

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL  
PROCEDURE* ( SOP ) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN  
KERJA DI ATAS KAPAL AHT. WP7**

**Diajukan guna memenuhi persyaratan  
Untuk penyelesaian Program ANT-I**

**Oleh :**

**ERLISAR SAID  
NIS. 03227/N-1**

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

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



**MAKALAH**  
  
**OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL  
PROCEDURE* ( SOP ) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN  
KERJA DI ATAS KAPAL AHT. WP7**

**Oleh :**

**ERLISAR SAID**  
**NIS. 03227/N-1**

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

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ERLISAR SAID  
No.Induk Siswa : 03227/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT-1  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL PROSEDURE* (SOP) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL AHT. WP7

Jakarta, Agustus 2024

Pembimbing Materi,

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

Pembimbing Penulisan,

**Rosna Yuherlina Siahaan, S.Kom., M.M.Tr.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19620715 198411 1 001

Mengetahui

In. Ketua Jurusan Nautika

**Dr. Meilianasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19810503200212 2 001

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ERLISAR SAID  
No.Induk Siswa : 03227/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL PROSEDURE* (SOP) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL AHT.WP7

Penguji I

**Capt. SAJIM BS, M.M.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP : 19690616 199903 1 001

Penguji II

**DERMA WATTY SIHOMBING, S.E., MM**

Penata (III/C)

NIP : 19840316 201012 2 002

Penguji III

**ROSNA YUHERLINA siahaan, S.Kom., MMTr**

Penata Tk. I (III/d)

NIP : 19620715 198411 1 001

Mengatahui

An. Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N I Hutagaol, S.SI.T., M.M.Tr**

Penata Tk.I ( III/d )

NIP. 19810503 200212 2 001 L 082995



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : ERLISAR SAID  
NIS : 03227  
PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT I  
HARI / TANGGAL : Selasa, 03 September 2024  
JUDUL MAKALAH : Optimalisasi Penerapan System Operational Prosedure ( SOP)  
Keselamatan kerja di atas Kapal AHT. WP7

UNSUR YANG DINILAI		NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH			80	35%	28
1.	Kesesuaian dengan petunjuk penulisan				
2.	Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3.	Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4.	Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN			80	20%	16
1.	Kemampuan Menyajikan				
2.	Penggunaan Sarana Penyajian				
3.	Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN			80	35%	28
1.	Kemampuan Menanggapi				
2.	Bobot Tanggapan				
3.	Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN			80	10%	8
1.	Disiplin				
2.	Aktivitas				
3.	Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D					80

Jakarta, 03-09-2024

PENGUJI

*[Signature]*  
Cap. Sofian BS. PM.

FM DL 31.006/R.0





SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA




DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : ERLISAR SAID  
NIS : 03227  
PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT I  
HARI / TANGGAL : Selasa, 03 September 2024  
JUDUL MAKALAH : Optimalisasi Penerapan System Operational Prosedure ( SOP)  
Keselamatan kerja di atas Kapal AHT. WP7

UNSUR YANG DINILAI		NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH			85	35%	29,75
1.	Kesesuaian dengan petunjuk penulisan				
2.	Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3.	Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4.	Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN			87	20%	17,4
1.	Kemampuan Menyajikan				
2.	Penggunaan Sarana Penyajian				
3.	Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN			87	35%	30,45
1.	Kemampuan Menanggapi				
2.	Bobot Tanggapan				
3.	Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN			93	10%	9,3
1.	Disiplin				
2.	Aktivitas				
3.	Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D					86,9

Jakarta, 3 Sept 2024

PENGUJI

  
Dorna Watty Sihombing SE.,MM

FM DL 31.006/R.0



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : ERLISAR SAID  
NIS : 03227  
PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT I  
HARI / TANGGAL : Selasa, 03 September 2024  
JUDUL MAKALAH : Optimalisasi Penerapan System Operational Prosedure ( SOP)  
Keselamatan kerja di atas Kapal AHT. WP7

UNSUR YANG DINILAI		NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH			85	35%	29,75
1.	Kesesuaian dengan petunjuk penulisan				
2.	Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3.	Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4.	Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN			87	20%	17,4
1.	Kemampuan Menyajikan				
2.	Penggunaan Sarana Penyajian				
3.	Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN			87	35%	30,45
1.	Kemampuan Menanggapi				
2.	Bobot Tanggapan				
3.	Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN			93	10%	9,3
1.	Disiplin				
2.	Aktivitas				
3.	Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D					86,9

Jakarta, 3 Sept 2024

PENGUJI

  
Dorma Watty Sihombing SE.,MM



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA



DAFTAR HADIR PENGUJI MAKALAH

TINGKAT IJAZAH : AMT - 1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
HARI / TANGGAL : SELASA - 03 SEPT 2024

NO.	NAMA	TANDA TANGAN	
1.	CAPT. SAJIM BS. M.M. PENATA Tk. CIII (d) NIP. 19690616 199903 1 001	1.	
2.	DARMAWATY SIHOMBING, S.E., MM PENATA CIII (c) NIP. 19840316 201012 1 002	2.	
3.	ROSA YUHERLITA SIHAAN, S.Kom, MMT. PENATA Tk. I CIII (d) NIP. 19620715 198411 1 001	3.	
4.		4.	

Jakarta,  
Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut

**ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL**  
NIP. 19870402 201402 1 004





SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : ERLISAR SAID  
NIS : 03227  
PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT I  
HARI / TANGGAL : Selasa, 03 September 2024  
JUDUL MAKALAH : Optimalisasi Penerapan System Operational Prosedure ( SOP)  
Keselamatan kerja di atas Kapal AHT. WP7

UNSUR YANG DINILAI		NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH			8,5	35%	2,97
1.	Kesesuaian dengan petunjuk penulisan	8,5			
2.	Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data	8,5			
3.	Ketajaman bahasan / analisis permasalahan	8,5			
4.	Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)	8,5			
B. TEKNIK PENYAJIAN			8,5	20%	1,7
1.	Kemampuan Menyajikan	8,5			
2.	Penggunaan Sarana Penyajian	8,5			
3.	Ketepatan Waktu	8,5			
C. PEMBAHASAN			8,5	35%	2,97
1.	Kemampuan Menanggapi	8,5			
2.	Bobot Tanggapan	8,5			
3.	Ketajaman Bahasan	8,5			
D. SIKAP PENYAJIAN			8,5	10%	0,85
1.	Disiplin	8,5			
2.	Aktivitas	8,5			
3.	Pengendalian Diri	8,5			
NILAI TOTAL = A + B + C + D					8,49

Jakarta, 3 sept 2024.

PENGUJI III

Ros

Rosn245



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



**DAFTAR HADIR PESERTA UJIAN MAKALAH**

KELAS / JURUSAN

: A / NAUTIKA

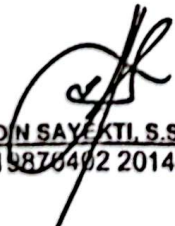
HARI / TANGGAL

: SELASA / 03 SEPTEMBER 2024

NO	NAMA	NIS	TANDA TANGAN	
1.	Erlisar said	03227/N.1	1	2.
2.			3	
3.				
4				4
5			5	
6				6
7			7	
8				8
9			9	
10				10

Jakarta,

Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut

  
ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL  
NIP. 19870402 201402 1 004

## KATA PENGANTAR

Dengan segala puji syukur penulis panjatkan kepada ALLAH.S.W.T Tuhan yang maha Esa atas karunia dan rahmat yang telah di berikannyasehingga dapat menyelesaikan Makalah dengan judul : “

### **OPTIMALISASI PENERAPAN SYSTEM DAN PROCEDURE TENTANG LATIHAN (DRILL) KESELAMATAN KERJA DI ATAS AHT.WP7”**

Makalah ini disusun untuk memenuhi persyaratan kurikulum program ANT- I (Ahli Nautika Tingkat I) yang diselenggarakan oleh STIP (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran) di Jakarta.

Dalam penyusunan makalah ini penulis telah berusaha Seoptimal mungkin memapar seluruh pengetahuan dan pengalaman yang dimiliki serta yang pernah dialami selama bekerja di atas kapal. Segala kesulitan yang dialami penulis selama menyusun makalah ini dapat terselesaikan berkat bantuan dari semua pihak serta buku-buku panduan, baik yang berasal dari STIP maupun yang berasal dari perpustakaan dari luar. Dalam penyusunan makalah ini juga penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh sebab itu sangat diharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun.

Dengan selesainya makalah penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T.,M.M.Tr, Selaku Ketua Jurusan Nautika, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt.Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Devisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Irfan Faozun, M.M, Sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang di luangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan Moril hingga selesaikan makalah ini.
5. Benny Hidayat, M.Mar.E, Sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang di luangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan Moril hingga selesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. H.Muh said dan Fatmawaty Said sebagai orang tua serta Istriku tercinta yang telah

bekerja keras dan selalu mendukung, menasehati dan menDoakan hingga bisa menyelesaikan pendidikan di kampus Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

8. Kepada Semua Rekan – rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXXI Tahun ajaran 2024 , Yang telah banyak memberikan bimbingan dan pengarahan selama penyusunan hingga selesainya makalah ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa memberikan balasan yang setimpal.

Akhirnya penulis berharap semoga makalah ini bermanfaat baik bagi pribadi maupun pihak pembaca yang membutuhkannya.

Jakarta, Agustus 2024

Penulis,



**ERLISAR SAID**

Nis. : 03227/N-1



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN MAKALAH .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii

### BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang .....	2
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	6
D. Metode Penelitian .....	7
E. Waktu Dan Tempat Penelitian .....	9
F. Sistematika Penulisan .....	9

### BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka.....	11
B. Kerangka Pemikiran.....	23

### BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data.....	24
B. Analisis Data .....	26
C. Pemecahan Masalah.....	30

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan .....	41
B. Saran .....	41

DAFTAR PUSTAKA LAMPIRAN

PENJELASAN ISTILAH

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b>	<b><i>Ship Particular</i></b>
<b>Lampiran 2</b>	<b><i>Safety Meeting</i></b>
<b>Lampiran 3</b>	<b><i>Daftar Hadir Safety Meeting</i></b>
<b>Lampiran 4</b>	<b><i>Crew List</i></b>
<b>Lampiran 5</b>	<b>Penjelasan Istilah</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Salah satu unsur penting dalam kelancaran *Operasional* sebuah kapal adalah tersedianya perlengkapan alat Navigasi, alat bantu Navigasi serta alat-alat keselamatan di atas kapal, namun pada kenyataannya masih kurangnya kesadaran dan pemahaman serta disiplin untuk mempelajari cara mempergunakan dan merawat alat keselamatan dan alat navigasi tersebut dengan benar sesuai *PROCEDURE* yang sudah dibuat di atas kapal. Di angkatnya topik ini diharapkan agar menjadi perhatian dan pemahaman dalam hal penggunaan seluruh peralatan keselamatan jiwa untuk mencegah terjadinya suatu musibah yang tidak di kehendaki.

Adapun penyebab terjadinya kecelakaan ada bermacam macam, baik yang di sebabkan oleh pengaruh dari luar maupun dari dalam kapal seperti, kapal kandas, kapal tubrukan, kapal kebakaran, kapal bocor ataupun yang di sebabkan oleh keadaan alam yang buruk seperti, ombak atau gelombang yang besar sehingga kapal mengalami musibah.

Adapun identifikasi masalah di antaranya adalah sebagai berikut :

a. **Kurang Optimalnya koordinasi di atas kapal dalam pelaksanaan latihan (*Drill*)**

Koordinasi yang kurang optimal mengacu pada kurangnya komunikasi, kerja sama, dan sinkronisasi antara anggota kru kapal saat melaksanakan latihan keselamatan. Hal ini bisa terjadi karena perbedaan pemahaman, tidak adanya pengarahan yang jelas, atau minimnya koordinasi dari pemimpin atau petugas yang bertanggung jawab. Akibatnya, latihan keselamatan tidak berjalan sesuai rencana, yang dapat mengurangi efektivitas dan responsifitas kru kapal dalam situasi darurat.

b. **Kurang Optimalnya pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal**

Latihan keselamatan yang tidak dilaksanakan dengan baik bisa

disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk kurangnya waktu yang dialokasikan, ketidakseriusan dari kru, atau kurangnya fasilitas dan peralatan yang memadai. Latihan yang kurang optimal bisa menyebabkan kru tidak cukup terlatih untuk menangani keadaan darurat, yang pada akhirnya meningkatkan risiko ketika situasi darurat yang sebenarnya terjadi.

c. **Kurang Optimalnya kedisiplinan ANAK BUAH KAPAL ( ABK ) dalam penerapan *System dan Procedure* tentang perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Kurangnya disiplin kru dalam menjaga dan memelihara alat-alat keselamatan mengindikasikan bahwa prosedur perawatan tidak dilaksanakan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Ini mungkin terjadi karena pengawasan yang kurang, kurangnya pemahaman tentang pentingnya perawatan alat, atau ketidakpedulian dari anggota kru. Alat-alat keselamatan yang tidak terawat dengan baik dapat menjadi tidak berfungsi saat dibutuhkan, sehingga membahayakan keselamatan seluruh kru.

d. **Belum Optimalnya pemahaman ANAK BUAH KAPAL ( ABK ) tentang *System dan Procedure Keselamatan di atas Kapal***

Pemahaman yang belum optimal dari kru tentang sistem dan prosedur keselamatan bisa disebabkan oleh pelatihan yang tidak memadai, materi yang terlalu kompleks, atau kurangnya penekanan pada pentingnya memahami prosedur tersebut. Ketika kru tidak sepenuhnya memahami bagaimana sistem keselamatan bekerja atau bagaimana mengikuti prosedur yang benar, mereka mungkin tidak bisa merespons dengan tepat dalam keadaan darurat.

e. **Belum Optimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting* di atas kapal**

Safety meeting yang tidak dilaksanakan dengan baik menunjukkan bahwa diskusi mengenai keselamatan tidak dilakukan secara efektif atau rutin. Ini bisa berarti bahwa isu-isu keselamatan tidak dibahas secara mendetail, tidak ada tindak lanjut dari pertemuan sebelumnya, atau anggota kru tidak dilibatkan secara aktif dalam diskusi. Akibatnya, peluang untuk mengidentifikasi dan mengatasi potensi bahaya bisa terlewat, yang berdampak negatif pada keselamatan kerja di kapal.



Keselamatan kapal sangat tergantung juga pada keterampilan/kecakapan dan pengetahuan serta disiplin para awak kapal itu sendiri dalam menjalankan *procedure-procedure* darurat yang ada di atas kapal. karenanya sesuai dengan isyarat badan Hukum laut Internasional bahwa setiap awak kapal di haruskan memiliki keterampilan khusus dan bersertifikat. Demikian halnya dengan kapal kapal yang *operasionalnya* sangat padat sehingga hampir tidak ada waktu untuk mengadakan latihan keadaan darurat (**Drill**) sesuai dengan *System Operational* dan *PROCEDURE* (SOP) dan standar yang di tetapkan di dalam ISM-Code atau karena sifat muatannya sehingga tidak bisa melakukan *Drill* secara langsung, demikian halnya dengan kapal kapal penyeberangan yang<sup>1</sup> ada seperti di Merak-Bakauheni, Banyuwangi-Ketapang,lembar-Padangbay, khayangan-pototano, kupang dan daerah daerah lainnya yang tersebar di seluruh perairan Indonesia, melihat kondisi sekarang ini kapal kapal penyeberangan ini sangat penting sekali peranannya khususnya dalam menyambung dan sebagai jembatan perekonomian antar pulau di seluruh Indonesia. namun terlepas dari pentingnya sarana transportasi penyeberangan ini perlu pula di ingat pentingnya keselamatan yang harus menjadi prioritas utama agar kejadian kejadian masa lalu seperti terjadinya musibah tubrukan Kmp, Jatra. II dengan MT. Istana. V tahun 2006 dan terbakarnya Kmp. Lampung dan Kmp. Laut teduh antara tahun 2009/2011 serta tabrakan Kmp. bahuga jaya dengan MT. Morges 2012 di selat sunda. Semua kecelakaan atau musibah di atas telah memakan korban jiwa dan harta benda.

Sehubungan dengan latar belakang tersebut di atas dan di dukung dengan faktor kejadian yang Penulis alami di atas kapal penyeberangan, maka penulis tertarik untuk memilih judul makalah **“OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL PROCEDURE* ( SOP ) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL AHT. WP7”**.

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Dalam uraian latar belakang sebelumnya dapat disimpulkan beberapa identifikasi masalah kecelakaan kapal dan kecelakaan kerja yang timbul di karenakan kurangnya disiplin dan keseriusan dalam melakukan latihan, perawatan, pekerjaan di atas kapal, maka dari itu perlu kiranya dapat di identifikasi masalah masalah sesuai dengan judul materi yang di maksud.

**Adapun identifikasi masalah di antaranya adalah sebagai berikut :**

- a. Kurang Optimalnya pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.
- b. Kurang Optimalnya koordinasi di atas kapal dalam pelaksanaan latihan (*Drill*).
- c. Kurang Optimalnya kedisiplinan ANAK BUAH KAPAL ( ABK ) dalam penerapan *System* dan *Procedure* tentang perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- d. Belum Optimalnya pemahaman ANAK BUAH KAPAL ( ABK ) tentang *System* dan *Procedure* Keselamatan di atas Kapal.
- e. Belum Optimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting* di atas kapal.

## **2. Batasan Masalah**

Dari beberapa identifikasi masalah di atas maka dapatlah di ambil batasan masalah yang selanjutnya dari batasan masalah yang ditentukan akan diuraikan secara terperinci pada bab bab selanjutnya. Untuk itu batasan masalah yang dipilih yaitu sering terjadinya kecelakaan disebabkan oleh kurangnya disiplin dan penguasaan penanggulangan kecelakaan sejak dini diatas kapal, adapun batasan masalahnya diantaranya adalah :

- a. Kurang Optimalnya pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.
- b. Kurang Optimalnya koordinasi di atas kapal dalam pelaksanaan latihan (*Drill*).

## **3. Rumusan Masalah**

Dari batasan masalah yang telah ditentukan sebelumnya maka dapatlah diambil beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Apa saja faktor yang menyebabkan pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal kurang Optimal ?
- b. Apa yang menyebabkan koordinasi antara pihak kapal dengan pihak *Management Perusahaan* pelaksanaan latihan (*Drill*) kurang Optimal ?

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

Suatu penyusunan makalah tidak hanya memerlukan analisis dan pembahasan tetapi bagaimana suatu makalah itu memiliki tujuan dan manfaat sesuai yang diharapkan oleh penyusunnya, untuk itu tujuan dan manfaat penelitiannya adalah sebagai berikut :

## **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui penyebab masalah-masalah yang ada yang berkaitan dengan kurang optimalnya penerapan *System* dan *Procedure* tentang latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.
- b. Untuk menganalisis dan untuk mengetahui apa yang menyebabkan kurangnya Koordinasi antara pihak kapal dengan pihak Perusahaan dalam pelaksanaan latihan (*Drill*) di atas kapal.

## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Manfaat bagi dunia akademis**

- 1) Di harapkan dari penulisan karya ilmiah ini dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi siswa seprofesi.
- 2) Di harapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan kepustakaan di perpustakaan STIP Jakarta.

### **b. Manfaat bagi dunia praktisi**

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai tambahan pengetahuan bagi calon perwira yang akan bekerja di kapal yang tergabung dalam operasi penyeberangan lintas pendek.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi perusahaan dalam mengoperasikan kapal kapal tertentu yang sejenis di lingkungan perusahaan.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah studi kasus yang dibahas secara deskriptif kualitatif.

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

Perolehan data penulis dapatkan dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut:



a. **Teknik Observasi**

Pengumpulan data yang dilakukan berdasarkan praktek langsung di lapangan dengan melibatkan diri kedalam kegiatan kegiatan yang ada hubunganya dengan upaya pencegahan terjadinya kecelakaan di atas kapal.

b. **Teknik komunikasi Langsung (Wawancara)**

Suatu proses yang dilakukan penulis dalam mengadakan tanya jawab kepada pihak pihak terkait dalam hal ini para perwira dan abk serta semua pihak yang di libatkan di kapal tersebut, di mana penulis bekerja di atas kapal tersebut.

c. **Studi Dokumentasi**

Dokumentasi yaitu berupa data-data yang diperoleh dari dokumen- dokumen yang penulis dapatkan. Dokumen-dokumen tersebut merupakan bukti nyata yang berhubungan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.

d. **Studi Pustaka**

Studi pustaka adalah teknik pengumpulan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.

**3. Subjek Penelitian**

Yang menjadi subjek penelitian yaitu kurang optimalnya penerapan *System* dan *Procedure* tentang latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.

**4. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah analisis akan permasalahan yang dibahas secara deskriptif kualitatif.

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

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan ketika penulis bekerja di atas AHT.WP7 sebagai Nakhoda dari tanggal 28 Agustus 2023 sampai dengan tanggal 30 April 2024.

### **2. Tempat Penelitian**

Penulis melakukan penelitian di atas AHT.WP7 berbendera Indonesia, isi kotor GT 472, pemilik PT. WINNING INDONESIA, daerah pelayaran *Guinea West of The Africa*

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang di susun, adapun sistematika penulisan sebagai berikut:

### **BAB. I. PENDAHULUAN**

Berisi latar belakang, Identifikasi masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian dan sistematika penulisan.

### **BAB. II LANDASAN TEORI**

Berisi teori-teori pendukung yang berdasarkan buku-buku dan literature-literatur ilmiah yang digunakan yang digunakan dan kerangka pemikiran.

### **BAB. III ANALISA DAN PEMBAHASAN.**

Berisikan deskripsi data yang didasari kejadian nyata di lapangan yang kemudian dianalisis dan dicarikan pemecahan masalahnya.

#### BAB. IV KESIMPULAN

Pembahasan yang telah di uraikan pada bab-bab sebelumnya kemudian disimpulkan dalam suatu kesimpulan yang selanjutnya diberikan saran saran yang dapat digunakan untuk mengoptimalkan pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Guna melengkapi landasan teori-teori yang mendukung dari pembahasan masalah. dari judul yang dimaksud maka landasan teori sangat diperlukan terutama yang didasari dari tinjauan tinjauan pustaka yang dimaksud.

##### **1. Pengertian kapal yang *operasionalnya* sangat padat adalah :**

(Siti Umayyah 1106010276, Fakultas Teknik Universitas Indonesia (Thn 2005 : 9). Depok 16424) Menyatakan bahwa Kapal yang pengoperasiannya karena sifat dan kegunaanya sehingga kapal bergerak terus menerus sesuai target operasionalnya, salah satu contoh adalah kapal ferry ro-ro yang memang diperuntukkan untuk masyarakat luas terutama didaerah daerah kepulauan yang jalur penghubungnya hanya bisa di lewati dengan transportasi laut sehingga sangat dibutuhkan oleh masyarakat tersebut, dan pengoperasiannya disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat itu sendiri.

**Kapal Ferry ro-ro** adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk dan keluar ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri sehingga di sebut sebagai kapal roll on-roll off atau di singkat ro-ro, oleh karena itu kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang di hubungkan dengan *moveble bridge* atau dermaga apung ke dermaga. Kapal ro-ro selain digunakan untuk angkutan truk juga digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor dan pejalan kaki.

Angkutan ini merupakan pilihan populer masyarakat kepulauan antara jawa dan Sumatra di selat sunda, antara jawa dan bali di Ketapang-Gilimanuk dan antara Bali dan Nusa tenggara di Padangbay-Lembar dan antara Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur di Kayangan-Pototano dan seterusnya dari ujung barat sampai ujung timur Indonesia, untuk itu kesiapan mental serta SDM yang mumpuni sangat dibutuhkan mengingat operasionalnya yang padat.

## **2. Penerapan System Manajemen Keselamatan sesuai ISM-Code**

*System* manajemen keselamatan merupakan system yang di persyaratkan peraturan *International Safety Management Code*. ISM CODE harus di terapkan pada seluruh perusahaan pelayaran yang memiliki armada kapal sesuai peraturan. Perusahaan pelayaran secara berkala di tinjau ulang untuk memastikan agar suatu manajemen yang efektif tersusun dan telah di terapkan dalam organisasi perusahaan maupun kapal kapalnya. Untuk menjalankan kegiatan dalam hal ini pengoperasian kapal secara aman dan mencegah pencemaran lingkungan. di dalam perusahaan harus ada 4 faktor yang saling berkaitan erat antara lain :

- a. Pelaut/Karyawan Perusahaan
- b. System
- c. Pihak Kapal
- d. Manajemen Perusahaan

## **3. ISM-Code (International Safety Management)**

Adalah standar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan / pengendalian pencemaran lingkungan. sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal, manusia, muatan barang/*cargo* dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan laut yang dikenal dengan peraturan *International Safety Management (ISM-Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

### **a. Penanggung jawab ISM-Code**

Pada dasarnya ISM-CODE mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (*Safety*) baik perusahaan pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya.

### **b. Perusahaan**

Untuk perusahaan pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat manager yang disebut DPA (*Designated Person Ashore*) orang yang ditunjuk di

darat, ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari perusahaan pelayaran tersebut, manager penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada pimpinan tertinggi dari perusahaan pelayaran tersebut.

**c. Kapal**

Untuk kapal setiap kapal harus mempunyai *System* dan *Procedure* penanggulangan dan pencegahan terhadap peristiwa gangguan terhadap keselamatan ( *Safety* ) dan dalam pelaksanaanya harus menunjuk seorang perwira yang bertanggung jawab terhadap keselamatan (*Safety*) kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal. Dalam rangka penanggulangan gangguan keselamatan kapal dan mencegah pencemaran dari kapal, secara periodic dilakukan pelatihan di atas kapal, kapal harus mempunyai kelengkapan fasilitas dan peralatan keselamatan termasuk alat untuk berkomunikasi antar kapal, antar kapal dengan darat, antar kapal dengan perusahaan. kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan mencegah pencemaran dari kapal di berikan sertifikat ISM-code.

Setiap 5 Tahun sekali di lakukan validasi terhadap sertifikat keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal sesuai ketentuan dari ISM-CODE. Untuk kepentingan memenuhi persyaratan ISM-CODE di perusahaan dan kapal SDM yang menangani penanggulangan keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal harus melalui pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan tugasnya. Pelaksanaan ISM-CODE di pelabuhan harus ditunjuk seorang petugas pengawas keselamatan kapal untuk melakukan pengecekan terhadap validasi persyaratan keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal yang di angkat oleh Mentri, dalam melaksanakan pengecekan tersebut petugas pengawas keselamatan kapal harus di lakukan oleh minimal 2 (dua) orang dan di tunjuk oleh Syahbandar, pelaksanaan dan penentuan tata cara pengawasan keselamatan kapal seharusnya di lakukan oleh Adpel yang di dalam RUU pelayaran yang akan datang yang di usulkan oleh *stakeholders* menjadi kewenangan Syahbandar. (Ardiansyah. AB. Blogspot. co. id)

#### **4. Mengenal Standar ISM-CODE untuk keselamatan perkapalan**

Menurut Fahmi Musnah ( Thn 2000 : 5 )

ISM-CODE adalah salah satu contoh standar system management K3 dan lingkungan lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001 : 2007 dan ISO 14001: 2004. ISM Code bukanlah standar *System* manajemen yang di jalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen K3 dan lingkungan yang di persyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di republik Indonesia, *System* manajemen K3 yang jelas jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang undangan adalah *System* manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3) yang telah di amanatkan melalui peraturan pemerintah No. 50 Tahun 2012.

ISM-Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang di sebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritime dan dunia pelayaran.

Berdasarkan resolusi IMO A. 471(18) yang di syahkan pada Tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the safe operation and for pollution prevention code*. atau ketentuan ini kemudian di adopsi oleh SOLAS (*Safety of Life At Sea*) dalam satu bab sendiri yaitu bab IX SOLAS ini. ISM-Code dijelaskan sebagai ketentuan management Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang di adopsi oleh Organisasi dengan resolusi A. 741.

Di Republik Indonesia sendiri Penerapan ISM-Code (yang merupakan bagian dari SOLAS juga) di persyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan .



1. UU. NO 21 Tahun 1992 tentang pelayaran
2. UU. NO. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU. NO. 21 Tahun 1992.
3. Kepres No. 65 Tahun 1980 tentang ratifikasi SOLAS.
4. SK Dirjen Perla No. PY. 67/1/6-96 Tanggal 12 Juli 1996 tentang pemberlakuan Manajemen keselamatan kapal (ISM\_Code).

Berdasarkan SK Dirjen tersebut ISM-Code berlaku bagi kapal kapal berbendera Indonesia yang digunakan untuk pelayaran dalam Negeri dan Internasional. *Mobile Offshore drilling unit* (yang berbobot kotor lebih dari 500 ton) atau Modu yang digunakan dalam proses pengeboran minyak juga termasuk kapal yang diwajibkan memberlakukan ISM-Code ini. Seperti halnya OHSAS 18001 : 2007 dan ISO 14001 : 2004. ISM-Code terdiri dari beberapa elemen/klausul atau di ISM di sebut sebagai kode kode tersebut lebih kurang identik dengan klausul klausul yang menjadi persyaratan OHSAS dan ISO.

Sertifikat ISM-Code ini terdiri dari dua sertifikat yaitu *Document of Compliance (DOC)* dan *Safety Management Certificate (SMC)*.

DOC diberikan kepada perusahaan pemilik kapal sedangkan SMC di berikan kepada kapal untuk kapal yang berbendera Indonesia, sedangkan kapal yang berbendera asing sertifikatnya di berikan oleh negara asalnya, kedua sertifikat ini berlaku selama 5 Tahun.

Sebagai konsekwensi kegagalan penerapan ISM-Code di Indonesia sebagai mana yang telah di amanatkan oleh undang-undang, apabila kapal kapal Indonesia yang belum dilengkapi dengan sertifikat ISM-Code, maka kapal tersebut tidak di perkenankan untuk melakukan pelayaran Internasional untuk menyinggahi pelabuhan pelabuhan mereka.

Demikian pula dengan kapal kapal asing yang singgah di Indonesia.

Sebagaimana di sebutkan bahwa sertifikat di terbitkan oleh pemerintah Indonesia, melalui perundang-undangan pula, di tunjuk satu lembaga sebagai perwakilan pemerintah untuk melakukan audit penerapan ISM-Code ini, baik

kepada perusahaan (untuk mendapatkan DOC dan kapal untuk mendapatkan SMC).

Dalam sertifikat penerapann OHSAS 18001 dan ISO 14001 di kenal pra *assessment*, audit surveillance dan audit sertifikasi, dalam penerapannya di Indonesia, ISM-Code dapat di audit melalui 5 macam audit yaitu :

- a. **Audit pertama (registrasi)**
- b. **Audit Tahunan**

- c. **Audit Antara**
- d. **Audit Pembaharuan**
- e. **Audit setiap saat.**

(Ditulis oleh Fahmi Musnah ST, MBA, Chairan of *Synergi Solusi Group*)

## 5. 16 Elemen ISM. *Code*

Ada 16 elemen ISM-*Code* apakah itu ? Mari kita uraikan sampai selesai tentang 16 elemen ISM-*Code*.

Umum kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan-lingkungan tanggung jawab dan wewenang perusahaan *Designated Person* tanggung jawab dan wewenang nakhoda, sumber daya dan tenaga kerja pengembangan pengoperasian kapal, kesiapan menghadapi keadaan darurat, pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya, pemeliharaan kapal dan perlengkapannya, dokumentasi verifikasi dan pengawasan sertifikat sementara, formulir sertifikat verifikasi.

### **Ketentuan Ketentuan dalam ISM-*Code***

#### a. Umum

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari ISM-*Code* dan sasaran-sasaran yang hendak di capai.

#### b. Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritime (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaanya mengetahui dan mematuhi.

#### c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.

Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa).

#### d. Orang yang ditunjuk sebagai koordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (DPA). Perusahaan harus menunjuk/mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan kapal”.

#### e. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda/Master

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. ia harus membantu memberi dorongan/ motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem

tersebut dan member mereka instruksi instruksi yang di perlukan. Nakhoda adalah “Bos” di atas kapal dan di bila di pandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya, dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang di buat ooleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.

f. Sumber daya dan personalia

Perusahaan harus mempekerjakan orang orang “yang tepat” di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua : mengetahui tugas tugas mereka masing masing.

Menerima instruksi instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya, mendapat pelatihan jika perlu.

g. Pengembangan program untuk keperluan operasi operasi di atas kapal

Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang anda sudah programkan” anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah di buat.

h. Kesiapan terhadap keadaan darurat

Anda harus siap untuk hal hal yang tidak terduga (darurat) itu dapat terjadi setiap saat. perusahaan harus mengembangkan rencana rencana untuk menanggapi situasi situasi darurat di atas kapal dan mempraktekkan kepada mereka.

i. Laporan laporan dan analisa mengenai penyimpangan (*non Conformiity*) kecelakaan kecelakaan dan kejadian kejadian yang membahayakan.

Tidak ada orang yang tau system yang sempurna. Hal yang baik tentang *System* ini adalah bahwa *System* ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi situasi berbahaya atau juga yang nyaris terjadi/*near miss*)laporkan hal itu. hal hal yang tidak benar tersebut akan di analisa dan keseluruhan system dapat di perbaiki.

j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.

Kapal dan perlengkapannya harus di pelihara dan di usahakan selalu baik dan berfungsi. anda harus selalu mentaati semua ketentuan/aturan dan peraturan peraturan yang berlaku. semua peralatan/perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan di yakinkan akan berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur/berkala. buatlah record/catatan tertulis semua pekerjaan pekerjaan yang di lakukan.

k. Dokumentasi

*System* kerja anda (*System* Manajemen Keselamatan SMS) harus di nyatakan secara tertulis (di dokumentasikan) dan dapat di kontrol. dokumen dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan *System* tersebut yakni : laporan laporan tertulis dan formulir formulir.

1. Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan.

Perusahaan harus mempunyai metode metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa *System* tersebut berfungsi.

Pemerintah di Negara bendera (*Flag administration*) atau suatu badan/organisasi yang di akui olehnya (RO). mengirimkan auditor auditor eksternal untuk mengecek system management keselamatan darp perusahaan di kantor dan di atas kapal kapalnya. Seetelah ia memastikandirinya bahwa system tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* untuk kantor dan *Safety Management Certificate* untuk setiap kapalnya.

( [www.maritimeworld.web.id](http://www.maritimeworld.web.id))

## 6. Pola

Bentuk atau model (atau lebih abstrak, suatu set peraturan) yang bisa di pakai untuk memmbuat atau untuk menghasilkan suatu atau bagian dari sesuatu, khususnya jika sesuatu yang di timbulkan cukup mempunyai suatu yang sejenis untuk Pola dasar yang dapat di tunjukkan atau terlihat yang mana sesuatu itu di katakana memamerkan pola, deteksi pola dasar di sebut Pengenalan pola.

Pola yang paling sederhana di dasarkan pada repetisi : beberapa tiruan satu kerangka di gabungkan tanpa modifikasi. (Artikel Wikipedia)

## 7. Penerapan

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

Menurut (Sumamur P. K : 2009 : 11)

Selain berdasarkan landasan teori di atas, perlu juga di cari cara jalan yang lebih praktis serta efisien yang dapat di lakukan di atas kapal yaitu perlu adanya dorongan dan motivasi dari

pimpinan maupun semua pihak terkait seperti ulasan tinjauan pustaka berikut ini :

Pemahaman serta kesadaran, disiplin yang tinggi dalam menjalankan *Procedure- Procedure* keselamatan kerja dan keselamatan kapal harus menjadi salah satu prioritas utama dalam bekerja di atas kapal. sedangkan di dalam *resolution 22* dari SCTW 1978 IMO (*International Maritime Organization*) mengenai *human relation ship* di atas kapal menerangkan :

Bahwa bukan hanya keselamatan Operasional kapal dan perlengkapannya tetapi juga human relation ship yang baik antara awak kapal di atas kapal yang akan mempertinggi keselamatan jiwa bersama di laut. Sehubungan dengan hal ini awak kapal yang tidak mempunyai atau di bekali dengan dasar dasar pengetahuan dan tata cara bagaimana menghadapi dan mencegah serta menanggulangi musibah dan menyangkut keselamatan pada umumnya dengan peralatan yang telah tersedia.

Dalam konvensi Internasional SCTW 1978 telah diatur sebagai berikut :

Yakni semua pelaut diharuskan untuk memahami bahwa sebelum di tempatkan di atas kapal harus di berikan latihan yang sungguh sungguh, semua pelaut harus di latih agar sebelum bertugas di kapal sudah memahamii dan mengetahui penggunaan perlengkapan keselamatan ang di maksud, sedangkan tinjauan pustaka menurut Sama, mur P. K Tahun 2009 hal. 11 di dalam bukunya mengatakan bahwa kecelakaan kerja dapat di cegah dengan :

- a. Peraturan perundang undangan yaitu ketentuan ketentuan mengenai kondisi kondisi kerja pada umumnya
- b. Standarnisasi yaitu penetapan standar standar resmi, setengah resmi dan tidak resmi.
- c. Pengawasan yaitu pengawasan tentang di patuhinya perundang undangan yang di wajibkan
- d. Penelitian yang bersifat tehnik
- e. Riset medis meliputi terutama efek efek fisiologi dan patologis
- f. Penelitian psikologis Penyelidikan pola pola kejiwaan
- g. Penelitian secara statistic, untuk menetapkan jenis jenis kecelakaan
- h. Pendidikan yang menyangkut pendidikan keselamatan dalam korikulum tehnik.
- i. Penggairahan yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan atau pendekatan

- j. Latihan latihan yaitu latihan praktek bagi tenaga kerja
- k. Asuransi yang intensif *financial* untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan
- l. Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan.

Sedangkan menurut (Mujiman : tanpa Tahun : 8), selain memberikan latihan latihan bagi ABK yang akan di tugaskan di atas kapal, dalam hal ini adalah merupakan latihan pendahuluan yang berfaedah sebagai berikut :

- a. Memperoleh kecakapan
- b. Mengembangkan kemampuan
- c. Menciptakan rasa aman
- d. Menghilangkan adanya kecanggungan
- e. Mempermudah ABK untuk menyesuaikan diri
- f. Menanamkan adanya rasa persatuan
- g. Menanamkan adanya hubungan kerja yang harmonis
- h. Meningkatkan hasil produksi
- i. Pengurangan pemborosan.

Dari semua landasan teori di atas ataupun yang ada, semua bertujuan untuk meningkatkan perhatian dan pemahaman serta tanggung jawab terhadap keselamatan jiwa di laut, harta benda, dan kapal itu sendiri, sehingga di tuntut kemampuan yang betul betul mumpuni dalam menunjang keselamatan dalam pengoperasian sebuah kapal, baik itu keselamatan kerja ABK, keselamatan kapal, dan lingkungan maritim.

Selain itu harus pula di dalam membuat rencana kerja terhadap pemeliharaan alat alat keselamatan, sebaiknya di buat jadwal perawatan yang berpedoman pada :

a. **Kemampuan**

Rencana yang kita buat di sesuaikan dengan sumber-sumber yang tersedia seperti kemampuan manusianya. kemampuan materil dan lain lain.

b. **Kondisi dan situasi**

Rencana harus di perhitungkan koondisi dan situasi yang ada di sekitar kapal di mana kegiatan kegiatan akan dilakukan seperti keadaan situasi cuaca di pelabuhan atau dalam pelayaran dan sebagainya.

c. **Tanggung jawab**

Rencana harus memperhitungkan tanggung jawab yang dipikul oleh pelaksana

d. **Kerja sama**

Rencana kegiatan harus pula menggambarkan kerja sama antara individu-individu yang melaksanakan kegiatan kegiatan tersebut.

**B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk memudahkan Penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, maka Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk *block* diagram sehingga akan terlihat keterkaitan antara satu variable dengan variable yang lain sehingga ditemukan solusi dari permasalahan yang ada. (kerangka pemikiran terlampir).



## KERANGKA PEMIKIRAN

### OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL PROCEDURE* ( SOP ) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN DI ATAS KAPAL AHT. WP7

#### Masalah-Masalah yang Ada:

1. Kurang Optimalnya koordinasi di atas kapal dalam pelaksanaan latihan (*Drill*).
2. Kurang Optimalnya pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal.
3. Kurang Optimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan SISPRO tentang perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal.
4. Kurang Optimalnya pemahaman ABK tentang *System* dan *Procedure* keselamatan di atas kapal.

Konvensi Internasional, Lokal dan Literatur-literatur ilmiah

yang menjadi dasar :

1. SOLAS 1974
2. ISM Code
3. STCW 1978 amandemen 2010
4. UU No. 17 Tahun 2010
5. PP No. 51 tentang Perkapalan
6. Literatur-Literatur Ilmiah

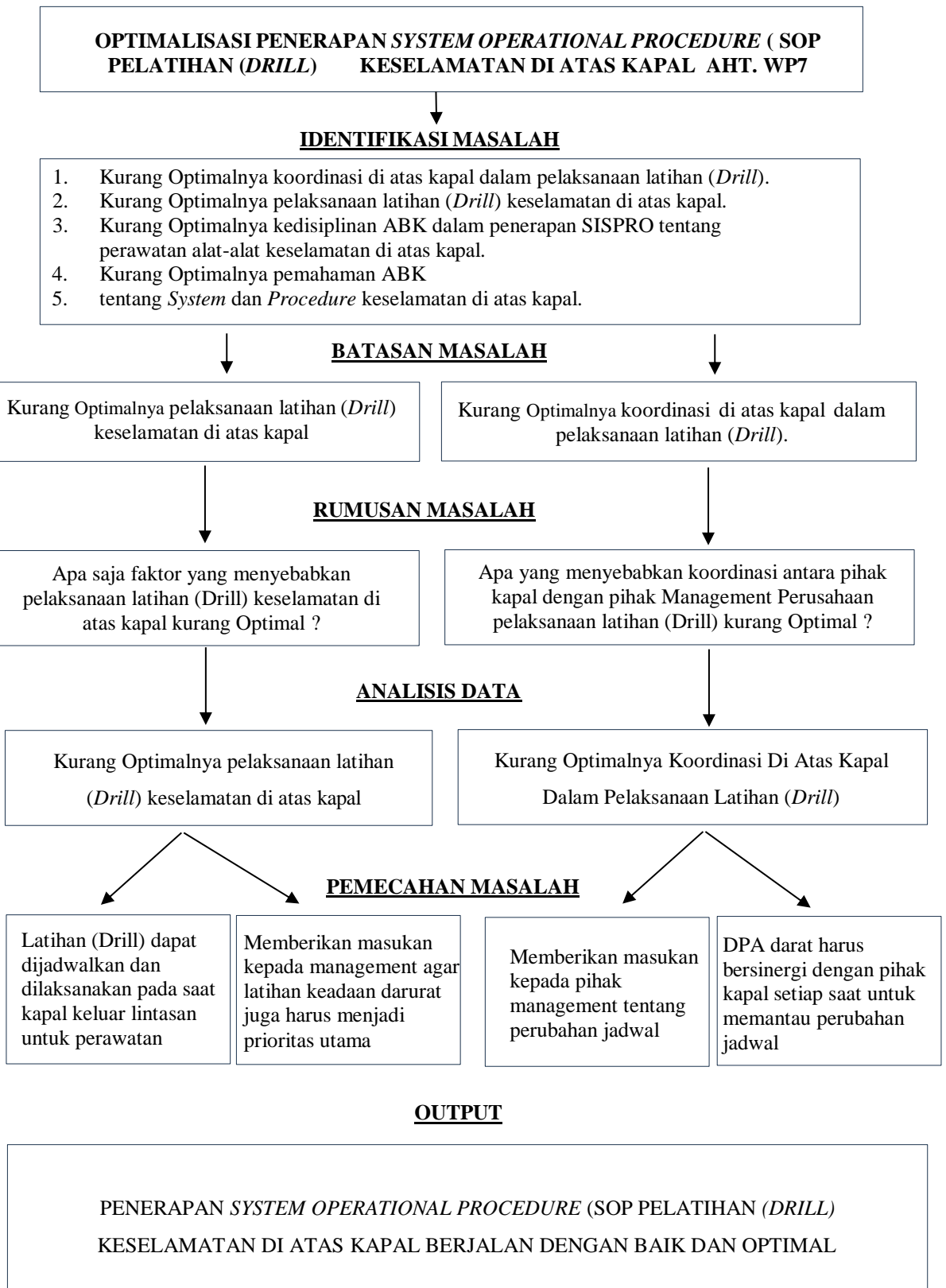
#### Penyebabnya :

1. Padatnya jadwal *Operasional* kapal
2. Tingginya target *Operasional* dari management
3. Jadwal kapal yang berubah-ubah, tidak tetap
4. Kurangnya pemantauan DPA darat terhadap jadwal *Operasional* kapal

#### ANALISIS :

- 1) Latihan (*Drill*) dapat dijadwalkan dan dilaksanakan pada saat kapal keluar lintasan untuk perawatan
- 2) Memberikan masukan kepada management agar latihan keadaan darurat juga harus menjadi prioritas utama
- 3) Memberikan masukan kepada pihak management tentang perubahan jadwal
- 4) DPA darat harus bersinergi dengan pihak kapal setiap saat untuk memantau perubahan jadwal

### OPTIMALISASI PENERAPAN *SYSTEM OPERATIONAL PROCEDURE* ( SOP ) PELATIHAN (*DRILL*) KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL AHT. WP7



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Dari pengamatan di lapangan, Penulis menemukan berbagai masalah yang berkaitan dengan kurang optimalnya penerapan *System* dan *Procedure* keadaan darurat di atas kapal AHT.WP7.

Permasalahan tersebut berawal dari pengamatan penulis yang mendapatkan fakta bahwa pelaksanaan latihan keadaan darurat dan pelaksanaan keselamatan kerja di atas kapal kurang berjalan sebagaimana mestinya, masih di temukan beberapa *Crew* yang tidak *Procedural* yakni tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja pada saat melaksanakan tugas dan latihan keadaan darurat di kapal. Hal ini tentu sangat membahayakan keselamatan jiwa mereka dan secara tidak langsung akan mengganggu proses kerja di lapangan, yang lebih memprihatinkan justru ada sebahagian Perwira di kapal yang tidak peduli dengan keadaan seperti ini, sehingga timbul gagasan penulis untuk mengangkat permasalahan tersebut, karena keselamatan di kapal merupakan salah satu hal yang paling utama. Diharapkan fakta yang dihimpun sesuai dengan permasalahan yang ada, adapun deskripsi datanya adalah sebagai berikut :

#### **1. Kurang Optimalnya pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal**

Kurangnya latihan keadaan darurat secara berkala sesuai *Procedure* ISM Code di atas kapal menyebabkan keterampilan dan kedisiplinan ABK dalam menjalankan *Procedure* keselamatan menurun. Hal ini berakibat pada penerapan *Procedure* keselamatan di atas kapal tidak dilakukan secara Optimal.

Beberapa item atau contoh ketidak sesuaian sebagai berikut :

- a. Kesiapan menghadapi keadaan darurat belum dilaksanakan secara konsisten sesuai ketentuan SOLAS dan ISM-Code

Misalnya pada saat dilaksanakan latihan keadaan darurat yakni latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran terdapat kekurangan yang

sangat menyolok dimana pada saat di bunyikan alarm kebakaran di susul meninggalkan kapal masih ada *Crew* yang tidak memakai perlengkapan *Safety* sesuai *Procedure* yang ada sewaktu berkumpul di muster station untuk mendapat arahan dari pimpinan pelaksanaan penanganan keadaan darurat, seperti pemakaian sepatu *Safety* dan *Helmet*, namun pelaksanaan latihan sudah berjalan dengan lancar serta penguasaan tentang posisi dan tugas masing masing sudah sangat Familiar.

- b. Latihan memasuki ruang tertutup belum di laksanakan secara konsisten pada saat di instruksikan latihan memasuki ruang tertutup sebagian *Crew*, abk dan perwira masih terdapat kekurangan dalam pelaksanaanya terutama kesiapan dan peralatan yang di gunakan tidak lengkap sehingga di anggap tidak memenuhi standar *Procedure* yang ada, adapun peralatan yang dimaksud:

- 1) Alat pengukur multi gas detector untuk mengukur gas beracun dalam tangki
- 2) Blower perangan isap buang serta ventilasi yang cukup
- 3) Alat komunikasi (HT)
- 4) Tali pengaman
- 5) Senter
- 6) Pakaian *Safety*( *Helmet*, *Safety Shoes*, Sarung Tangan, Kacamata)
- 7) *EEBD* (*Emergency Escape Breathing Device*)

Dan harus di pastikan peralatan tersebut harus selalu dalam kondisi Optimal, tidak dibawah 50% karena bisa menyebabkan penggunaan peralatan tidak Optimalnya saat perlu di gunakan terutama alat *EEBD* yang sudah hampir *expired* namun belum di Service dan ganti *Oxygen*.

## **2. Kurang Optimalnya Koordinasi Di Atas Kapal Dalam Pelaksanaan Latihan (*Drill*)**

Salah satu hal yang menyebabkan kurang Optimalnya koordinasi adalah jadwal latihan yang tidak dilaksanakan secara terus menerus berakibat pada keterampilan dan kedisiplinan ABK dalam mentaati *Procedure* keselamatan

yang berlaku. Dan dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi kegiatan latihan. Beberapa penyebab utama antara lain:

- a. Kurangnya komunikasi yang jelas dan terstruktur
- b. Kurangnya pemahaman terhadap tugas dan peran
- c. Pengalaman dan keterampilan yang berbeda-beda
- d. Keterbatasan waktu untuk persiapan
- e. Peralatan dan *System* yang tidak memadai
- f. Kepemimpinan yang lemah

Untuk mengatasi masalah ini, perlu adanya peningkatan dalam aspek-aspek di atas, seperti pelatihan yang lebih intensif, komunikasi yang lebih baik, serta evaluasi dan perbaikan terus menerus. Hal ini akan memastikan bahwa latihan dapat dilaksanakan dengan lebih efektif, terkoordinasi dan menghasilkan kesiapan ABK yang optimal di atas kapal.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Kurang Optimalnya Pelaksanaan Latihan (*Drill*) Keselamatan di Atas Kapal**

Latihan keadaan darurat di atas kapal dimaksudkan untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menghadapi bahaya yang mungkin saja terjadi saat pelayaran. Fakta yang terjadi di atas kapal, latihan keadaan darurat tidak dilakukan secara berkala disebabkan beberapa hal sebagai berikut :

#### **a. Padatnya jadwal *Operasional* kapal**

Padatnya jadwal *Operasional* kapal sehingga latihan keadaan darurat secara berkala tidak dapat dilakukan sesuai dengan *Procedure ISM Code* di atas kapal. Operasi kapal penyebrangan seperti AHT. WP7 sangatlah padat, biasanya dalam sehari dapat mencapai 10 (sepuluh) sampai 12 (Dua Belas) *Assist Barge* sandar dan keluar sandar dari Kapal Besar ( *Transshipment* ). Sedangkan dalam 1 (satu) *Assist Barge Berthing and Unberthing* membutuhkan waktu sekitar 1 sampai 2 jam. Dengan

demikian, dalam sehari kapal beroperasi selama 15 (lima belas) – 20 (dua puluh) jam.

Melihat kondisi pelayaran seperti di atas, tentu sangat berpengaruh terhadap jadwal latihan keselamatan (*Drill*). Jadwal yang telah dibuat tidak dapat dilakukan secara Optimalnya. Sehingga sebagian ABK kurang memahami *Procedure* keselamatan sesuai aturan ISM Code di atas kapal. Meskipun ABK sudah paham *Procedure* keselamatan tersebut, akan tetapi dengan tidak adanya latihan sehingga keterampilan dalam mengaplikasikan *Procedure* tersebut kurang. Hal ini sangat tidak diinginkan, karena ABK tidak siap dalam menghadapi keadaan darurat yang dapat terjadi kapan saja.

Latihan keadaan darurat yang dimaksud diantaranya yaitu :

- 1) Kebakaran
- 2) Meninggalkan kapal
- 3) Orang cidera
- 4) Orang jatuh ke laut
- 5) Memasuki ruang tertutup
- 6) Pemulihan orang jatuh ke laut
- 7) Kemudi darurat
- 8) Kapal kandas
- 9) Kebocoran
- 10) Pencemaran laut
- 11) Kerusakan mesin induk
- 12) Kapal tubrukan

Latihan untuk menghadapi keadaan darurat tersebut di atas, harus dilaksanakan secara berkala agar seluruh ABK mampu menghadapi semua jenis keadaan darurat yang mungkin saja bisa terjadi. Terkait dengan jadwal *Operasional* kapal yang padat, maka latihan dapat dijadwalkan pada saat kapal sedang keluar lintasan untuk perawatan / tidak beroperasi.

**b. Tingginya Target *Operasional* Dari Management**

Selain jadwal operasi kapal yang sangat padat, penyebab latihan keadaan darurat tidak dapat dilaksanakan secara berkala di antaranya yaitu target *Operasional* kapal dari management yang sangat tinggi. Dalam satu bulan, target operasi kapal yang harus dicapai yaitu minimal 450 ( Lima Ratus ) *Assist Barge Berthing and Unberthing* , sesuai dengan RKAP tiap bulannya. Untuk mencapai target tersebut, kapal harus beroperasi minimal 15 ( Lima Belas ) *Assist Barge Berthing and Unberthing* dalam sehari, selama satu bulan. Belum lagi dengan adanya perubahan-perubahan jadwal karena kondisi cuaca yang buruk dan perawatan kapal yang harus dilakukan secara rutin untuk menjaga Performa Mesin, sehingga tidak terjadi gangguan saat pelayaran.

Target operasonal kapal yang tinggi dapat dicapai apabila didukung dengan Sumber Daya Manusia di atas kapal yang terampil dan kondisi kapal yang prima. Oleh karena itu, awak kapal harus mendapatkan pelatihan, khususnya dalam hal keselamatan kapal dan muatannya. Karena keselamatan merupakan faktor utama dalam setiap pelayaran.

**2. Kurang Optimalnya Koordinasi Di Atas Kapal Dalam Pelaksanaan Latihan (*Drill*)**

Latihan keselamatan di atas kapal merupakan faktor pendukung untuk meningkatkan pemahaman ABK, khususnya dalam penerapan *Procedure* keselamatan sesuai aturan ISM Code. Fakta yang terjadi di atas AHT.WP7 latihan keselamatan tidak dapat dilakukan sesuai jadwal yang telah dibuat. Hal ini disebabkan oleh :

**a. Jadwal Kapal Yang Berubah-Ubah, Tidak Tetap**

Jadwal kapal yang tidak tetap menjadi faktor utama penyebab sulitnya menyesuaikan jadwal latihan keselamatan di AHT.WP7. Selama penulis bekerja di atas AHT.WP7 seringkali menemukan perubahan jadwal operasi kapal. Hal ini dikarenakan kondisi cuaca yang buruk dimana kapal tidak memungkinkan untuk melakukan pelayaran dengan alasan menjamin kemanan penumpang dan barang. Penundaan jadwal



keberangkatan kapal karena cuaca buruk berdampak pada jadwal latihan keselamatan yang telah dibuat tidak dapat dilaksanakan.

Hal ini betentangan dengan aturan ISM Code edisi 2002 Bagian A, Pasal 6.5 yang menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safely Management System* (SMS) kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua ABK. Dalam hal ini untuk ABK harus mempunyai keterampilan dan disiplin yang tinggi mengikuti peraturan-peraturan yang ada untuk mengoperasikan kapal yang lebih selamat. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi :

- 1) Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.
- 2) Menyediakan *System* yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di darat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Karena *System* manajemen ISM Code harus melaksanakan semua peraturan Nasional dan Internasional yang berlaku, maka Code tersebut menekankan perlunya pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualifikasi dan berkompeten. Sedangkan fakta yang terjadi di lapangan, latihan keselamatan (*Drill*) tidak dapat dilaksanakan karena operasi kapal yang sangat padat.

**b. Kurangnya Pemantauan DPA Darat Terhadap Jadwal Operasional Kapal**

Pemantauan DPA darat yang tidak Optimalnya terhadap jadwal operasional kapal sehingga pihak kapal tidak mengetahui adanya perubahan jadwal sejak dini. Shearusnya DPA darat segera menginformasikan kepada pihak kapal terkait perubahan jadwal

pelayaran, sehingga pihak kapal dapat menyesuaikan jadwal latihan sesuai dengan perubahan jadwal operasi kapal. Akan tetapi fakta yang terjadi di lapangan, DPA darat belum Optimalnya dalam menjalin koordinasi dengan pihak operasional kapal, sehingga ketika ada perubahan jadwal operasi kapal, tidak segera diinfokan ke pihak kapal. Hal inilah yang menyebabkan sulitnya melakukan penyesuaian jadwal latihan dengan jadwal operasi kapal.

Peran yang di butuhkan dari pengendali dokumen darat khususnya DPA untuk berperan aktif di dalam memeriksa dan menginventarisir dan membantu pihak kapal dalam melanjutkan ke manajemen darat tentang apa apa yang di butuhkan di atas kapal, seperti permintaan permintaan pengadaan barang apalagi yang sifatnya sangat emergency untuk kebutuhan keselamatan kapal dan kelancaran *Operasional* kapal. Koordinasi yang kurang antara kapal dan manajemen darat khususnya DPA yang bisa berakibat lambatnya supply alat alat yang di butuhkan untuk *Operasional* dan melengkapi perlengkapan sarana alat keselamatan yang ada di atas kapal.

## C. PEMECAHAN MASALAH

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan analisis data di atas, penulis dapat memberikan *alternative* pemecahan sebagai berikut :

#### a. Kurang Optimalnya Pelaksanaan Latihan (*Drill*) Keselamatan Di Atas Kapal

Pemecahannya adalah :

- 1) Latihan (*Drill*) dapat dijadwalkan dan dilaksanakan pada saat kapal keluar lintasan untuk perawatan

Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas, bahwa latihan keadaan darurat tidak dapat dilaksanakan secara Optimalnya dikarenakan padatnya jadwal *Operasional* kapal. Untuk

mengatasinya dapat dilakukan dengan cara menjadwalkan latihan keselamatan (*Drill*) dan melaksanakannya pada saat kapal keluar lintasan untuk perawatan. Pada saat kapal tidak beroperasi atau dengan meminta ijin untuk melakukan perawatan, disaat itulah latihan keselamatan (*Drill*) dapat dilakukan. Dengan demikian latihan keadaan darurat dapat dilaksanakan secara maksimal sehingga ABK lebih terampil dan disiplin dalam menjalankan *Procedure* keselamatan sesuai aturan *ISM Code*.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan latihan yang antara lain sebagai berikut :

- a) Penggunaan alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik

Dengan latihan maka salah satu sarana yang diharapkan dapat dicapai agar penggunaan alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik. Dengan latihan tersebut maka para ABK akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan penggunaan alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam penelitian, maka diharapkan para ABK tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun ABK lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

- b) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama

Dalam latihan dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu intervensi yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta

memperpanjang umur peralatan tersebut.

c) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam latihan ini maka ABK dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para ABK akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti : kebakaran, kebocoran, kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

d) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

Sebagaimana telah dikemukakan diawal maka latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan

pengetahuan dan keterampilan saja, tetapi juga termasuk disini untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan. Sebenarnya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-mata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk memberikan rasa tanggung jawab yang besar.

2) Memberikan masukan kepada management agar latihan keadaan darurat juga harus menjadi prioritas utama

Latihan keadaan darurat di atas kapal seringkali kurang mendapat perhatian dari pihak management. Pihak management kurang menyadari betapa pentingnya latihan keadaan darurat di atas kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, seorang Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal agar memberikan masukan

kepada Management agar latihan keadaan darurat juga menjadi prioritas utama. Setelah management memprioritaskan latihan keadaan darurat, maka Nakhoda dapat menjadwalkan kegiatan-kegiatan yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinerja ANAK BUAH KAPAL (ABK) salah satunya adalah melaksanakan program-program pelatihan di atas kapal. Adapun program tersebut adalah :

a) Program pelatihan secara rutin

Sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 74 consolidated 2006, maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa di laut, bukan hanya memiliki tetapi setiap personil yang ada atas kapal harus terampil menggunakan peralatan-peralatan tersebut termasuk pemeliharaannya. Dalam peraturan di konvensi IMO, maka untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan ANAK BUAH KAPAL (ABK) perlu adanya latihan-latihan yang bersifat rutin di atas kapal disamping harus melaksanakan beberapa *Procedure* yang diwajibkan oleh IMO. Maksud dari pada

Latihan-latihan tersebut adalah agar semua peralatan yang ada di atas kapal tetap dalam keadaan siap pakai serta personil tetap dalam keadaan siap siaga untuk menyelamatkan jiwa di laut.

Mengadakan latihan keadaan darurat secara rutin di atas kapal penting untuk dilaksanakan, dengan adanya latihan penggunaan peralatan keselamatan di atas kapal, dengan sendirinya ANAK BUAH KAPAL (ABK) secara langsung mengetahui urutan-urutan pelaksanaan serta mengetahui tempat dan tugasnya masing-masing sehingga bila kapal dalam keadaan darurat dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, cepat dan aman. Pelaksanaan latihan-latihan sekoci penolong secara rutin adalah salah satu cara melaksanakan perawatan, karena sebelum mengadakan latihan, terlebih dahulu diadakan persiapan-persiapan peralatan, sehingga latihan tersebut dapat berjalan dengan tertib, lancar dan berhasil dengan baik.

Nahkoda kapal niaga harus selalu memperhatikan pelaksanaan latihan alat-alat penolong secara rutin, sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) bahwa ANAK BUAH KAPAL (ABK) dapat dikumpulkan untuk mengadakan latihan sekoci yang mana dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan dilaksanakan dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan dimana jika lebih dari 25% jumlah ANAK BUAH KAPAL (ABK) yang telah diganti dipelabuhan tersebut, tetapi apabila tidak dilaksanakan latihan, maka setiap 4 bulan sekali harus diadakan pemeriksaan terhadap sekoci untuk diayun atau diarea ke laut. Dengan mengikuti aturan ini, maka ANAK BUAH KAPAL (ABK) benar-benar menguasai dan terlatih dalam melaksanakan tugasnya sehingga pelaksanaan penyelamatan jiwa di laut akan berhasil dengan baik.

Latihan di atas kapal harus dilakukan dengan intensif atau lebih serius dengan mengingat tujuan dari setiap latihan-latihan yang dilakukan di atas kapal dan juga untuk melakukan penyelamatan apabila diperlukan atau dibutuhkan di saat keadaan darurat yang terjadi. Pelatihan ini harus diberikan kepada ANAK BUAH KAPAL (ABK) baru maupun yang sudah lama, yaitu dengan cara memberikan bimbingan-

bimbingan dan pelatihan-pelatihan terutama pada pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Hal ini harus dilakukan secara teratur dan harus benar-benar dipahami dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.

b) Peningkatan pengetahuan bagi ANAK BUAH KAPAL (ABK)

Pendidikan dan proses pembinaan Sumber Daya Manusia (SDM) tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai suatu proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan kepada pembinaan kemampuan yang sifatnya

fungsional. Suatu sarana pendidikan diperlukan dalam program pembinaan ABK yang siap pakai agar sasaran utamanya yakni meningkatkan kualitas kerja dan kemampuan suatu sarana dapat dicapai. Agar dalam mengoperasikan alat-alat penolong dapat dioperasikan dengan lancar dan baik sesuai dengan rencana, maka diperlukan personil yang terampil.

Supaya personil terampil harus diikutkan dalam pendidikan dan latihan penyelamatan tersebut di atas kapal. Dalam pendidikan tersebut personil memperoleh pengetahuan keterampilan mengenai alat-alat penolong yang akan memperlancar dalam mengikuti latihan, personil harus kenal betul setiap macam dari alat-alat penolong mengetahui dimana alat-alat tersebut ditempatkan, disimpan serta menguasai pengoperasian alat-alat penolong.

Didalam proses pembinaan sumber manusia, pembinaan fisik dan mental personil harus dilatih sebab jika fisik dan mental lemah dan kurang pengoperasian penyelamatan alat-alat penolong tidak akan berhasil dengan baik. Karena itu setiap personil harus memiliki fisik dan mental yang kuat sehingga walaupun dalam keadaan cuaca buruk sekalipun personil harus mampu mengoperasikan alat-alat penolong keselamatan dengan baik dan lancar. Personil ABK yang terdidik dan terlatih dalam

pengoperasian alat-alat penolong keselamatan akan menunjang keselamatan dan kelancaran pengoperasian penyelamatan jiwa di laut. Keselamatan hanya dapat diperoleh apabila setiap ABK benarbenar peduli akan keselamatan dan dapat mampu dengan baik mengoperasikan semua alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

c) Mengadakan pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan

Pelatihan menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan minimal sekali dalam satu bulan. Dalam pelayaran



yang singkat pun dalam satu voyagenya, setengah jam untuk melakukan pelatihan menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal akan menjadi sangat penting bagi setiap ABK. Karena suatu tindakan yang dilakukan untuk menambah atau hanya mengingat kembali semua ilmu pengetahuan yang dimiliki dalam hal *Procedure* dan mengoperasikan alat-alat keselamatan kepada semua ABK dapat membantu meningkatkan kemampuan ABK dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Dalam pelaksanaan latihan ini semua ABK ditekankan untuk mengetahui tugas dan tanggung jawab masing-masing seperti jika terjadi keadaan bahaya yang sebenarnya. Dengan mengikuti pendidikan dan latihan akan meningkatkan metode penggunaan alat-alat penolong, sebab penggunaan alat-alat penolong yang baik akan memperlancar pengoperasian alat-alat keselamatan dengan seefektif mungkin.

Perwira senior dalam hal ini mualim I yang sekaligus sebagai kepala kerja dibagian dek diwajibkan agar memberi petunjuk dan latihan supaya semua ABK

dalam melaksanakan tugasnya dapat dimengerti serta menggunakan peralatan sesuai dengan fungsinya, bagi ABK yang baru harus diberikan pengenalan terhadap kapal dan peralatannya. Pengenalan ini dapat diberikan kepada setiap ABK yang baru naik di atas kapal dengan mengikuti lembar familiarisasi yang sudah ada dari perusahaan.

**b. Kurang Optimalnya Koordinasi Di Atas Kapal Dalam Pelaksanaan Latihan (*Drill*)**

- 1) Memberikan masukan kepada pihak management tentang perubahan jadwal

Salah satu kendala yang sudah tidak asing lagi ialah komunikasi. Dengan tidak adanya komunikasi yang lancar pengoperasian kapal

akan sangat terganggu sekali, termasuk komunikasi antara pihak kapal dan pihak darat. Sudah tentu hal demikian membutuhkan suatu komunikasi yang baik dan terencana, terkait dengan penyesuaian jadwal latihan dengan jadwal *Operasional* kapal.

Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas bahwa seringkali jadwal kapal mengalami perubahan, sehingga tidak dapat melakukan penyesuaian jadwal latihan keselamatan (*Drill*) dengan jadwal *Operasional* kapal. Untuk mengatasi hal tersebut, Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal dapat memberikan masukan kepada pihak management tentang perubahan jadwal. Sehingga jadwal latihan yang telah di buat dapat dilaksanakan secara Optimalnya.

Dengan selalu mencoba mendapatkan metode dan cara terbaik yang dapat ditemukan untuk menyelesaikan pekerjaan dan saling bersinergi adalah keuntungan dan manfaat tertinggi dari adanya kerjasama. Maksud dari bersinergi adalah mengkombinasikan segala kemampuan yang ada dan dimiliki oleh masing masing pihak. Baik pihak kapal ataupun pihak darat. Apabila pihak kapal melakukan kesalahan, pihak darat bisa memberikan saran atau masukan yang benar, demikian juga sebaliknya dengan pihak darat.

Meningkatkan kerjasama yang baik antara pihak kapal dengan pihak darat yang terlibat langsung dalam proses penentuan jadwal operasi kapal, yaitu dengan saling mendukung untuk mendapatkan metode dan cara terbaik untuk meningkatkan produktifitas dan saling bersinergi. Maksud saling bersinergi di sini adalah mengkombinasikan segala kemampuan yang ada dan yang dimiliki oleh masing-masing pihak untuk meningkatkan efektifitas dan efesiensi jadwal latihan keselamatan (*Drill*) dengan jadwal pelayaran.

- 2) DPA darat harus bersinergi dengan pihak kapal setiap saat untuk memantau perubahan jadwal

Penyesuaian jadwal latihan keselamatan (*Drill*) dengan jadwal *Operasional* kapal dapat dilakukan dengan baik apabila DPA dapat

berkoordinasi secara sinergi dengan pihak kapal. Khususnya dalam memantau setiap perubahan jadwal pelayaran, sehingga pihak saat ada perubahan jadwal pihak kapal segera mengetahuinya.

Koordinasi merupakan suatu sinkronisasi yang tertib dalam upaya untuk memberikan jumlah yang tepat waktu dan mengarahkan pelaksanaan yang mengakibatkan harmonis dan tindakan terpadu untuk suatu tujuan. Pandangan mengenai koordinasi ini menarik perbedaan antara koordinasi dengan kerja sama. Kerja sama diartikan sebagai aksi kolektif satu orang dengan yang lain atau orang lain menuju tujuan bersama. Jika dilihat dari sudut normatifnya, maka koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyelaraskan, menyerasikan dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda, agar nantinya semua terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada waktu yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsionalnya, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja.

Adapun tujuan koordinasi diantara adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk menciptakan dan memelihara efektivitas perusahaan setinggi mungkin melalui sinkronisasi, penyerasian, kebersamaan dan keseimbangan antara jadwal latihan keselamatan (*Drill*) dengan jadwal *Operasional* kapal.
- 2) Untuk mencegah permasalahan dan menciptakan efisiensi setinggi-tingginya di setiap kegiatan, khususnya dalam pelaksanaan jadwal latihan keselamatan (*Drill*) di atas kapal melalui kesepakatan yang mengikat semua pihak yang bersangkutan.
- 3) Untuk menciptakan dan memelihara iklim dan sikap saling responsif-antisipatif di semua pihak, agar mencapai suatu keberhasilan operasi pelayaran kapal dan keberhasilan pelaksanaan latihan keselamatan (*Drill*), melalui jaringan informasi dan komunikasi efektif.

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

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah di atas, penulis dapat mengevaluasinya sebagai berikut :

### **a. Kurang Optimalnya Pelaksanaan Latihan (*Drill*) Keselamatan Di Atas Kapal**

- 1) Latihan (*Drill*) dapat dijadwalkan dan dilaksanakan pada saat kapal keluar lintasan untuk perawatan

Keuntungan :

Latihan keadaan darurat dapat dilaksanakan secara berkala sesuai yang diharapkan.

Kerugian :

ANAK BUAH KAPAL (ABK) kurang semangat dalam menjalankan latihan saat kapal keluar lintasan untuk melakukan perawatan.

- 2) Memberikan masukan kepada management agar latihan keadaan darurat juga harus menjadi prioritas utama

Keuntungan :

Jadwal latihan keadaan darurat dapat disesuaikan dengan jadwal operasional kapal.

Kerugian :

Terkadang pihak management kurang menanggapi masukan dari pihak kapal.

### **b. Kurang Optimalnya Koordinasi Di Atas Kapal Dalam Pelaksanaan Latihan (*Drill*)**

- 1) Memberikan masukan kepada pihak management tentang perubahan jadwal

Keuntungan :

Jadwal latihan (*Drill*) dapat disesuaikan dengan jadwal *Operasional* kapal.

Kerugian :

Terkadang pihak management kurang menanggapi masukan dari pihak kapal.

- 2) DPA darat harus bersinergi dengan pihak kapal setiap saat untuk memantau perubahan jadwal

Keuntungan :

Setiap ada perubahan jadwal pelayaran dapat segera diketahui oleh pihak kapal.

Kerugian :

Terkadang DPA yang bertugas kurang bertanggung jawab dalam menjalankan tugasnya.

### **3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah yang telah diuraikan di atas, maka pemecahan masalah yang tepat yaitu :

- a. Latihan (*Drill*) dapat dijadwalkan dan dilaksanakan pada saat kapal keluar lintasan untuk perawatan
- b. Memberikan masukan kepada management agar latihan keadaan darurat juga harus menjadi prioritas utama
- c. Memberikan masukan kepada pihak *management* tentang perubahan jadwal
- d. DPA darat harus bersinergi dengan pihak kapal setiap saat untuk memantau perubahan jadwal

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya mengenai pola penerapan ISM Code yang tepat terhadap kapal yang *Operasionalnya* sangat padat, penulis dapat memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurang Optimalnya pelaksanaan latihan (*Drill*) keselamatan di atas kapal. Hal ini disebabkan padatnya jadwal *Operasional* kapal dan tingginya target *Operasional* dari management sehingga latihan keadaan darurat kurang mendapat perhatian.
2. Kurang Optimalnya koordinasi di atas kapal dalam pelaksanaan latihan (*Drill*). Hal ini disebabkan jadwal kapal yang berubah-ubah / tidak tetap dan kurangnya pemantauan DPA darat terhadap jadwal *Operasional* kapal.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, untuk Mengoptimalkan penerapan ISM Code terhadap kapal yang operasinya sangat padat, maka disarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. untuk Mengoptimalkan latihan (*Drill*) secara berkala sesuai jadwal latihan yang ada di atas kapal dengan cara dijadwalkan dan dilaksanakan pada saat kapal keluar lintasan untuk perawatan. Dan Memberikan masukan kepada management agar latihan keadaan darurat juga harus menjadi prioritas utama. Disarankan agar pelaksanaan latihan keadaan darurat dapat dilakukan secara bersinergi dengan instansi terkait yang ada di dalam pelabuhan seperti

Basarnas, Syahbandar, Pol air dan Kesehatan pelabuhan. Hal ini bertujuan agar latihan keadaan darurat dilakukan secara Optimal dan dapat diketahui oleh masyarakat umum khususnya pemakai jasa bahwa keselamatan kapal dan penumpang benar-benar diprioritaskan.

2. Untuk Mengoptimalkan koordinasi antara pihak kapal dengan pihak darat dalam penyesuaian jadwal latihan (*Drill*) dengan jadwal *Operasional* kapal dapat dilakukan dengan memberikan masukan kepada pihak management tentang perubahan jadwal dan DPA darat harus bersinergi dengan pihak kapal setiap saat untuk memantau perubahan jadwal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Fahmi Musnah ST, MBA, Chairan of *Synergi Solusi Group*  
*International Safety Management (ISM) Code*, IMO Publications
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Pengertian Penerapan  
Kepres No. 65 Tahun 1980 tentang ratifikasi SOLAS
- Mujiman, Manajemen Pelatihan Berbasis Belajar Mandiri. Pustaka Pelajar. Yogyakarta  
2017
- OHSAS 18001 : 2007 dan ISO 14001: 2004
- Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2012 Tentang Perkapalan
- Resolusi IMO A. 471 (18) yang disyahkan pada Tanggal 4 November 1993 lahirilah  
*International Management Code for the Safe*
- Siti Umayyah 1106010276, Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Depok 16424
- SK Dirjen Perla No. PY. 67/1/6-96 Tanggal 12 Juli 1996 tentang pemberlakuan  
Manajemen keselamatan kapal (*ISM Code*)
- SMS yang telah dibuat di atas kapal
- SOLAS 1974
- Suma'mur P. K (2009), Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes). Jakarta: CV  
Sagung Seto
- STCW 1978 Amandement 2010
15. UU. NO. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU.  
NO. 21 Tahun 1992



## Ship Particular

AHT.WINNING PIONEER 7

### PRINCIPAL PARTICULARS

Call sign	:	V3ZF2
Imo Number	:	9632648
Port of Registry	:	BELIZE CITY
Length overall	:	37.00M
Length BP	:	32.60M
Beam Moulded	:	11.40M
Depth moulded	:	4.95M
Draft designe	:	4.05M
Gross tonnage	:	472 (est.)
Net tonnage	:	141 (est.)
Hull material	:	Steel
Bollard pull	:	50 t (approx.)
Trial Speed	:	12.0 Knots
Endurance	:	25 days (approx.)
Class notation	:	BV Class*MACH*Anchor

Handling Tug".Unrestricted Navigation



### MACHINERY PROPULSION

Main engine	:	2X2200bhp@1800RPM Cummins QSK60-M
Power Take Off	:	1 P.T.O for one of the m/e
Reduction gear	:	5.76:1
Propeller	:	2 X kaplan type with nozzles
Bow thruster	:	1 X FPP type of approx 3 t thrust
Main generator	:	3 X 250kWe Cummins QSM11-DM, 415V/3Ph/4 poles/0.8p.f.
Emergency diesel generator	:	1 X 36kW

### DECK/AHL EQUIPMENT

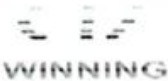









Anchors,chain cables & mooring lines	:	2 X stockless bower type,660kg each;12 lengths x27.5M x
		30mm dia.U2 steel stud link chains;2
x220M long polypro		Pene mooring rope of min.6MT
breeking strenght		
Anchor windlass	:	1 x hydraulic type of 37.6 Kn@9M/min
for 30mm dia,stud		Link chain,double gypsies
Hydraulic anchor handling/towing winch	:	waterfall double drum type upper drum
c/w spooling devic		E lower drum c/w w. pighead of
380mm dia;drum capaci		

## Safety Meeting





## Daftar Hadir Safety Meeting

	<b>WINNING(GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL</b> 韦立（几内亚）船舶管理公司	VOM-27-01	
<b>SAFETY COMMITTEE MEETING</b>			
Ship Name : AHT.WINNING PIONEER 7 船舶名称:	Date : 18 FEBRUARY 2024 日期:		
Time Star : 0730.....HRS 开始时间:	Time End : 0745.....HRS 结束时间:		
<b>1. GUARD POINT ( SELTER ) ONE AB STAND BY</b>			
<b>2. ONE PERSON STAND BY IN ACOMODATION ROOM IF THERE IS WELDING OUTSIDE</b>			
<b>3. WHACT DOG ALWAYS FOCUS TO WORKER HIGH RISK JOB</b>			
<b>4. MONITOR VISITOR AND CONTENTS TO VISITOR LOG</b>			
<b>5. WATCH AND STOP IF ANYONE WALK TO THE PROHIBITED AREA</b>			
<b>1. GOOD COMONICATION ( HT )</b>			
C/O ALWAYS MONITOR AND REPORT ALL PROGRESS ( DREANDOCK )			
<div style="border: 2px solid blue; padding: 5px; float: right; text-align: center;"> <b>WINNING PIONEER7</b>          CALL SIGN: V3ZF2          GT : 472          OFF NO : 621010112          FLAG : BELIZE CITY       </div>			
Prepared by : <div style="text-align: right;">Chief Officer</div>	Acknowledge by : <u>Capt.</u>  <div style="text-align: right;">Master</div>		
<b>NAME OF APPOINTED MEMBERS OF MEET COMMITTEE 安委会成员签字</b>			
No.	NAME	RANK	REMARK
1	ERLISAR SAID	MASTER	
2	AZMARLIN RAZAK	C/O	
3	IVANKA GOSPA	2/O	
4	DENI MULYOTO	3 <sup>RD</sup> ENGINEER	
5	IRSAN ALFANDI	AB	
6	ADI KUSTIADI	C/E	
7	AMRONI SULAIMAN	OLER	
8	RAHMAT ALMENTA	2/E	
..... Captain C/O C/E 2/E AB five crews as representative. REPRESENT			

Crew List

WINNING (GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL

韦立(几内亚)船舶管理公司

SHIP CREW LIST

VESSEL : WINNING PIONEER 7

PORT : BOKE

Flag : BELIZE CITY

Ship Phone. : +224-622979529

LifeBoat Capacity : 20 PERSONS

Master Phone : +224 626953945

Date : 3 January 2024

Chief Eng. Phone : +224 625965089

S/N	Name	Rank	Nationality	Date of Birth	Passport Number	Exp. Date	Date Joined	Complete Contract	VISA	REMARK
1	ERISAR SAID	Master	Indonesia	21 May 1979	E 2405909	6 Jun 2023	27 Aug 2023	27 Mar-24		
2	AZMARLIN RIZAK	Chief Officer	Indonesia	08-Jul-94	C 7970555	8 Sep 2026	18-Dec-23	08-Jul-24		
3	NANIKA GUSMA	2nd Officer	Indonesia	5 Sep 1986	E 2402885	11 Apr 2023	11 May 2023	11 Dec 2023		
4	ADI KUSTHADI	Chief Engineer	Indonesia	25 Aug 1974	X 1055897	22 Mar 2027	16 Sep 2023	16 Apr-24		
5	RAHMAD ALMAGHA	2nd engineer	Indonesia	7 Jun 1984	C 9528718	22 Jul 2027	1 Nov 2023	1 Jan-24		
6	DENI MULYOTO	3 <sup>rd</sup> Engineer	Indonesia	4 Nov 1990	C 0708708	3 Mar 2025	10 Apr 2023	10 Nov 2023		
7	JODHI SORDA	Able Body	Indonesia	3 Jun 1981	C 0716135	22 Oct 2025	5 Mar 2023	5 Oct 2023		
8	AJUS GHA RIFANTO	Able Body	Indonesia	11 Aug 1987	E 3218446	10 Apr 2023	15 Jun 2023	15 Jan 2024		
9	NURIL HUDA	Able Cook	Indonesia	2 Nov 1986	E 3491653	30 May 2023	1 Aug 2023	1 Aug-24		
10	AMRONI SULAMAN	Offr	Indonesia	18 Jan 1992	C 6445442	23 Oct 2025	18 Dec 2023	08-Jul-24		
On Signer crew		NAME	RANK	DATE	REMARK					

SM105-01

SM10501

## PENJELASAN ISTILAH

<i>ABK (Anak Buah Kapal)</i>	: Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
Alat Keselamatan	: Kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya.
<i>IMO (International Maritime Organisation)</i>	: Lembaga internasional kemaritiman di bawah badan internasional perserikatan bangsa-bangsa yang mengawasi mengatur kemaritiman di dunia.
<i>ISM (International Safety Management) Code</i>	: Kode manajemen keselamatan internasional tentang keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.
Kecelakaan	: kejadian-kejadian atau suatu musibah yang menimbulkan orang terluka atau mati, merusak lingkungan hidup, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya
Perusahaan	: Pemilik kapal atau organisasi lainnya atau orang/perorangan yang telah dianggap bertanggung jawab terhadap pengoperasian/ pengolahan kapal dari pemiliknya dan dalam memikul tanggung jawab tersebut telah menyetujui untuk mengambil alih tugas-tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh ISM Code.

*SMS (Safety Management System )* : *System* penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.

*SOLAS (Safety Of Life at Sea)* : Konvensi International untuk keselamatan jiwa di laut, sebagai mana telah diamanatkan, merinci standart minimum tentang keselamatan konstruksi kapal dan dasar peralatan keselamatan (seperti pencemaran, kebakaran, navigasi, penyelamatan jiwa dan radio) yang harus berada di kapal.

*SMS* : (*Safety Management System*) *System* Manajemen Keselamatan yang diterbitkan oleh perusahaan sebagai pengimplementasian dari ISM Code.

*SCTW (Standard Of Training and Watch keeping For Seafarers)* : Menaungkan mengenai pelatihan, sertifikat dan persyaratan kualifikasi bagi perwira senior, semua perwira yang bertugas jaga di bagian deck, mesin, radio, serta bawahan yang ikut tugas jaga

