memanfaatkan beberapa fasilitasnya untuk beberapa instansi seperti perusahaan pelayaran serta perusahaan bongkar muat sehingga masing-masing instansi tersebut memberikan pelayanan yang terbaik pada penggunaan jasa tersebut. Maka dari itu dituntut adanya Sumber Daya Manusia yang produktif, profesional di segala bidang termasuk di bidang jasa industri pelayaran.

International Maritime Organization (IMO) sebagai sebuah organisasi PBB yang membawahi sektor kemaritiman, telah menerbitkan beragam aturan-aturan serta prosedur-prosedur yang dapat dijadikan pedoman bagi pelaut, perusahaan dan institusi pelayaran. Seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS)* yang merupakan pedoman keselamatan jiwa dilaut 1974 *consolidated 2005*, *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1978 amandemen 2010 sebagai standar pelatihan, sertifikasi dan juga pengaturan jaga bagi pelaut yang diberlakukan secara *International* mulai 1 Januari 2012.

Untuk itu diperlukan penerapan manajemen keselamatan kerja di kapal dalam mengelola suatu perusahaan pelayaran, sehingga target dan tujuan ekonomi dapat dicapai secara efektif dan efisien. Penggunaan jasa pengangkutan barang melalui kapal dari suatu negara ke negara lain tentunya tidak terlepas dari jasa penyuplaian bahan bakar untuk kapal itu sendiri. Pada saat ini istilah *bunker* umumnya diterapkan pada produk minyak bumi yang disimpan dalam tangki, dan *bunker* pada praktik dan bisnis pengisian bahan bakar kapal. Operasi bunkering dilakukan di pelabuhan dan mencakup penyimpanan dan penyediaan *bunker* (bahan bakar kapal) ke kapal. Perairan Singapura atau yang dikenal *Singapore Port Limit* adalah salah satu perairan

yang cukup ramai sebagai transit kapal-kapal perdagangan untuk melakukan penyuplaian bahan bakarnya, pemerintah Singapura memberikan kesempatan yang besar kepada perusahaan-perusahaan swasta untuk dapat mengelola usaha kapal *bunker* dengan memberikan persyaratan dan perijinan yang cukup mudah, sebagai contoh MT. JUMA adalah salah satu kapal *bunker* di Singapura yang memberikan pelayanan jasa untuk mensuplai bahan bakar jenis *Low Sulphur Fuel Oil (LSFO)*.

Penulis mengamati bahwa Mualim I memiliki tugas dalam pengawasan prosedur *bunkering* agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan aman serta diharapkan mampu menurunkan angka kecelakaan yang terjadi mulai dari proses sandar kapal, proses *bunkering* sampai selesai kegiatan penyuplaian bahan bakar. Pengecekan tambahan dilakukan oleh mualim I sebelum proses *bunkering* untuk memastikan bahwa kapal *bunker* sudah siap menyuplai bahan bakar, kesalahan yang sering dilakukan oleh Anak Buah Kapal (ABK) adalah kurangnya kedisiplinan terhadap perintah yang diberikan oleh Mualim I perihal pemakaian perlengkapan keselamatan personil/ *personal protective equipment* pada saat persiapan kapal akan sandar. Sebelum proses sandar Mualim I memberikan perintah untuk menurunkan *yokohama fender* pada sisi kapal sesuai perintah Nahkoda, pada saat menurunkan *yokohama fender* penulis mendapati ada ABK yang tidak memakai perlengkapan keselamatan personil dengan lengkap, seperti *safety glove* dan *safety helmet* hal ini yang sering dilakukan oleh ABK. Dalam hal ini penulis juga menilai bahwa kurangnya pemahaman ABK di MT. JUMA mengenai kemungkinan bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada saat proses sandar kapal samapai proses *bunkering*. Apabila hal ini sering terjadi diatas kapal, maka akan menyebabkan meningkatnya kecelakaan yang terjadi pada kru kapal. Berdasarkan uraian di atas tentang kasus atau kesalahan yang pernah terjadi sehingga penulis tertarik untuk menyusun makalah ini dengan judul: **“OPTIMALISASI PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA DALAM PROSES SUPPLY BUNKER FUEL OIL DI KAPAL MT. JUMA”**

B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas penulis dapat mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di kapal MT. JUMA sebagai berikut:

- a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment/* perlengkapan keselamatan personil.
- b. Kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang terjadi pada saat proses *bunkering*.
- c. Kurangnya perhatian penuh Anak Buah Kapal terhadap perintah Perwira di atas kapal.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan dalam penerapan manajemen keselamatan kerja diatas kapal, maka penulis merumuskan masalah pada:

- a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment/* perlengkapan keselamatan personil.
- b. Kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang terjadi pada saat proses *bunkering*.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan pembahasan masalah pada makalah ini sebaga berikut:

- a. Apa yang menyebabkan kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment/* perlengkapan keselamatan personil?
- b. Apa yang menyebabkan kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang terjadi pada saat proses *bunkering*?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan perlengkapan keselamatan personil dan mencari pemecahan masalahnya.
- b. Untuk mengetahui penyebab kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal tentang bahaya-bahaya yang terjadi pada saat proses *bunkering* dan mencari pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penulisan

a. Aspek Teoritis

- 1) Diharapkan dari hasil analisa ini dapat menambah pengetahuan bagi penulis, pembaca, pelaut dan kalangan umum tentang pentingnya penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di atas kapal *bunker*.
- 2) Diharapkan dapat menambah bahan bacaan di perpustakaan dan berguna dalam upaya terciptanya pelaut yang handal dan yang mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

b. Aspek Praktis

- 1) Diharapkan informasi beserta keterangan yang ada dalam makalah ini akan menambah konsep keilmuan dibidang keselamatan pelayaran khususnya kecakapan pelaut yang baik di atas kapal.
- 2) Sebagai sumbang saran kepada perusahaan dan khususnya pejabat yang membuat komitmen kebijakan perusahaan untuk menerapkan manajemen keselamatan kerja di atas kapal *bunker*.
- 3) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi khususnya yang belum pernah bekerja di kapal tanker bunker. Pengalaman mengenai hal-hal yang menjadi kendala di dalam proses penyuplaian bahan bakar di kapal-kapal niaga serta cara untuk mengatasinya.

D. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan dan penyusunan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain :

a. Studi Kasus

Penulis mengadakan penelitian untuk mengatasi masalah yang nyata dalam keseharian ABK diatas kapal MT. JUMA serta banyaknya kejadian-kejadian yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal *bunker*, terutama yang disebabkan oleh kurangnya kedisiplinan dan pemahaman Anak Buah Kapal terhadap pentingnya penggunaan perlengkapan keselamatan personil dengan lengkap dan rendahnya pemahaman terhadap bahaya-bahaya yang bias terjadi sebagai akibat kelalaian dan ketidakpatuhan terhadap aturan yang berlaku diatas kapal. Sebagai contoh kelalaian yang dilakukan adalah tidak memakai sarung tangan keselamatan dan alat pelindung kepala/ *safety helmet*, hal ini dapat menyebabkan cidera pada jari tangan dan cidera pada kepala. Maka dari itu untuk menghindari terjadinya cidera atau kecelakaan kerja, diperlukan pelatihan dan bimbingan kepada ABK di MT. JUMA.

b. Problem Solving

Dalam makalah ini, penulis berusaha memecahkan masalah yang ada di kapal MT. JUMA terutama masalah penerapan sistem manajemen keselamatan kerja dalam hal ini penggunaan *personal protective equipment/* perlengkapan keselamatan personil. Untuk mengatasi masalah ini yang berdasarkan pada pengamatan langsung di atas kapal MT. JUMA yaitu dengan upaya memberikan pengarahan bahwa pentingnya pemakaian perlengkapan keselamatan personil untuk melindungi tubuh kita dari cidera dan selalu mengingatkan kepada ABK untuk selalu mengenakan perlengkapan keselamatan personil secara lengkap. Pengawasan lebih ditingkatkan terhadap ABK yang suka lalai terhadap aturan atau perintah-perintah keselamatan dari Mualim I. Sehingga mendapat sesuatu yang lebih baik dalam peningkatan keselamatan kerja ABK diatas kapal MT. JUMA.

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Observasi (pengamatan)

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal MT. JUMA dalam penanganan masalah optimalisasi penerapan manajemen keselamatan kerja dalam proses *supply bunkering Fuel Oil*, penulis melakukan pengamatan secara langsung terhadap ABK yang suka lalai dalam pemakaian perlengkapan keselamatan personil pada saat proses penyuplaian bahan bakar.

b. Metode Perpustakaan

Data dan informasi didapat dari buku-buku dan literatur dikapal MT. JUMA yang berkaitan dengan judul makalah.

c. Interview

Merupakan suatu proses yang dilakukan penulis dengan cara tanya jawab langsung dengan melibatkan semua Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal MT. JUMA.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil MT. JUMA sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Nakhoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan optimalisasi penerapan manajemen keselamatan kerja dalam proses *supply bunker Fuel Oil* di kapal tersebut.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisa data yang penulis gunakan dalam penyusunan dan pembuatan makalah ini adalah teknik analisa deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisa data berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai Nakhoda di atas kapal MT. JUMA.

E. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penelitian diadakan dalam kurun waktu 20 Juni 2023 sampai dengan 10 Juli 2024 saat penulis menjabat sebagai Nakhoda di MT. JUMA dengan menyesuaikan jadwal operasi kapal dari terminal minyak pengisian sebelumnya ke tempat-tempat tujuan lain yakni kapal-kapal niaga di Perairan Singapura demikian seterusnya.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilaksanakan di atas MT. JUMA, kapal *tanker* berbendera Singapura milik perusahaan *Global Energy Tradding Pte. Ltd.*

Adapun tempat-tempat dimana kapal-kapal bunker berlabuh jangkar untuk menunggu order selanjutnya adalah sebagai berikut:

- *AEPB (Eastern Petroleum Bravo)*
- *AEPC (Eastern Petroleum Charlie) dan*
- *ARP (Raffles Petroleum Anchorage)*

F. Sistematika Penulisan

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Dengan sistematika yang ada diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian. Adapun sistematika penulisan makalah adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dijelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini dijelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini dijelaskan deskripsi data yang diambil di lapangan yang terjadi selama penulis bekerja di atas kapal MT. JUMA sebagai Nakhoda berupa fakta hasil tinjauan pustaka, kemudian dianalisa dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga tidak akan terjadi lagi permasalahan yang sama dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini dijelaskan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan dalam mencapai target yang akan diinginkan yaitu *zero accident*.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis mencari beberapa landasan teori yang berkaitan dengan masalah untuk membantu mencari pemecahan dalam peningkatan keselamatan kerja di kapal *bunker* MT. JUMA terhadap kapal-kapal niaga dalam pengisian bahan bakar, diantaranya yaitu:

1. Definisi

a. Penerapan

Menurut Nurdin Usman (2002:70) bahwa penerapan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap sempurna. Penerapan adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan sekedar aktivitas, tapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

Menurut Purwanto dan Sulistyastuti (2019:21) bahwa penerapan adalah kegiatan untuk mendistribusikan keluaran kebijakan (*to deliver policy output*) yang dilakukan oleh para implementor kepada kelompok sasaran (*target group*) sebagai upaya untuk mewujudkan kebijakan.

b. Pengawasan

Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. *Controlling is the process of measuring performance and taking action to ensure desired results* (Schermerhorn, 2002: 12).

Berdasarkan uraian di atas, menurut peneliti pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, di mana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih atas kepada pihak di bawahnya. Pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

c. Peningkatan

Menurut seorang ahli bernama Adi S. (2003: 67) Pengertian peningkatan Dalam Kamus Etimologi kata peningkatan berasal dari kata tingkat. Yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat juga dapat berarti pangkat, taraf dan kelas sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaca untuk menambah derajat, tingkat dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan ketrampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, Peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan semestinya. Dalam hal ini upaya yang dimaksud oleh peneliti yaitu usaha untuk meningkatkan pengawasan proses transfer minyak yang disuplai ke kapal-kapal niaga diperairan Singapura oleh *Bunker Tanker MT. JUMA*.

d. Bunker Tanker

Bunker tanker adalah sejenis kapal tanker yang digunakan khusus untuk mengangkut bahan bakar dari terminal dan dibongkar di kapal lain dengan tujuan muatan yang dibongkar menjadi bahan bakar kapal penerima bahan bakar tersebut. Tidak Semua kapal tanker di negara Singapura dapat menjadi tanker *bunker*, kapal tanker yang akan dijadikan kapal bunker tanker harus memenuhi syarat dan mendapatkan ijin resmi dari pihak pemerintah Singapura yang sesuai dengan *Marine Port Authority of Singapore* (MPA) dan mendapatkan "SB Licence.

e. MT. JUMA

MT. JUMA adalah kapal *bunker* tanker berbendera Singapura dengan *Gross Tonnage 2888 Metric Tons* yang memiliki panjang 90 Meter. Kapal ini dimiliki oleh perusahaan “*GEA – JULIET Pte.Ltd*” dan dioperasikan oleh perusahaan “*GLOBAL ENERGY TRADING Pte.Ltd*” dan beralamatkan: *438 Alexandra road#13-03 Alexandra point, Singapore 119958*.

2. Manajemen Keselamatan Kerja di atas kapal *bunker*

Manajemen Keselamatan

Menurut Goenawan Danuasmoro (2013:34) manajemen keselamatan kerja ialah bagian dari sistem secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung-jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.

Di dalam SOLAS *consolidated 2014 Chapter I Regulation 11a* dijelaskan “*The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of present regulation to ensure that the ship in all respect will remain fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.*” Yang artinya bahwa kapal beserta kelengkapannya harus dalam kondisi yang sesuai dengan peraturan yang ada dan harus dalam kondisi yang layak ketika berlayar, tanpa membahayakan kapal maupun orang yang ada di kapal tersebut.

Agar kapal dalam kondisi selalu laik laut maka perlu dilakukan perawatan dan pemeriksaan yang dilakukan secara berkala, proses perawatan dan pemeriksaan dilakukan untuk mengetahui kondisi dari peralatan yang ada di atas kapal, baik itu peralatan keselamatan maupun permesinan yang ada di atas kapal. Bekenaan dengan perawatan di atas kapal didalam SOLAS

chapter II-2 Part E Regulation 14 sub 2.2.1 tertulis “*Maintenance, testing, and nspection shall be carried out based on the guidelines developed by the Organization and this manner having due regard to ensuring the reliability of system and appliances*”. Yang artinya perawatan, percobaan dan inspeksi dilakukan untuk memastikan keandalan sistem dan peralatan yang ada di atas kapal masih memenuhi standart yang telah ditentukan.

Berdasarkan resolusi IMO A.741(18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention. Code*. ketentuan ini kemudian diadopsi *Safety of Life at Sea (SOLAS)* dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal. *International Safety Management Code (ISM Code)* merupakan pengelolaan standard sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya ISM ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

Tujuan diselenggarakannya *International Safety Management (ISM Code)* adalah sebagai berikut:

- 1) Menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya nyawa manusia serta menghindari terjadinya kerusakan lingkungan laut.
- 2) Membentuk dan membiasakan sikap peduli dan bertanggung jawab terhadap terwujudnya fungsi keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran.
- 3) Meningkatkan efisiensi, efektivitas, kehandalan dan kinerja perusahaan serta kapal, khususnya pada aspek keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

3. Pencegahan Kecelakaan Kerja

a. Definisi

Pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi, (Poerwadarminta/ 2017:181). Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan. Pencegahan identik dengan perilaku.

Menurut Suma'mur (2009:49) bahwa kecelakaan adalah merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi atau faktor lingkungan atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan properti atau kejadian yang tidak diinginkan. Dengan kata lain, kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan property ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur.

Menurut Tawaka (2017:4) bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan seringkali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harga benda atau properti maupun korban jiwa yang terjadi dalam proses kerja atau berkaitan dengannya.

b. Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Untuk dapat mencegah kecelakaan kerja di kamar mesin, maka harus mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tersebut. Menurut Goenawan Danoeasmoro (2003:23) hal-hal yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan, yaitu:

- 1) Tindakan tidak aman dari manusia/*unsafe acts*
 - a) Bekerja tanpa kewenangan,

- b) Gagal untuk memberi peringatan,
 - c) Bekerja dengan terburu-buru,
 - d) Menggunakan alat pelindung (APD) yang salah,
 - e) Menggunakan alat keselamatan / pelindung yang rusak,
 - f) Bekerja tanpa prosedur yang benar,
 - g) Tidak memakai alat keselamatan kerja,
 - h) Melanggar peraturan keselamatan kerja,
 - i) Bergurau di tempat kerja, dan lain sebagainya.
- 2) Keadaan tidak aman / *unsafe condition*
- a) Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
 - b) Peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
 - c) Ventilasi ruang / tempat kerja yang terlalu sesak, lembab, bising.
 - d) Kurang sarana pemberi tanda / alarm
 - e) Keadaan udara beracun, gas, debu, uap, dsb

4. Perlengkapan Keselamatan Personil

a. *Safety Helmet/ Helm*

Safety helmet atau Helm adalah alat perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala dan biasanya dibuat dari metal atau bahan keras lainnya seperti kevlar, serat resin, atau plastik. Helm ini dirancang untuk menyerap benturan, jika terjadi kecelakaan helm dapat melindungi kepala dan leher dengan menyerap sebagian kekuatan benturan. Bagian luar yang keras bertindak sebagai penghalang pelindung antara kepala dan lingkungan yang berbahaya. Berdasarkan standar ANSI/ ISEA menunjukkan bahwa masa berlaku *safety helmet* adalah maksimal 4-5 tahun.

Diperlukan perawatan terhadap *safety helmet* itu sendiri, yaitu dengan cara membersihkan bagian *shell* (cangkang atau bagian luar helm yang keras) *safety helmet* dan komponen lain menggunakan kain lembut yang sudah dicelupkan ke dalam air sabun, lalu bilas menggunakan air hangat. Periksa kondisi *shell safety helmet* apakah ada tanda kerusakan, keretakan dan pecah.

b. *Safety Glove/ Sarung Tangan Safety*

Sarung tangan safety adalah alat pelindung diri (APD) untuk melindungi jari-jari tangan dari berbagai resiko dan bahaya cedera saat bekerja. Perlindungan yang diberikan meliputi perlindungan terhadap luka sayatan, tusukan, luka bakar, benturan, dan lainnya.

c. *Safety Shoes*

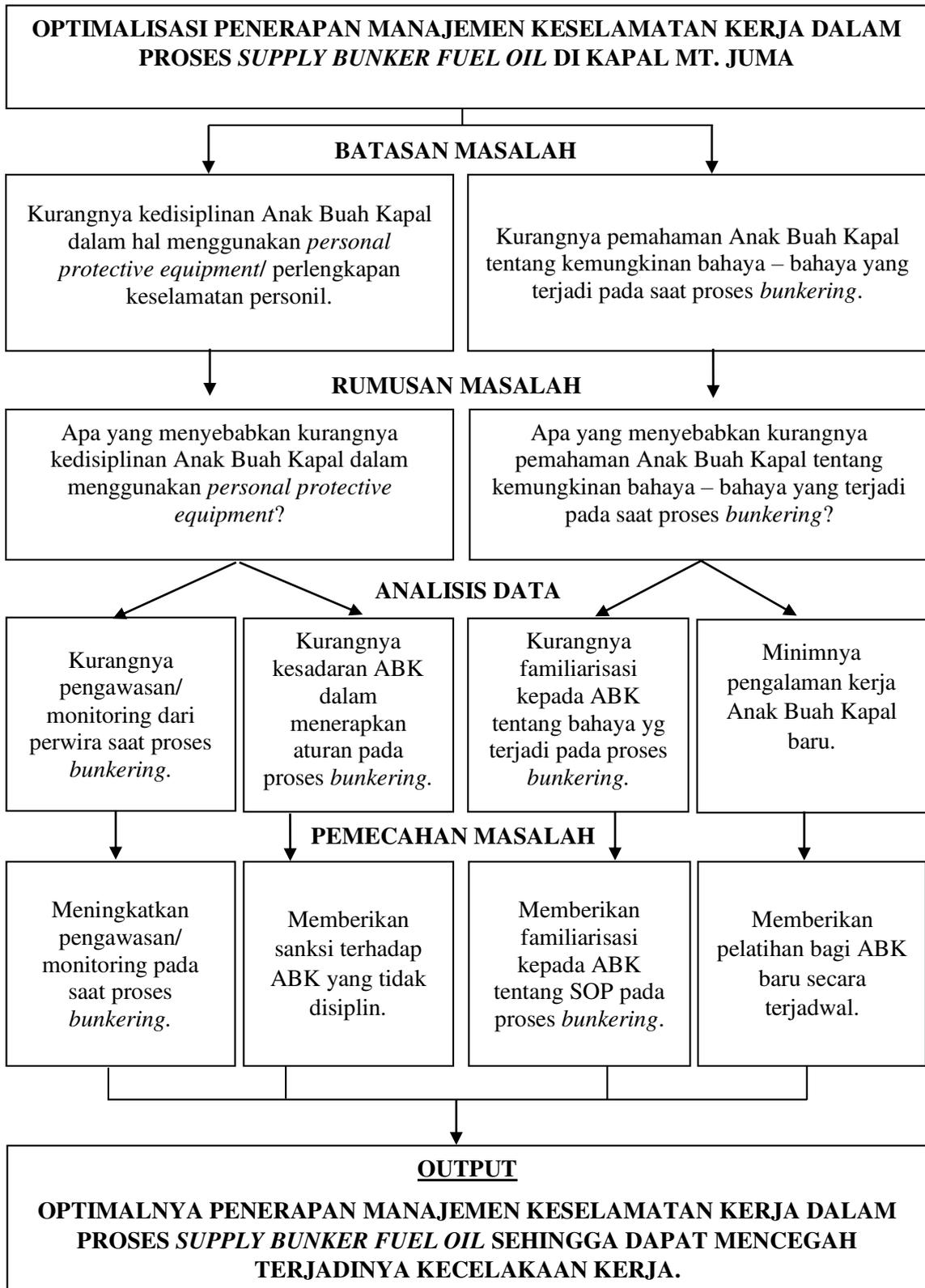
Safety shoes (Sepatu Safety) adalah salah satu Alat Pelindung Diri (APD) yang harus dipakai oleh para pekerja guna menghindari resiko kecelakaan. Manfaat dari menggunakan safety shoes adalah memberikan perlindungan kaki dari benturan keras, luka bakar dan memberikan cengkeraman saat berjalan di permukaan yang licin atau tidak rata.

Diperlukan perawatan yang baik agar kondisi safety shoes tetap baik dan terjaga, yaitu dengan membersihkan sepatu secara teratur. Bersihkan dengan kain lembab dan biarkan hingga benar-benar kering.

d. *Wearpack*

Wearpack pelaut atau sering disebut *coverall safety*, memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan dan kenyamanan para awak kapal selama bekerja. *Coverall safety* ini memiliki fungsi untuk melindungi pekerja dari cedera ringan hingga berat yang mungkin terjadi di atas kapal.

B. Kerangka Pemikiran



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

MT. JUMA adalah kapal *bunker tanker* berbendera Singapura milik perusahaan “GEA – JULIET Pte.Ltd” dan dioperasikan oleh perusahaan “GLOBAL ENERGY TRADING Pte.Ltd”, dengan data sebagai berikut:

<i>Name of Vessel</i>	: MT. JUMA
<i>IMO Number</i>	: 9767912
<i>MMSI</i>	: 563856000
<i>Call Sign</i>	: 9V3733
<i>Flag</i>	: SINGAPORE
<i>Gross Tonnage</i>	: 2882 T
<i>Deadweight</i>	: 4211 T
<i>Length x Breadth</i>	: 90 x 15,20 M

Pada tanggal 08 Juli 2024 kapal MT. JUMA akan melakukan aktivitas *bunkering* untuk menyuplai minyak *LSFO (Low Sulphur Fuel Oil)* kepada kapal MT. SELINA di *Singapore anchorage area*, sebelum proses sandar Mualim I memerintahkan 3 orang ABK untuk menurunkan *yokohama fender* pada sisi lambung kapal sebelah kanan dan memerintahkan ABK untuk memakai perlengkapan keselamatan kerja lengkap. Pada saat proses penurunan *yokohama fender*, Mualim I melihat salah satu ABK tidak memakai sarung tangan keselamatan (*safety glove*) dan tidak menggunakan *safety helmet*. Mengetahui hal tersebut, Mualim I langsung memberikan perintah di radio *walky talky* kepada ABK tersebut untuk segera memakai sarung tangan dan *safety helmet* untuk keselamatan kerja.

Setelah kejadian tersebut, penulis mengamati bahwa Mualim I meningkatkan pengawasan prosedur pada saat proses sandar untuk *bunkering* agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan aman serta diharapkan mampu menurunkan angka kecelakaan.

Setelah kejadian tersebut, penulis mengamati bahwa Mualim I meningkatkan pengawasan prosedur pada saat proses sandar untuk *bunkering* agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan aman serta diharapkan mampu menurunkan angka kecelakaan.

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

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment*/ perlengkapan keselamatan personil.

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian setiap perencanaan keputusan dari organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan (*Safety First*). Pemakaian *personal protective equipment* di atas kapal sangatlah penting, terutama *coverall*, *safety glove*, *safety shoes* dan *safety helmet*. Apabila ABK tidak menggunakan *personal protective equipment* pada saat kapal akan sandar pada *customer ship* dan diketahui oleh *safety officer* dari *customer ship*, maka *safety officer* dari *customer ship* tersebut akan membuat laporan dan memberikan *letter of protes*/ surat pernyataan protes yang menyatakan bahwa awak kapal MT. JUMA tidak memenuhi standar keselamatan kerja dalam penyuplaian bahan bakar. Hal ini akan mengakibatkan terjadinya *delay*/ tertundanya penyuplaian bahan bakar tersebut.

Apabila terjadi *delay* dalam penyuplaian bahan bakar maka ini juga akan berdampak pada *job order* berikutnya dalam penyuplaian bahan bakar dan semua biaya keterlambatan yang dialami oleh *customer ship* akan dibebankan kepada *bunker supplier*.

2. Kurangnya pemahaman ABK tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses *bunkering*.

Di atas MT. JUMA masih ditemui ABK yang kurang paham tentang bahaya-bahaya yang kemungkinan terjadi pada saat proses *bunkering*, terutama pada saat proses sandar kapal. Sebagai contoh pada saat proses sandar kapal, ABK mempunyai tugas untuk mengirimkan *mooring line*/ tali untuk menambatkan

kapal pada *customer ship*. Pada saat mengirimkan *mooring line*/ tali kapal, kemungkinan bahaya yang terjadi adalah terjepitnya jari-jari tangan pada saat mengatur tali, bahaya seperti inilah yang sering kali dianggap tidak ada oleh ABK, kurangnya pemahaman bahaya seperti ini yang akhirnya dapat menimbulkan kecelakaan di atas kapal. Mualim I selalu mengingatkan dan memberikan arahan kepada ABK tentang bahaya-bahaya yang akan terjadi apabila kita lalai dan mengabaikan aturan-aturan keselamatan. Penulis mendapati ABK yang tidak bersungguh-sungguh dalam menjalankan aturan yang ada dengan alasan yang tidak masuk akal yaitu merasa bosan dengan rutinitas pekerjaan dan pertemuan atau *toolbox meeting* yang dilakukan Mualim I sebelum proses sandar kapal.

Prosedur dan aturan-aturan keselamatan kerja sudah berjalan di atas kapal, akan tetapi masih ditemui sebagian ABK yang kurang memahami adanya bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses menyuplai bahan bakar, sehingga mengakibatkan penerapan manajemen keselamatan kerja di atas kapal kurang maksimal.

B. Analisis Data

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

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment*.

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya yaitu:

a. Adanya tekanan dari perintah-perintah Mualim I kepada ABK.

Perintah-perintah mengenai keselamatan kerja oleh Mualim I harus disampaikan dengan cara yang baik dan pendekatan yang baik kepada ABK di atas kapal, tidak memberikan perintah dengan cara semena-mena dan disertai tekanan kepada ABK di atas kapal. Diperlukan pengetahuan tentang cara fungsi penggunaan peralatan keselamatan agar bisa mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap perwira dan ABK yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Tetapi tidak disertai dengan hal-hal yang bersangkutan dengan prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur-prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh *Chief Officer* sebagai *Ship Safety Officer* di atas kapal.

b. Kurangnya kesadaran ABK dalam menggunakan perlengkapan alat-alat keselamatan personil/ *personal protective equipment*.

ABK tidak mengikuti atau tidak menerapkan prosedur keselamatan yang ditetapkan dengan tingkat kepatuhan yang diharapkan. Hal ini dapat menyebabkan resiko kecelakaan atau cedera pada diri mereka sendiri atau orang lain. Prosedur keselamatan kerja adalah aturan dan pedoman yang dirancang untuk melindungi keselamatan dan kesejahteraan pekerja di tempat kerja. Dalam konteks ini, prosedur keselamatan kerja khususnya ditujukan untuk melindungi ABK dan meminimalkan resiko yang terkait dengan operasi di kapal.

Menerapkan prosedur keselamatan kerja secara maksimal sangat penting karena lingkungan kerja yang beresiko tinggi. ABK bertanggung jawab untuk mengikuti prosedur ini agar dapat menghindari kecelakaan seperti cedera pada jari atau tangan bahkan untuk menghindari cedera pada bagian kepala. Contoh prosedur keselamatan kerja yang harus diterapkan oleh ABK yaitu harus menggunakan *coverall*, *safety glove*, *safety helmet* dan *safety shoe*. Perlengkapan tersebut adalah wajib dipakai pada saat ABK akan melakukan pekerjaan harian maupun pada saat dinas jaga, akan tetapi masih ada dan bahkan masih banyak yang menganggap itu hanyalah hal kecil yang tidak ada dampaknya bagi keselamatan dirinya di atas kapal. Jika ABK tidak menerapkan prosedur keselamatan kerja secara maksimal, hal ini dapat menyebabkan meningkatnya risiko kecelakaan, cedera, dan bahkan kehilangan nyawa. Oleh karena itu, penting bagi ABK dan manajemen kapal untuk bekerja sama dalam memastikan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan yang ditetapkan demi menjaga keselamatan semua awak kapal.

2. Kurangnya pemahaman ABK tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses *bunkering*.

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya sebagai berikut:

a. Kurangnya familiarisasi kepada ABK tentang bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada proses *bunkering*.

Dalam kenyataan sehari-hari peneliti sering melihat dalam mengerjakan suatu arahan dari perwira, *rating* dek sering mengabaikan peraturan-peraturan keselamatan kerja. Sebagai contoh pada saat proses sandar kapal, sering sekali Mualim I mendapati ABK yang masih tidak mau memakai perlengkapan keselamatan personil, seperti sarung tangan keselamatan dan *safety helmet*. ABK masih kurang pengetahuan dan pemahaman terhadap kemungkinan bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada saat proses *bunkering*.

Bahkan ada ABK yang sama sekali tidak mengetahui tentang bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada saat penyuplaian bahan bakar, hal ini dikarenakan kurangnya familiarisasi dari perwira kapal. Setiap pekerjaan di atas kapal selalu disertai dengan prosedur keselamatan kerja. Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar. Oleh karena itu familiarisasi di atas kapal MT. JUMA harus ditingkatkan dan dilakukan secara terus menerus dengan tujuan agar ABK di atas kapal bisa memahami terhadap bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada saat proses penyuplaian bahan bakar.

Berdasarkan *ISM Code* pasal 6.2, peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal menyatakan perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus diawaki dengan awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua awak kapal mampu dan siap bekerja di atas kapal mereka memiliki sertifikat keterampilan seperti *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft and Rescue Boat (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)* dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat. Dan berdasarkan *ISM Code* pasal 6.5, menyatakan perusahaan pelayaran harus siap 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.

Meskipun sebelumnya Mualim I telah mengadakan *tool box meeting* akan tetapi ABK mengabaikannya. *Tool box meeting* dihadiri oleh Mualim I, Mualim II, Kepala Kamar Mesin, Masinis II dan Bosun, dari *meeting* ini diketahui pekerjaan apa yang akan dilakukan, siapa saja yang akan terlibat

dan peralatan apa yang digunakan serta batas waktu pekerjaan serta selalu memberikan pengenalan atau familiarisasi tentang bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada saat penyuplaian bahan bakar.

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian setiap perencanaan keputusan dari organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan (*safety first*).

b. Minimnya pengalaman kerja ABK baru

Minimnya pengalaman kerja ABK baru bisa menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan di atas kapal. ABK baru sering kali tidak memiliki pemahaman yang mendalam mengenai prosedur keselamatan yang harus diikuti sebelum melakukan pekerjaan menurunkan *yokohama fender* pada saat proses sandar kapal. Kurangnya pengetahuan ini menyebabkan kelalaian dalam melakukan langkah-langkah pencegahan yang vital. Pengalaman praktis yang minim juga membuat ABK baru tidak peka terhadap tanda-tanda awal adanya bahaya pada saat menurunkan *yokohama fender*.

Kurangnya pengalaman juga menunjukkan bahwa prosedur induksi dan pelatihan bagi ABK baru tidak cukup efektif. Program pelatihan yang terbatas atau induksi yang tidak komprehensif membuat ABK baru tidak sepenuhnya siap menghadapi situasi darurat.

ABK baru memerlukan bimbingan dan pengawasan dari perwira dan rekan kerja yang lebih berpengalaman untuk memastikan bahwa mereka mengikuti semua prosedur keselamatan dengan benar. Oleh karena itu, untuk mencegah terjadinya kecelakaan di masa depan, perusahaan perlu meningkatkan program pelatihan, memastikan pengawasan yang lebih ketat, serta memastikan bahwa semua ABK memiliki pemahaman yang mendalam tentang prosedur keselamatan kerja.

C. Pemecahan Masalah

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

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment*.

Pemecahannya adalah sebagai berikut:

1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK diatas kapal

Seorang pemimpin di atas kapal dalam hal ini Nahkoda dan Perwira Senior yang berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan para pemimpin ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada bawahannya atau rating, mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja rating sebagai hasil pelaksanaan tugas. Hal ini baik untuk perwira senior agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek positif kepada perkembangan pemahaman rating tentang prosedur pemuatan yang benar maupun kepribadian rating yang semakin baik dan kompak dalam bekerja.

Berdasarkan pembahasan di atas maka sangatlah penting untuk mengikuti langkah-langkah yang harus dilakukan pada saat proses akan sandar kapal. Berdasarkan analisa masalah yang menyebabkan kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada saat proses akan sandar kapal, maka penulis akan membahas persiapan-persiapan yang harus

dilakukan pada saat proses akan sandar kapal untuk menciptakan kondisi yang ideal:

- a) Mualim I melaksanakan pengisian *bunkering safety checklist*.

Checklist atau periksa isi keselamatan sangatlah penting untuk memastikan siap atau tidaknya kapal kita untuk melakukan kegiatan *bunkering* dengan mengikuti prosedur yang aman.

- b) Melakukan pengawasan terhadap ABK jaga yang terlibat dalam proses sandar kapal.

Sebelum melakukan pekerjaan proses sandar kapal, Mualim I harus memastikan bahwa ABK harus memakai perlengkapan keselamatan personil dengan lengkap dan pastikan ABK memakainya dengan benar;

- a) *Helmet* digunakan untuk menghindari kepala dari benturan benda-benda tajam dan tumpul.
- b) *Wearpack* digunakan untuk melindungi tubuh.
- c) *Safety glove* digunakan untuk melindungi tangan dari bersentuhan langsung dengan muatan.
- d) *Safety belt* digunakan untuk bekerja di tempat tinggi dan berisiko jatuh.
- e) *Safety goggles*, kacamata untuk melindungi mata dari percikan muatan.
- f) *Safety shoes* digunakan sebagai pelindung kaki dari panasnya muatan.
- g) Penggunaan lampu penerangan area *main deck* pada malam hari harus memadai dan cukup.
- h) Penggunaan alat komunikasi yang baik, dalam hal ini radio portable atau *walky talky radio*.

2) Memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin. Contoh sanksi yang diberikan kepada ABK yang melanggar peraturan yaitu tidak memberikan ijin untuk pergi *a shore/* turun ke darat sampai batas waktu yang ditentukan oleh Nahkoda. Nahkoda akan menahan paspor dan *work permit* ABK yang melanggar peraturan keselamatan tersebut. Dengan demikian bisa dijadikan sebagai panutan bagi ABK yang lain sehingga timbul rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing. Pemberian sanksi dilakukan oleh Mualim I agar pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan tidak diikuti oleh ABK lainnya yang bekerja di atas kapal. Selain itu agar menjadi pelajaran bagi awak kapal atau 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 diwaktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik sehingga mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

b. Kurangnya pemahaman ABK tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses *bunkering*.

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

1) Memberikan familiarisasi kepada ABK tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses *bunkering*.

Mengingat minimnya pengetahuan dan keterampilan dari pada *rating* yang bekerja di kapal, maka perlu diadakan familiarisasi dan pelatihan

kepada ABK agar mereka memahami prosedur keselamatan dan bagaimana cara bekerja dengan baik dan aman serta cara-cara pengoperasian alat-alat kerja di atas kapal. Familiarisasi ini dilakukan di atas kapal guna untuk meningkatkan kualitas kerja para ABK yang bekerja di atas kapal. Jadi kalau ABK yang bekerja di atas kapal sudah dapat bekerja dengan baik dan benar, maka dengan sendirinya tingkat kecelakaan kerja di atas kapal bisa menurun.

Pada umumnya setiap perusahaan pelayaran telah membuat atau menetapkan rincian tugas dan tanggung jawab dari masing-masing ABK termasuk Nakhoda di atas kapal yang disebut *Job Description* yang tujuannya adalah untuk menjamin kelancaran pelaksanaan tugas di atas kapal. Perlu ada batas-batas mengenai tugas dan wewenang dari masing-masing pelaksana kerja yang dituangkan dalam bentuk uraian jabatan.

Selanjutnya *job description* tersebut berfungsi sebagai pegangan atau panduan bagi Nakhoda dan ABK untuk melaksanakan tugasnya masing-masing, jadi ABK yang baru di atas kapal diharuskan untuk membaca, mempelajari dan memahami *job description* ini ditambah dengan beberapa kebijakan-kebijakan lain seperti: *Company policy*, *HSE Policy*, *No smoking policy*, dan *Drug and Alcohol policy*. Ini semua kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh perusahaan yang harus dipatuhi selama kita masih bekerja di atas kapalnya.

Dalam pelaksanaan manajemen keselamatan, bahwa setiap pelaut sebelum memangku jabatannya di atas kapal sudah harus mengikuti familiarisasi dengan tugasnya, apalagi personil yang baru naik atau dipindahkan pada tugas yang baru, maksudnya agar semua personil kapal sadar akan keselamatan dan perlindungan lingkungan hingga mereka terampil. dan cukup untuk memahami tugas-tugas yang baru. Familiarisasi dapat dilakukan melalui berbagai cara, diantaranya yaitu:

- a) Melalui gambar-gambar / poster-poster keselamatan kerja

Dengan menempel poster-poster keselamatan kerja di tempat-tempat yang sering dikunjungi ABK. Dengan demikian dapat dijadikan sebagai pengingat bagi ABK sekaligus petunjuk untuk melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan.

- b) Melalui pertemuan / diskusi tentang keselamatan kerja

Familiarisasi bagi ABK dapat dilakukan bersamaan dengan pertemuan yang dilakukan secara rutin setiap bulan sekali. Dalam pertemuan tersebut dijelaskan tentang peraturan-peraturan dan cara bekerja yang aman sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan.

- c) Mempelajari dan memperhatikan keselamatan kerja, sebagai berikut:

- (1) Cara kerja yang selamat atau aman.
- (2) Peraturan-peraturan dan pelaksanaan suatu pekerjaan.
- (3) Instruksi yang benar dan tepat.
- (4) Perintah-perintah yang jelas.

Dalam familiarisasi ini semua ABK sesuai dengan bidangnya khususnya untuk kapal *tanker* harus belajar semua sifat kapalnya, apalagi personil yang baru, harus betul-betul mengenal keadaan kapalnya secara menyeluruh dan penulis sadar akan membutuhkan waktu agak lama karena kapal *tanker* memiliki karakteristik yang khusus serta melayani tugas yang berat, berbahaya akan tetapi harus dilakukan dengan tepat dan aman.

Adapun prosedur yang harus diketahui semua ABK pada saat proses sandar kapal yaitu:

- a) Mengadakan *tool box meeting*.
- b) Chief officer harus membuat *risk assessment*.

- c) *Bunkering safety checklist* oleh Mualim I.
- d) Menurunkan *yokohama fender* sesuai dengan arahan dari Nahkoda kapal.
- e) Monitoring arus/ *tide tidal stream, wind speed dan wind direction* pada saat akan sandar.
- f) Menggunakan *walky talky* untuk komunikasi yang baik dengan perwira jaga di anjungan dan *confirmed walky talky good working condition*.
- g) Komunikasi yang baik dengan *customer ship* dan konfirmasi sandar kanan atau sandar kiri.
- h) Memastikan semua *winchlass* bekerja dengan baik.
- i) Pastikan semua *fix tire fender* pada setiap sisi lambung kapal diangkat untuk menghindari *touching* dengan *railing customer ship*.
- j) Pada proses mendekati sandar, pastikan sisi lambung *customer ship* *clear* dan aman dari *accommodation ladder* atau *pilot ladder*.

2) Mengadakan *training/ pelatihan* bagi ABK baru secara terjadwal

Para ABK baru (*non* pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. bahkan para Anak Buah Kapal yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

Ada dua tujuan utama program pelatihan bagi Anak Buah Kapal. Pertama pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara

kecakapan atau kemampuan Anak Buah Kapal. Kedua: Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja Anak Buah Kapal dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan membuat Anak Buah Kapal menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan di atas kapal.

Peningkatan Sumber daya Manusia sebagaimana dijelaskan dalam aturan *STCW 1978 Amandement 2010 section B-II/1 poin 7* tentang program pelatihan di atas kapal. Adapun untuk implementasinya, diperlukan adanya program pelatihan di atas kapal sebagai berikut:

- 1) Latihan harus dilaksanakan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat sebenarnya.
- 2) Setiap anggota awak kapal harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan. Dalam *SOLAS Regulation III/19.3.2* dijelaskan bahwa latihan awak kapal ini berlangsung dalam 24 jam dari saat kapal meninggalkan pelabuhan bila 25% dari awak kapal belum berpartisipasi dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan terdahulu. Ketika kapal digunakan untuk pertama kalinya, setelah modifikasi atas karakter utama atau ketika awak kapal yang baru dilibatkan, latihan ini harus dilaksanakan sebelum berangkat. Pemerintah (*the administration*) mungkin menerima pengaturan-pengaturan lain yang paling tidak setara dengan kelas-kelas kapal untuk mana latihan-latihan ini tidak dapat dilaksanakan.

Ketentuan-ketentuan dari *International Labour Organization (ILO)*

tentang Pencegahan kecelakaan di atas kapal di laut dan di pelabuhan, Bab I/2.2 tentang tugas-tugas dan kewajiban umum Nakhoda adalah:

- a) Nakhoda harus menerbitkan pemberitahuan atau peringatan-peringatan yang tepat (*appropriate notice*) dan instruksi-instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah dipahami dan dalam bahasa yang mudah dimengerti oleh seluruh awak kapal dan memeriksa dengan betul bahwa instruksi-instruksi tersebut telah dimengerti.
- b) Nakhoda harus melakukan penyelidikan atas semua kecelakaan atau kejadian-kejadian yang nyaris mencelakakan dan mencatat serta melaporkannya sesuai dengan Undang-undang dan peraturan-peraturan nasional yang berlaku dan prosedur pelaporan yang dibuat oleh pemilik kapal (*owner*).
- c) Nakhoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan (*safety equipment*), termasuk semua perlengkapan darurat pelindungnya (*emergency and protective equipment*) dirawat dan disimpan dengan baik serta siap pakai setiap saat.
- d) Nakhoda 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 disyaratkan dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan serta peraturan-peraturan yang berlaku.
- e) Nakhoda harus memastikan agar latihan-latihan praktis dan teoritis dimasukkan dalam prosedur-prosedur penanganan keadaan darurat. Penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada di kapal harus diperagakan kepada awak kapal setiap selang waktu yang teratur.

Jika memang tidak bertentangan dalam Undang-undang serta ketentuan praktis pemerintah negara bendera kapal (nasional), Nakhoda harus memastikan agar di angkat satu / lebih perwira kapal yang bertugas sebagai perwira keselamatan (*safety officer*) yang tugas-tugasnya tertera didalam penjelasan tugas-tugas dan tanggung jawab umum perwira keselamatan. Perwira keselamatan dikapal harus menjamin terselenggaranya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan keselamatan di atas kapal agar dapat dipergunakan ketika dalam keadaan darurat.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment*.

1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK diatas kapal

Keuntungannya:

ABK lebih disiplin dalam penerapan manajemen keselamatan kerja pada saat proses *bunkering* sehingga resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

Kerugiannya:

Membutuhkan peran perwira jaga dalam melakukan pengawasan secara konsisten.

2) Memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin

Keuntungannya:

Dengan adanya sanksi dapat memberikan efek jera bagi ABK yang tidak disiplin agar tidak melakukan hal yang sama dan juga dijadikan sebagai pembelajaran bagi ABK yang lain.

Kerugiannya:

Memerlukan ketegasan Perwira maupun Nakhoda dalam memberikan sanksi.

b. Kurangnya pemahaman ABK tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses *bunkering*.

1) Memberikan familiarisasi kepada ABK tentang bahaya-bahaya yang bias terjadi pada saat proses *bunkering*.

Keuntungannya:

Familiarisasi yang dilakukan secara rutin dapat meningkatkan pemahaman ABK tentang manajemen keselamatan pada saat proses bunkering, sehingga mampu melaksanakan pekerjaan dengan baik.

Kerugiannya:

Mebutuhkan waktu dan peran perwira senior untuk melakukan familiarisasi.

2) Mengadakan latihan bagi ABK baru secara terjadwal

Keuntungannya:

Dengan pelatihan secara terjadwal dapat meningkatkan kemampuan ABK dalam melaksanakan tugasnya dan bekerja sesuai dengan prosedur keselamatan.

Pembinaan dapat meningkatkan tanggung jawab ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja pada saat proses bunkering.

Kerugiannya:

Membutuhkan waktu dan peran perwira senior untuk melakukan pembinaan dan pelatihan.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam hal menggunakan *personal protective equipment*.

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas maka solusi yang dipilih yaitu dengan memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin dalam menggunakan *personal protective equipment*, pemberian sanksi adalah tindakan yang sangat efektif jika dibandingkan dengan pengawasan dari Perwira dikapal, karena pada tempat-tempat tertentu yang tidak bisa diawasi secara langsung dari *Bridge/ Anjungan Kapal* seperti bagian *deck belakang/ aft station*, ABK masih tidak disiplin dalam menggunakan *personal protective equipment(PPE)*.

b. Kurangnya pemahaman ABK tentang kemungkinan bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses bunkering.

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas maka solusi yang dipilih yaitu memberikan familiarisasi dan pelatihan yang baik kepada ABK tentang adanya bahaya yang bisa terjadi pada saat proses *bunkering*.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang penerapan manajemen keselamatan kerja dalam proses *supply bunker Fuel Oil* dikapal MT. JUMA guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan perintah Muallim I dalam hal menggunakan *personal protective equipment* diatas kapal disebabkan kurangnya pengawasan dari Perwira pada saat melakukan pekerjaan dan kurangnya kesadaran ABK dalam menerapkan prosedur kerja yang telah ditetapkan.
2. Kurangnya pemahaman ABK tentang kemungkinan adanya bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat proses sandar kapal dan proses bunkering disebabkan kurangnya familiarisasi kepada ABK tentang adanya bahaya kecelakaan kerja saat sandar kapal dan bunkering, serta minimnya pengalaman kerja khususnya ABK yang baru bekerja di kapal *tanker*.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka agar resiko kecelakaan kerja saat proses sandar kapal dan *bunkering* dapat dihindari, Penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan perintah Muallim I dalam hal menggunakan *personal protective equipment* diatas kapal adalah dengan cara pendekatan yang baik kepada ABK tanpa menggunakan tekanan/*pressure*. Dalam menyampaikan perintah suatu pekerjaan, Muallim I harus bisa berkomunikasi dengan baik dan harus meningkatkan pengawasan terhadap ABK dikapal.

2. Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang kemungkinan adanya bahaya-bahaya yang bisa terjadi pada saat proses sandar dan *bunkering*, maka Mualim I hendaknya memberikan familiarisasi kepada ABK tentang bahaya yang bisa terjadi pada saat proses sandar dan proses *bunkering*, dilaksanakan saat *safety meeting* atau *toolbox meeting* secara maksimal. Disamping itu juga mengadakan latihan bagi ABK baru secara terjadwal.

DAFTAR PUSTAKA

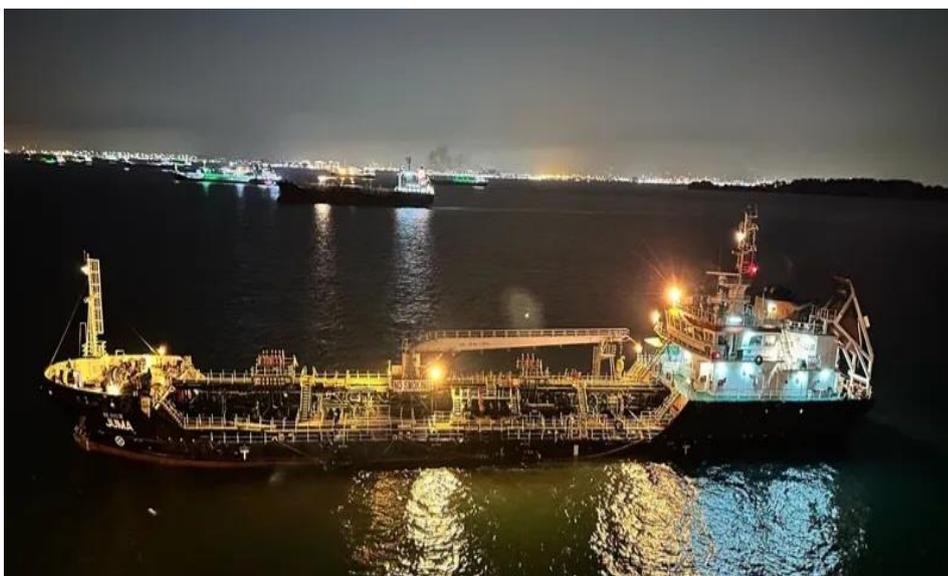
- Baldry dan Amaratunga. (2002). *Performance Measurement in Facilities Management and Its Relationships with Management Theory and Motivation. Facilities Volume 20 Number 10.*
- Badan Diklat Perhubungan 2000, TFC Modul-2: *Chemical Tanker Familiarization (112-114:2000)* dan *IMO Resolution A.864 (20)*
- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut.* Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra.
- IMO. (2009). *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974.* London : IMO Publication
- IMO. (2010). *Standards of Training, Certification and Watchkeeping, (STCW) 1978, Amandement 2010.* London : IMO Publication
- IMO. (2014). *Internasional Safety Management (ISM) Code.* London: IMO Publication
- International Safety Guide for Oil Tanker and Terminals (ISGOTT) Edisi Ke Enam*
- IMO. (2014). *SOLAS Consolidated Edition 2014, The International Maritime Organisation.*
- IMO. (2014). *International Convention On Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers Includ in 2010 Manila Amandement STCW Convention and STCW Code,* Edition IMO Publication.
- Occupational Health and Safety Assesment Series- (OHSAS) 18001*
- Permenhub Nomor PM 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan Dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.
- Usman, Nurdin. (2002). *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum,* Bandung, CV Sinar Baru.

LAMPIRAN

Berisikan Data, Gambar mengenai MT. JUMA antara lain adalah :

- 1. Gambar MT. JUMA**
- 2. *Ship Particulars* MT. JUMA**
- 3. *Crew List* (Daftar Awak Kapal) MT. JUMA**
- 4. Gambar *Safety Meeting* MT. JUMA**
- 5. Gambar Proses *Bunkering Fuel Oil***
- 6. *Bunkering Safety Checklist* MT. JUMA**

Lampiran 1. MT. JUMA tempat penelitian.



Lampiran 2. *Ship Particulars* MT.JUMA.



SHIP PARTICULARS

SHIP'S NAME	: JUMA (SB 0803E)
CALL SIGN / OFFICIAL NUMBER	: 9V3733 / 400401
IMO NUMBER	: 9767912
MMSI	: 563856000
TYPE OF VESSEL	: STEELOIL TANKER (<60C), DOUBLE HULL
L.O.A. / L.B.P.	: 90.00 M / 84.00 M
MOULDED BREADTH / DEPTH	: 15.20 M / 7.20 M
KTM HEIGHT	: 27.0 M
DRAFT EXTREME/SCANTLINGDRAFT	: 5.8 M
LIGHTSHIP	: 2,028.12METRIC TON
DEADWEIGHT	: 4,211.26METRIC TON
GROSS TONNAGE	: 2,882
NET TONNAGE	: 1,215
GENERATOR(Rated Power & Voltage)	: 380 kW x 2 , 450V
TYPE OF GENERATOR & Number	: DIESEL ENGINE K19-DM x 2
MAIN ENGINE(Rated Power &Speed	: 1,080 KW x 2, 1,000r/min
TYPE OF ENGINE & Number	: DIESEL ENGINE, WARTSILA 6L20 x 2
ESTIMATED SPEED	: 11.00 KNOTS
PORT OF REGISTRY	: SINGAPORE
WHERE BUILT	: RIZHAO KINGDA SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRY CO.,LTD, CHINA
DATE KEEL LAID	: Dec. 30, 2014
DATE OF DELIVERY	: Jan. 30, 2016
CLASSIFICATION	: NIPPON KAIJI KYOKAI CLASSIFICATION SOCIETY
P & I INFORMATION	: SHIP OWNERS LTD.
SHIP OWNER	: GEA-JULIET PTE.LTD.
COMMERCIAL MANAGER	: GLOBAL ENERGY TRADING PTE. LTD.
TECHNICAL/ISMMANAGER	: STELLAR SHIP MANAGEMENT PTE.LTD.
TECHNICAL/ISM MANAGER CONTACT	: +65 65591668
ECHNICAL/ISM MANAGER EMAIL	: shipmgt@stellar.com.sg
BUNKER CRAFT OPERATOR	: STELLAR PETROLEUM (S'PORE) PTE.LTD.
BUNKER CRAFT OPERATOR CONTACT	: +65 85186608
BUNKER CRAFT OPERATOR EMAIL	: kartikbalakrishnan@stellar.com.sg
SHIP MOBILE NUMBER	: +65 81280823 SATELITE PHONE : 456385610
SHIP EMAIL ADDRESS	: juma@stellar.com.sg

Lampiran 3. Crew List MT. JUMA.

FORM 22
IMMIGRATION ACT

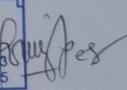
Regulation 31(1)

IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

*Name/Identification No. of *Vessel/Train JUMA *Master/Owner/Charterer OWNERS
 Agents in Singapore STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE LTD
 Last place of embarkation MALAYSIA - TANJONG PELEPAS Date of Arrival 04/08/2024
 Next destination MALAYSIA - TANJONG PELEPAS Date of proposed departure 30/09/2024

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality/ Citizenship	Travel Document No.	Expiry Date of Travel Documents	Duties on Board
1	TOMY PURNIAWAN EKA SUKMA	M	24/09/1979	IDN	E2920808	08/08/2033	MASTE R
2	NAY LIN TUN	M	17/12/1977	MMR	MG026975	18/08/2027	ASST BOSUN
3	IWAN SUSANTO	M	25/12/1979	IDN	E1492207	09/05/2033	2/E
4	NAING LIN	M	29/08/1987	MMR	MF239482	09/08/2026	ADD C/O
5	AUNG THU	M	16/11/1986	MMR	MH754736	01/08/2028	AB
6	WAI PHYO KYAW	M	24/03/1993	MMR	MG103744	30/06/2027	CARGO OFFICE R
7	ZAW MINN TUN	M	11/12/1975	MMR	MF122391	22/09/2025	2/O
8	MOHAMMAD AMIN	M	02/11/1994	IDN	C7911212	17/11/2026	AB
9	HARUN	M	04/03/1990	IDN	C7187646	15/01/2026	COOK
10	KHAIRUNNIAM	M	15/02/1995	IDN	E1522833	21/11/2032	AB
11	LA ODE AZLANSYAH	M	21/11/1997	IDN	C8676770	29/03/2027	AB
12	HANAVI BAHARUDIN SETYAWAN	M	25/02/2001	IDN	E5813863	24/11/2033	OILER
13	SUDIRMAN SANUSI	M	18/10/1976	IDN	C7321750	02/12/2025	C/E

I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular
 Dated this 04th day of AUG 2024



M.T. JUMA
 SINGAPORE
 IMO: 9767912
 CALL SIGN: 9V3738
 GT: 2882 NT: 1215

*Master/Owner/Charterer/Agent

* Delete whichever is inapplicable
 Note: If the spaces provided are insufficient, use an additional sheet drawn in the same format and with the heading "Form 22 - Continued".

Page 1 of 2

Lampiran 4. *Safety Meeting* MT. JUMA.



Lampiran 5. Proses *Bunkering Fuel Oil*



Lampiran 6. Bunkering Safety Checklist

		STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.	
SHIP/SHORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>		<small>Form Ref. No.</small>	<small>SBPM Sec 3.9.5.1.</small> SSS SBPM 003-004
Vessel: JUMA	Voy No.: -	Port: S'PORE,AEBC	
Date/Time : 08/07/2024	Operation: Discharging	Receiving Vessel:	
Product to be transferred: LSFO 380 CST		SELINA	

Checks pre-arrival

Instructions: The tanker should complete part 1A (and 1B if using an IG system) and then forward a copy to the terminal for review before arrival. The

terminal should complete part 2 and then similarly forward a copy to the tanker for review before arrival.

On completion of the pre-arrival parts, if it is not possible to send a copy of the completed part to the tanker and/or terminal, then a message should be sent confirming the time and date of completion to the relevant party before arrival. If there are any outstanding issues not marked 'Yes' in the status box, this should be explained in this communication.

Part 1A. Tanker: checks pre-arrival			
Item	Check	status	Remark
1	Pre-arrival information is exchanged	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
2	International shore fire connection is available	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Poop deck P & S
3	Transfer hoses are of suitable construction	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Last Tested 19 JAN 2024
4	Terminal information booklet received	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
5	Pre-berthing information is exchanged	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
6	Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
7	Fixed and portable oxygen analysers are operational	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	

Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system			
Item	Check	status	Remark
8	Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational.	<input type="checkbox"/> NA	NA
9	Inert gas system and associated equipment are operational	<input type="checkbox"/> NA	NA
10	Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8%	<input type="checkbox"/> NA	NA
11	Cargo tank atmosphere are at positive pressure	<input type="checkbox"/> NA	NA

Part 2. Terminal: checks pre-arrival			
Item	Check	Status	Remark
12	Pre-arrival information is exchanged	<input type="checkbox"/> NO	
13	International shore fire connection is available	<input type="checkbox"/> NO	
14	Transfer equipment is of suitable construction	<input type="checkbox"/> NO	
15	Terminal information booklet transmitted to tanker	<input type="checkbox"/> NO	
16	Pre-berthing information is exchanged	<input type="checkbox"/> NO	

REVISION: 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 1 OF 9

Lampiran 6.(a) Bunkering Safety Checklist

		STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.	
SHIP/ShORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>		<small>Form Ref.</small>	<small>SBPM Sec 3.9 5.1.</small>
		<small>No.</small>	SSS SBPM 003-004

Checks after mooring

Instructions: The tanker should complete part 3 and give a copy to the Terminal Representative as soon as possible, but no later than at the pre-transfer conference.

The terminal should complete part 4 and give a copy to the tanker as soon as possible, but no later than at the pre-transfer conference.

Part 3. Tanker: Checks after mooring			
Item	Check	Status	Remark
17	Fendering is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
18	Mooring arrangement is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	2 heads, 2 springs and 2 stern lines
19	Access to and from the tanker is safe	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
20	Scuppers and save-alls are plugged	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All scuppers plugged
21	Cargo system sea connections and overboard discharge are secured	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Secured and lashed
22	Very high frequency and ultra-high frequency transceivers are set to low power mode	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Set to low power
23	External openings in superstructures are controlled	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All openings controlled
24	Pump room ventilation is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Continues running
25	Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Isolated
26	Accommodation spaces are positive pressure	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Maintained positive pressure at all times
27	Fire control plans are readily available	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Poop deck P & S

Part 4. Terminal: Checks after mooring			
Item	Check	Status	Remark
28	Fendering is effective	<input type="checkbox"/> NO	
29	Tanker is moored according to the terminal mooring plan	<input type="checkbox"/> NO	
30	Access to and from the terminal is safe	<input type="checkbox"/> NO	
31	Spill containment and sumps are secure	<input type="checkbox"/> NO	

REVISION 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 2 OF 9

Lampiran 6.(b) Bunkering Safety Checklist

	STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.	
	SHIP/ShORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>	Form Ref: SBPM Sec 3.9.5.1 No. SSS SBPM 003-004

Checks before transfer – The pre-transfer conference

Instructions: Tanker and terminal personnel should both complete part SA as part of the pre-transfer conference. Each party should retain a copy. This requires completion by ALL tankers.

The tanker and terminal personnel should discuss and agree the content of part 6 (Agreements), which summarises the detailed operational factors agreed at the pre-transfer conference. A reference copy for personnel on the tanker and in the terminal should be displayed at the relevant control stations.

Tanker personnel should also complete the additional pre-transfer checks for all tankers in part 7A immediately before beginning transfer operations.

All tankers planning on tank cleaning and/or gas freeing alongside should discuss the intention during the pre-transfer conference and, once agreement is reached, provide a copy of part 7C to the terminal before beginning operations.

Part 5A. Tanker and terminal: Pre-transfer conference				
Item	Check	Tanker status	Terminal status	Remarks
32	Tanker is ready to move at agreed notice period	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Ready
33	Effective tanker and terminal communications are established	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Shore WT CH. 04
34	Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All in safe condition
35	Operation supervision and watchkeeping is adequate	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	1 officer and 3 deck crews
36	There are sufficient personnel to deal with an emergency	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
37	Smoking restrictions and designated smoking areas are established	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Smoking room
38	Naked light restrictions are established	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
39	Control of electrical and electronic devices is agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
40	Means of emergency escape from both tanker and terminal are established	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
41	Fire fighting equipment is ready for use	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Ready for immediate use
42	Oil spill clean-up material is available	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Ready on main deck
43	Manifolds are properly connected	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Properly connected
44	Sampling and gauging protocols are agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
45	Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
46	Cargo transfer management controls are agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
47	Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO	NA
48	Cargo tank gas freeing arrangement agreed	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO	NA
49	Cargo and bunker slop handling requirements agreed	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO	NA
50	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Hourly check
51	Emergency signals and shutdown procedures are	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Two prolong blast on

REVISION: 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 3 OF 9

Lampiran 6.(c) Bunkering Safety Checklist

 STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.			
SHIP/SHORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>		<small>Form Ref.</small> No.	<small>SBPM Sec 3.9.5.1.</small> SSS SBPM 003-004
	agreed		ship whistle STOP 3X
52	Safety data sheets are available	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
53	Hazardous properties of the products to be transferred are discussed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
54	Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
55	Tanker venting system and closed operation procedures are agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
56	Vapour return line operational parameters are agreed	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO
57	Measures to avoid back-filling are agreed	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
58	Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
59	Portable very high frequency and ultra-high frequency radios are intrinsically safe	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
60	Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO

Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer				
Part 5 item	Agreement	Details	Tanker initials	Terminal initials
32	Tanker manoeuvring readiness	Notice period(maximum) for full readiness to manoeuvre: 10 minutes Period of disablement (if permitted):	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
33	Security protocols	Security level: level 1 Local requirement: level 1	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
33	Effective tanker/terminal communications	Primary system: shore WT ch Backup system: Hp +6581280823	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
35	Operational supervision and watchkeeping	Tanker: 1 officer and 3 deck crews Terminal:	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
37	Dedicated smoking areas and naked light restrictions	Tanker: smoking room Terminal: Nil	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
45	Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environment factors	Stop cargo transfer: 25 kts Disconnect: 30 kts Unberth: 35 kts	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
45	Limits for cargo, bunkers and ballast handling	Maximum transfer rates: 350 MT/hr Topping-off rates: 200 MT/hr Maximum manifold pressure: 6.5 bar Cargo temperature: Other limitations: Nil	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
45	Pressure surge control	Minimum number of cargo tanks open: 1W Tank switching protocols: open next tanks prior switching	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
46		Minimum number of cargo tanks open: 1W Tank switching protocols: open next tanks prior transfer Full load rate: m ³ /hr Topping-off rate: m ³ /hr Closing time of automatic valves: nil		
46	Cargo transfer management procedures	Action notice periods: 15 minutes Transfer stop protocols: ship/shore stop	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
50	Routine for regular checks	Routine transferred quantity checks: 1	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes

REVISION: 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 4 OF 9

Lampiran 6.(d) Bunkering Safety Checklist

		STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.	
SHIP/SHORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>		<small>Form Ref:</small> SBPM Sec 3.9.5.1.	
		<small>No.</small>	SSS SBPM 003-004

	on cargo transferred are agreed	hour		
51	Emergency signals	Tanker: Two prolong blast on ship whistle STOP 3X Terminal: STOP 3X	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
55	Tank venting system	Procedure: PV Valves	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
55	Closed operations	Requirements: closed operations	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
56	Vapour return line	Operational parameters: NA Maximum flow rate: NA	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO
60	Nitrogen supply from terminal	Procedures to receive: NA Maximum pressure: NA Flow rate: NA	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO
xx	Exceptions and additions	Special issues that both parties should be aware of: NIL	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO

Part 7A. General tanker: checks pre-transfer

Item	Check	Status	Remarks
84	Portable drip trays are correctly positioned and empty	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
85	Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan	<input type="checkbox"/> NO	NA
86	Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5%	<input type="checkbox"/> NO	NA
87	Cargo tank high level alarm and overflow alarm units are operational	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
88	All cargo, ballast and bunker tanks opening are secured	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	

Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned

Item	Check	Status	Remarks
89	The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, as copied to terminal.	<input type="checkbox"/> NO	NA
90	Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual.	<input type="checkbox"/> NO	NA

Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and /or gas freeing

Item	Check	Status	Remarks
91	Permission for tank cleaning operations is confirmed	<input type="checkbox"/> NO	NA
92	Permission for gas freeing operation is confirmed	<input type="checkbox"/> NO	NA
93	Tank cleaning procedures are agreed	<input type="checkbox"/> NO	NA
94	If cargo tank entry is required, procedures for entry he been agreed with the terminal	<input type="checkbox"/> NO	NA
95	Slop reception facilities and requirements are	<input type="checkbox"/> NO	NA

REVISION: 01
DATE: 10 Nov 2020
APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 5 OF 9

Lampiran 6.(e) Bunkering safety Checklist

 STELLAR <small>SHIPMANAGEMENT</small> <small>SAFETY RESPONSIBILITY INTEGRITY</small>	STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.	
	SHIP/ShORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>	
	Form Ref. No.	SBPM Sec 3.9.5.1. SSS SBPM 003-004
confirmed		

Declaration

Instructions: When completed, each separate checklist part should be checked off and initialled by tanker personnel, terminal personnel or both, in the relevant boxes on the declaration form.

When all parts are addressed, tanker and terminal representatives should agree the intervals at which they will undertake repetitive checks of items applicable to their responsibility from the SSSCL, and that could impact on the safety of the operation if not monitored. This interval should be noted in the declaration, after which the two representatives may agree to start operations and add their details.

The tanker and terminal should retain a copy of all checklist parts and the declarations for their files in accordance with the operator's document retention period.

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

Ref.	Title	Tanker	Terminal
Part 1A	Tanker pre-arrival	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part 1B	Tanker: Checks pre-arrival if using an inert gas	NA	NA
Part 2	Terminal: Checks pre-arrival	NA	NA
Part 3	Tank: checks after mooring	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part 4	Terminal: Checks after mooring	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part 5A	Tanker and terminal: pre-transfer conference	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part 6	Tanker and terminal: agreements pre-transfer	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part 7A	General tanker: checks pre-transfer	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part 7B	Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned	NA	NA
Part 7C	Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing	NA	NA

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal agree to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in part 9 and 10 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than 2 hours for the tanker and not more than 2 hours for the terminal

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

TANKER	<div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;"> MT JUMA SINGAPORE FLAG OFF NO: 400401 CALL SIGN: 9V3733 GT: 2882 NT: 1215 </div>	Receiving Vessel
Name : NAING LIN		Name :
Rank : Chief Officer		Position :
Signature :		Signature :
Date : 07/07/2024		Date : 07/07/2024
Time : 0900		Time : 0900.

REVISION: 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 6 OF 9

Lampiran 6.(f) Bunkering Safety Checklist

 STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.	
SHIP/ShORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>	
Form Ref:	SBPM Sec 3.9.5.1.
No.	SSS SBPM 003-004

Repetitive checks during and after transfer

Instructions: Repetitive checks to be undertaken at intervals agreed in the pre-transfer conference by the tanker and terminal representatives are provided to:

- Act as an aide memoire for tanker and terminal personnel to monitor key operational items during the period of operations.
- Provide a basis for status checks at watch or shift handovers.
- Enable decision making in the event that conditions change during the course of operations.

Where an item reviewed during the repetitive checks is no longer in compliance with the original status agreed during the pre-transfer conference, the tanker or terminal representative should take immediate steps to remedy the issue or cease operations until the status agreed at the pre-transfer conference can be reinstated.

If cessation is necessary, the tanker and terminal representatives should meet to agree the course of action taken to resolve the issue and agree that a resumption is acceptable.

The tanker personnel should complete the repetitive checks in part 8 at the agreed intervals. The record should be available for terminal personnel to review.

The terminal personnel should complete the repetitive checks noted in part 9 at the agreed intervals. The record should be available for tanker personnel to review.

The tanker and terminal personnel should provide a final copy of their parts 8 and 9 to the other when operations are completed. This will provide a basis for review of the operation and verification of checks undertaken.

Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer									
Item ref	check	time	time	time	time	time	time	time	remarks
	Interval time: ---2---	1100	1200						
		hours							
8	Inert gas system pressure and oxygen recording operational	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	
9	Inert gas system and all associated equipment are operational	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	
11	Cargo tanker atmosphere are at positive pressure	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/> N	
18	Mooring arrangement is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y					
19	Access to and from the tanker is safe	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y					
20	Scuppers and save-alls are plugged	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y					
23	External openings in superstructures are controlled	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y					
24	Pump room ventilation is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y					

REVISION: 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 7 OF 9

Lampiran 6.(g) Bunkering Safety Checklist

		STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.							
SHIP/SHORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>								<small>Form Ref. No.</small> SBPM Sec 3.9.5.1. SSS SBPM 003-004	
28	Tanker is ready to move at agreed notice period	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
29	Fendering is effective	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
33	Communication are effective	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
35	Supervision and watchkeeping is adequate	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
36	Sufficient personnel are available to deal with an emergency	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
37	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
38	Naked light restrictions are complied with	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
39	Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
40 41 42 51	Emergency response preparedness is satisfactory	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
54	Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
55	Tanker venting system and closed operation procedures are as agreed	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
85	Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	
86	Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	
87	Cargo tank high level alarms and overfill alarms units are operational	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
Initials									

REVISION: 01
 DATE: 10 Nov 2020
 APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 8 OF 9

Lampiran 6.(h) Bunkering Safety Checklist

	STELLAR SHIPMANAGEMENT SERVICES PTE. LTD.
SHIP/ShORE SAFETY CHECK- LIST <small>(As accordance with ISGOTT 6th Edition, 2020)</small>	
Form Ref. No.	SBPM Sec 3.9.5.1. SSS SBPM 003-004

Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer									
Item ref	check	time	time	time	time	time	time	time	remarks
		1100	1300						
Interval time: --- 2 --- hours									
18	Mooring arrangement is effective	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	
19	Access to and from the terminal is safe	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	Document by bucket.
29	Fendering is effective	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	<input checked="" type="checkbox"/> N	
32	Spill containment and sumps are secure	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
33	Communications are effective	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
35	Supervision and watchkeeping is adequate	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
36	Sufficient personnel are available to deal with emergency	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
37	Smoking restrictions and designated smoking area are complied with	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
38	Naked light restrictions are complied with	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
39	Control of electrical devices and equipment in hazardous zone is complied with	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
40 41 47 51	Emergency response preparedness is satisfactory	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
54	Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
55	Tank Venting system and closed operation procedures are as agreed.	<input type="checkbox"/> Y	<input checked="" type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	
Initials									

REVISION: 01
DATE: 10 Nov 2020
APPROVED BY: General Manager

EDITION 2017

PAGE 9 OF 9

DAFTAR ISTILAH

- ABK (Anak Buah Kapal)** : Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
- IMO** : *International Maritime Organization*, adalah suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
- In House Training** : Program pelatihan yang diselenggarakan oleh suatu perusahaan dengan menggunakan tempat pelatihan sendiri, peralatan sendiri dan dosen sendiri
- ISM Code** : *International Safety Management Code*, adalah kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
- Job Description** : Uraian pekerjaan / uraian jabatan
- Job Safety Analisis (JSA)** : Analisa keselamatan kerja sebelum pekerjaan dimulai, tujuannya adalah untuk mengantisipasi bahaya dan seberapa serius bahaya itu dan cara untuk mencegah bahaya tersebut.
- Miss Communication** : Kegagalan menangkap pembicaraan atau salah pengertian yang dimaksud dalam komunikasi.
- On Board Training** : Program Pelatihan yang diselenggarakan di atas kapal
- Shipboard Appraisal Report** : Laporan tentang penilaian awak kapal oleh Nakhoda dan nantinya akan dikirim ke perusahaan
- SOLAS** : *Safety of life at Sea*, adalah ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di

laut

STCW 1978

: *International Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for seafarers*, adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.

Team Work

: Kemampuan bekerja sama dengan orang lain secara kooperatif