

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



M A K A L A H

**MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA
WAKTU ANCHOR HANDLING DENGAN
ACCOMODATION WORK BARGE DI ATAS SV.AHTS
TRANSCO CELEBES**

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

Oleh :

RAHMAT FIRDAUS PAHLEVI

NIS. 02493 / N

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I
J A K A R T A
2 0 2 1**

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

N a m a : RAHMAT FIRDAUS PAHLEVI
No. Induk Siswa : 02493 / N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
J u d u l : MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA WAKTU
ANCHOR HANDLING DENGAN ACCOMODATION WORK
BARGE DIATAS SV.AHTS TRANSKO CELEBES

Jakarta, April 2021

Pembimbing Materi,

Pembimbing Penulisan,


Dr. Capt. Damoyanto Purba, M.Mar., M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 19730919201012 1 001


Agus Leonard Togatorop, S.Si.T., M.Si.

Penata (III/c)

NIP. 19840815 200712 1 02

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Capt. Bhima S. Putra, MM.

Penata Tk. (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

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



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

Nama : RAHMAT FIRDAUS PAHLEVI

NIS : 02493 / N-I

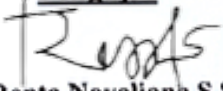
Program Pendidikan: DIKLAT PELAUT – I

Jurusan : NAUTIKA

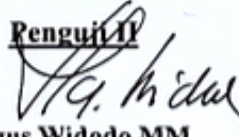
**Judul : MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA WAKTU ANCHOR
HANDLING DENGAN ACCOMODATION WORK BARGE DI ATAS
SV.AHTSTRANSKO CELEBES**

Jakarta, Juli 2021

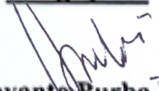
Penguji I


Capt. Renta Novaliana, S.Si.T., MM
Penata (III/C)
NIP .19730919 201012 1 001

Penguji II


Agus Widodo, MM
Penata (III/b)
NIP.19730402 199808 1 002

Penguji III


Dr. Capt. Damoyanto Purba, M.Mar., M.Pd
Penata (III/C)
NIP .19730919 201012 1 001

**Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika**

Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul:

PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA SEWAKTU ANCHOR HANDLING DENGAN ACCOMODATION WORK BARGE DI ATAS SV.AHTS TRANSKO CELEBES.

Makalah ini disusun untuk memenuhi persyaratan Kurikulum Program ANT-I (Ahli Nautika Tingkat 1) yang diselenggarakan oleh STIP (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran) di Jakarta.

Dalam penyusunan makalah ini penulis telah berusaha semaksimal mungkin memaparkan 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 diselesaikan 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 ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Amiruddin MM. selaku Ketua STIP (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran).
2. Capt. Bhima S. Putra, MM. selaku Ketua Jurusan Nautika
3. Dr.Capt Damoyanto Purba ,M.Mar.,M.Pd selaku Pembimbing Materi.
4. Bapak Agus Leonard Togatorop,S.Si.T.,M.Si. selaku Pembimbing Penulisan.
5. Seluruh Dosen dan Staff Pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran di Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.

6. Rekan-rekan siswa Pasis ANT-I Angkatan LVIII yang menyumbangkan peran sebagai tempat diskusi dan tukar pikiran dalam menyusun makalah ini.

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, 28 Mei 2021

Penulis

RAHMAT FIRDAUS PAHLEVI ‘

NIS : 02493/N

DAFTAR ISI

	H a l
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	6
E. Waktu dan Tempat Penelitian	8
F. Sistematika Penulisan	9
 BAB II LANDASAN TEORI	11
A. Tinjauan Pustaka	11
B. Kerangka Pemikiran	21
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	23
A. Deskripsi Data	23
B. Analisis Data	26
C. Pemecahan Masalah	30
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	35
A. Kesimpulan	35
B. Saran	37
DAFTAR PUSTAKA	39
DAFTAR GAMBAR.....	40

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kandungan minyak dan gas bumi yang terkandung di dalam bumi tidak hanya terdapat di daratan tetapi terkandung pula di dasar laut. Untuk mengeksplorasi sumber minyak dan gas di laut dilakukanlah kegiatan pengeboran lepas pantai (*offshore*). Untuk menunjang proses pengeboran di lepas pantai (*offshore*) tersebut diperlukan berbagai kegiatan pendukung, salah satunya adalah kegiatan *Departement Marine*. *Departement Marine* ini memiliki tugas untuk memastikan semua kegiatan atau pekerjaan yang berhubungan dengan pelayaran berjalan dengan aman dan selamat.

Salah satu penunjang kegiatan *Marine* dalam pengeboran lepas pantai (*offshore*) adalah *Anchor Handling Tug Supply* (AHTS Transko Celebes), yaitu kapal yang diperuntukan sebagai pekerjaan *Anchor Handling* untuk membantu melakukan pekerjaan pada *Accommodation Work Barge* yang berpindah dari platform satu ke *Platform* lain yang beroperasi di area ladang minyak di daerah PHE OSES Kepulauan Seribu, Sumatra. Sesuai namanya, kapal ini berfungsi sebagai fasilitas untuk memberi dukungan pekerjaan *offshore*. Di kapal ini terdiri dari beberapa unsur, seperti Anak Buah Kapal sendiri. Fungsi kedua adalah sebagai pengangkut material *offshore*, dimana aktifitas penunjang ini di peruntukan pekerjaan di *offshore* atau pekerjaan lainnya sesuai maksud dan fungsi daripada kapal *Anchor Handling Tug Supply* tersebut.

Beberapa pekerjaan *offshore* yang didukung oleh kapal *Anchor Handling Tug Supply* ini diantaranya:

1. Pemasangan dan pelepasan jangkar (*Anchor Handling*) pada *Accommodation Work Barge*
2. Pemindahan (*Towing*) *Accommodation Work Barge* ke *platform* yang diminta
3. Menyupply alat-alat penunjang *platform* dan *Accommodation Work Barge*
4. Membantu *FSO* untuk melakukan transfer minyak

Dengan beragamnya jenis pekerjaan yang didukung oleh kapal *Anchor Handling Tug Supply*, maka nakhoda sangat dituntut untuk memiliki dasar-dasar pengetahuan tentang jenis-jenis pekerjaan tersebut, guna mendukung kelancaran dari operasional secara keseluruhan. *Master* sebagai pimpinan di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply* harus bertanggung jawab penuh dalam beberapa hal antara lain:

1. Sebagai wakil dari perusahaan dalam mengambil kebijakan di atas kapal dalam mendukung kelancaran operasional
2. Membuat perencanaan *Anchor Pattern* di lokasi area *Platform* yang aman
3. Mengatur posisi kapal sampai pada posisi yang telah ditentukan dengan mengatur jangkar-jangkar pada posisi sesuai *Anchor Pattern* yang disetujui oleh *Company Man* dan *Barge Master*
4. Memastikan posisi kapal dan *Accommodation Work Barge* dalam keadaan aman selama di posisi kerja
5. Memastikan semua fasilitas bekerja dengan baik serta terjaga kebersihannya
6. Selalu berkomunikasi dengan pihak penyewa dalam menentukan kegiatan yang akan dilakukan

Banyaknya aktivitas *Marine* di atas kapal AHTS Transko Celebes ini menyebabkan sering terjadinya kecelakaan yang dialami oleh Anak Buah

Kapal (ABK). Faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di atas *Kapal AHTS Transko Celebes*, yaitu:

1. Faktor Alam

Keadaan cuaca yang tidak menentu dimana angin, ombak, dan arus yang cepat sekali berubah membuat resiko yang cukup tinggi akan terjadinya kecelakaan pada Kapal *Anchor Handling Tug Supply* yang sedang melakukan pekerjaan di area pengeboran lepas pantai (*offshore*).

2. Faktor Teknis

Dalam pengoperasian AHTS untuk membuang jangkar-jangkarnya dan berlayar atau berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya hanya ditunjang dari ABK Yang berpengalaman dan mesin bantu di Kapal AHTS Yaitu *Work Winch, Towing Winch, Tugger Winch* untuk memudahkan pekerjaan.

3. Faktor Manusia

Untuk kasus-kasus kecelakaan kerja di AHTS Transko Celebes yang seharusnya tidak perlu terjadi ini banyak berasal dari faktor manusia. Diantaranya karena kurang kedisiplinan dalam melaksanakan prosedur kerja dan kurangnya keahlian dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal. Contoh kasus kecelakaan kerja selama *Anchor Handling* yang sering terjadi di atas diantaranya kasus tangan terjepit atau tersangkut tali tambat. Untuk mengurangi kasus kecelakaan yang terjadi diperlukan suatu sistem untuk memperbaiki manajemen keselamatan dan menerapkannya secara tegas, sehingga dapat meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal.

Karena kondisi yang disebutkan di atas penulis sangat tertarik untuk memilih judul makalah :

“MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA WAKTU ANCHOR HANDLING DENGAN ACCOMODATION WORK BARGE DI ATAS SV.AHTS TRANSKO CELEBES”

Sehingga diharapkan rekan-rekan yang sedang dan akan bekerja pada daerah pengeboran minyak lepas pantai lebih meningkatkan kedisiplinan dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan kerja, sesuai dengan *International Safety Management Code (ISM Code)*.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Seperti yang telah penulis uraikan sebelumnya pada latar belakang, AHTS Transko Celebes merupakan salah satu penunjang dalam operasi pengeboran minyak lepas pantai, dimana kapal tersebut di peruntukan untuk *Anchor Handling* dan keselamatan sewaktu pelaksanaan yang menjadi perhatian tersendiri .

Untuk itu dalam makalah ini penulis mengidentifikasi adanya kecelakaan kerja di atas kapal AHTS Transko Celebes adalah sebagai berikut:

- a. Kurangnya pengamatan keadaan sekitar sebelum memulai pekerjaan dalam *Anchor Handling*
- b. Kurangnya koordinasi dengan perusahaan dalam pelaporan alat-alat *Anchor Handling* dan perawatan kapal
- c. Kurangnya kedisiplinan dalam menaati keselamatan kerja dan mengikuti prosedur kerja.

2. Batasan Masalah

Mengingat betapa luasnya lingkup bahasan masalah yang akan dibahas dalam makalah ini, maka perlu kiranya penulis hanya membatasi pada masalah sebagai berikut:

- a. Kurangnya kedisiplinan dalam menaati peraturan keselamatan kerja dan mengikuti prosedur kerja
- b. Kurangnya keahlian dan keterampilan dalam melaksanakan pekerjaan
- c. Kurangnya pengamatan yang baik di sekitar area kerja

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi dan batasan masalah yang telah penulis kemukakan sebelumnya, maka ditetapkanlah rumusan masalah yang ada yaitu:

- a. Bagaimana cara meningkatkan kedisiplinan para kru kapal dalam menaati peraturan keselamatan kerja dan mengikuti prosedur kerja?
- b. Bagaimana cara meningkatkan keahlian dan keterampilan para awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan?
- c. Bagaimana cara agar mendapatkan pengamatan kondisi sekitar laut area kerja?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Dengan adanya kejadian yang menyebabkan Adanya kecelakaan kerja pada kapal AHTS Transko Celebes, maka di dalam pembuatan makalah ini mempunyai tujuan yang sangat penting, yaitu:

- a. Untuk meningkatkan kedisiplinan awak kapal dalam mentaati peraturan keselamatan kerja dan mengikuti prosedur kerja di atas kapal.
- b. Untuk meningkatkan keahlian dan keterampilan awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan.

- c. Untuk meningkatkan pengamatan kondisi sekitar laut dan kewaspadaan dilaut.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dan penulisan makalah ini adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna bagi semua pihak yang berkepentingan ditinjau dari beberapa aspek, yaitu:

a. Aspek Praktek

Menambah wawasan Nakhoda dalam mengambil langkah dan kebijakan sebagai upaya meningkatkan Keahlian ABK serta keselamatan kerja guna meminimalkan kecelakaan diatas AHTS Transko Celebes beserta armada pendukungnya.

b. Aspek Teoritis

Sumbangan pemikiran dan analisis bagi rekan-rekan seprofesi dan untuk taruna Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) serta masyarakat pada umumnya

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

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

a. Studi Kasus

Studi kasus yang diambil dalam penelitian ini adalah beberapa masalah kecakapan *crew* dalam *Anchor Handling* dan kejadian yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas AHTS Transko Celebes.

b. *Problem Solving*

Penulis berusaha memecahkan masalah sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan kerja *Anchor Handling* di atas AHTS Transko Celebes, berdasarkan data dan fakta kejadian kecelakaan kerja yang terjadi. Sehingga permasalahan kecelakaan kerja yang terjadi di masa mendatang dapat diminimalkan.

2. Teknik Pengumpulan Data

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan langsung di atas AHTS Transko Celebes dan mengamati kegiatan kerja yang berlangsung di atas AHTS Transko Celebes.

b. Studi Dokumentasi

Penulis menggunakan data dari dokumen-dokumen kapal yang berhubungan dengan permasalahan pada makalah ini.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil subjek penelitian *AHTS Transko Celebes*, dimana pada kapal ini beberapa kali terjadi kecelakaan kerja yang dialami awak kapal. Sehingga diharapkan awak kapal AHTS Transko Celebes ini dapat meningkatkan keselamatan dalam bekerja.

Berikut spesifikasi kapal :

<i>Vessel Name</i>	:	AHTS Transko Celebes
<i>Ship Type</i>	:	Offshore support
<i>IMO Number</i>	:	9644914
<i>Class</i>	:	BV and BKI
<i>Owner</i>	:	PT.Pertamina Transkotlinental
<i>Estimated GRT</i>	:	1575

Estimated NRT : 472

1.1 PRINCIPAL DIMENSIONS AND CHARACTERISTICS

<i>Length Overall</i>	:	60.5	<i>M</i>
<i>Breadth</i>	:	14.6	<i>M</i>
<i>Depth Mld</i>	:	5.5	<i>M</i>
<i>Draft</i>	:	4.5	<i>M</i>
<i>Potable Water</i>	:	213	<i>Cu.M</i>
<i>Fuel Oil</i>	:	520	<i>Cu.M</i>
<i>Drill Water</i>	:	463	<i>Cu.M</i>
<i>Dry bulk tank</i>	:	187	<i>Cu.M</i>
<i>Clear deck</i>	:	370	<i>Cu.M</i>
<i>Bollard pull</i>	:	65	<i>Tons</i>
<i>Winch max Brake load</i>	:	200	<i>Tons</i>
<i>Bow thruster</i>	:	2	<i>Forward Thruster 515 kw</i>
<i>Complement</i>	:	42	<i>Men</i>

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif yaitu dengan menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya, dengan survei, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri dan membandingkannya dengan teori-teori yang ada, buku-buku prosedur manual di kapal, serta aturan-aturan yang digunakan dan dilaksanakan di atas kapal.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu penelitian yaitu pada tahun 2020 sampai dengan 2021
2. Tempat penulis melakukan penelitian adalah di atas kapal *AHTS Transko Celebes* yang sedang beroperasi di areal pengeboran lepas pantai Sumatra Bagian Tenggara di *charter* oleh PHE OSES.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah dalam pembahasan makalah ini, maka penulis membuat sistematika penyusunan makalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab I ini akan diuraikan mengenai latar belakang pemilihan judul makalah

“MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA WAKTU ANCHOR HANDLING DENGAN ACCOMODATION WORK BARGE DI ATAS SV.AHTS TRANSKO CELEBES”.

Dilanjutkan dengan identifikasi, batasan dan rumusan masalah, kemudian dijelaskan mengenai tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab II ini diuraikan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori dan penjelasan mengenai ilmu yang berhubungan dengan penelitian dan ilmu pengetahuan pendukung lainnya. Dalam bab ini juga terdapat kerangka pemikiran yang menjadi alur penulisan makalah dan sebagai konsep yang digunakan dalam pemecahan masalah yang diteliti.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab III ini dijelaskan mengenai data dan fakta yang ditemukan sehubungan dengan masalah yang akan dianalisis. Dengan menggunakan metode pendekatan penulis mencoba mencari dan membuat solusi permasalahan berdasarkan data dan fakta yang ditemukan.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab IV yang merupakan bab terakhir ini akan diambil kesimpulan dari penelitian yang dilakukan penulis yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, serta akan dikemukakan pula saran-saran untuk kepentingan pihak-pihak yang terkait agar bisa digunakan dalam memecahkan masalah yang ada. Selain itu, penulis juga akan mengemukakan saran untuk perbaikan penelitian di masa mendatang.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Anchor Handling

Menurut Capt Krets Mamondole (2009:2) *Anchor Handler* atau *Anchor Handling Tug Supply* adalah kapal yang sangat kuat yang menyebarkan, memulihkan, dan menggeser pola tambatan sub-laut. Kapal ini biasanya terlihat bekerja dengan instalasi lepas pantai. Salah satu atau satu armada penjangkar anchor (AHTS) bekerja sama satu sama lain dan bekerja sebagai satu kesatuan. Selama operasi Penanganan Jangkar yang Menawan dari instalasi lepas pantai seperti unit Pengeboran atau bahkan Rig Semi-Submersible , kapal lepas pantai ini diasumsikan sebagai 'budak' saat membantu kapal-kapal yang jangkarnya harus dikerjakan.

2. Pengertian kedisiplinan

Nakhoda sebagai pemegang kewibawaan (kekuasaan) di atas kapal dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal dengan kedudukan yang demikian, dia diberi tugas untuk menegakkan keamanan dan ketertiban dalam masyarakat tersebut. Seorang nakhoda harus menjadi teladan bagi Anak Buah Kapal (ABK) agar tercipta sebuah kedisiplinan, karena sifat ini baik untuk membantu dan menjamin bahwa setiap orang akan bekerja dengan baik dan tidak melanggar hak-hak orang lain.

Pada hakekatnya, disiplin merupakan hal yang dapat dilatih, pelatihan disiplin diharapkan dapat menumbuhkan kendali diri, karakter atau keteraturan dan efisiensi. Menurut Hasibuan (2002 : 108) disiplin ialah suatu sikap menghormati dan menghargai suatu peraturan yang berlaku, baik secara tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan

tidak menolak untuk menerima sanksi-sanksi apabila dia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya.. Sedangkan kedisiplinan dalam kerja menurut Alex S. Nitisemito (1980 : 260) adalah suatu sikap atau perilaku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan atau instansi yang bersangkutan baik secara tertulis ataupun tidak tertulis. Menurut Hani Handoko (1994 : 208) disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Disiplin kerja menjadi syarat untuk pembentukan sikap, perilaku dan tata kehidupan berdisiplin yang akan membuat para pegawai mendapat kemudahan dalam bekerja. Dengan begitu akan menciptakan suasana kondusif dan mendukung usaha pencapaian tujuan.

Berdasarkan pendapat diatas maka dapat disimpulkan bahwa disiplin menyatu dalam diri seseorang. Disiplin adalah sikap mematuhi peraturan yang ada dan diberlakukan agar dapat melaksanakan pekerjaan dengan penuh tanggung jawab. Sikap disiplin diperoleh dari adanya pembinaan yang dimulai dari lingkungan yang paling kecil dan sederhana yaitu keluarga, kemudian pendidikan dan pengalaman. Dengan mendisiplinkan diri kita juga dapat memotivasi pegawai agar dapat melaksanakan pekerjaan baik perorangan ataupun kelompok, agar tercipta suasana kerja yang baik untuk mencapai suatu tujuan.

3. Pembinaan Kedisiplinan

Dengan diadakannya pembinaan disiplin kerja ini bertujuan untuk terjadinya keharmonisan dan kewajaran dalam bekerja antara karyawan dengan karyawan dan karyawan dengan pemimpin. Menurut Bedjo Siswanto (2005 : 291) tujuan dari pembinaan kerja yaitu sebagai berikut :

- a. Agar tenaga kerja mentaati segala peraturan dan kebijakan ketenaga kerjaan maupun peraturan-peraturan dan kebijakan perusahaan yang berlaku, baik tertulis maupun yang tidak tertulis.
- b. Melaksanakan perintah manajemen yaitu dapat melaksanakan pekerjaan dengan sebaik-baiknya serta mampu memberikan servis yang maksimal kepada pihak tertentu yang berkepentingan dengan

perusahaan sesuai dengan bidang pekerjaan yang dibebankan kepadanya.

- c. Dapat menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana, barang dan jasa perusahaan dengan sebaik-baiknya.
- d. Dapat bertindak dan berperilaku sesuai dengan norma-norma yang berlaku pada perusahaan.

Sehingga *follow up* dari hal-hal tersebut di atas para tenaga kerja maupun memperoleh tingkat produktivitas yang tinggi sesuai dengan harapan perusahaan, baik dalam jangka pendek maupun dalam jangka panjang.

Setelah dapat difahami tentang tujuan dari pada pembinaan disiplin kerja, maka diketahui bahwa pembinaan disiplin kerja harus ada faktor-faktor penunjangnya menurut Bedjo Siswanto (2005 : 140) antara lain :

- a. Adanya motivasi
- b. Adanya pendidikan dan latihan
- c. Adanya kepemimpinan
- d. Adanya kesejahteraan

Hal ini diatur juga dalam Undang-Undang No. 14 tahun 1969 pasal 10 yaitu penegakkan disiplin lewat hukum akan terikat dengan sanksi-sanksi bagi karyawan-karyawan yang melanggar hukum itu, tetapi hukum juga akan memberikan imbalan bagi karyawan yang mempunyai prestasi. Juga sebagai pendorong untuk melakukan perbuatan terpuji agar segala tugas dan kewajiban dalam organisasi yang bersangkutan dapat terlaksana dengan baik dan tepat.

Menurut I.S. Levine (hal : 72 1980) menegakkan disiplin pada karyawan harus ada aturan dan instruksi atasan yang tegas serta peraturan yang diberlakukan, serta adanya sikap dan perilaku yang sesuai dengan peraturan yang berlaku baik tertulis maupun tidak tertulis (Alex S. Nitisemito, 1980 : 260). Sedangkan menurut Reza Aryanto (2003 : 32) yang dikutip dari Rusmiati Ernawati (2003 : 32) harus ada orientasi, pelatihan dan

pemberlakuan sanksi. Unsur-unsur disiplin lain yang harus ditanamkan kepada remaja adalah adanya peraturan, konsistensi terhadap peraturan, adanya hukuman dan penghargaan (Elizabeth.B. Harlock, 1999 : 82).

Untuk mendorong kedisiplinan menurut Hani Handoko (2011) terdapat 3 macam disiplin, yaitu :

a. Disiplin preventif

Kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar dan aturan, sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah dan mempunyai sasaran pokok yaitu untuk mendorong disiplin diri karyawan. Dengan cara ini karyawan dapat menjaga disiplin diri mereka dan bukan karena suatu paksaan.

b. Disiplin korektif

Kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba menghindari pelanggaran-pelanggaran berikutnya. Kegiatan korektif sering berupa sesuatu bentuk hukuman dan disebut tindakan kedisiplinan, disiplin ini mempunyai sasaran-sasaran tindakan pendisiplinan hendaknya positif, bersifat mendidik dan menilai, bukan tindakan negatif yang bersifat menjatuhkan.

c. Disiplin progresif

Kegiatan yang memberikan hukuman-hukuman lebih berat terhadap pelanggaran-pelanggaran yang berulang. Tujuannya memberikan kesempatan bagi karyawan untuk mengambil tindakan korektif sebelum dikenakan hukuman yang lebih berat. Sebuah contoh sistem disiplin progresif yang disusun atas dasar tingkat berat atau kasarnya hukuman secara ringkas adalah teguran secara lisan oleh penyelia, teguran tertulis, dengan catatan dalam file personalia,

skorsing dari pekerjaan satu sampai tiga hari, skorsing satu minggu atau lebih, diturunkan pangkatnya dan dipecat.

Dalam hal ini seseorang yang disiplin tidak hanya dalam bentuk ketaatan saja melainkan juga tanggung jawab yang diberikan oleh organisasi, berdasarkan pada hal tersebut diharapkan efektifitas pegawai akan meningkat dan bersikap serta bertingkah laku disiplin. Kedisiplinan pegawai dapat ditegakkan apabila peraturan-peraturan yang telah ditetapkan itu dapat diatasi oleh sebagian besar pegawainya dalam kenyataan, bahwa dalam suatu instansi apabila sebagian besar pegawainya mentaati segala peraturan yang telah ditetapkan (terangkum dalam peraturan disiplin Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebagaimana telah dimuat di dalam Bab II Pasal (2) UU No.43 Tahun 1999).

Setelah melihat dari pendapat di atas, maka untuk membina kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal yaitu sebagai berikut :

1. Adanya peraturan yang berlaku dan konsistensi peraturan

Aturan ini sangat penting untuk membangun kedisiplinan dan kesadaran diri masing-masing pekerja untuk melakukan tugas dan kewajibannya.

2. Adanya pendidikan dan pelatihan kerja

Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia, agar nantinya mendapatkan tenaga kerja yang berdaya guna yang sebesar-besarnya dapat terwujud dengan nyata. Pendidikan dan latihan tenaga kerja yang mejadi kunci dalam manajemen tenaga kerja, sekaligus merupakan salah satu tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan dengan serius baik dari sarana maupun prasarananya. Pendidikan dan latihan merupakan dua hal yang hampir sama maksud yang terkandung atas pelaksanaan fungsi tersebut, hanya ruang lingkupnya saja yang membedakan gerak kedua kegiatan tersebut. Pendidikan merupakan tugas untuk meningkatkan pengetahuan, pengertian atau sikap para

tenaga kerja, sehingga mereka dapat lebih baik menyesuaikan dengan lingkungan kerja mereka. Latihan merupakan proses membantu tenaga kerja untuk memperoleh efektivitas dalam pekerjaan mereka sekarang atau yang akan datang melalui pengembangan kebiasaan tentang pikiran dan tindakan, kecakapan, pengetahuan dan sikap yang layak.

3. Adanya keteladanan

Memimpin adalah kemampuan seseorang untuk mempengaruhi tingkah laku orang lain dan juga alam lingkungannya. Dari definisi di atas seorang pemimpin harus mempunyai pengaruh di perusahaan karena dia merupakan teladan dari pada karyawan. Dengan demikian apabila dalam perusahaan ingin menegakkan kedisiplinan agar karyawan bisa berbuat disiplin maka harus diusahakan agar pemimpin bisa berdisiplin, terutama pimpinan yang langsung berhubungan dengan para karyawan. Apabila pimpinan bisa berdisiplin maka ia bisa jadi teladan bagi karyawan dan diharapkan mereka lebih berdisiplin yang bukan hanya sekedar takut akan hukuman karena segan atau sungkan kepada pemimpin.

4. Adanya disiplin hukum atau sanksi yang tegas

Disiplin yang ditegakkan lewat hukum akan terikat dengan sanksi-sanksi bagi karyawan-karyawan yang melanggar hukum itu. Tetapi hukum juga akan memberikan imbalan bagi karyawan yang mempunyai prestasi agar sebagai pendorong melakukan perbuatan terpuji. Hukum disiplin adalah serangkaian peraturan yang berisi norma-norma untuk mengatur, menegakkan dan memelihara disiplin atau tata kehidupan organisasi, agar segala tugas dan kewajiban dalam organisasi yang bersangkutan dapat terlaksana dengan baik dan tepat.

Jika empat faktor ini diterapkan dalam dunia maritim, khususnya untuk operasi kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* maka :

1. Adanya peraturan dan konsistensi terhadap peraturan tersebut.
 - a. Aturan yang dimaksud adalah peraturan yang harus selalu dilaksanakan oleh awak kapal di atas kapal dari perusahaan pemilik kapal contohnya adalah :
 - 1) Melakukan pengamatan dengan baik dan dapat melakukan tugas tersebut, serta dalam keadaan sehat jasmani dan rohani untuk pelaksana maupun pemberi tugas.
 - 2) Melaksanakan tugas jaga dengan penuh tanggung jawab dan mempunyai sifat pelaut yang baik yaitu tanggap, tangguh, tanggung jawab dan tegas.
 - 3) *Meeting* keselamatan pekerjaan.

Hal ini sesuai dengan Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut tahun 1972, *International Safety Management (ISM) Code* yang secara International disahkan oleh sidang umum *International Management Organization* tanggal 4 November 1993 dengan resolusi No. A.741 (18) dan bersifat wajib dengan dijadikan Bab IX Konvensi SOLAS tahun 1974 tentang “Manajemen untuk Pengoperasian Kapal secara aman”. Kemudian ditulis juga di negara Indonesia dalam Surat Keputusan DIRJEN PERLA No. PY 67/1/6-96 tertanggal 12 Juli 1996 tentang pemberlakuan Manajemen Keselamatan International bagi kapal-kapal berbendera Indonesia. Semua peraturan *International Safety Management Code (ISM Code)* di atas tertulis dalam buku “Pemahaman ISM Code” oleh PT. Pertamina Transkontinental tahun 2020.

- b. Aturan di kapal dari perusahaan pemakai kapal, misalnya adalah :
 - 1) Membaca resiko pada situasi kerja
 - 2) Peraturan berkendara yang baik
 - 3) Penggunaan peralatan dan sikap tubuh yang benar dalam bekerja
 - 4) Alat pelindung diri
 - 5) Ijin kerja
 - 6) Bongkar muat
 - 7) Bekerja pada lingkungan bermesin

- 8) Memasuki ruang kosong
- 9) Kerja galian
- 10) Bekerja di ketinggian
- 11) Perubahan manajemen
- 12) Pengecekan berulang untuk pekerjaan berbahaya dan tidak berbahaya.

Hal ini sesuai dengan peraturan PT. Pertamina Hulu Energi “OSES” untuk mengatur keselamatan pada pekerjaan.

2. Adanya pendidikan dan pelatihan.

- a. Untuk operasional *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* maka pendidikan yang dinyatakan dengan bukti sertifikat keahlian awak kapal contohnya adalah :

- 1) Ijasah kepelautan Ahli Nautika dan Tehnika.

Untuk bekerja di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* untuk perwira tertinggi minimal ANT 1/ ATT 1.

- 2) Sertifikat pendukung seperti sertifikat kompetensi misalnya adalah BST, SCRB, AFF, MEFA, MC, ISM Code.
- 3) Sertifikat pendukung lainnya yang harus dimiliki oleh perwira dek misalnya adalah ARPA, RADAR, ECDIS, BTM.
- 4) Sertifikat pendukung lain yang diberikan oleh perusahaan pemilik kapal sebagai syarat naik ke atas kapal di wilayah pengeboran misalnya adalah Rigging, Sea Survival, HUET.

Hal ini telah tertulis dalam persyaratan *International Safety Management (ISM) Code* bagian ke dua dalam “Pemahaman ISM Code” PT. Pertamina Transkontinental tahun 2020 rev.01 dan diatur dalam peraturan PT. Pertamina Hulu Energi “OSES” mengenai Program SIKA (Sistem Kerja Aman).

- b. Untuk pelatihan di atas kapal misalnya seperti melaksanakan latihan tanggap darurat di kapal yaitu kebakaran, jatuh ke laut dan meninggalkan kapal sebagaimana telah diatur dalam *International*

Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) SOLAS 1974 amandement Bab XI – 2 pada persyaratan fungsionalnya bagian ke enam. Hal ini juga diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* pada persyaratan fungsional untuk Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) bagian ke lima pada PT. Pertamina Transkontinental.

Sedangkan untuk pelatihan di atas kapal yang dilakukan sehari-hari seperti misalnya *tool box meeting* setiap pagi saat akan memulai melakukan pekerjaan dan agar awak kapal menjadi familiar serta dapat menggunakan peralatan di atas kapal dengan baik dan benar. Hal ini ditulis juga pada *International Safety Manajemen Code (ISM Code)* pada persyaratan fungsional untuk Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) pada PT. Pertamina Transkontinental dan ditulis juga pada *SIKA PT. Pertamina Hulu Energi “OSES”*

3. Adanya keteladanan

Keteladanan seorang atasan yang disini adalah perwira dan nakhoda kepada bawahannya adalah Anak Buah Kapal (ABK) baik dek maupun mesin misalnya seperti :

- a. Tanggung jawab terhadap tugas yang dibebankan kepadanya.
- b. Bersikap baik terhadap sesama.
- c. Membagi tugas yang adil.
- d. Berkomunikasi yang baik dan tegas, sehingga apa yang akan disampaikan dapat diterima jelas dan dapat dipertanggung jawabkan.
- e. Peduli terhadap sesama.

Hal ini sesuai dengan *International Ship and Port Facility Code (ISPS Code) SOLAS 1974* amandement pada bagian uraian dan pada persyaratan *International Safety Management Code (ISM Code)* yang ditulis pada Buku Pengembangan Pengawakan PT. Pertamina Transkontinental 2020.

4. Adanya sanksi

Sanksi yang ada di atas kapal misalnya adalah :

- a. Teguran secara lisan oleh nakhoda atau perwira tertinggi.

Teguran ini dapat diberikan sampai tiga kali teguran.

- b. Teguran tertulis.

Teguran ini diberikan jika awak kapal tersebut sudah diperingatkan hingga tiga kali, maka teguran tertulis akan diberikan perwira tertinggi tiap bagian yang ditanda tangani oleh nakhoda kemudian dilaporkan kepada perusahaan.

- c. Diturunkan dari kapal

Sanksi ini diberikan oleh nakhoda jika awak kapal tersebut setelah diberikan teguran tertulis tetapi masih membuat kesalahan di atas kapal, maka atas ijin perusahaan awak kapal tersebut akan diturunkan dari kapal yang selanjutnya dapat dipindahkan ke kapal lain.

- d. Diturunkan pangkatnya.

Sanksi ini diberikan pada awak kapal yang melakukan kesalahan lebih dari sanksi diturunkan dari kapal, tetapi masih membuat kesalahan di atas kapal yang lain. Dalam hal ini perusahaan akan menurunkan pangkat awak kapal tersebut.

- e. Di pecat atau dikeluarkan dari perusahaan.

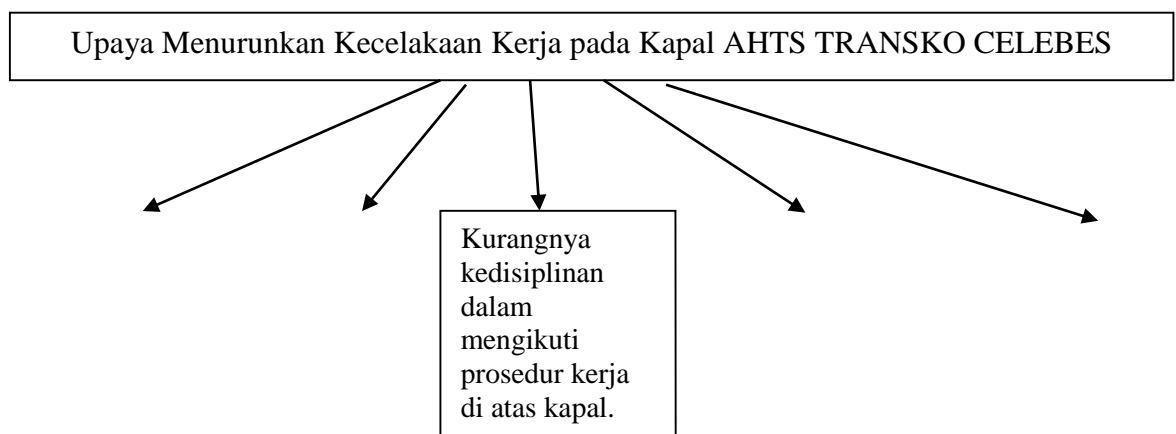
Sanksi ini diberikan pada awak kapal yang sudah pernah mendapatkan sanksi hingga sanksi turun pangkat di atas kapal, tetapi masih membuat kesalahan di atas kapal. Dalam hal ini, perusahaan akan memecat awak kapal tersebut dari tempat dia bekerja.

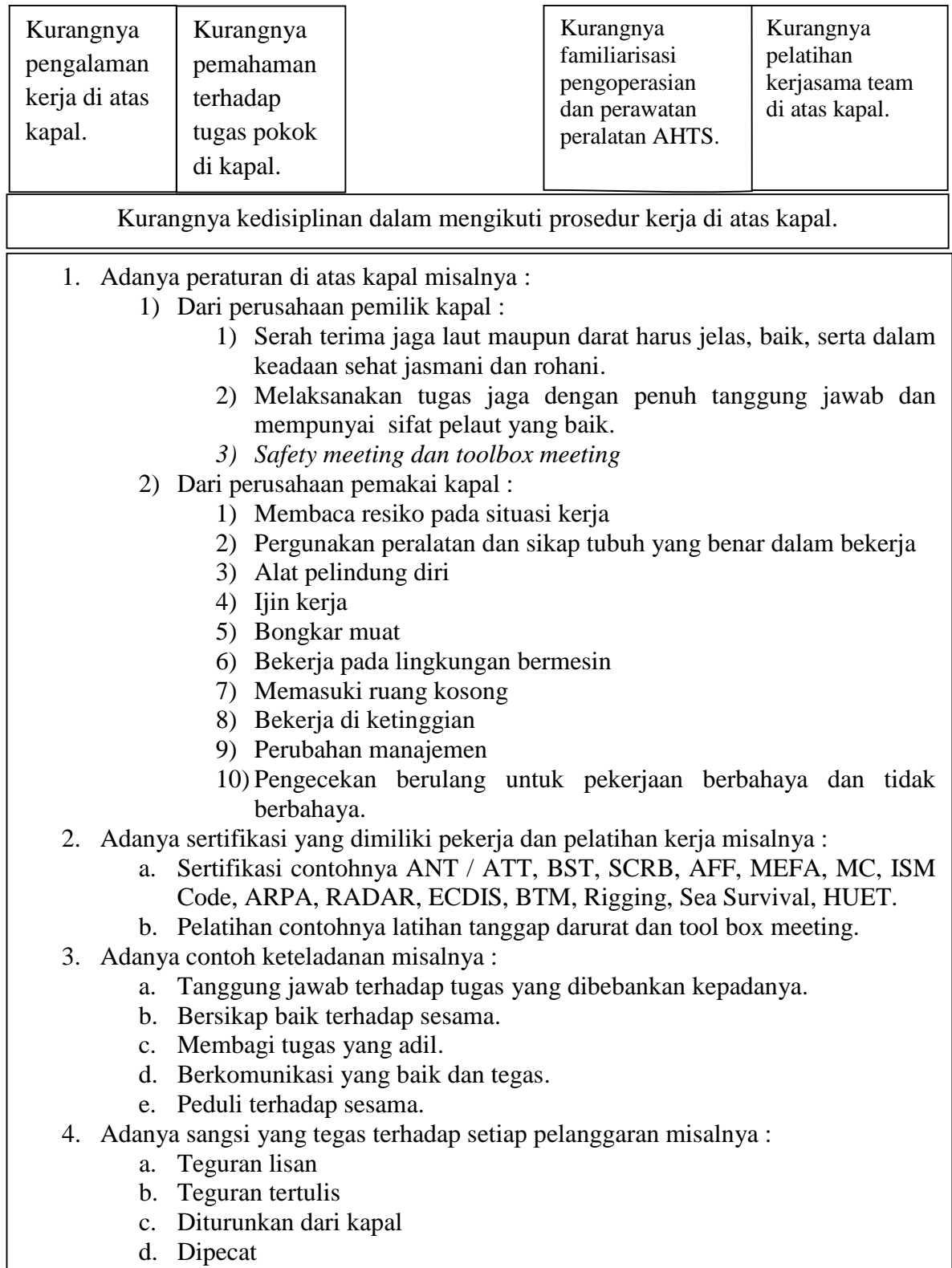
Hal ini diatur dalam persyaratan fungsional untuk Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada “Pengembangan Pengawakan” (Tahun 2020) PT. Pertamina Transkontinental yang sesuai dengan *International Safety Management Code (ISM Code)*.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* keselamatan kerja adalah prioritas utama yang tidak dapat ditawar-tawar lagi. Keselamatan kerja dalam dunia *offshore* berarti keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan sekitar tempat kerja. Dapat diambil kesimpulan dari uraian bab pertama dan kedua, dari judul hingga ditemukan satu masalah yang ada. Dari beberapa pendapat para ahli dapat ditemukan faktor-faktor yang mendukung sekali untuk kurang disiplin di atas kapal, sehingga jika ke empat faktor ini selalu dilaksanakan dengan baik pada pelaksanaan setiap kegiatan kerja di atas kapal akan membina kedisiplinan kerja pada setiap awak kapal.

Adapun diagram dari penjelasan kerangka pemikiran di atas dapat dilihat sebagai berikut :





Gambar 2.1 Diagram Kerangka Pemikiran

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Seperti yang kita telah ketahui bersama bahwa kurang lebih 80% kecelakaan yang terjadi di atas kapal adalah karena faktor manusia (*human error*) dimana awak kapal terlibat secara langsung. Berikut ini penulis akan mendeskripsikan beberapa fakta kegiatan kerja yang menunjukkan kurangnya kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal, sehingga menyebabkan kecelakaan pada kegiatan kerja di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* Transko Celebes dalam kurun waktu kurang lebih 8 bulan yaitu pada tanggal 24 Juni 2020 sampai dengan tanggal 25 Februari 2021 dimana penulis menjabat sebagai mualim satu di atas kapal tersebut. Deskripsi data tersebut sebagai berikut :

1. Pada tanggal 2 Juli 2020 kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* Transko Celebes melakukan pekerjaan *anchor handling* untuk pindah *Platform* Pada AWB COSL 222 di *platform Widuri- D* lokasi *Widuri Field* di wilayah kerja *PHE OSES*. Setelah melaksanakan *safety meeting* dengan *barge* dan perwakilan pemakai kapal, penulis mengadakan *tool box meeting* dengan *crew* dek dan mesin. Pekerjaan *anchor handling* ini dimulai pada pukul 06.30 WIB, sebagai perwira jaga penulis sebagai mualim satu yang memegang olah gerak di anjungan seraya menunggu nakhoda naik ke atas anjungan. Pada saat pengangkatan jangkar pertama *barge* diambil dari dasar laut, pada saat proses penaikan *buoy anchor wire tension* dan di infokan oleh bosun ke anjungan tetapi KKM masih terus menarik sehingga bosun dan Juru mudi langsung memasuki area aman, tiba – tiba *wire* tersebut terputus dengan mengeluarkan bunyi yang keras dan pekerjaan *anchor handling* di hentikan pada jam 06.50 dan kapal melaporkan ke pihak *Barge* dan membuat *tim investigasi* sesuai apa yang terjadi , setelah di selidiki oleh pihak kapal dan pihak *Barge* COSL 222 ada luka di bagian *wire* tersebut

yang menyebabkan putusnya *Wire Anchor Barge* dan dari pihak kapal KKM (Chief Engineer) dan nahkoda mendapat peringatan karena dapat menyebabkan *Able Body (AB)* dan *boatswain* di dek yang beresiko tersabet *pennant wire* yang bergerak liar yang bisa mengakibatkan cedera tubuh, cacat bahkan meninggal dunia, hal tersebut menjadi catatan dari pihak *pencharter* (PHE OSES) karena tidak melakukan secara hati-hati. Pada pekerjaan ini, tidak menimbulkan *Injury* dari pihak kapal akan tetapi pekerjaan jadi terhambat karena kurangnya kerja sama yang baik.

Gambar 3.1



2. Pada tanggal 8 Juli 2020 dini hari kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* Transko Celebes akan melaksanakan *Anchor Handling AWB LOGINDO RELIANCE* perwakilan pihak kapal, *Company Man PHE OSES* dan pihak *Barge* memulai melaksanakan safety meeting Jam 17.00 di AWB Logindo Reliance dan melaksanakan perencanaan kerja. Setelah selesai *safety meeting* pada jam 18.00 kapal bergerak lepas dari barge untuk melakukan *Anchor Handling* pada saat itu cuaca sedang tidak baik sehingga nahkoda meminta waktu untuk menunggu cuaca baik, lalu pada jam 19.00 *Barge Master Logindo Reliance* meminta melanjutkan pekerjaan *Anchor Handling* dan ketika memasuki *Buoy* pertama kapal terkena hempasan ombak dari buritan dan menyebabkan buritan kapal terkena hempasan dari ombak yang keras dan mengakibatkan *wooden deck* terangkat dan *crew* tergelincir akibat ombak tersebut dan *nahkoda* meminta waktu lagi ke *Barge Master*, setelah di cek

pada *wooden deck* tersebut telah rusak pada plat pengunci yang mengakibatkan lepasnya kayu (*wooden deck*) terkena hempasan ombak untuk melakukan perbaikan *wooden deck* sebelumnya sudah di perbaiki oleh crew kapal akan tetapi harus membutuhkan material dan waktu yang cukup agar dapat di perbaiki tetapi pihak kantor belum memberikan material yang dibutuhkan. Nakhoda akhirnya memberikan komando ke penulis sebagai mualim satu yang pada waktu itu adalah perwira jaga untuk segera mengecek ke deck dan melihat keadaan *Able Bodied* yang tergelincir, *Able bodied* tersebut Dalam keadaan baik, penulis sebagai mualim satu mulai mengecek keadaan dan memfoto bagian deck yang rusak dan membuat laporan ke kantor agar di tindak lanjuti oleh kantor dan pihak kapal memberikan berita acara kepada *Barge Master* yang diteruskan juga pada perwakilan *pencharter* (Company man) PHE OSES untuk melanjutkan pekerjaan *Anchor Handling* pada esok hari di karenakan cuaca buruk dan pandangan yang terbatas pada malam hari .

Gambar 3.2



Gambar 3.3



3. Pada tanggal 24 Oktober 2020 kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* Transko Celebes sedang melakukan *Safety Meeting* dengan Barge AWB COSL 222 Untuk melaksanakan pekerjaan *anchor handling* yang akan berpindah dari *Platform* dan *dis-anchoring* 6 jangkar barge AWB COSL 222 Di daerah *Cinta Oil Field* , Setelah melaksanakan *safety meeting* dengan pihak *Barge* dan *toolbox meeting* dengan crew di kapal, kapal memulai pekerjaan dengan AWB COSL 222 dengan proses pengangkatan buoy dan jangkar di daerah *platform Cinta-B* wilayah kerja *PHE OSES*, Pada Pukul 16.00 memulai pengangkatan buoy No.1 pada saat buoy sudah di deck dan jangkar sudah di *stern roller* mulailah *Spooling Anchor Wire ke Rack Anchor barge* pada saat kira-kira 200 m kapal dari AWB, tiba-tiba Posisi kapal tidak bisa di Kendalikan sehingga kapal menabrak *Anchor Rack* AWB COSL 222, akhirnya nahkoda mengambil inisiatif untuk menekan *Bow Thruster* sampai 80% tetapi *Bow Thruster* No.2 tidak hidup dan tetap tidak mau lepas dari *Anchor Rack* AWB di karenakan arus dalam yang begitu kuat, *Barge Master* mengambil kebijakan agar segera lepas dari *Anchor Rack* dan menghentikan pekerjaan pada jam 17.30 setelah lepas dari sisi *Anchor Rack* AWB , penulis sebagai mualim satu, boatswain segera mengecek keadaan kapal pada lambung. Setelah mengecek, keadaan lambung dalam kondisi baik, pada pagi hari *tool box meeting* awak kapal bagian dek dan mesin untuk memaparkan kembali tugas-tugas awak kapal yang ikut andil dalam kegiatan kerja ini dan untuk tetap mengingatkan *safety first* dalam setiap kegiatan kerja.

Gambar 3.4



B. ANALISIS DATA

Dari beberapa deskripsi data di atas maka dapat ditemukan fakta-fakta bahwa dalam kurun waktu kurang lebih tiga bulan bahwa setiap kegiatan kerja di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* Transko Celebes berpotensi kepada kecelakaan. Analisis data yang dapat penulis ambil sesuai teori-teori yang ada mengenai kurangnya kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal yaitu sebagai berikut :

1. Dalam fakta satu dapat dianalisa bahwa masih kurangnya pengamatan Keadaan cuaca, arus dan angin dalam mengolah gerak kapal oleh nakhoda, yaitu sebagai berikut :
 - a. Nakhoda Seharusnya memantau gerak kapal, karena mengolah gerak kapal dengan tidak baik maka kapal dan *crew* dalam posisi yang berbahaya saat *anchor handling*. Sehingga disini dikatakan bahwa nakhoda belum mempunyai pandangan ke depan mengenai bahaya pekerjaan tersebut di atas kapal.
 - b. Pada saat cuaca kurang baik nahkoda memaksakan untuk bekerja *anchor handling*, seperti yang kita ketahui bahwa nahkoda sebagai *Master Overriding Authority* bisa meminta kebijakan waktu agar cuaca reda agar bisa melanjutkan pekerjaan di atas kapal.
 - c. Nakhoda seharusnya menjadi kuasa penuh ketika akan terjadinya bahaya dan menerima masukan ketika ada suatu yang berbahaya dari perwira, bosun maupun jurumudi.
 - d. Peringatan sudah diberikan oleh perusahaan pemakai kapal secara tertulis sebelumnya pada kapal-kapal PT. Pertamina Transkontinental yang lain, sehingga dalam hal ini *PHE OSES Selaku* pencharter dapat memberikan peringatan kepada nakhoda untuk ditingkatkan kewaspadaan dari kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)*.

Sehingga dalam fakta satu dapat diambil kesimpulan bahwa kurang koordinasi yang dilakukan nahkoda Kepada Anak Buah dan kurangnya tindakan berjaga-jaga mengenai bahaya-bahaya yang ada disekitar.

2. Dalam fakta dua dapat dianalisa bahwa dalam melihat keadaan di laut masih kurang dan koordinasi mengenai hal pekerjaan yang harus di hentikan, yaitu sebagai berikut :
 - a. Peraturan pada cuaca buruk dalam pemberhentian kerja yang telah di keluarkan oleh pihak Pencharter untuk cuaca buruk belum di laksanakan oleh Nahkoda.
 - b. Perusahaan membutuhkan waktu yang lama dalam permintaan material yang *Urgent* mengenai keadaan di atas kapal dan PPE yang belum memadai.
 - c. Pihak kapal berusaha sebaik mungkin untuk menjaga kondisi kapal beroperasi dengan baik dan merawat agar tidak terjadi kondisi yang berbahaya.
 - d. Nahkoda memaksakan kondisi cuaca yang buruk untuk beroperasi, sedangkan apabila di lanjutkan dengan cuaca yang buruk akan berakibat fatal bagi crew dan kapal.

Sehingga dapat diambil kesimpulan, dalam fakta dua kurangnya Nahkoda dalam koordinasi yang baik dengan Pihak AWB.

3. Dalam fakta tiga dapat dianalisa bahwa kurangnya pengamatan seorang *Nahkoda* sebagai pemberi keputusan di atas kapal dalam melaksanakan tugasnya dengan baik, yaitu sebagai berikut :
 - a. Prosedur pengamatan seorang nahkoda seharusnya diutamakan agar kapal dan AWB tersebut tidak mengalami kondisi yang membahayakan.

- b. Kurangnya Maintenance Pada *bow thruster* tersebut yang menyebabkan kapal berbahaya jika manuver dalam kondisi yang kurang baik.

Sehingga dalam fakta tiga dapat diambil kesimpulan bahwa kurang disiplin di atas kapal dikarenakan Kurangnya pengawasan dan pengamatan untuk menjaga Kapal.

Dari beberapa analisa fakta-fakta dari data di atas, kurangnya kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal yang paling sering terjadi di atas kapal adalah karena “kurangnya keteladanan yang baik”. Keteladanan ini diberikan oleh perwira tertinggi dan nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal kepada Anak Buah Kapal (ABK), sehingga mereka dapat mengikuti teladan tersebut pada kegiatan kerja di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari hasil analisa data di atas, maka dapat diambil solusi atau pemecahan masalah untuk menjelaskan masalah kurangnya kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal yaitu “kurangnya kewaspadaan dan pengamatan di atas kapal”.

Nakhoda dan perwira kapal harus lebih berperan dalam upaya penurunan kecelakaan-kecelakaan yang timbul dari masalah sekecil apapun pada kegiatan kerja itu, karena mereka adalah pemimpin dan pengawas di kapal yang selanjutnya menjadi teladan yang baik. Seorang atasan yang disini adalah nakhoda dan perwiranya harus mampu memberikan masukan-masukan yang berarti untuk membangun keselamatan kerja bersama dengan bawahan yang disini adalah Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal. Hubungan kerja yang baik antara nakhoda dan perwira kepada Anak Buah Kapal (ABK), baik bagian dek ataupun mesin sangatlah memegang peranan yang sangat penting. Jika suasana di atas kapal baik maka hubungan baik dengan pihak luar seperti pihak perusahaan pemakai kapal dapat menjadi semakin baik, agar kapal dapat beroperasi terus dengan baik dan lancar.

Nakhoda adalah jabatan tertinggi di atas kapal, dia juga pemimpin dengan teladan yang baik yang seharusnya patut diteladani setiap geraknya oleh awak kapal lain di atas kapal. Nakhoda harus mampu memberikan penilaian kerja kepada awak kapal yang dipimpinnya, serta memberikan keputusan yang terbaik pada setiap masalah yang terjadi di atas kapal. Sifat pelaut yang baik sesuai dengan Peraturan-Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut tahun 1972 pada aturan 7 tentang bahaya tubrukan dan aturan 8 tentang tindakan untuk menghindari tubrukan, disana seorang pelaut dituntut harus mempunyai sikap yang tanggap, tangguh, tanggung jawab dan terampil (menurut Capt Soewondo). Hal tersebut yang sangat harus ditunjukkan seorang perwira di atas kapal, sehingga dapat menjadi teladan yang baik bagi Anak Buah Kapal (ABK)nya. Kepala Kamar Mesin (KKM) sebagai pemimpin bagian mesin harus selalu mengawasi dan memonitor perawatan mesin-mesin di atas kapal agar selalu terpantau kesiapannya ketika akan digunakan dalam setiap kegiatan kerja. Mualim satu sebagai pemimpin bagian dek, harus selalu melaksanakan pengecekan perawatan semua peralatan yang ada di atas dek kapal dan mengawasi semua pekerjaan di atas dek kapal. Selanjutnya pemimpin-pemimpin tersebut harus dapat

mempertanggung jawabkan hasil pengawasan atas pekerjaan masing-masing bagian kepada nakhoda. Salah satu bentuk keteladanan yang baik di atas kapal adalah :

- a. Pemahaman dan koordinasi yang baik secara keseluruhan antara bagian dek, anjungan dan mesin ketika ada pekerjaan yang genting harus benar-benar diperhatikan karena dapat berakibat fatal pada awak kapal dan kondisi kapal.
- b. Mengaplikasikan hak dan tanggung jawab nakhoda (*master overriding authority*) dimana nakhoda berhak untuk menolak suatu pekerjaan apabila menurutnya membahayakan kapal, awak kapal, muatan serta lingkungannya. Hal ini misalnya adalah sebagai berikut :
 - 1) Nakhoda menolak perintah *rig* atau *barge master* untuk bongkar muat *snatching/tied up at Barge*, dikarenakan keadaan alam yang tidak mendukung.
 - 2) Nakhoda memutuskan lepas tali dari AWB ketika keadaan alam semakin memburuk dan sangat berbahaya dikarenakan arus sangat kencang dan alun sangat kuat Akan menyebabkan Tali putus dan Menabrak *Anchor Rack / Wire Anchor Barge*.
- c. Mengikuti pelatihan keadaan darurat di atas kapal, yaitu misalnya :

Pelatihan tentang keselamatan

Latihan keselamatan di atas kapal adalah suatu latihan yang sering dilakukan secara rutin untuk persiapan dalam mengatasi setiap keadaan darurat yang terjadi di atas dan bertujuan memudahkan dalam mengatasi segala macam keadaan darurat yang setiap saat bisa terjadi di atas kapal baik itu dipengaruhi oleh keadaan alam ataupun itu dari kesalahan manusia (*human error*), berikut tujuan latihan keselamatan:

- 1) Menjaga keterampilan ABK
- 2) Menjaga kesiapan ABK
- 3) Membiasakan ABK dalam situasi darurat

- 4) Memeriksa kondisi peralatan
- 5) Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam SOLAS

Jenis-jenis latihan yang sering dilakukan di atas kapal:

- 1) *Abandon ship*
- 2) *Fire drill*
- 3) *Man over board*
- 4) *Collision*
- 5) *Grounding*
- 6) *Enclose space*
- 7) *Stering failure*
- 8) *Gas escaape*
- 9) *Security drill*

Pelaksanaan latihan-latihan darurat sesuai SOLAS

- 1) Di atas kapal-kapal penumpang latihan-latihan sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan 1 kali seminggu atau segera sesudah meninggalkan pelabuhan terakhir
 - 2) Di atas kapal-kapal barang latihan-latihan sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan 1 kali dalam sebulan atau 24 jam sesudah meninggalkan pelabuhan terakhir
 - 3) Pelaksanaan latihan-latihan darurat harus dicatat dalam jurnal/*log book*
 - 4) Setiap 3 bulan sekali sekoci penolong harus diturunkan ke air/bergiliran
- a. Pelatihan Peralatan Keselamatan Diri (PPE / *Personal Protective Equipment*)

Awak kapal harus mendapatkan pelatihan dalam menggunakan peralatan keselamatan diri (PPE) sebelum mendapatkannya. Pelatihan penggunaan PPE ini dilaksanakan secara periodik sebagai bagian dari pelatihan keselamatan. *Nakhoda* bertanggung jawab untuk memastikan awak kapal yang dipimpinnya telah terlatih menggunakan dan merawat PPE di kapal. Hal ini merupakan bagian dari program orientasi awak kapal atau sebagai pelatihan khusus. Pelatihan PPE minimal harus meliputi kapan PPE digunakan, pemakaian yang benar, perawatan dan pemeliharaan, dan kebijakan penggantian. Awak kapal wajib memakai PPE selama jam kerja dan saat sedang mengerjakan tugas. Keadaan atau tempat tertentu di atas kapal dimana tidak diperlukan untuk memakai PPE akan ditentukan oleh *Nakhoda* dan Perwira Keselamatan yang ditunjuk. Tanda yang menunjukkan keharusan memakai PPE ditempatkan pada area tertentu untuk menghindari kebingungan dalam penggunaan PPE.

b. Meningkatkan pengetahuan dalam mengelola manajemen resiko

Pada dasarnya proses tersebut dilakukan dengan mengidentifikasi semua jenis situasi yang dapat mengakibatkan cedera atau sakit, kerusakan harta benda, kerusakan lingkungan atau gabungan dari beberapa akibat tersebut dan kemudian mengambil langkah-langkah untuk memperbaiki faktor-faktor yang sangat mungkin atas beberapa akibat tersebut. Tahapan dalam pengelolaan manajemen resiko:

- 1) Mengidentifikasi semua bahaya yang potensial
- 2) Menentukan tindakan pengendalian resiko yang sesuai dan memadai
- 3) Membuat rencana kerja untuk melaksanakan tindakan pengendalian resiko

Analisa resiko ini dimaksudkan untuk mengidentifikasi tindakan pengendalian resiko dan untuk melindungi terhadap berbagai bahaya yang akan:

- 1) Mengakibatkan cedera atau kematian
- 2) Berdampak pada lingkungan
- 3) Mengakibatkan kerusakan terhadap peralatan
- 4) Mengurangi produk Minyak/Gas
- 5) Berdampak pada citra perusahaan

Identifikasi bahaya dan penilaian resiko harus dilakukan pada tahap sedini mungkin agar tindakan yang sesuai dapat diidentifikasi dan untuk mengurangi resiko yang terkait dengan pekerjaan tepat pada waktunya. Agar dapat menentukan apakah pekerjaan memerlukan penilaian resiko yang spesifik, kekritisian keselamatan pekerjaan harus diutamakan.

Dengan pertimbangan:

- 1) Sistem/peralatan/area yang terlihat
- 2) Kadungan pekerjaan
- 3) Faktor-faktor tambahan

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

A. KESIMPULAN

Dari seluruh uraian pada bab-bab sebelumnya bahwa adanya kecelakaan pada kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* Transko Celebes dikarenakan kurangnya kedisiplinan dan komunikasi dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal. Menurut pendapat para ahli dapat dianalisa pada deskripsi data di atas, bahwa kurang disiplinnya awak kapal dikarenakan “kurangnya koordinasi dan pengamatan di atas kapal ”.

Jika faktor tersebut dapat diperbaiki, dimaksudkan agar dapat membuat perbaikan keselamatan pada setiap kegiatan kerja yang dilaksanakan di atas kapal. Sikap pemimpin sebagai bentuk keteladanan atas pemecahan masalah kurangnya kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal :

1. Menerapkan peraturan sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan dan pihak pencharter agar kapal, awak kapal dan muatan selamat dan bisa dipertanggung jawabkan terutama *Master Overriding Outhorithy*.
2. Memberikan pelatihan dan keterampilan berupa simulator mengenai pekerjaan dalam *Anchor Handling* dan *Maneuvering* sebelum naik kapal sesuai perkerjaan di atas kapal AHTS sesuai jabatan dan tanggung jawabnya.
3. Mengamati keadaan sekeliling kapal dari cuaca, kondisi arus dengan melakukan *drift test* lalu kondisi mesin kapal dengan melakukan *Critical RPM* dan *Bow Thruster* dan kondisi kru kapal dalam performa yang baik.

Dari pemecahan masalah di atas, maka tujuan penulis dalam menyusun makalah ini dapat berhasil. Cara meningkatkan kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal yaitu dengan meningkatkan keteladanan atau kepemimpinan seorang pemimpin yang disini adalah nakhoda dan perwiranya kepada bawahan yang disini adalah Anak Buah Kapal (ABK)nya.

B. SARAN-SARAN

Dari semua uraian pembahasan permasalahan di atas, maka penulis dapat memberikan saran-saran untuk lebih mengoptimalkan upaya penurunan kecelakaan di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)*, yaitu:

1. Bagi pihak kapal :

- a. Semua awak kapal harus selalu memotivasi dirinya sendiri untuk selalu memahami tugas-tugas pokoknya dengan penuh tanggung jawab sesuai peraturan yang ada dan prosedur yang diterapkan di atas kapal serta dari perusahaan pemilik dan pemakai kapal.
- b. Adanya kelengkapan sertifikasi bagi awak kapal untuk kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* agar dapat mempunyai dasar dalam sebelum melaksanakan pekerjaan.
- c. Adanya pengawasan familiarisasi dan pemahaman mengenai *ISM Code* di atas kapal yang dilakukan sebelum awak kapal naik ke atas kapal. Hal ini dimaksudkan agar awak kapal benar-benar memahami tugas-tugasnya di atas kapal, dapat melaksanakan pengecekan serta perawatan peralatan di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* sesuai tugas masing-masing di atas kapal.
- d. Koordinasikan keadaan kapal dengan perusahaan agar kapal dapat layak beroperasi dan tidak menimbulkan pengaruh yang dapat menimbulkan kecelakaan di atas kapal.

Nakhoda harus lebih memonitor keadaan alam dan kondisi kapal dalam mencegah kecelakaan di atas kapal dan pemberlakuan kedisiplinan dalam mengikuti prosedur kerja di atas kapal agar operasional terlaksana dengan baik. Dalam hal ini diharapkan juga nakhoda sebagai penanggung jawab tertinggi di atas kapal selalu ada di atas kapal untuk memastikan semua faktor keselamatan terpenuhi, yaitu seperti ijin kerja, penilaian resiko kerja dan rencana kerja termasuk rencana cadangan sudah diketahui bersama sebelum memulai pekerjaan.

2. Bagi pihak perusahaan pelayaran :

- a. Perusahaan sebaiknya merekrut awak kapal yang betul-betul lebih mampu dan kompeten untuk jabatannya masing-masing.
- b. Perusahaan harus selalu memastikan bahwa semua prosedur kerja yang baik dan benar selalu tersedia di atas kapal.
- c. Perusahaan sebaiknya selalu memberikan respon yang cepat untuk memenuhi permintaan pihak kapal dalam kaitannya dengan perawatan kapal beserta perlengkapannya.

3. Bagi pihak penyelenggara pendidikan :

- a. Sebaiknya pihak penyelenggara pendidikan pelaut selalu meningkatkan mutu pendidikan sehingga menciptakan pelaut-pelaut yang unggul dan berkualitas, sehingga mampu memajukan dunia pelayaran Indonesia.
- b. Mendidik kedisiplinan calon-calon pelaut yang baik, agar setelah di atas kapal mereka mampu dan dapat menjadi seorang perwira yang patut di teladani kepemimpinannya dan tegas dalam mengambil setiap keputusan untuk keselamatan kerja bersama di atas kapal.
- c. Memperbanyak simulator mengenai tipe-tipe kapal agar para calon pelaut menjadi handal dalam mengenal kapal dan fungsi-fungsi yang terkait dalam dunia pelayaran.

Konsistensi budaya keselamatan menjadi poin utama yang menjamin tercapainya keselamatan dalam suatu operasi kegiatan kerja, kepatuhan pekerja dalam hal ini adalah awak kapal beserta pekerja yang turut serta dalam pekerjaan di wilayah pengeboran tersebut terhadap prosedur kerja yang telah disyahkan dan diberlakukan untuk menjadi salah satu kunci dari keselamatan kerja bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- Bedjo Siswanto (2005), *Manajemen tenaga kerja, Ancangan Dalam Pendayagunaan dan pengembangan Unsur Tenaga Kerja*, Sinar Baru, Bandung.
- Alex S. Nitisemito, 1980, *Manajemen Personalia*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Hani Handoko, 1994, *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, BHE, Yogyakarta.
- B. Harlock, Elizabeth 1999 *Psikologi Perkembangan*, Erlangga, Jakarta.
- Capt. Krets Mamondole 2010 *Anchor Handling*, Yayasan Sinergi Reformata, Bekasi
- Hasibuan, 2002, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : PT Bumi Askara
- Sudaryono, 2014, *Leadership Teori dan Praktek Kepemimpinan*, Lentera Ilmu Cendikia, Jakarta.
- International Ship and Port Facility Code (ISPS Code) SOLAS 1974*
- Pengembangan Pengawakan PT. Pertamina Transkontinental 2020, Jakarta.*
- I.S. Levine, *Teknik Memimpin Pegawai dan Pekerja*, 1980, Jakarta.
- Depnaker, UU No.14 Tahun 1969 Tentang “Ketentuan – Ketentuan Pokok Tenaga Kerja” (Jakarta 1969) Pasal 1.
- Undang-Undang No.43 Tahun 1999 tentang “Pokok - Pokok Kepegawaian”.
- International Safety Management Code Tahun 1972.*