

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL
AHTS. TRANSKO BALIHE**

Oleh :

DANDY TOHATTA

NIS. 02728/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL
AHTS. TRANSKO BALIHE**

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

Oleh :

DANDY TOHATTA

NIS. 02728/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : DANDY TOHATTA
No. Induk Siswa : 02728/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASI ANCHOR
HANDLING DI KAPAL AHTS. TRANSKO BALIHE

Jakarta, Oktober 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Naomi Louhenapessy, M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2 004

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

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : DANDY TOHATTA
No. Induk Siswa : 02728/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASI ANCHOR
HANDLING DI KAPAL AHTS. TRANSKO BALIHE

Penguji I

Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 1984 1 001

Penguji II

Capt. Zainal Abidin Achmad

Penguji III

Naomi Louhenapessy, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2 004

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM

Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

**“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL
AHTS. TRANSKO BALIHE”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat :

1. Istriku Yang Tercinta Capt. Margareth Olivia, M.Mar, S.SiT beserta anak-anak Michelle Daniela Tohatta, Michael Daniela Tohtta Dan Abraham Issac Tohatta yang telah memberikan dukungan tiada henti – hentinya.
2. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP)


Jakarta.

3. Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., MM., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
5. Ibu Naomi Louhenapessy, M.M, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
7. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIV tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.
9. Kepada Perusahaan PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL beserta Manajer Pengawakan dan Manajer Operasi yang telah memberikan kesempatan untuk penulis meningkatkan ijazah ANT – I.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 04 November 2022

Penulis,



DANDY TOHATTA

NIS. 02728/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu Penulisan dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	22
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	23
B. Analisis Data	24
C. Pemecahan Masalah	29
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	39
B. Saran	40
 DAFTAR PUSTAKA	41
 DAFTAR ISTILAH	



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Semakin meningkatnya kebutuhan akan minyak dan gas di dunia internasional, mendorong negara-negara penghasil minyak dunia berusaha meningkatkan eksplorasi untuk mencari ladang ladang minyak dan gas baru serta membangun sumur-sumur minyak yang baru di lepas pantai. Pemasangan pipa-pipa bawah laut dan Merestorasi ladang maupun sumur minyak dan gas yang sudah ada untuk ditingkatkan kapasitas produksinya. Keadaan yang demikian, mendorong semakin tingginya permintaan kapal-kapal untuk operasi lepas pantai (*Offshore*) dengan spesifikasi yang lebih lengkap dan canggih sesuai dengan kebutuhan eksplorasi lepas pantai.

Kapal *Anchor handling, Tug dan Supply* (AHTS) dirancang sebagai kapal kerja lepas pantai, yang bertugas mengangkat, menurunkan dan memindahkan jangkar (*deployed and retrieved anchor*) untuk *Acommodation Work Barge* (AWB) dan juga dapat melakukan perawatan *Platform/rig* maupun pekerjaan pemasangan pipa bawah laut (*pipe line operation*). Sehingga kegiatan tersebut membutuhkan Nakhoda dan Anak Buah Kapal yang terampil dan profesional untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan mendukung pencapaian hasil pekerjaan yang optimal.

Dalam pengoperasian kapal-kapal *anchor handling* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal-kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal AHTS akan segera merasakan hal yang berbeda dari segi karakteristik kapal dan juga sifat jenis pekerjaannya. Oleh karena itu sangat diperlukan keterampilan, pengetahuan serta pengalaman baik Nakhoda selaku pemimpin dan Anak Buah Kapal yang melaksanakan pekerjaan *anchor handling* di dek. Di atas kapal *anchor handling*, Nakhoda selaku pemimpin adalah memegang peranan penting dalam mengontrol Anak Buah Kapal. Terutama pada saat melaksanakan pekerjaan *anchor handling*, karena apabila tidak hati-hati maka akan

berakibat kecelakaan yang fatal terhadap Anak Buah Kapal yang bekerja di main dek. Hal ini sangat beresiko terhadap keselamatan jiwa manusia, *platform/rig* dan bagi kapal itu sendiri.

Dalam pelaksanaan pekerjaan *anchor handling* dimana penulis bekerja di atas kapal AHTS Transko Balihe masih terdapat hambatan atau kendala yang disebabkan oleh sumber daya manusia yang kurang terampil dalam pelaksanaan *anchor handling*. Berdasarkan pengalaman Penulis selama bekerja di atas kapal AHTS Transko Balihe sebagai Master, masih ditemukan berbagai kondisi yang bisa menimbulkan kecelakaan yang fatal baik untuk Anak Buah Kapal itu sendiri maupun terhadap kapalnya khususnya permasalahan keselamatan kerja yang timbul dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* dimana resiko kecelakaan kerja terus terjadi.

Berdasarkan uraian di atas sehingga penulis tertarik untuk membuat makalah dengan judul: **“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHTS. TRANSKO BALIHE”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dari pembahasan pada latar belakang pemilihan judul diatas, dan permasalahan yang akan didapat, maka penulis mengidentifikasi permasalahan tersebut berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal AHTS Transko Balihe antara lain:

- a. Kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*
- b. Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja *anchor handling* dengan baik
- c. Peralatan kerja *anchor handling* tidak berfungsi dengan baik
- d. Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja
- e. Kurangnya waktu istirahat mengakibatkan tidak memperhatikan ke pekerjaan

2. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, untuk meningkatkan kualitas kerja pada saat pelaksanaan *anchor handling* di atas kapal AHTS Transko Balihe, maka penulis membatasi masalah ini mengenai:

- a. Kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*
- b. Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja *anchor handling* dengan baik

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah di atas, maka rumusan masalah dalam pembahasan makalah ini yaitu :

- a. Apa yang menyebabkan kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling* ?
- b. Mengapa Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja *anchor handling* dengan baik?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*.
- b. Untuk mengetahui penyebab Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja *anchor handling* dengan baik.
- c. Untuk mencari alternatif pemecahan / solusi yang tepat dalam mengatasi masalah tersebut.

2. Manfaat Penelitian

Sedangkan manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. **Aspek Teoritis**

- 1) Menjadi referensi bagi perpustakaan STIP mengenai pelaksanaan kerja *anchor handling* yang sesuai dengan prosedur sehingga dapat mengurangi resiko kecelakaan kerja.
- 2) Sebagai sumber pengetahuan bagi pasis-pasis diklat STIP mengenai cara meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal dalam pekerjaan melaksanakan *anchor handling*.

b. Aspek Praktisi

- 1) Berbagi pengalaman dengan kawan seprofesi khususnya di kapal AHTS tentang meningkatkan keselamatan kerja saat melaksanakan *anchor handling*.
- 2) Menjadi masukan atau sumbang saran bagi Perusahaan agar merekrut Anak Buah Kapal yang berkualifikasi dan berdasarkan pendidikan dan pengalaman kerja

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

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

a. Study Kasus

Penulis mengadakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah yang nyata dalam kehidupan serta banyaknya kejadian kejadian yang dapat mengakibatkan menurunnya kinerja anak buah kapal di atas kapal. Untuk itu perlu dicari sesuatu yang lebih baik pada anak buah kapal agar apa yang diinginkan dapat tercapai.

b. Problem Solving

Dalam penulisan makalah ini, penulis berusaha memecahkan masalah yang ada di kapal terutama masalah penurunan kinerja yang terjadi bagi setiap individu yang bekerja di kapal. Dimana penulis mengatasi pemecahannya berdasarkan pengamatan langsung terhadap masalah yang

terjadi di atas kapal. Dengan upaya memberikan dorongan dan motivasi kerja serta pendekatan kekeluargaan. Sehingga mendapat sesuatu yang lebih baik dalam peningkatan kinerja anak buah kapal di masa yang akan datang.

c. Deskriptif Kualitatif

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial masalah manusia. Pada pendekatan ini dibuat suatu gambaran kompleks memilih kata-kata, laporan secara terperinci dan pandangan responder dan melakukan study pada situasi yang dialami. Dalam penulisan makalah ini dijelaskan berdasarkan pengalaman dan pengamatan selama bekerja di atas kapal berupa gambaran nyata yang terjadi selama kapal AHTS Transko Balihe .

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Observasi (pengamatan)

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

b. Metode Perpustakaan

Dimana data informasi didapat dari buku-buku dan literatur yang berkaitan dengan judul makalah.

c. Deskripsi Kualitatif

Berdasarkan fakta-fakta yang penulis amati sewaktu penulis bekerja di kapal AHTS Transko Balihe.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil kapal AHTS Transko Balihe sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai

Nakhoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan kinerja Anak Buah Kapal di kapal tersebut.

4. Teknik Analisis Data

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

E. WAKTU PENELITIAN DAN TEMPAT PENULISAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian diadakan di atas kapal AHTS Transko Balihe saat penulis menjalankan tugas sebagai Nakhoda dalam kurun waktu Juni 2021 - Agustus 2022.

2. Tempat penulisan

Penelitian dilaksanakan di atas kapal AHTS Transko Balihe berbendera Indonesia, kapal AHTS milik perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental yang beroperasi di daerah perairan Indonesia

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis dan sebagainya termasuk pengolahan data. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Mengemukakan kesimpulan hasil analisa dan evaluasi dari masalah yang dibahas dan saran yang berupa masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

1. Kapal

Definisi Kapal menurut Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah.

2. Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III tahun 2003 yang dimaksud dengan “Upaya adalah usaha (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar) daya upaya”.

Menurut Poerwadarminto (2018:534) bahwa upaya adalah usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan untuk mencari jalan keluar Berdasarkan makna dalam KBBI dapat disimpulkan bahwa kata upaya memiliki arti yang sama dengan kata usaha dan demikian pula dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan.

Menurut Poerwadarminto (2006:1344), “upaya adalah usaha untuk menyampaikan maksud, akal dan ikhtiar. Upaya merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdayaguna dan berhasil guna sesuai dengan yang dimaksud, tujuan dan fungsi serta

manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan". Upaya sangat berkaitan erat dengan penggunaan sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan tersebut, agar berhasil maka digunakanlah suatu cara, metode dan alat penunjang lainnya.

Menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008:1787) Upaya adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, mencegah persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya. Dapat disimpulkan upaya adalah suatu usaha yang dilakukan dengan maksud tertentu agar semua permasalahan yang ada dapat terselesaikan dengan baik dan dapat mencapai tujuan yang di harapkan.

Upaya merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan dalam proses belajar mengajar dengan tujuan untuk memberikan pengalaman, pengetahuan dan pemahaman bagi peserta didik sehingga siswa dapat memiliki kemampuan akademis (intellectual question) maupun kemampuan emosional (emotional question) (Isjoni, 2013:82).

3. Meningkatkan

Menurut Poerwadarminto (2018:332) dalam Kamus Bahasa Istilah bahwa meningkatkan berasal dari kata tingkat yang berarti berlapis-lapis dari sesuatu yang tersusun sedemikian rupa, sehingga membentuk suatu susunan yang ideal, sedangkan peningkatan adalah kemajuan dari seseorang dari tidak tahu menjadi tahu, dari tidak bisa menjadi bisa. Peningkatan adalah proses, cara, perbuatan untuk menaikkan sesuatu atau usaha kegiatan untuk memajukan sesuatu ke suatu arah yang lebih baik lagi daripada sebelumnya.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kata meningkatkan dalam judul makalah ini adalah suatu upaya yang dilakukan oleh Nakhoda untuk Anak Buah Kapal dalam meningkatkan kinerjanya sehingga tercapai suatu tujuan pelayaran yaitu kelancaran operasional kapal.

4. Kemampuan

a. Pengertian Kemampuan

Menurut Wibowo (2015:93) menyatakan bahwa menurut Robbins kemampuan atau *ability* menunjukkan kapasitas individu untuk mewujudkan berbagai tugas dalam pekerjaan. Merupakan penilaian terhadap apa yang dapat dilakukan oleh seseorang sekarang ini. Senada dengan Robbins, Greenberg dan Baron (2003:40) memberikan pengertian kemampuan sebagai kapasitas mental dan fisik untuk mewujudkan berbagai tugas.

Menurut Malayu S.P. Hasibuan (2017:34) menyatakan bahwa kinerja adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang didasarkan atas kecakapannya, pengalaman dan kesungguhan serta waktu.

Menurut Noor Fuad dan Gofur Ahmad (2008:18) menyatakan bahwa terdapat dua istilah yang muncul dari dua aliran pemikiran yang berbeda tentang konsep kesesuaian dalam pekerjaan, yaitu istilah kompetensi dan kecakapan. Kompetensi adalah kemampuan melaksanakan tugas-tugas di tempat kerja yang mencakup penerapan keterampilan yang didukung dengan pengetahuan dan sikap sesuai dengan kondisi yang dipersyaratkan.

b. Faktor yang Mempengaruhi Kemampuan

Menurut Handoko (2013:12) menjelaskan bahwa terdapat faktor-faktor yang menentukan kemampuan kerja seseorang yaitu :

1) Faktor pendidikan

Pendidikan yang diperoleh secara teratur, sistematis, bertingkat atau berjenjang dan mengikuti syarat-syarat yang jelas.

2) Faktor pelatihan

Materi pelatihan, kemampuan yang berpengaruh signifikan terhadap prestasi kerja karyawan.

3) Faktor pengalaman kerja

Latar belakang seseorang atau kepribadian yang mencakup pendidikan, latihan bekerja untuk menunjukkan seseorang diwaktu yang lalu.

c. Pentingnya Kemampuan Kerja

Wibowo (2013:107), kemampuan atau *ability* berdampak pada *job performance* atau kinerja dan *commitmen* atau komitmen, namun tergantung pada jenis kemampuan yang mana, *cognitive*, *emotional* atau *physical*. Tekanannya adalah pada *general cognitive ability* karena merupakan bentuk kemampuan yang paling relevan untuk semua pekerjaan. *General cognitive ability* merupakan predictor paling kuat dari *job performance*, pada khususnya aspek *task performance*. Di semua pekerjaan, pekerja yang lebih cerdas memenuhi semua kebutuhan deskripsi pekerjaan lebih efektif daripada pekerja yang kurang cerdas.

Pentingnya kemampuan karena kemampuan adalah hal yang menyebabkan, menyalurkan, dan mendukung kinerja karyawan, supaya mau bekerja giat dan antusias mencapai hasil yang optimal. Kemampuan semakin penting karena manajer memberikan pekerjaan pada bawahannya untuk dikerjakan dengan baik dan terintegrasi kepada tujuan yang diinginkan. Perusahaan bukan saja mengharapkan karyawan mampu, cakap, dan terampil, tetapi yang terpenting mereka dapat bekerja dengan hasil yang maksimal. Motivasi dan kecakapan karyawan tidak ada artinya bagi perusahaan jika mereka tidak memiliki kemampuan dalam bekerja. (Handoko, 2013:15).

Setiap awak kapal wajib mempunyai kemampuan sesuai dengan yang dipersyaratkan. Hal ini selaras dengan ISM Code Elemen 6 tentang Sumber Daya dan Personil, yang mewajibkan Perusahaan harus menjamin bahwa setiap awak kapal telah memenuhi syarat, bersertifikat dan sehat secara medis, dan harus memastikan bahwa semua awak kapal dan personel yang terlibat dalam SMS, memiliki pemahaman yang memadai tentang peraturan dan ketentuan yang berlaku.

5. Keterampilan

a. Pengertian Keterampilan

Menurut Noor Fuad dan Gofur Ahmad (2008:22) menyatakan bahwa menurut Ivancevich et. al keterampilan secara lebih luas diartikan sebagai kemampuan atau kemahiran dalam melaksanakan tugas khusus.

Menurut Bateman dan Snell (2012:10) menjelaskan “Keterampilan merupakan bagian dari manajemen pengetahuan yang merupakan sekumpulan praktik yang bertujuan untuk menemukan dan memanfaatkan sumber-sumber data intelektual dari organisasi sepenuhnya mendayagunakan intelektualitas orang-orang dalam organisasi”.

Menurut pendapat Kasmir dan Jakfar (2013:172) menyatakan “Komponen organisasi yang penting adalah pekerjaan atau jabatan. Untuk mencapai tujuan organisasi perlu menetapkan jenis-jenis pekerjaan yang harus dilaksanakan sesuai dengan keterampilan yang dimiliki karyawan”

Menurut Amirullah dan Budiyono (2014:21) menjelaskan bahwa “Skill atau keterampilan adalah suatu kemampuan untuk menterjemahkan pengetahuan ke dalam praktik sehingga tercapai tujuan yang diinginkan”.

Berdasarkan pendapat ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa untuk mencapai suatu tingkat keterampilan yang baik, perlu memperhatikan hal sebagai berikut, pertama, faktor individu atau pribadi yaitu kemauan serta keseriusan dari individu itu sendiri berupa motivasi yang besar untuk menguasai keterampilan yang di ajarkan.

b. Jenis Jenis Keterampilan

Menurut Noor Fuad dan Gofur Ahmad (2008:22), menurut Ivancevich e.t.al., setidaknya ada 5 (lima) kelompok keterampilan yang harus dimiliki oleh seseorang, terutama pada karyawan yang berada pada tingkatan manajerial, yaitu :

- 1) Keterampilan Teknis, yakni kemampuan untuk menggunakan pengetahuan spesifik, teknik-teknik dan sumber daya dalam melaksanakan suatu pekerjaan.

- 2) Keterampilan Analitis, yakni kemampuan untuk menggunakan pendekatan ilmiah atau teknik-teknik tertentu untuk memecahkan masalah-masalah organisasi.
- 3) Keterampilan Membuat Keputusan, yakni kemampuan dalam membuat sebuah keputusan berdasarkan beberapa alternatif yang dipilih, dimana kualitas dari keputusan ini akan menentukan tingkat efektivitas keputusan yang diambil.
- 4) Keterampilan Komputer, yakni kemampuan untuk mengoperasikan komputer dan *software* pendukung pelaksanaan pekerjaan untuk menyelesaikan berbagai aspek pekerjaan secara lebih cepat, tepat dan akurat.
- 5) Keterampilan Membina Hubungan, yakni kemampuan menjalin hubungan dengan orang lain, dalam melaksanakan pekerjaan secara bersama, berkomunikasi untuk melaksanakan pekerjaan, dan saling memahami bahwa mereka adalah bagian yang sangat penting dari tim kerja.

Menurut Samsudin (2005:111) pengetahuan keterampilan dan sikap kerja yang mutlak diperlukan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tuntutan pekerjaan yang meliputi :

- a) Keterampilan melaksanakan pekerjaan individual (*task skill*)
- b) Keterampilan mengelola sejumlah tugas yang berbeda dalam satu pekerjaan (*task management skill*)
- c) Keterampilan merespon dan mengelola kejadian / masalah kerja yang berbeda (*kontingency management skill*)
- d) Keterampilan khusus yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan tertentu di tempat tertentu sesuai dengan tuntutan lingkungan kerja (*job/role environment skill*)
- e) Keterampilan beradaptasi dalam melaksanakan pekerjaan yang sama di tempat / lingkungan kerja yang berbeda (*transfer skill*)

Menurut Amirullah dan Budiyo (2014:22-23) ada 3 (tiga) macam jenis-jenis keterampilan yang dimiliki karyawan, yakni:

1. Keterampilan teknik (*technical skills*) Keterampilan teknik merupakan kompetensi spesifik untuk melaksanakan tugas atau kemampuan menggunakan teknik-teknik, alat-alat, prosedur-prosedur dan pengetahuan tentang lapangan yang dispesialisasi secara benar dan tepat dalam pelaksanaan tugasnya.
2. Keterampilan kemanusiaan (*human skills*) Keterampilan kemanusiaan adalah kemampuan untuk memahami dan memotivasi orang lain ,sebagai individu atau dalam kelompok kemampuan ini berhubungan dengan kemampuan menseleksi pegawai atau karyawan, menciptakan dan membina hubungan yang baik, memahami orang lain, memberi motivasi dan bimbingan, dan mempengaruhi para pekerja, baik secara individual atau kelompok.
3. Keterampilan konseptual (*conceptual skills*) Keterampilan konseptual adalah kemampuan mengkoordinasi dan mengintergrasi semua kepentingan kepentingan dan aktifitas-aktifitas organisasi atau kemampuan mental mendapatkan, menganalisa dan interpretasi informasi yang diterima dari berbagai sumber. Ini mencakup kemampuan melihat organisasi sebagai suatu keseluruhan, memahami bagaimana hubungan antar unit atau bagian secara keseluruhan, memahami bagaimana bagian-bagian tergantung pada yang lain, dan mengantisipasi bagaimana suatu perubahan dalam tiap bagian akan mempengaruhi keseluruhan, kemampuan melihat gambaran keorganisasian secara keseluruhan dengan pengintegrasian dan pengkoordinasian sejumlah besar aktivitas-aktivitas merupakan keterampilan konseptual.

6. Keselamatan Kerja

a. Definisi Keselamatan Kerja

Pengertian dari pada keselamatan kerja adalah upaya yang dilakukan oleh siapa pun dan dimana pun saat melakukan kegiatan di atas kapal selalu mengikuti aturan yang ada agar berjalan lancar dan aman. Wilson Bangun

(2012:377) menyatakan bahwa keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.

Taryaman (2016:137) mengemukakan bahwa Keselamatan Kerja ialah “Keselamatan yang berhubungan dengan aktivitas kerja manusia baik pada industri manufaktur, yang melibatkan mesin, peralatan, penanganan material, pesawat uap, bejana bertekanan, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya, serta cara-cara melakukan pekerjaan, maupun industri jasa, yang melibatkan peralatan berteknologi canggih, seperti lift, escalator, peralatan pembersih gedung, sarana transportasi dan lain-lain.”

enurut Suwardi dan Daryanto(2018: 1)mengemukakan keselamatan kerja ialah

“Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin,pesawat alat kerja, bahan dan proses pengelolaannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Sasaran keselamatan kerja adalah segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, maupun di udara”.

b. Tindakan Pencegahan Kecelakaan Kerja

1) SOLAS 1974

Tindakan untuk mencegah kecelakaan kerja ini sebagaimana aturan SOLAS 1974 yaitu :

- a) Bab IX : Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (*Management for the Safe Operation of Ships*), berisi ketentuan tentang manajemen pengoperasian kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Bab ini hadir karena peralatan canggih tidak menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar. Dari Bab inilah lahir ISM Code.
- b) Bab XI-1 : Langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim (*Special measures to enhance maritime safety*), berisi ketentuan tentang RÖ (*Recognized Organization*), yaitu badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana survey kapal atas

nama pemerintah, nomor identitas kapal dan *Port State Control* (Pemeriksaan kapal berbendera asing oleh suatu negara).

2) Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan

Goenawan Danoeasmoro (2013:45) menjelaskan bahwa perbaikan pada unsur sistem ini selain dapat mencegah terjadinya kecelakaan/insiden yang merugikan, juga dapat meningkatkan produktifitas perusahaan.

a) Pendekatan Sub Sistem Lingkungan fisik

Usaha keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik ini bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja.

b) Pendekatan Sub Sistem Manusia

Tinjauan terhadap unsur manusia ini dapat berdiri sendiri, tetapi harus dikaitkan dengan interaksinya bersama unsur lingkungan fisik dan sistem manajemen. Dari sudut manusia secara pribadi, kita harus mengusahakan agar dapat dicapainya penempatan kerja yang benar (*the right man in the right job*) disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi antara lain:

a. Kemampuan

Dari segi kemampuan, dapat dilakukan program pemilihan penempatan dan pemindahan pegawai yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua ABK sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada. Sedangkan untuk memperoleh Anak Buah Kapal yang tepat dari segi pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja sesuai kompetensi perlu dilakukan pembinaan, baik bagi Anak Buah Kapal baru, maupun Anak Buah Kapal lainnya.

b. Kemauan

Dari segi kemauan, perlu dilakukan program yang mampu/mau, memberikan motivasi pada para pekerja agar bersedia bekerja secara aman.

c) Pendekatan Sub Sistem Manajemen

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemenlah yang menentukan pengaturan unsur produksi lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digaris bawahi bahwa keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan. Ini dapat terwujud jika keselamatan kerja dipadukan dalam prosedur yang ada dalam perusahaan. Selain usaha untuk memadukan keselamatan kerja kedalam sistem prosedur kerja perusahaan, masih diperlukan usaha-usaha lain untuk memadukan keselamatan kerja dalam kegiatan operasi perusahaan.

7. *Komunikasi*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI, komunikasi adalah proses pengiriman dan penerimaan pesan antar dua orang atau lebih. Selain dari Kamus Besar Bahasa Indonesia, para ahli dari luar negeri juga memberikan pengertian komunikasi menurut mereka sendiri antara lain:

Bernard Berelson

Seorang sosiolog sekaligus ilmuwan perilaku asal Amerika Serikat, Bernard Berelson mengatakan bahwa komunikasi adalah transmisi informasi, gagasan, atau emosi menggunakan simbol, kata, gambar, dan media lainnya.

Theodore M Newcomb

Sedangkan menurut profesor, penulis, dan psikologi sosial asal Amerika Serikat bernama Theodore M Newcomb mengatakan bahwa komunikasi adalah sebuah transmisi informasi yang terdiri dari rangsangan diskriminatif dari penyampai ke penerimanya.

Gerald R. Miller

Terakhir, menurut Gerald yang merupakan profesor Amerika Serikat di bidang komunikasi mengatakan bahwa sebuah komunikasi dapat terjadi ketika seseorang menyampaikan pesan ke penerima dengan tujuan untuk mempengaruhi si penerima pesan tersebut.

Dari beberapa pengertian di atas baik itu menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia atau para ahli, kita semua bisa menyimpulkan bahwa komunikasi adalah proses pemindahan berita atau pesan dari seorang ke penerima dengan tujuan untuk mengubah perilaku atau keputusan si penerima pesan.

8. *Anchor Handling*

a. Definisi *Anchor Handling*

Menurut Capt. Krets Mamondole (2009) dalam bukunya *Anchor handling* adalah mengangkat dan menurunkan jangkar ditempat yang telah ditentukan secara tepat dan aman, namun bukan semata menjatuhkannya ke dasar laut karena di daerah lepas pantai banyak sekali konstruksi pipa-pipa di dasar laut maka ketepatan dalam menempatkan jangkar sangat diperlukan, juga diperlukan sebuah kapal yang dibangun khusus untuk jenis pekerjaan tersebut

Pengoperasian *Anchor Handling* adalah pelaksanaan dan proses penanganan pekerjaan jangkar, mulai dari cara pengambilan, mengangkat dan membawa kemudian menempatkan jangkar itu pada posisi yang dikehendaki atas permintaan *Rig / barge master*, dimana jangkar tersebut berfungsi untuk menahan *Rig / barge* supaya tidak hanyut dan tetap berada pada posisinya (Michael Hancox, Volume 3).

Menurut buku H. Hadari Nawawi, Pelaksanaan prosedur pekerjaan oleh para pekerja dilingkungan sebuah perusahaan, pada dasarnya berlangsung dalam kondisi pekerja sebagai manusia, sebagaimana disebutkan diatas. Suasana batin/psikologi seseorang pekerja sebagai individu dalam

masyarakat organisasi/perusahaan yang menjadi lingkungan kerja yang menghasilkan kegiatan kerja sebagai kontribusi bagi pencapaian tujuan perusahaan tempatnya bekerja. Dari segi psikologis kenyataannya menunjukkan bahwa gairah atau tidak berjalanya prosedur kerja sangat dipengaruhi oleh motivasi kerja yang mendorongnya untuk mengikuti prosedur yang ada. Dengan kata lain setiap pekerjaan secara bersemangat, bergairah dan berdedikasi.

b. Prosedur Pelaksanaan *Anchor Handling*

Seperti halnya diketahui bahwa pekerjaan *Anchor Handling* tidak pernah terpisahkan dari bahaya yang mengandung resiko yang sangat tinggi, sehingga dapat mengancam jiwa sipekerja itu sendiri. Untuk itu sebelum memulai dalam suatu pekerjaan perlu diingatkan bahwa keselamatan sipekerja sangat diutamakan sehingga keterampilan sipekerja yang profesional sangat dibutuhkan demi kelancaran dan keselamatan itu sendiri. Sebagaimana tercantum dalam *Integrated Management System Shipboard Manual* (SM 9.7B) "*Anchor Handling Operation Safety Guide*" disebutkan bahwa :

- 1) Semua resiko atau bahaya telah diperhitungkan dalam *Risk assessment* atau *Job Safety Analysis*.
- 2) Semua prosedur dan peralatan keselamatan dipenuhi dan dilaksanakan.
- 3) Seluruh kru dalam kondisi prima dan siap kerja.
- 4) Semua kegiatan atau pekerjaan telah dirapatkan "*Tool Box Talk*" direncanakan dengan baik oleh pihak kapal dan instalasi *Offshore*.
- 5) Komunikasi antara kedua belah pihak dapat di mengerti dan dipahami
- 6) Semua pintu kedap air dalam keadaan tertutup dan selama pelaksanaan *Anchor Handling*.
- 7) Semua kru mengerti dan paham proses pekerjaan *Anchor Handling*
- 8) Seluruh kru dari kedua belah pihak melaksanakan pengarahan sebelum pelaksanaan *Anchor Handling*.

- 9) Semua kegiatan dilakukan dengan hati-hati dan memakai alat pelindung pada tubuh.
- 10) Kapal harus memiliki keseimbangan yang baik selama pekerjaan *Anchor Handling*.
- 11) Stop pekerjaan jika ragu dan membahayakan.

c. Peralatan dan Perlengkapan *Anchor Handling*

Peralatan *anchor handling* adalah salah satu faktor yang menunjang keberhasilan pekerjaan *Anchor Handling*. Untuk itu peralatan yang dipakai harus memadai dan dalam kondisi siap pakai. Menurut Krets Mamondole bahwa alat - alat atau machinaries yang berhubungan dengan *Anchor Handling* harus disiapkan atau diperiksa sebelum pekerjaan di mulai, antara lain adalah

1) *Anchor Handling Winch*

Berfungsi untuk mengangkat, menurunkan dan menahan jangkar dan buoy serta mensupport dalam kegiatan *towing*.

2) *Towing drum* -

Berfungsi untuk menyimpan dan mengatur *work wire*, *tow wire* yang mempunyai kapasitas lebih dari 500 meter.

3) *Guide Pin, Hydraulic Stopper (Shark Jaw)*

Sebuah stopper untuk menahan *wire* atau rantai pada saat pelaksanaan *Anchor Handling* yang terletak pada main deck belakang.

4) *Deck Tugger Winch / Capstans*

Tugger winch adalah sebuah winch kecil yang digunakan untuk menarik, menahan, memindahkan benda-benda diatas dek sekaligus dapat digunakan untuk lashing *deck cargoes*. *Capstan* fungsinya untuk menarik, menahan, memindahkan benda-benda diatas deck sekaligus dapat digunakan untuk dapat menarik tambat kapal.

5) *Portable Tools*

Alat-alat penunjang untuk *Anchor Handling* yang selalu dibawa setiap reting dalam pelaksanaan *Anchor Handling* ataupun ditempatkan di dalam box.

6) *Deck Lighting*

Lampu yang dapat memberikan penerangan pada *shark jaw* yang dipasang pada dinding sebelah kiri atau kanan belakang kapal.

7) *Communication*

Berfungsi dalam melaksanakan tugas *anchor handling* guna menghindari kesalahpahaman menerima berita, baik dari Nakhoda maupun dari awak kapal dalam berkomunikasi harus singkat dan jelas.

8) *Gas Cutting Gear*

Berfungsi untuk memotong dan las dalam menunjang kegiatan *Anchor Handling*

9) *Rigging Gear*

Peralatan penunjang untuk memindahkan dan mengangkat serta mengikat barang-barang dalam kegiatan *Anchor Handling* atau *Offshore*.

10) *Pennant Reel*

Berfungsi untuk menyimpan *pennant wire*, *spare work wire* atau *wire* lainnya baik dari kapal atau *crane barge*.

B. KERANGKA PEMIKIRAN





BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Objek penelitian dalam makalah ini adalah kapal Transko Balihe yang dioperasikan untuk pekerjaan *anchor handling*. Fakta-fakta yang pernah terjadi di AHTS Transko Balihe selama penulis bekerja sebagai Nakhoda dalam kurun waktu Juni 2021 - Agustus 2022 adalah sebagai berikut :

1. Kesalah Pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*

Pada tanggal 14 Juli 2021 saat kapal beroperasi di PHE OSES Cinta Terminal Platform Cinta Foxtrot. Sebelum pelaksanaan *anchor handling* dilaksanakan sebelumnya diadakan *meeting* dari pihak kapal yang diwakili oleh Mualim I dengan *Barge Master* dari pihak AWB. FALCON FORCE untuk membahas tentang procedure pelaksanaan yang akan dikerjakan.

Pada waktu itu kapal Transko Balihe diminta dari *Barge Master* AWB. FALCON FORCE sebagai *Towing Assist* dan juga melaksanakan *Retrieve Anchor*. Karena pengalaman Nakhoda baru pertama kali mengerjakan *Anchor Handling* AWB. FALCON. FORCE sehingga pada waktu penempatan Jangkar – Jangkar AWB FALCON FORCE ke posisi yang telah ditentukan memakan waktu yang cukup lama dan menghadapi kesulitan dalam penempatan AWB FALCON FORCE di posisi yang telah ditentukan. Akibat keterlambatan pekerjaan *anchor handling* tersebut menyebabkan terhambatnya operasional pengeboran minyak lepas pantai. Ditambah juga sebagian awak kapal kurang terampil dalam mengoperasikan peralatan *Anchor Handling*, sehingga mengakibatkan salah satu peralatan untuk menunjang pelaksanaan *Anchor Handling* terjadi kerusakan pada saat dioperasikan.

Hal tersebut disebabkan karena salah komunikasi dan salah prosedur dalam mengoperasikan peralatan *Anchor Handling*, untuk itu sangat penting sekali

memberikan pelatihan (*training*) khusus tentang pelaksanaan pekerjaan dan pengoperasian serta perawatan peralatan *anchor handling* sebelum ditempatkan awak kapal ke kapal lain yang jenis pekerjaannya berbeda, sehingga pada waktu menjadi seorang awak kapal yang ditempatkan di kapal – kapal yang berjenis AHTS mereka sudah memiliki sedikit pengalaman tentang bagaimana pekerjaan *Anchor Handling* dilakukan dan menguasai peralatannya.

2. Anak Buah Kapal kurang waspada dan tidak menerapkan prosedur kerja *anchor handling* dengan baik

Pada 11 Agustus 2021 saat kapal beroperasi di PHE OSES Cinta Terminal Platform Cinta Foxtrot. Sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan *toolbox meeting* dan menggunakan PPE. Ketika jangkar berada di posisi yang telah ditentukan, Master memerintahkan Anak Buah Kapal untuk memasang *pick up sling* S-1 dari *pennant wire* ke *anchor buoy*. Tetapi karena kesalahan pemasangan oleh Anak Buah Kapal mengakibatkan *wire* terbelit. Dampaknya, proses pekerjaan *anchor handling* menjadi terhambat dan harus terhenti kurang lebih 1 jam. Kemudian master memerintahkan Anak Buah Kapal untuk meluruskan *wire* yang terbelit. Namun pada saat meluruskan *wire* tersebut di main dek, Anak Buah Kapal terpental karena terhantam *wire*. Hal tersebut terjadi karena kurangnya kewaspadaan dan tidak menerapkan prosedur kerja yang baik dan benar dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* sehingga pekerjaan *anchor handling* memakan waktu yang cukup lama dan bahaya pekerjaan semakin meningkat.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) batasan masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat melakukan analisis penyebab terjadinya masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas. Sehubungan dengan masalah yang terjadi sehingga dapat dianalisa sebagai berikut :

1. Kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*

Penulis melakukan analisa untuk mencari penyebab dari permasalahan tersebut

di atas, adalah sebagai berikut :

a. Kurangnya Komunikasi Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Prosedur Kerja Anchor Handling

Komunikasi adalah penyampaian informasi dari satu pihak ke pihak lain. Hal ini mengandung pengertian bahwa terdapat suatu sistem yang terdiri dari elemen – elemen yang saling mengadakan interaksi secara dinamis dengan tujuan untuk mempengaruhi tingkah laku penerima berita melalui informasi yang disampaikan. Untuk meningkatkan komunikasi Anak Buah Kapal adalah adanya kemauan dan kesadaran diri sendiri dari Anak Buah Kapal tersebut untuk dapat berkomunikasi dengan baik sehingga Anak Buah Kapal tersebut dapat menerima dan mengirim informasi, memberikan intruksi dan saran – saran, mempratkan motivasi, kontrol dan sebagainya.

Melaksanakan tugas Anchor Handling, mereka kadang-kadang terlihat *kurang berkomunikasi antar sesama anak buah kapal* sehingga pada saat mereka melaksanakan tugas Anchor Handling mereka Anak Buah kapal saling menunggu diantara Anak Buah Kapal menjalankan prosedur Anchor Handling dan pekerjaan Anchor Handling akan menjadi lambat serta memakan waktu yang lama.

Demikian juga apabila ada pekerjaan ekstra atau lembur mereka lebih sering menolak berbagai macam alasan yang dibuat-buat tanpa berkomunikasi yang baik dengan Muallim I atau Nakhoda untuk mencari solusi jalan terbaik, padahal pekerjaan itu harus diselesaikan dengan segera seperti kalau ada kekurangan sewaktu di adakan pemeriksaan atau survei.

Dengan adanya penolakan pekerjaan secara otomatis operasi kapal menjadi terganggu dan tidak tepat waktu seperti yang direncanakan, sehingga pemilik kapal atau pencharter komplain ke pihak kapal. Padahal jika Anak Buah Kapal lebih aktif berkomunikasi apabila tidak mengerti dan lebih sering mengerjakan pekerjaan akan semakin cakap dan terampil seperti yang diharapkan.

b. Kurangnya Motivasi Kerja Anak Buah Kapal di Atas Kapal

Motivasi merupakan faktor penting yang dapat mendorong Anak Buah Kapal untuk melakukan suatu pekerjaan dengan penuh semangat dan tanggung jawab. Kurangnya motivasi Anak Buah Kapal dalam melakukan pekerjaan sehari-hari di atas kapal disebabkan oleh banyak hal, diantaranya Anak Buah Kapal mengalami kejenuhan serta kurang semangat dalam bekerja di atas kapal. Anak Buah Kapal kurang motivasi dalam melaksanakan SOP akan berdampak pada kurang pedulinya Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja dan dapat beresiko terhadap keselamatan Anak Buah Kapal tersebut selama bekerja di atas kapal.

Tidak adanya motivasi yang seharusnya dilakukan oleh Nakhoda untuk memberi dukungan mental Anak Buah Kapal yang bekerja di atas kapal agar bekerja dengan penuh ketelitian dan penuh tanggung jawab, tidak pernah adanya penghargaan yang diberikan oleh perusahaan atau nakhoda agar keselamatan dan kedisiplinan dapat terjadi selama mereka bekerja di atas kapal bisa menjadi salah satu penyebab.

Seringnya terjadi hambatan-hambatan pada saat pelaksanaan kerja *Anchor Handling* yang disebabkan oleh sumber daya manusia yang kurang mampu dan berpengalaman dalam pelaksanaan kerja *Anchor Handling* baik Nakhoda maupun awak kapal tidak terkecuali Nakhoda itu sendiri, masalah ini timbul karena disebabkan:

- 1) Perusahaan tidak selektif dalam memilih atau menerima awak kapal yang akan naik kapal.
- 2) Tidak tersedianya waktu yang cukup untuk melaksanakan pengenalan (Familiarisasi) alat kerja dan alat keselamatan.
- 3) Belum ada atau jarang perusahaan-perusahaan pelayaran *offshore* yang memberi pelatihan-pelatihan khusus kepada awak kapal yang baru diterima untuk ditempatkan di atas kapal.

Sehubungan dengan hal tersebut sudah seharusnya perusahaan-perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *Offshore* untuk mengantisipasinya dengan melaksanakan pelatihan-pelatihan atau training yang terencana

secara berkelanjutan dalam jangka waktu tertentu.

2. Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja anchor handling dengan baik

Penulis melakukan analisa untuk mencari penyebab dari permasalahan tersebut di atas, adalah sebagai berikut :

a. Kurangnya Pelatihan Bagi Anak Buah Kapal Tentang Anchor Handling

Dari penjelasan pada deskripsi data di atas, kapal Transko Balihe pernah mengalami keterlambatan dalam pekerjaan *anchor handling*, yang disebabkan karena pengalaman Nahkoda baru pertama kali mengerjakan *Anchor Handling* sehingga pada waktu penempatan *AWB. FALCON FORCE* ke posisi yang telah ditentukan memakan waktu yang cukup lama dan menghadapi kesulitan dalam penempatan *AWB. FALCON FORCE* di posisi yang telah ditentukan. Akibat keterlambatan pekerjaan *anchor handling* tersebut menyebabkan terhambatnya operasional pengeboran minyak lepas pantai. Ditambah juga sebagian awak kapal kurang terampil dalam mengoperasikan peralatan *anchor handling*, sehingga mengakibatkan salah satu peralatan untuk menunjang pelaksanaan *Anchor Handling* terjadi kerusakan pada saat dioperasikan.

Dalam melakukan pekerjaan *anchor handling* seorang Anak Buah Kapal dituntut untuk dapat menggunakan peralatan kerja dengan benar sesuai prosedur kerja yang ada. Untuk itu Anak Buah Kapal yang belum familiar dengan peralatan kerja *anchor handling* perlu diberikan pengarahan atau familiarisasi agar lebih terampil dalam menggunakan peralatan kerja *anchor handling* tersebut.

Keterampilan Anak Buah Kapal merupakan faktor yang sangat penting dan paling berpengaruh terhadap keefektifan operasional kapal, karena manusia mampu menutupi dan mengurangi kelemahan kapal-kapal itu sendiri dengan akal dan kemampuannya. Bagaimanapun lengkap dan canggihnya kapal dan peralatannya tanpa didukung oleh faktor sumber

daya manusia yang meliputi kemampuan dan keterampilannya tidak akan ada artinya sama sekali.

Disamping kemampuan profesionalisme yang tinggi yang dituntut, seseorang yang bekerja di atas kapal AHTS juga dituntut sikap loyalitas, kesadaran dan tanggung jawab yang tinggi sehingga harus siap menerima perintah dari pencarter dan melaksanakan perintah tersebut dengan cepat, aman dan tepat waktu. Di dalam bekerja dikapal AHTS mengenai keterampilan personil memang harus benar-benar di utamakan. Terkadang banyak juga perusahaan yang menerima pekerja dengan sembarang tanpa melihat apakah orang tersebut benar-benar memiliki pengalaman dan keterampilan sesuai yang dibutuhkan. Ada juga yang menerima pekerja dikarenakan masih ada hubungan keluarga tanpa memperhatikan kemampuannya apakah dia sanggup atau menguasai pekerjaan yang akan diberikan. Dan ada pula yang menerima pekerja disebabkan orang tersebut berani membayar untuk bisa masuk dalam perusahaan dan bekerja disalah satu kapal atau nama lainnya dibuat ajang bisnis bagi mereka yang duduk dikursi perkantoran. Bila itu terjadi maka tidak akan menuntut kemungkinan pekerjaan di atas kapal akan jadi kacau sehingga pelayanan suatu pekerjaan tidak dapat dilaksanakan dengan optimal.

b. Kurangnya Pengalaman Anak Buah Kapal Bekerja Di Kapal AHTS

Pendidikan formal saja tidak dapat diandalkan untuk mempercepat atau memperlancar proses keahlian yang dibutuhkan, pendidikan formal yang sifatnya sangat umum dan luas itu baik sekali untuk mempersiapkan tenaga-tenaga kerja yang terampil supaya kelak dapat melibatkan diri di dalam proses keahlian itu. Akan tetapi yang dibutuhkan disini adalah tenaga kerja yang terampil sesuai dengan bidang profesi yang digelutinya yakni pelaksanaan kerja *anchor handling*, dengan tingkat kompetensi dan profesionalisme yang baik sehingga dapat menyesuaikan diri dalam era globalisasi dan kemudian dapat memenangkan persaingan dengan dunia luar yang semakin ketat seperti kejadian sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan toolbox meeting dan menggunakan PPE. Ketika jangkar berada di posisi yang telah ditentukan, Master memberi perintah

Anak Buah Kapal untuk memasang *pick up sling* S-1 dari *pennant wire* ke *anchor buoy*.

Familiarisasi mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang akan membantu awak kapal mengerti tugas dan tanggung jawab di atas kapal yang diberikan kepada mereka berhubungan dengan operasional, terutama pada awak kapal yang baru pertama kali bekerja di kapal AHTS. Bilamana tidak dilakukan familiarisasi kepada awak kapal baik deck maupun mesin dikhawatirkan akan mengalami ketertinggalan walaupun mereka telah menjalani Orientasi dengan baik, namun masih sering melakukan kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan kepada mereka. Mengingat betapa pentingnya familiarisasi pengoperasian peralatan *Anchor Handling* ini adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan peralatan tersebut akan membahayakan keselamatan para pekerja, mempengaruhi kualitas kerja yang dihasilkan, biaya dari fasilitas sangat besar dan mahal.

Tujuan utama yang akan dicapai, khususnya tentang perawatan *Anchor Handling Tug Supply* diantaranya adalah:

- 1) Agar awak kapal memahami prosedur perawatan
- 2) Mampu menganalisa kondisi dan alat – alat terpelihara dengan baik.
- 3) Melaksanakan perawatan sesuai prosedur yang terdapat dalam buku petunjuk (*Manual Book*) yang sebagaimana tertera pada *Planned Maintenance System (PMS)*.

Familiarisasi yang dilakukan baik secara khusus maupun umum di atas kapal terkadang memakan waktu yang lama mengingat kondisi dan jadwal kerja dari pencharter sangat padat, maka dari itu diperlukan latihan-latihan atau metode yang paling sesuai demi untuk mempertahankan standar pada *Safety Management System (SMS)* ini dilakukan berdasarkan jadwal yang ada di kapal dan berpedoman pada prosedur standar operasi dari Perusahaan.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional anchor handling**

Alternatif pemecahan masalahnya sebagai berikut:

- 1) Meningkatkan Komunikasi Antara Perwira Jaga Dan Anak Buah Kapal Yang Bertugas Serta Diadakan Pengawasan Dalam Pekerjaan Oleh Perwira Senior Atau Mualim I**
- 2) Disamping adanya penghargaan dan sanksi kepada Anak Buah Kapal fungsi pengawasan kepada Anak Buah Kapal dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya harus dilakukan secara terus menerus oleh Nakhoda selaku pimpinan di atas kapal dan Mualim I serta KKM yang membawahi departemennya masing-masing untuk menjamin tugas itu dilaksanakan dengan baik dan selamat.**

Seorang pemimpin di atas kapal dalam hal ini Nakhoda dan Perwira Senior yang- berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan para pemimpin ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada bawahannya atau Anak Buah Kapal, mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja Anak Buah Kapal sebagai hasil pelaksanaan tugas.

Pengawasan terhadap Anak Buah Kapal dalam melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur kerja yang benar sangat penting untuk dilakukan setiap saat dan berkesinambungan. Dengan pengawasan yang baik di harapkan membawa perubahan yang signifikan terhadap keselamatan Anak Buah Kapal dalam pekerjaannya.

Hal ini baik untuk Perwira Senior agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek positif

kepada perkembangan pemahaman Anak Buah Kapal tentang keselamatan dan prosedur kerja yang benar.

Di samping itu pelaksanaan PMS yang dilakukan secara maksimal juga dapat mengurangi resiko kecelakaan kerja, karena dalam sistem perawatan terencana ini semua alat-alat kerja dan alat alat keselamatan akan selalu dalam kondisi baik dan siap pakai, sehingga kecelakaan yang diakibatkan oleh peralatan yang tidak bekerja maksimal dapat di minimalisir.

3) Meningkatkan Motivasi Kerja Anak Buah Kapal Melalui Pemberian *Reward*

Anak Buah Kapal termotivasi oleh banyak faktor, bukan hanya uang atau barang dan keinginan akan kepuasan saja. Anak Buah Kapal justru cenderung termotivasi untuk lebih disiplin dalam menaati prosedur kerja, jika seorang Nakhoda sebagai pimpinan memberikan semangat kebersamaan serta memberikan tanggung jawab yang sesuai dengan kapasitas kemampuan dalam bidang kerjanya. Jadi dalam hal ini Anak Buah Kapal akan termotivasi oleh rasa tanggung jawab yang lebih luas untuk membuat keputusan dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh pimpinan. Disamping pemberian tanggung jawab, meningkatkan motivasi Anak Buah Kapal dapat dilakukan dengan pembagian tugas dan prosedur kerja yang jelas, tentunya dilakukan sesuai dengan kemampuan skillnya.

Dalam melaksanakan tugas kerja, seorang pimpinan tidak boleh egois dan jika ada sesuatu masalah dalam pekerjaan yang sifatnya perlu pemecahan lewat diskusi harus mau menerima saran atau masukan dari bawahannya. Disamping hal tersebut diatas, seorang Nakhoda adalah juga seorang motivator yang dimaksud motivator disini adalah seorang Nakhoda harus dapat memberikan motivasi atau dorongan atau semangat kerja terhadap Anak Buah Kapal dalam rangka pencapaian kinerja yang diharapkan. Ada dua faktor yang penting dalam upaya meningkatkan motivasi kerja Anak Buah Kapal, antara lain :

- a) Nakhoda memberikan motivasi untuk meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal

Seorang Nakhoda harus berusaha untuk menciptakan iklim yang kondusif di atas kapal dengan keputusan-keputusannya dan diperlukan antara lain :

- (1) Membangkitkan motivasi Anak Buah Kapal untuk bekerja dan berprestasi yang lebih baik.
- (2) Memperhatikan keluhan anak buah dan membantu mengatasi kesulitan yang dihadapi.
- (3) Memberikan pengarahan kepada *Senior Officer* agar dapat memberikan suasana kerja yang kondusif.
- (4) Berlaku adil dan bersikap bijaksana dalam memberikan keputusan.
- (5) Memuji anak buah yang berprestasi.
- (6) Menerapkan prinsip demokrasi dengan memberikan kesempatan kepada anak buah ikut berprestasi dengan cara memberi masukan-masukan sebagai pertimbangan dalam mengambil keputusan.

Jadi pada dasarnya, Nakhoda harus memberikan motivasi kepada anak buahnya untuk menciptakan semangat kerja sehingga dorongan atau motivasi kerja meningkat.

- b) Nakhoda menyediakan fasilitas yang baik buat Anak Buah Kapal

Fasilitas yang ada di kapal juga berhubungan dengan meningkatnya motivasi kerja Anak Buah Kapal. Dalam hal ini Nakhoda wajib menyediakan hal-hal yang dapat meningkatkan semangat atau motivasi Anak Buah Kapal, seperti :

- (1) Menyediakan makanan yang cukup dan bergizi tinggi.

Makanan merupakan hal yang sangat pokok dan peka, maka sangat tidak boleh diabaikan. Nakhoda yang baik dan tetap menjaga motivasi kerja Anak Buah Kapal sudah tentu akan memperhatikan hal ini. Dalam banyak hal, makanan yang tidak segar apalagi tidak bergizi yang cukup sudah tentu

membuat Anak Buah Kapal tidak bersemangat dalam melakukan tugas kerjanya sehari-hari.

- b) Memperhatikan ruang akomodasi bagi Anak Buah Kapal dan kelengkapannya. Lingkungan yang baik dan bersih serta kelengkapan akomodasi yang lengkap membuat Anak Buah Kapal terasa nyaman untuk beristirahat dan semangat kembali bekerja setelah bangun dari istirahat. Karena sifat kapal yang biasanya bekerja dalam 24 jam terus menerus, maka seorang Anak Buah Kapal perlu istirahat yang cukup setelah melakukan tugasnya. Untuk itu diperlukan ruang akomodasi yang nyaman.
- c) Menyediakan fasilitas hiburan seperti TV, Video, dan alat-alat karaoke. Hal ini dapat menjadikan sarana komunikasi antar sesama Anak Buah Kapal dan mencegah rasa jenuh dikapal. Terlebih jika ada sarana telepon satelit yang dapat digunakan untuk berkomunikasi dengan keluarga di rumah.

b. Anak Buah Kapal tidak menerapkan prosedur kerja anchor handling dengan baik

Alternatif pemecahan masalahnya sebagai berikut :

1) Melaksanakan *On Board Training* Secara Terjadwal

Penerimaan dan pemilihan tenaga-tenaga pelaut baru yang berpengalaman khususnya di bidang *Anchor Handling* oleh perusahaan pelayaran *Offshore* harus diusahakan sebaik mungkin dan dilakukan secara selektif, meskipun hal itu tidak mudah karena Awak kapal yang berpengalaman otomatis akan menuntut upah yang sesuai menurut standar kompetensinya. Hal tersebut biasanya yang menjadi pintu penghalang bagi kebanyakan perusahaan-perusahaan pelayaran *Offshore* dalam negeri, dimana belum dapat menyesuaikan upah menurut standar internasional. Walaupun demikian untuk menunjang kelancaran operasional dari pada kapal-kapalnya yang sedang beroperasi, tidak ada pilihan kecuali melakukan penerimaan tenaga-tenaga pelaut baru yang berpengalaman dalam pekerjaan *Anchor*

Handling

Hal tersebut di atas sejalan dengan isi *ISM Code*, dalam elemen 6.3 yang berbunyi : Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa personil yang baru dan personil yang dipindahkan untuk tugas-tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang sesuai dengan tugas-tugasnya. Instruksi-instruksi yang penting harus diberikan sebelum berlayar dan harus jelas serta didokumentasikan.

Dalam Perjanjian Kerja Laut (*crew agreement*) kontrak kerja antara Awak kapal dengan perusahaan pelayaran *Offshore* dalam negeri biasanya selama enam bulan dengan masa percobaan tiga bulan, bila mana Awak kapal tersebut kurang mampu dan tidak cakap dengan pekerjaannya serta tugas dan tanggung jawabnya, maka pihak perusahaan akan dan berhak untuk mengakhiri kontrak kerja tersebut.

Pada masa percobaan selama tiga bulan tersebut harus benar-benar dimanfaatkan oleh Awak kapal baru untuk belajar dan pengenalan peralatan-peralatan untuk kerja *Anchor Handling* sehingga tahu bagaimana cara mengoperasikannya, juga harus memahami prosedur-prosedur pelaksanaan pekerjaan *Anchor Handling* dan prosedur-prosedur tentang keselamatan yang ada di atas kapal *AHTS*.

Dalam rangka untuk meningkatkan kelancaran operasional proses pekerjaan *Anchor Handling* bagi pelaut-pelaut baru yang belum pengalaman mengoperasikan *Anchor Handling*, maka sebelum bertugas perlu dilakukan pelatihan pengoperasian *Anchor Handling*.

2) Memberikan Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Secara Rutin

Berdasarkan *ISM Code* tentang sumber daya dan personel chapter 6.3, bahwa Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk

penting yang disiapkan sebelum berlayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.

Suatu hal yang mutlak diperlukan jika seorang awak kapal baru naik ke kapal yang baru / di tempat yang baru yaitu dengan diberikan familiarisasi / pengenalan. Hal ini dapat dilakukan dengan mengikuti suatu program khusus di darat atau di pangkalan yang telah dijadwalkan oleh perusahaan sebagai bagian yang sangat perlu bagi semua Awak kapal, sesuai dengan kebutuhan atau permintaan dari pencharter berdasarkan jenis pekerjaan, jabatan, daerah alur pelayaran atau lokasi dimana kapal beroperasi dari suatu pelabuhan negara tertentu baik itu berupa aturan baku/ standart maupun sesuai praktek *Good Seamanship* / kecakapan pelaut yang baik. Maksud dan tujuan untuk mengantisipasi kelemahan dan kemampuan dari setiap Awak kapal serta mengetahui sejauh mana pengetahuan tentang peraturan-peraturan nasional maupun internasional berdasarkan sertifikasi dan pelatihan yang telah diperoleh.

Personil yang terkait dengan *Safety Management System* (SMS) di kapal telah diberikan ketentuan yang jelas, definisi, tanggung jawab dan otoritas mereka, tetapi kurangnya pengetahuan awak kapal dan motivasi awak kapal guna memahami pentingnya *Safety Management System* (SMS) demi efektif dan efisiennya persiapan operasional kapal. Betapa pentingnya mengadakan berbagai jenis pelatihan rutin di atas kapal yang berhubungan dengan keselamatan jiwa manusia di laut dan keamanan atau kelancaran operasional kapal itu sendiri, demi mencegah atau memperkecil kecelakaan atau kejadian-kejadian yang tidak diharapkan.

Hal pokok dan yang perlu diperhatikan yaitu pentingnya mematuhi peraturan dan undang-undang serta prosedur, konsekuensi penyimpangan dari ketetapan prosedur dan juga memperhatikan, mengerti dan mematuhi ketetapan perintah Nakhoda (seperti *Standing Orders* dan *Night Orders*) bahkan pengawasan operasional. Pengenalan terhadap panduan sistim manajemen kesehatan, keselamatan dan lingkungan (*Health, Safet & Environmental*

Management System) bagi seluruh Awak kapal sebelum naik kapal adalah sangat perlu dan merupakan program yang tetap dilaksanakan oleh bagian Keselamatan Armada (*Fleet Safety Department*) baik di kantor maupun di atas kapal. Penulis memberikan motivasi kepada para pelaut dan staf perusahaan di darat agar lebih efektif mengadakan pemantauan dan pelatihan terhadap keselamatan dan lingkungan sekitarnya.

Di bawah ini adalah susunan jadwal yang mungkin perlu diperhatikan dan dilaksanakan secara rutin adalah:

- a) Lebih giat memperhatikan atau memantau aktivitas Awak kapal (*Proactive Intervention*).
- b) *Bridge Resources Management*.
- c) Metode atau cara pengawasan kecelakaan (*Accident Control technique*).
- d) Rapat kerja (*Tool Box Meeting*).
- e) Analisa Bahaya Kerja (*Job Hazard Analysis*).
- f) Ijin Kerja (*Permit to Work*).
- g) Penilaian terhadap resiko keselamatan, kesehatan dan lingkungan (*Safety, Health and Environmental Risk Assessment*).
- h) Memahami atau mengerti Sistim Manajemen Keselamatan dan Lingkungan.
- i) Mematuhi perintah Nakhoda (Seperti: *Standing Orders, Night Orders*).
- j) *General Emergencies Response and Prosedure*.
- k) *First Aid Cardio Pulmonary Resuscitation (CPR)*.
- l) Berdiskusi tentang berita keselamatan
- m) Rapat untuk merivisi sistim manajemen di atas kapal

Poin-poin tersebut itulah yang harus menjadi perhatian bagi perusahaan yang bergerak di bidang *Offshore* akan pentingnya familirisasi sebelum menempatkan *crew* baru yang akan naik ke atas kapal yang memiliki jenis pekerjaan yang berbeda.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. **Kurangnya komunikasi antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional anchor handling**

1) **Peningkatan Komunikasi Oleh Perwira Senior Secara Terpadu**

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan adanya pengawasan maka pekerjaan akan dapat berjalan dengan aman dan sesuai dengan rencana, dimana rating akan menggunakan alat-alat *Anchor Handling* dengan benar.
- (2) Dengan adanya pengawasan, perwira dapat langsung memberikan instruksi-instruksi apabila didapati Anak Buah Kapal yang tidak melakukan prosedur kerja dengan benar.

b) Kerugiannya :

- (1) Terkadang rating hanya menerapkan prosedur kerja pada saat ada pengawasan di tempat.
- (2) Dengan adanya pengawasan secara langsung oleh perwira secara berkesinambungan akan membutuhkan atau menyita waktu perwira lebih banyak, bahkan terkadang mengurangi waktu istirahat perwira.

2) **Meningkatkan Motivasi Kerja Anak Buah Kapal Melalui Pemberian *Reward***

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan memberikan penghargaan dapat memotivasi rating untuk lebih disiplin dalam menerapkan prosedur kerja karena dalam melaksanakan hal tersebut kemungkinan akan mendapat *reward* atau takut dengan adanya sanksi apabila tidak bekerja tidak sesuai prosedur kerja yang ada.
- (2) Menambah semangat rating dalam bekerja dengan adanya iming-iming hadiah yang akan diberikan sehingga pekerjaanpun dapat selesai lebih cepat dan aman.

b) Kerugiannya :

- (1) Rating dalam mengikuti peraturan kerja tidak ikhlas dari dirinya karena dia mengharapkan hadiah dalam menjalankan prosedur kerja.
- (2) Dengan perasaan yang tidak ikhlas dalam menjalankan peraturan akan membuat rating terkadang mengikuti peraturan dan terkadang tidak mengikutinya.

b. Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja anchor handling dengan baik

1) Melaksanakan *On Board Training* Secara Terjadwal

Keuntungannya :

- a) Pelatihan yang dilakukan secara terjadwal dapat meningkatkan skill / keterampilan Anak Buah Kapal dalam melakukan pekerjaan *anchor handling*, sehingga pekerjaan dapat berjalan lancar.
- b) Pelatihan dapat menjalin komunikasi antar Anak Buah Kapal sehingga masalah yang dihadapi selama pekerjaan *anchor handling* dapat dicarikan solusi yang terbaik.

Kerugiannya :

- a) Untuk latihan pekerjaan *anchor handling* yang maksimal membutuhkan waktu yang terjadwal.
- b) Sebagian Anak Buah Kapal tidak serius dalam mengikuti Pelatihan.

2) Memberikan Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Secara Rutin

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan cara ini rating yang baru naik di atas kapal akan mengenal, mengetahui serta memahami prosedur kerja

Anchor Handling yang telah ditetapkan perusahaan sehingga pekerjaan dapat terselesaikan dengan baik.

- (2) Akan menjadi sumber informasi yang penting bagi rating , pada waktu luang rating juga dapat mempelajarinya walaupun setelah berada di kapal.

b) Kerugiannya :

Membutuhkan waktu yang lebih untuk menjelaskan peraturan dan prosedur tersebut, sedangkan waktu yang ada sangat terbatas karena padatnya jadwal pengoperasian kapal.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurangnya komunikasi antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional anchor handling

Pemecahan masalah yang penulis pilih untuk mengatasinya yaitu dengan cara melakukan pengawasan kerja oleh perwira senior secara terpadu. Dengan adanya pengawasan maka pekerjaan akan dapat berjalan dengan aman dan sesuai dengan rencana, dimana rating akan disiplin menerapkan prosedur kerja dengan benar. Dengan adanya pengawasan, perwira dapat langsung memberikan instruksi-instruksi apabila didapat ada hal-hal yang menyimpang dari prosedur kerja yang telah ditentukan.

b. Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja anchor handling dengan baik

Pemecahan masalah yang tepat untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan rating yaitu dengan melaksanakan pelatihan secara terjadwal. Dengan cara ini rating akan mengenal, mengetahui serta memahami prosedur kerja *Anchor Handling* yang telah ditetapkan perusahaan.



BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah penulis menguraikan beberapa hal yang berhubungan dengan upaya peningkatan kualitas kerja pada saat pelaksanaan kerja *anchor handling*, serta dengan melakukan identifikasi masalah kemudian dianalisa dan sebagai alternatif pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kesalah pahaman antara perwira jaga dengan Anak Buah Kapal yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*, disebabkan
 - a. Kurangnya komunikasi dalam menjalankan prosedur kerja *anchor handling* menyebabkan prosedur kerja *anchor handling* tidak berjalan dengan lancar
 - b. Kurang maksimalnya motivasi Anak Buah Kapal dalam melaksanakan prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal.
2. Anak Buah Kapal kurang memahami prosedur kerja *anchor handling* dengan baik, disebabkan :
 - a. Kurang terampilnya Anak Buah Kapal dalam mengoperasikan peralatan *Anchor Handling* mengakibatkan proses pengeboran minyak lepas pantai menjadi terhambat.
 - b. Kurangnya pengalaman Anak Buah Kapal bekerja di kapal AHTS menyebabkan kinerja pelaksanaan *anchor handling* kurang terlaksana dengan baik."

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis menyarankan atau memberi saran untuk meningkatkan kualitas kerja dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* dapat diambil langkah-langkah sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam melaksanakan prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal sebaiknya Nakhoda lebih tegas memberi teguran bagi Anak Buah Kapal yang membuat kesalahan
2. Untuk memaksimalkan motivasi Anak Buah Kapal dalam melaksanakan prosedur kerja di atas kapal, disarankan kepada Nakhoda agar memberikan motivasi yang dapat dilakukan dengan cara memberikan penghargaan, pujian, intensif.
3. Nakhoda di atas kapal sebaiknya rutin melakukan familirisasi dan training tentang kerja *anchor handling* bagi setiap Anak Buah Kapal yang baru bekerja maupun Anak Buah Kapal sudah lama bekerja sehingga dapat meningkatkan keterampilan *anchor handling*.
4. Pihak perusahaan harus mengadakan program kerjasama pelatihan dan pendidikan bagi anak buah kapal baik yang sudah di atas kapal atau bagi calon yang akan bekerja dikapal dan dalam penerimaan Anak Buah Kapal sebaiknya dilakukan seleksi yang sesuai dengan standar, baik dalam kualitas maupun dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan professional .

DAFTAR PUSTAKA

- Adi D. (2001), *Kamus Bahasa Indonesia*, Sumber <http://eprints.uny.ac.id>
- Dessler, (1992), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Gramedia.
- Hancox, Michael. (1992). *Anchor Handling 3*, London : Oil field Seamanship.
- Malayu S. P. Hasibuan (2004) *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*, Jakarta : Bumi Aksara
- Keller, Gary, (2013), *The One Thing, Kekuatan Fokus Untuk Mendorong Produktivitas*, Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- R. Tery, George, (2006), *Prinsip-Prinsip Manajemen*, Jakarta : PT Bumi Aksara.
- Samsudin Sadili, (2005), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Pustaka Setia, Bandung.
- Sedarmayanti, (2009), *Sumber Daya Manusia Dan Produktifitas Kerja*, Mandar Maju, Bandung.
- Siahaan Parlindungan. (1995). *Kompetensi dan Keterampilan Pelaut*. Jakarta : Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
- Simamora, Henry. (1992). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, STIE YKPN, Yogyakarta.
- T. Hani Handoko. (2000). *Manajemen 2*, Yogyakarta : BPFE.
- Wursanto, (1987) *Etika Komunikasi Kantor*, Yogyakarta : Khanesius
- ISM Code Section 6.3*, tentang Familiarisasi dan Pelatihan Awak kapal.
- Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*

DAFTAR ISTILAH

Accommodation Work Barge (AWB) : Kapal apung yang berfungsi sebagai tempat akomodasi para pekerja dan *engineer* yang bekerja di pengeboran lepas pantai (*offshore*). Selain itu juga berfungsi sebagai sarana untuk mengakomodir keperluan serta peralatan berat dari darat ke *drilling platform*.

AHT/AHTS : Singkatan dari *Anchor Handling Tug*, dan *Supply* yaitu kapal yang dirancang khusus dengan didukung oleh peralatan-peralatan yang ada di atasnya untuk melaksanakan kerja jangkar (*Anchor Handling*) dan tugas penundaan (*Towing*) di dalam daerah pelayanan pengeboran minyak lepas pantai.

Hooks Long Handle : Pengait / ganco dengan pegangan yang panjang

Capstan : Sebuah alat bantu yang berupa roller yang digerakkan oleh tekanan hidrolik atau listrik biasanya dipasang dipojok buritan kapal AHTS. Alat ini berguna untuk membantu menarik atau menggeser suatu barang yang ada di atas dek kapal dan juga berguna untuk merapatkan kapal apabila hendak andar pada *Crane Barge* (Tongkang).

Crane Barge : Berfungsi sebagai akomodasi pekerja di *Offshore* dan sebagai *storage* untuk alat-alat yang akan dipasang pada saat *maintenance* (perbaikan) di *Platform*.

Curriculum Vitae : Biodata seseorang yang terdiri dari data pribadi, ijazah dan sertifikat yang dimiliki serta pengalaman kerjanya

Lifter Pin : Alat bantu yang berupa Pin Tunggal yang digerakkan oleh tekanan hidrolik yang dipasang diantara *Sharkjaw's*. Alat ini berguna untuk mengangkat *shocket* pada ujung *wire* pada saat *crew* melakukan *connect/ disconnect wire*

	(<i>Pennant Wire</i> dan <i>Towing Wire</i>) agar mudah memutar <i>shakles</i> untuk dipasang ataupun dilepas.
<i>Near miss</i>	Kejadian yang hampir menyebabkan kecelakaan.
<i>Platform</i>	Anjungan minyak lepas pantai.
<i>Rig</i>	Suatu bangunan dengan peralatan untuk melakukan pengeboran ke dalam reservoir bawah tanah untuk memperoleh air, minyak, atau gas bumi, atau deposit mineral bawah tanah.
<i>Rig Move</i>	Kegiatan pemindahan <i>Drilling Rig</i> dari satu tempat ke tempat lain yang lokasi atau posisinya telah ditentukan, dengan dibantu oleh kapal-kapal AHTS.
<i>Single Buoy Mooring</i>	Alat yang terapung dibuat khusus untuk menghubungkan dari platform produksi ke kapal tangki yang menerima minyak dari platform.
<i>Sharkjaw's</i>	Alat bantu yang dirancang khusus menjepit yang digerakkan oleh tekanan <i>hydraulic</i> yang dipasang di buritan kapal AHTS. Alat ini berguna untuk membantu menahan <i>wire</i> (<i>Pennant Wire</i> dan <i>Towing Wire</i>) agar tidak bergerak kekiri atau kekanan pada saat crew melakukan <i>Connect Disconnect Wire</i> atau Jangkar.
SMS	<i>Safety Management System</i> yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.
<i>Snatch Block</i>	<i>Roller</i> yang dirancang <i>portable</i> dipasang terletak di <i>railing</i> kapal sisi kiri dan kanan, serta benda-benda lain dengan menggunakan 2 buah <i>tugger wire</i> yang ada di dek sisi kiri dan kanan.
<i>Stern Roller</i>	Alat bantu berupa roller besar yang dipasang melintang pada ujung buritan kapal. Alat ini berguna untuk

membantu pada saat mengangkat jangkar sehingga memudahkan jangkar untuk naik ke atas deck, karena alat ini dirancang khusus berputar sendiri apabila mendapat tekanan.

Tanker Storage

Kapal tangki penampungan minyak yang biasa dirancang khusus untuk mengolah minyak lalu kemudian akan diangkut oleh kapal *tanker product* yang pemuatannya dilakukan secara *ship to ship*.

Towing Pin

Alat bantu berupa dua buah Pin yang digerakkan oleh tekanan *hidrolik* yang dipasang di buritan kapal AHTS. Alat ini berguna untuk membantu menahan *wire* (*Pennant wire* dan *Towing wire*) agar tidak bergerak kekiri atau kekanan pada saat kapal melaksanakan penundaan (*Towing*) atau mengangkat jangkar (*Anchor Job*).

Towing Winch

Derek yang khusus digunakan untuk keperluan penundaan.

Tugger Winch

Derek yang khusus digunakan untuk memindahkan jangkar, buoy serta alat – alat kerja jangkar yang berada di dek.

Work Wire

Kawat baja yang digulung pada winch drum yang berguna untuk menarik jangkar naik di atas kapal pada saat kegiatan kerja jangkar.

Work Vest

Alat pelindung keselamatan badan yang dipakai pada saat bekerja di atas deck.

CURRICULUM VITAE



POSITION APPLIED FOR : DECK OFFICER

I. Personal Particular

Full Name	DANDY TOHATTA
Place / Date Of Birth	SORONG / 09 – NOVEMBER - 1978
Religion	CHRISTIAN
Marital Status	MARRIED
Address	GRIYA PRATAMA VI BLOCK 1 NO. 9 KELAPA – GADING JAKARTA – UTARA DKI JAKARTA
Telephone	+6287822030043
Mobile Phone	+6287822030043
E-mail Address	dtohatta@icloud.com

Certificates of Competency

<i>Certificates</i>	<i>Number</i>	<i>Place / Date</i>
Ahli Nautika Tingkat dasar	6200075145N60101	Jakarta, 27 November 2001
Ahli Nautika Tingkat - III	6200075145N30304	Jakarta, 14 April 2004
Sertifikat Pengukuhan ANT - III	6200075145NC0304	Jakarta, 25 Februari 2015
Ahli Nautika Tingkat - II	6200075145N20217	Jakarta, 29 Maret 2017
Sertifikat Pengukuhan ANT - II	6200075145NB0217	Jakarta, 07 April 2017
Ijazah DIPLOMA IV	D IV 0235 PIP SMG 04	Semarang, 04 April 2004

Certificates of Proficiency

<i>Certificates</i>	<i>Number</i>	<i>Place / Date</i>
Basic Safety Training	6200075145010120	Jakarta / 03 – 11 – 2020
ARPA Simulator	6200075145021118	Jakarta / 04 – 04 – 2018
Radar Simulator	6200075145031118	Jakarta / 04 – 04 – 2018
PSCRB	6200075145041118	Jakarta / 11 – 04 – 2018
Medical First Aid	6200075145071118	Jakarta / 04 – 04 – 2018
Tanker Familiarization	6200075145090711	Jakarta / 28 – 09 – 2011
Advanced Fire Fighting	6200075145060120	Jakarta / 03 – 11 – 2020
Medical Care On Board Ship	6200075145080120	Jakarta / 03 – 11 – 2020
Proficiency in GMDSS	6200075145G10115	Jakarta / 05 – 03 – 2015
Ship Security Officer (SSO)	6200075145241117	Jakarta / 19 – 01 – 2017
Oil Tanker Certificate	6200075145090711	Jakarta / 28 – 09 – 2011
Chemical Tanker Certificate	6200075145110712	Jakarta / 13 – 09 – 2012
Liquefied Gas Tanker Certificate	6200075145120711	Jakarta / 07 – 10 – 2011
Operator Radio Umum	G 057306	Jakarta / 29 – 12 – 2016
Bridge Resource Management	6200075145231117	Jakarta / 09 – 01 – 2017
Operational ECDIS Program	6200075145281116	Jakarta / 30 – 12 – 2016
Rigger	10 765 / JI / KK / XI / 2010	Jakarta / 30 – 11 – 2010
Petroleum Cargo Handling & Calc.	00015 / PCHC / VIII / 2011	Jakarta / 25 – 08 – 2011

<i>Documents</i>	<i>Number</i>	<i>Place Date of Issue</i>	<i>Expired</i>
Passport	C2780577	Cilacap, 09/02/2019	06/02/2024
Seaman Book	D051150	Jakarta, 20/02/2018	20/02/2022
Monsterboekje Seaman Book	A 220057	Rotterdam, 16/11/2004	16/11/2014
Netherland Cert. Of Competency	55248 / 139659	Netherlands, 31/03/2005	09/11/2043
MPA Singapore	COE – D0026634	Singapore, 16/08/2006	07/05/2009
HUET	C-DSK/5858/XI/2007	Jakarta, 29/11/2007	29/11/2011

Record of Sea Service

Name of Vessel	Rank	Type of Vessel	GRT	Sign On	Sign Off	Company
KM Akasia Baru	Cadet	Container	3058	14 02 2002	17 01 2003	PT SPIL
MV Zaandam	3rd Off	Passenger	34 200	15 09 2004	18 07 2006	PT HAL
MT Grace Pioneer	3rd Off	Tanker	6 460	24 08 2006	31 08 2007	Megaport
TB Patra Tunda 4201	2nd Off	Tug Boat	412	06 09 2007	15 03 2008	PTK
SV Permina Supply 33	2nd Off	Supply	1135	19 03 2008	22 09 2008	PTK
AHTS Peteka 5402	C/O	AHTS	1371	13 05 2009	15 08 2009	PTK
SV Petrogas Supply 3	C/O	Supply	559	04 12 2009	11 05 2010	PTK
AHTS Peteka 5401	C/O	AHTS	1371	18 05 2010	02 10 2010	PTK
AHTS Peteka 5402	C/O	AHTS	1371	16 12 2010	25 07 2011	PTK
SV Permina Supply 33	C/O	Supply	1135	11 11 2011	16 03 2012	PTK
SV Petrogas Supply 2	C/O	Supply	539	26 03 2012	24 07 2012	PTK
AHTS Transko Celebes	C/O	AHTS	1547	22 10 2012	06 02 2013	PTK
AHTS Transko Andalas	Nakhoda	AHTS	1559	06 02 2013	28 06 2013	PTK
AHTS Transko Celebes	Nakhoda	AHTS	1547	13 08 2013	23 12 2013	PTK
SV Peteka 5402	Nakhoda	AHTS	1371	05 03 2014	08 04 2014	PTK
TB Patra Tunda 3001	Nakhoda	Tug Boat	319	15 07 2014	13 02 2015	PTK
AHTS Peteka 5401	Nakhoda	AHTS	1371	06 04 2015	19 06 2015	PTK
AHTS Transko Celebes	Nakhoda	AHTS	1547	19 06 2015	28 06 2015	PTK
AHTS Transko Moloko	Nakhoda	AHTS	1977	28 06 2015	01 10 2015	PTK
AHTS Transko Moloko	Nakhoda	AHTS	1977	28 12 2015	12 01 2016	PTK
AHTS Transko Balihe	Nakhoda	AHTS	1977	12 01 2016	17 02 2016	PTK
MT Transko Aries	Nakhoda	Tanker	2764	18 03 2016	27 06 2016	PTK
AHTS Peteka 5402	Nakhoda	AHTS	1371	01 07 2016	19 07 2016	PTK
AHTS Transko Balihe	Nakhoda	AHTS	1977	19 07 2016	20 01 2017	PTK
AHTS Transko Celebes	Nakhoda	AHTS	1559	20 01 2017	06 01 2018	PTK
AHTS Transko Moloko	Nakhoda	AHTS	1987	02 03 2018	02 11 2018	PTK
TB Patra Tunda 4201	Nakhoda	Tug Boat	413	28 02 2019	12 12 2019	PTK
TB Patra Tunda 3155	Nakhoda	Tug Boat	352	23 06 2020	02 03 2021	PTK

Best Regards



DANDY TOHATTA

	CREW LIST		
	Safety Management System		
	File Reference	F-06-09	
	Revision No	01	
	Date	01/01/2018	
	Page	1 / 1	

FP Nama Kapal/Vessel Name	:	AHTS. TRANSCO BALIHE	:	DWT / GRT	:	1876 T / 1977 T
Bendera/Flag	:	INDONESIA	:	Nomor IMO/IMO Number	:	9769415
Identitas/Call Sign	:	Y E J X	:	Tanggal/Date	:	30/06/2022

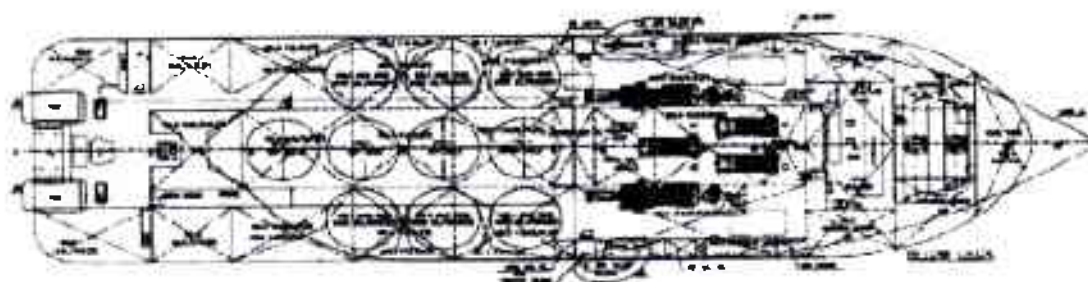
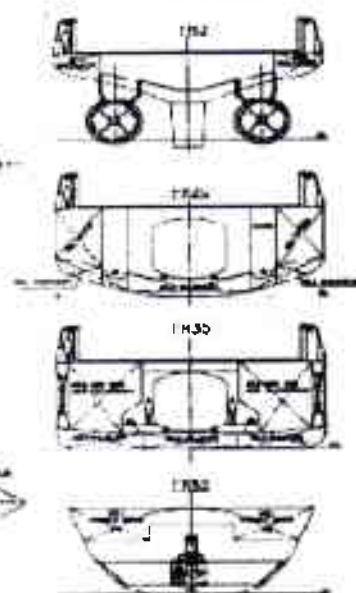
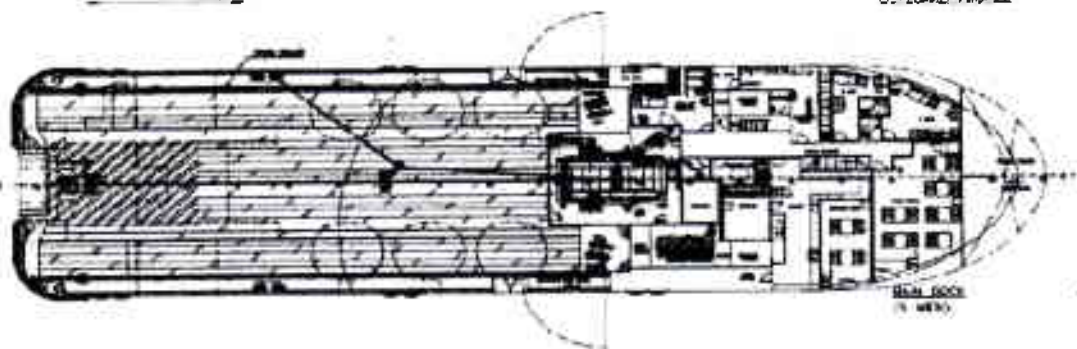
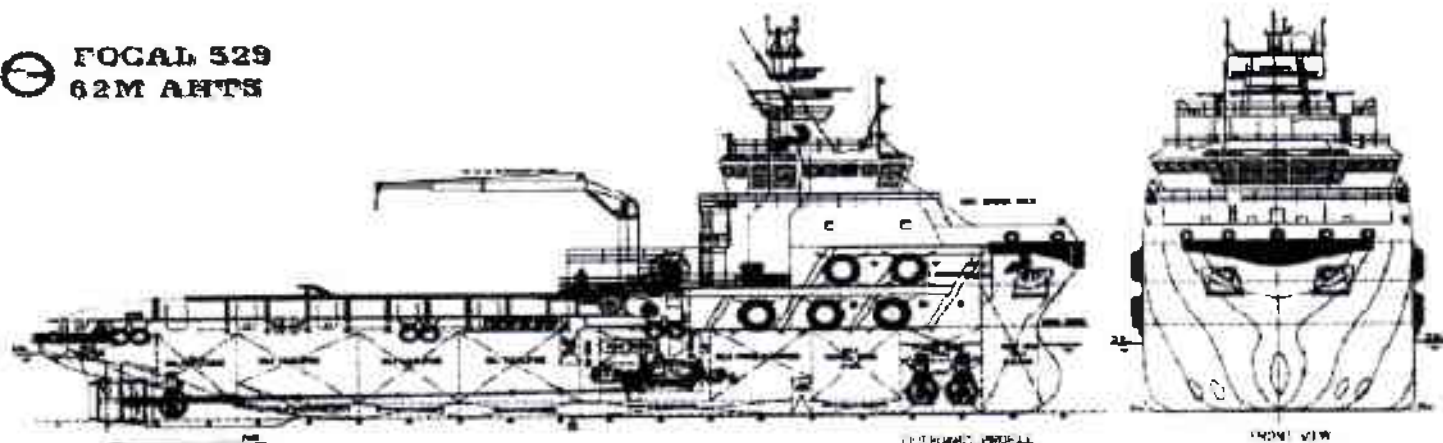
No	Nama Name	Kelamin Sex	Jabatan Rank	Kebangsaan Nationality	Tanggal Lahir Date Of Birth	Buku Pelaut Seaman Book Number	Tanggal Berakhir Dokumen Expire Date	Tanggal Naik Kapal Date Joined	Ijazah Certificate	No. Ijazah Certificate Number
1	DANDY TOHHATA	M	Master	INDONESIA	09.11.78	F 340738	03.03.24	24.06.21	ANT II	6200075145N20217
2	JADUD PURWOKO	M	C/O	INDONESIA	30.10.82	H 009464	22.02.25	12.04.22	ANT II	6200113703N20214
3	YUNianto EKO PRAMONO	M	2/O	INDONESIA	25.06.79	F 071192	26.09.22	08.06.22	ANT III	6201028517M30317
4	MOCHAMAD ARDIANSYAH	M	3/O	INDONESIA	28.10.95	G 105099	08.09.24	24.12.21	ANT III	6202092387N35321
5	YEREMHAS BRANI PUKAY	M	C/E	INDONESIA	28.03.75	F 106643	14.11.23	21.03.22	ATT I	6200041870T10214
6	SUTRISNO	M	2/E	INDONESIA	13.03.84	F 219487	07.02.24	27.04.22	ATT II	6200418796T20316
7	RIZNANZAH	M	3/E	INDONESIA	23.04.91	F 318173	17.01.23	24.12.21	ATT II	6201319250T20118
8	INDESMAN L MADEA	M	Boatswain	INDONESIA	09.12.78	G 041458	14.01.24	21.05.22	ABLE	6200076650340216
9	ALEXANDRO PAULO D S	M	Electrician	INDONESIA	03.12.97	F 082316	23.11.22	12.04.22	ABLE E	6211716874207119
10	HERMANSYAH	M	AB 1	INDONESIA	22.03.85	F 165404	10.12.23	29.06.22	ABLE	6200350052343820
11	ROCHIM	M	AB 2	INDONESIA	30.03.78	G 109217	13.12.24	12.04.22	ANT V	6200137982M52417
12	JERICHO KRESTON	M	AB 3	INDONESIA	09.06.83	G 138405	08.02.25	12.01.22	ABLE	6200264226340120
13	AGUS KOMARUDDIN	M	AB 4	INDONESIA	22.08.85	G 137034	05.01.25	03.02.22	ABLE	6200481773340717
14	ROY PRASETYO	M	Offier 1	INDONESIA	21.10.91	F 042242	18.07.24	27.04.22	ABLE E	6201572769T50216
15	UJANG YUSUP	M	Offier 2	INDONESIA	05.05.86	F 283062	23.10.22	12.04.22	ABLE E	6201585432420717
16	DASTI	M	Cook	INDONESIA	10.11.79	F 165226	12.11.23	21.03.22	ABLE	6211504758330718
17	VIRGIAWAN LOMBANG P.	M	APP Deck	INDONESIA	18.09.01	G 040901	23.12.23	29.06.22	BST	6212014866010120
18	EUGENIUS FORDIAN P.T.	M	APP Eng	INDONESIA	10.05.01	H 008089	19.01.25	21.05.22	BST	62121050433390322

Dandy Tohatta
Master of Transco Balihe




General Arrangement

FOCAL 529
62M ANTS



PRINCIPAL PARTICULARS

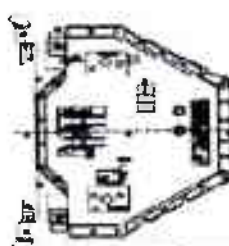
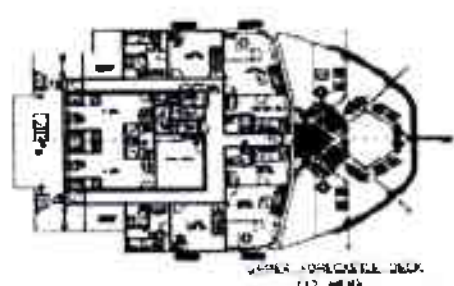
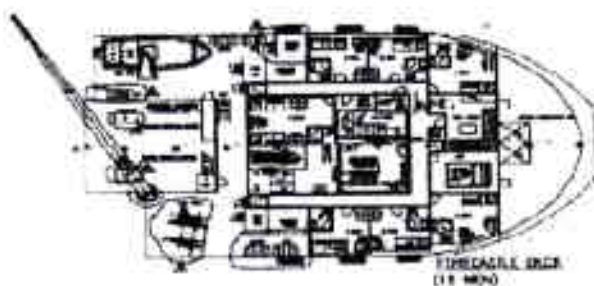
LENGTH	62.00 M
BREADTH	10.00 M
DEPTH	10.00 M
HEIGHT	6.70 M
WEIGHT	1.00 T
WEIGHT	1.00 T
WEIGHT	1.00 T
WEIGHT	1.00 T

MAX. SPEED	11.5 KTS
MAX. RANGE	11.5 KTS
MAX. RANGE	11.5 KTS

APPROXIMATE CARGO CAPACITIES

WEIGHT	1.00 T
WEIGHT	1.00 T
WEIGHT	1.00 T

FUEL OIL	100 M³
FUEL OIL	100 M³
FUEL OIL	100 M³
FUEL OIL	100 M³



PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

PT. PERTALUNA TRANS. KONSTANTIN

drum and anchor handling drum rated
pull at first layer: 150 t at low speed

- Bracking cap : 200 ton
- Stowing cap : 60 mm dia x 1000m wire rope-
upper drum (Towing)
: 60 mm dia x 1000m wire rope-
upper drum (Anchor Handling)
- Wire rope : 60 mm dia
- Rig Chain Size : 75 mm dia Gyps wheels.
- Control : Remote control from aft control
station in wheelhouse

Secondary Winches : 2x270t/68t@ 0-23/0-46m/min
Tugeger Winch : 2x10t A 0-15m/min
Capstan : 2x10t@0-15m/min
Guide Pins : 2x300 ton
Shark Jaws : 1 x SWL 300t
Anchor/Mooring Windlas: 2x6t@0-15m/min
Split Sstren Rooller : 2x200t(SWL),
2x4000mm,4000mm AÆ

EXTERNAL FIRE FIGHTING SYSTEM

External FiFi : FFV Class 1 With Fixed Water Spray
Fire monitor : 2 x 1200 M³/hr Water,Foam/water300 M³/hr
Fire Pump : 2 x 1730 M³/hr

DISCHARGE RATES

Fuel oil : 1 x 150 M³/hr @ 75M head
Fresh water : 1 x 100 M³/hr @75M head
Drill water : 1 x 100 M³/hr @75M head
Mud : 1 x 75 M³/hr @75M head
Cementcompressor : 2 x 20 M³/min @ 0.95mPa

main alleyways & accommodation.

LIFE SAVING APPLIANCE

Inflatable Liferrafts : 6 x 20 men
Lifebuoys : 8 set, 30 m life line
Lifebuoys : 2 set, with self-igniting light
Lifebuoys : 2 set, self-igniting light smoke signal
Life jackets : 50 set
Immersion Suit : 44 set
Fast Rescue boat : 1 set 15 persons total load+person 2873 kg,
c/w Davit SWL 3200 kg

CARGO CAPACITIES

Deck Loading : 7.0 t/M²
Deck cargo cap. : 600t (to be confirmed)
Deck cargo space : 400 M³
Fuel Oil : 550 M³
Fresh Water : 250 M³
Ballast/Drill water : 600 M³
Mud/ Brine/Base oil : 350 M³
Dry bulk : 170 M³
Lube oil : 10 M³
Dirty oil : 10 M³
Foam : 10 M³
Dispersant : 10 M³

SUPPLY & DRAINAGE PLANT/ MARPOL

Freshwater pressure set c/w tank 500L : 1 x 3.5 M³/hr @ 40 M
Seawater pressure set c/w tank 500L : 1 x 3.5 M³/hr @ 40 M
Freshwater maker: 1 x reverse osmosis type of 500 L/Hr
Sewage holding & treatment system:30 persons,70L/person/day
Oily water separator: 1 x 1.0 M³/hr

ACCOMODATIONS

4 x 1 berth cabin : 4 men
4 x 2 berth cabin : 14 men
8 x 4 berth cabin : 16 men
Total : 34 Men
1 Sick Bay Hospital
1 Crew Mess
1 Officer room
1 Office/Meeting Room
1 Smoking room
1 Chiller + Frezeer
1 Galley
1 Changing Room
1 Provision Store
1 Pray Room









PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : DANDY TOHATTA
NIS : 02728/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG KELANCARAN
OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHTS. TRANSKO BALIHE

B. Masalah Pokok

- Kesalah pahaman antara perwira jaga dengan ABK yang ditugaskan dalam operasional *anchor handling*
- ABK kurang memahami prosedur kerja *anchor handling* dengan baik
- Peralatan kerja *anchor handling* tidak berfungsi dengan baik
- Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja
- Kurangnya waktu istirahat mengakibatkan tidak memperhatikan ke pekerjaan

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

- Melakukan pengawasan kerja oleh Perwira Jaga secara terpadu
- Meningkatkan motivasi kerja ABK melalui pemberian *reward*
- Melaksanakan *on board training* secara terjadwal
- Pelaksanaan familiarisasi kepada ABK secara rutin
- Meningkatkan koordinasi antar ABK dalam pekerjaan anchor Handling

Menyetujui :

Jakarta, Oktober 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

Naomi Louhenapessy, M.M

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2 004

Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

Dandy Tohatta

NIP. 02758/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha



Dr. Ali Muktar Sitompul, MT
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730331 200604 1 001

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHTS.
TRANSCO BALIHE

Dosen Pembimbing I Makalah : Naomi Louhenapessy, M.M

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	26/10-22	Sinopsis Revisi	
	7/11-22	Sinopsis OK, lanjut Bab 1	
	8/11-22	BAB 1 OK, lanjut BAB 2	
	21/11-22	Merisi bab 2 dan Bab 3	
	30/11-22	BAB 2 , 3, 4 OK	

Catatan






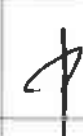


Stap di Sidangfan

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA GUNA MENUNJANG
KELANCARAN OPERASI ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHTS
TRANSCO BALIHE

Dosen Pembimbing II Makalah : Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr

Bimbingan II : Titis Ari

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	26/10 - 22	SINOPSIS REVISI	
	7/11 - 22	SINOPSIS OK, LANJUT BAB I	
	8/11 - 22	BAB I OK, LANJUT BAB II	
	21/11 - 22	REVISI BAB II DAN BAB III	
	30/11 - 22	BAB II, III, IV OK	
			
		Siap diserahkan	
			

Catatan :

6k cupk lagi sbg -
 29/22
 11