

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



MAKALAH

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK
BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR
HANDLING DI AHT. BES POWER**

Oleh :

IRWAN
NIS. 02742/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



MAKALAH

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN
ANCHOR HANDLING DI AHT. BES POWER**

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

Oleh :

IRWAN

NIS. 02741/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



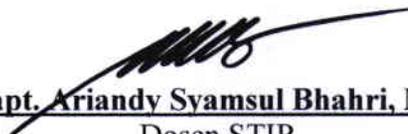
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : IRWAN
No. Induk Siswa : 02742N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK
BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN
ANCHOR HANDLING DI AHT. BES POWER

Jakarta, 28 November 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si
Dosen STIP


Irwansyah, SH, MH
Dosen STIP

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 : IRWAN
No. Induk Siswa : 02742/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK
BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR
HANDLING DI AHT. BES POWER

Penguji I

Arif Hidayat, S.Pel. MM
Dosen STIP

Penguji II

Capt. Jasief S. Putrahardja, MM
Dosen STIP

Penguji III

Capt. Ariandy Syamsul Bhabri, M.Si
Dosen STIP

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 kehadirat 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 menyoroiti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHT. BES POWER”

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 ditambah 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. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Irwansyah, SH, MH, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. 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.

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, November 2022
Penulis,


IRWAN
NIS. 02744/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
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 dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	27
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	28
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah	34
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	45
B. Saran	45
DAFTAR PUSTAKA	47
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR ISTILAH

- Anchor Handling* : Pelaksanaan dan proses penanganan jangkar mulai dari pengambilan jangkar mengangkat dan membawa kemudian menempatkan jangkar itu pada posisi yang dikehendaki
- AHTS (Anchor Handling Tug Supply)* : Kapal yang dirancang khusus untuk menunjang kegiatan pekerjaan pengeboran minyak lepas pantai.
- Barge Master* : Orang dari Rig yang bertugas sebagai komando dari Rig ke kapal dan membuat plaining dalam proses pekerjaan Anchor Handling.
- Field Service* : Merupakan jenis operasi kapal supply dengan spesifikasi pekerjaan membawa Material untuk pengoperasian platform, mengantar personil dari satu platform ke platform lain dan sebagai kapal penjaga di salah satu lokasi tertentu.
- Kapal Supply* : Kapal yang dirancang khusus untuk keperluan melayani pengeboran minyak lepas pantai, dengan ciri-ciri badan kapal terbilang kecil bermesin yang mempunyai horsepower atau tenaga yang besar, mesin penggerak depan dan belakang (bow thruster, stern thruster), perlengkapan towing, pompa dan cement, barite, bentonite.
- Pennant Wire* : *Wire* atau kawat yang menghubungkan *bouy* dengan jangkar.
- Rig* : Merupakan bangunan anjungan lepas pantai yang berbentuk seperti kapal atautongkang yang yang

diberi kaki dan dipasang jangkar dan dilengkapi dengan menara (tower) untuk keperluan pengeboran.

Rig Move : Pemindahan *Jackup Rig* dari suatu tempat pengeboran ke tempat lain.

Tool Box Meeting : Pengarahan / penjelasan yang diberikan kepada ABK / personil di atas kapal sebelum memulai suatu pekerjaan.

Towing Master : Kapal yang diberikan tugas mengomando kapal lain yang turut serta dalam pekerjaan Anchor Handling dan menerima perintah dari Barge Master.

Winch Suatu pesawat untuk menaikkan / menurunkan jangkar yang tersambung dengan *wire* yang digerakkan dengan tenaga *hydraulic*.

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 perlu 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* (AHT) dirancang sebagai kapal kerja lepas pantai, yang bertugas mengangkat, menurunkan dan memindahkan jangkar (*deployed and retrieved anchor*) untuk *Accommodation Work Barge* (AWB) dan juga dapat melakukan perawatan *Platform/rig* maupun pekerjaan pemasangan pipa bawah laut (*pipe line operation*). Kegiatan tersebut membutuhkan Nakhoda dan ABK yang terampil dan profesional untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan agar dapat mendukung pencapaian hasil pekerjaan yang optimal. *Accommodation Work Barge* (AWB) adalah kapal apung yang berfungsi sebagai tempat akomodasi para pekerja dan *engineer* yang bekerja di pengeboran lepas pantai (*offshore*). Selain itu juga AWB berfungsi sebagai sarana untuk mengakomodir keperluan serta peralatan berat dari darat ke *drilling platform*.

Dalam pengoperasian kapal *anchor handling* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal AHT 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 ABK yang

melaksanakan pekerjaan *anchor handling* di dek. Di atas kapal, Nakhoda selaku pemimpin memegang peranan penting dalam mengontrol ABK, terutama pada saat melaksanakan pekerjaan *anchor handling*. Apabila Nakhoda tidak hati-hati maka akan berakibat kecelakaan yang fatal terhadap ABK yang bekerja di *main deck*. Hal ini sangat berisiko terhadap keselamatan jiwa manusia, *platform/rig* dan bagi kapal itu sendiri.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Mualim I di atas kapal AHT Bes Power masih ditemukan berbagai kondisi yang bisa menimbulkan kecelakaan kerja yang timbul dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*. Masalah tersebut di antaranya minimnya keterampilan ABK dalam mengerjakan pekerjaan *anchor handling* disebabkan karena kurangnya pengalaman kerja ABK di kapal jenis AHT. Selain itu, kurangnya perhatian ABK terhadap keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan ABK kurang disiplin dalam melaksanakan prosedur kerja dan keselamatan kerja di atas kapal.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengambil judul :
“UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHT. BES POWER”

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Permasalahan-permasalahan mengenai keselamatan kerja ABK selama penulis bertugas untuk pengoperasian *anchor handling* di kapal AHT Bes Power, di antaranya yaitu :

- a. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*
- b. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja.
- c. Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja *anchor handling*
- d. Kurangnya koordinasi antar ABK dalam pekerjaan *anchor handling*
- e. Alat - alat keselamatan kerja di atas kurang memadai.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, mengingat banyaknya permasalahan yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada saat melaksanakan kegiatan *anchor handling*, maka penulis perlu membatasi pembahasan pada makalah ini. Pembahasan pada makalah ini berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja sebagai Muallim I di atas kapal AHT Bes Power, sejak July 2021 sampai dengan Maret 2022, pembahasannya yaitu :

- a. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*
- b. Mengapa kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja masih rendah

3. Rumusan Masalah

Agar lebih mudah dalam mencari solusi permasalahan yang ada, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa ABK kurang terampil dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*?
- b. Bagaimana meningkatkan kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab ABK kurang terampil dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk mengetahui penyebab rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

- a. **Aspek Teoretis**

- 1) Untuk mengembangkan pengetahuan pembaca khususnya para anak buah kapal tentang peningkatan keterampilan dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*?
- 2) Untuk mengembangkan pengetahuan pembaca khususnya para anak buah kapal tentang peningkatan aspek kedisiplinan dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*?

b. Aspek Praktis

- 1) Untuk memberikan sumbangsih pemikiran kepada perusahaan pelayaran dan rekan pelaut supaya lebih memahami cara meningkatkan keterampilan dan disiplin dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*.
- 2) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program diklat ANT I STIP Jakarta yang sedang penulis ikuti saat ini.

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. 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 AHT Bes Power.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2021:193) bahwa Teknik pengumpulan data adalah suatu langkah yang dinilai strategis dalam penelitian, karena mempunyai tujuan yang utama dalam memperoleh data.

Menurut Ridwan (2018:51) bahwa teknik pengumpulan data merupakan salah satu metode yang ada di dalam pengumpulan data dengan menggunakan teknik atau cara yang digunakan oleh para peneliti untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data adalah suatu prosedur yang cara sistematis dengan cara memperoleh data yang telah dinilai penting.

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.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil ABK di atas kapal AHT Bes Power sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai

Mualim I dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan kompetensi ABK 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 survei, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai Mualim I di atas kapal AHT Bes Power.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama bekerja sebagai Mualim I di atas kapal AHT Bes Power dalam periode July 2021 sampai dengan Maret 2022.

2. Tempat penulisan

Penelitian dilaksanakan di atas kapal AHT Bes Power, milik perusahaan Berlitz Offshore isi kotor GT 499 T yang beroperasi di alur pelayaran Singapore – Brunei Darussalam.

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

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III DESKRIPSI DATA DAN ANALISIS

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta hasil survey angket 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

Dalam bab ini dijelaskan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan 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. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang digunakan sebagai referensi penulisan makalah yaitu:

NO	NAMA	JUDUL PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
1	ECHWAN BINTORO	UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ABK GUNA KELANCARAN PROSES PELAKSANAAN <i>ANCHOR HANDLING</i> DI ATAS KAPAL AHTS SL MESITE	Dalam rangka peningkatan keselamatan kerja ABK dalam pelaksanaan anchor handling kemampuan dan kesadaran ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan.
2	JAKA SAPUTRA	UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA RATING DECK DAN ENGINE DALAM PELAKSANAAN <i>ANCHOR HANDLING</i> DI KAPAL AHTS	Kelancaran kegiatan anchor handling perlu didukung oleh faktor manusia yaitu kemampuan dan kedisiplinan awak kapal dan faktor mesin yaitu peralatan kerja

		LIMIN INFINITY	yang memadai
3	AMBANG ISWANTO	UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN KEDISIPLINAN RATING DALAM KEGIATAN ANCHOR HANDLING DI ATAS KAPAL GEMA 1	Keterampilan dan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan tugas masing-masing merupakan faktor utama dalam menunjang kelancaran dan keselamatan kerja anchor handling

2. Upaya

Menurut Muhammad Ali (2020:605) dalam buku yang berjudul Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi, mendefinisikan upaya adalah usaha daya upaya, berusaha mencari sesuatu untuk mencari jalan, mengambil tindakan untuk berusaha. Menurut Sulchan Yasin (2017:493), dalam Kamus Pintar Bahasa Indonesia mendefinisikan upaya adalah usaha, daya, ikhtiar, cara akal.

Berdasarkan definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa kata upaya memiliki kesamaan arti dengan kata usaha, demikian pula dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya.

3. Pencegahan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2017:561), pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan. Pencegahan identik dengan perilaku. Dalam penelitian ini ditekankan upaya yang akan diteliti berupa upaya pencegahan atau upaya preventif. Upaya preventif biasanya dilakukan kepada pihak yang belum atau rentan terhadap suatu masalah.

Menurut Yunita (2010:10) definisi dari pencegahan adalah *prevention* atau pencegahan terdiri dari berbagai pendekatan, prosedur dan metode yang dibuat untuk meningkatkan kompetensi interpersonal seseorang dan fungsinya sebagai individu, pasangan, dan sebagai orang tua.

Dengan demikian upaya preventif adalah tindakan yang dilakukan sebelum sesuatu terjadi. Hal tersebut dilakukan karena sesuatu tersebut merupakan hal yang dapat merusak ataupun merugikan.

4. Kecelakaan

a. Definisi Kecelakaan

Menurut Siswanto (2017:47) menyebutkan bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan harta benda.

Menurut Suma'mur (2018:120) keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan property ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur.

Setelah melihat definisi kecelakaan dari beberapa sumber, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan merupakan kejadian tidak terduga dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kombinasi beberapa faktor dan dapat menimbulkan kerugian pada manusia berupa *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan properti, ataupun gangguan pada proses kerja.

b. Tindakan Pencegahan Kecelakaan Kerja

Suatu keharusan bagi setiap perusahaan untuk melakukan pencegahan atas kecelakaan kerja dan menjamin keamanan, kenyamanan kerja yang merupakan upaya untuk peningkatan pencegahan dan perlindungan anak buah kapal dari resiko kecelakaan kerja. Menurut Wilson Bangun (2012:393) Yang menyatakan mengenai berbagai tindakan yang dapat dilakukan untuk pencegahan kecelakaan kerja adalah sebagai berikut:

1) Pendidikan

Tujuan utama bidang keselamatan kerja adalah mencegah timbulnya kecelakaan kerja yang dialami karyawan, para pekerja perlu diberikan pendidikan untuk mengetahui prosedur kerja yang benar dan memahami peraturan-peraturan tentang keselamatan kerja. Kecelakaan kerja disebabkan kurangnya pengetahuan tentang pekerjaan, sehingga kurang memahami prosedur kerja dan penggunaan peralatan yang baik analisis keselamatan kerja (*Job Safety Analisis / JSA*) merupakan proses kegiatan yang dirancang untuk memahami tugas-tugas dalam pekerjaan untuk mengatasi timbulnya kecelakaan kerja yang diakibatkannya. Hal tersebut merupakan peningkatan pencegahan terjadinya kecelakaan kerja yang tidak diinginkan.

2) Mengurangi kondisi yang tidak aman

Kebanyakan timbulnya kecelakaan kerja diakibatkan situasi di lingkungan kerja, seperti menggunakan peralatan yang tidak layak pakai, kondisi alam, kurangnya penerangan dan lain lain. kondisi lingkungan seperti ini tanggung jawab Supervisor dan Manajer memperbaikinya untuk memperkecil tingkat kecelakaan kerja.

3) Seleksi dan penempatan kerja

Seleksi karyawan merupakan proses untuk mencari pekerjaan yang sesuai dengan sifat-sifat pekerjaan. Anak buah kapal akan berhasil mengerjakan pekerjaannya jika memiliki pengetahuan, keterampilan, dan kemampuan yang sesuai dengan persyaratan pekerjaan. Kesalahan dalam memilih orang pada suatu pekerjaan akan menimbulkan kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan kerugian semua pihak.

4) Pelatihan

Pada berbagai bidang pekerjaan, pengalaman kerja merupakan salah satu faktor penentu keamanan kerja anak buah kapal. Karena itu, pelatihan dapat sebagai pengganti pengalaman kerja. Kurangnya

keterampilan karyawan merupakan salah satu penyebab timbulnya kecelakaan kerja. Karyawan baru dalam sebuah organisasi perlu diberikan pelatihan agar dapat memahami pekerjaan yang baik, demikian pula karyawan yang lama perlu diberikan pelatihan untuk peningkatan keselamatan kerja.

Pelatihan adalah suatu proses dimana orang-orang mencapai kemampuan tertentu untuk membantu mencapai tujuan organisasi. Sebagaimana telah diuraikan pada ISM Code edisi 2002 bagian A-pasal 6.2 tentang kepastian awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan sehat siap bekerja di atas kapal. Di dalam *Standard of Training Certification for Seafarers (STCW) 1995 Amandemen 2010 Bab VI section A-VI 3* tentang standar kompetensi.

- a) Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikan didalam bagian B kode STCW.
- b) Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standar kompetensi yang diharuskan selama 5 tahun, sesuai dengan metode untuk menunjukkan kompetensi.
- c) Diklat Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training*) telah ditingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan *Human Relationship* di atas kapal.

Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti program pendidikan, latihan dan keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/3.

5) Kualitas Supervisor

Pengawasan atas kerja pekerjaan karyawan dalam kapal sangat menentukan hasil kerja dan keamanan kerja. Namun, tidak sedikit terjadi bahwa kurangnya kualitas Supervisor dapat menyebabkan

timbulnya kecelakaan kerja. Para anak buah kapal sangat membutuhkan bimbingan dan arahan dari Supervisor untuk dapat memahami pekerjaan mereka, sehingga Supervisor yang memiliki pengetahuan dan kemampuan yang baik cenderung mempengaruhi peningkatan pencegahan kecelakaan kerja yang dialami anak buah kapal.

6) Ergonomik

Berbagai jenis peralatan yang digunakan untuk memperoleh hasil kerja yang diinginkan, kesalahan dalam menggunakan peralatan dan lingkungan lain yang berkaitan dengan pekerjaan tersebut dapat menyebabkan kecelakaan kerja. Ergonomik yaitu menyesuaikan mesin dan lingkungan dengan keahlian yang dimiliki pekerja. Tujuan dari tindakan ini adalah untuk mengatur kondisi kerja agar para anak buah kapal dapat memaksimalkan konversi energi, memperbaiki kondisi tubuh, dan memungkinkan mereka untuk dapat bekerja secara aman.

4. *Anchor Handling*

a. *Definisi Anchor Handling*

Menurut Krets Mamondole (2018:2) 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.

Untuk mencapai tujuan hasil yang maksimal dan keselamatan dalam pekerjaan tersebut maka dianjurkan agar semua pekerja baik di deck maupun kamar mesin atau juga di anjungan diharuskan mengikuti procedure baik procedure dalam pelaksanaan *anchor handling* dan juga procedure keselamatan diantaranya menggunakan *Personal Protective*

Equipment (PPE) khususnya bagi yang bekerja di deck harus menggunakan antara lain *cover all, safety shoes, helmets, hand gloves leather types, goggles, ABK knife, work vest, walkie talkie*. Pekerjaan *anchor handling* tidak terpisahkan dengan bahaya yang mengandung resiko sangat tinggi sehingga dapat mengancam jiwa ABK. Untuk itu tindakan pencegahan kecelakaan kerja dan keselamatan kerja sangat diutamakan bagi ABK dalam melaksanakan pekerjaan ini, agar dapat terselesaikan secara aman efektif dan efisien.

b. *Safety Management Manual (SMM)*

1) *Anchor Handling*

- a) Sebelum pelaksanaan *anchor handling*, sejumlah persiapan harus dilakukan. Semua peralatan yang diperlukan untuk penanganan jangkar harus disiapkan sebelum kapal berlayar keluar dari pelabuhan. Personel penanganan jangkar juga harus beristirahat dengan baik sebelum dimulainya tugas.
- b) Semua belenggu untuk diminyaki dan alat-alat dirakit. Garis mati harus dihubungkan ke mata pad dan kait pelikan dibelenggu dengan SWL yang diperlukan. *Work wire* jangkar harus habis setelah dan semua sistem *winch* diperiksa operasi sebelumnya.
- c) Ada dua kemungkinan di mana penanganan jangkar dilakukan. Salah satunya adalah ketika penahan dilakukan dan kedua ketika pemindahan rig dilakukan dan jangkar diangkat

2) *Lifting Up The Anchor*

- a) Persiapan pertama dibuat di geladak dan kawat serta kait pelikan dibuat siap untuk melumasi *buoy* untuk mengambil *pendent wire* di papan untuk dimulainya naik-turun jangkar. Ini akan diputuskan oleh rencana penahan sesuai penggerak rig dimana jangkar harus diangkat terlebih dahulu. Bergantung pada fakta ini, *buoy* untuk didekati telah ditentukan.

- b) Stern didekati ke arah *buoy* perlahan. Mungkin dianggap bermanuver dengan Thruster hanya agar *buoy* tidak hanyut saat mesin dinyalakan.
- c) Mendekati *buoy* dengan kawat las diselipkan di atas *buoy* dan hal yang sama diambil di atas kapal. Setelah *buoy* di papan kait pelican harus ditempatkan pada jangkar pennant pertama dan *work wire* diulurkan sampai kait pelican mengambil seluruh berat. *Pennant* kemudian harus tergelincir ke sisi kait pelican roller. Mesin dapat bekerja untuk bekerja dengan aman dan menghindari kecelakaan.
- d) *Buoy* sekarang dapat diputus dan ditarik di atas geladak. *Buoy* diangkat ke atas pagar dan diikat. Awak lainnya menghapus laso dan menghubungkan *work wire* ke jangkar independen dengan Shackle untuk menangani jangkar SWL. Berat yang harus diambil pada *work wire* dan kait pelican dilepas.
- e) Sekarang dengan *winch* di gigi rendah, angkat jangkar dari bawah. Kawat perlahan-lahan diambil di atas drum dengan bantuan kait. Harus diperhatikan bahwa kawat bersih dari semua penghalang dan bersih sehingga tidak busuk saat rig mengangkatnya. Jangkar tetap tergantung di luar pada roller buritan. Kapal mendekati anjungan dan memerintahkan anjungan untuk mengangkat kawat di atas kapal. Ketika datang ke ujung jangkar, jangkar diturunkan perlahan dengan kawat. Ketika jangkar ditempatkan di rig, *pendent* terputus oleh Boat.

3) *Running Anchor*

- a) Persiapan seperti yang diperlukan untuk mengangkat jangkar diperlukan untuk menjalankan jangkar juga
- b) Rig akan memanggil Anda untuk mengambil panji dari crane, panji ini berukuran 200 kaki (kira-kira) dan akan dilampirkan ke jangkar mahkota atau rantai tajuk ketika kami mendekati rig dan yang lainnya dari kawat *pendent* terhubung ke *work wire* kapal.

- c) Umbul ini diangkat di buritan kapal dan diletakkan di atas *work wire* drum. Sekarang angkat *work wire* saat rig membayar jangkar dan ambil beban pada *work wire*. Bergerak ke arah seperti yang diarahkan oleh penggerak rig dan posisikan kapal tempat jangkar harus dijatuhkan dengan panjang yang cukup untuk kawat dari rig. Ketika kami telah mencapai posisi yang diinginkan, informasikan rig penggerak.
- d) Setelah tiba di *buoy* penanda atau diberi bantalan dan jarak, konfirmasi dengan rig bahwa Anda berada di posisi yang tepat dan kemudian turunkan jangkar ke mesin pemelihara bawah pada kecepatan setengah untuk menghentikan catenar rantai jangkar menarik Anda kembali ke arah rig
- e) Periksa panjang panji Anda terhadap kedalaman air, ini harus dilakukan sebelum jangkar dijalankan tetapi yang paling memalukan adalah airnya lebih dalam dari panjang panji. Turunkan jangkar ke bawah, pasang kait pelican ke panjang panji terakhir, dan ketika kawat tergeletak dengan aman di kait, dua pria harus melepaskan *work wire* sementara dua tarik *buoy* lainnya di dek siap untuk membelenggu masuk ke kawat panji dengan 25 ton Mur dan baut SWL.
- f) Casing wedge sangat berguna untuk menahan *buoy* pada posisi di atas dek saat dibelenggu ke kawat panji. Ketika ini telah selesai semua orang berdiri jelas dan melepaskan kait pelican. *Buoy* bisa melesat ke samping atau mungkin membutuhkan kapal untuk menguapkannya untuk menarik buritan tergantung pada kedalaman air / panjang umbul dan kondisi cuaca. Harus hati-hati untuk melihat bahwa *buoy* tidak mengambil irisan casting saat itu pergi.

4) *Anchoring Operations*

Suatu rencana lintas rinci harus dibuat untuk mendekati daerah-daerah pelabuhan. Selain faktor-faktor yang biasanya dipertimbangkan dalam

perencanaan perjalanan, faktor-faktor berikut harus diperhitungkan untuk perencanaan kedatangan dan keberangkatan dari jangkar.

Suatu penilaian harus dilakukan sebelum mendekati pelabuhan untuk hal-hal berikut:

- a) Menguji M/E dalam arah astern jauh sebelum pendekatan ke area jangkar
- b) Pengurangan kecepatan yang tepat untuk melakukan pendekatan menuju area jangkar. Jika kecepatan pendekatan terlalu cepat, sulit untuk mengendalikan kapal, terutama jika jangkar terlalu ramai.
- c) Kemampuan manuver kapal, terutama kapal besar dengan kecepatan lambat, yang dapat membatasi kapal dari melakukan perubahan besar atau tiba-tiba.
- d) Sangat penting bahwa sebelum penahan, kapal telah berhenti total yaitu kecepatan di darat mendekati nol. Kecepatan kapal tidak boleh melebihi 0,3 di atas tanah ketika kabel jangkar dibayar.
- e) Identifikasi ruang jangkar yang sesuai dengan kedalaman yang sesuai, pada jarak yang aman dari kapal berlabuh lainnya dan bahaya terhadap navigasi.
- f) Pertimbangkan efek gabungan dari pasang surut, arus dan arah dan kekuatan angin, untuk merencanakan pendekatan menuju posisi penahan. Jika kapal lain berada di jangkar, arah umum menuju kapal memberikan indikasi yang adil tentang cara kapal akan menuju setelah jangkar.
- g) Kondisi lalu lintas, terutama yang berkenaan dengan kapal lain yang mendekati atau meninggalkan area jangkar, dengan demikian membatasi kemampuan mereka untuk bermanuver sepenuhnya, karena kecepatannya yang lambat.

- h) Kapal lain, yang mendekati atau meninggalkan area jangkar mungkin juga tidak dapat bermanuver sepenuhnya, karena kecepatannya yang lambat.
- i) Kecepatan kapal harus dikurangi atau kapal dihentikan, jika diperlukan, untuk melakukan penilaian lebih lanjut ketika mendekati pelabuhan yang ramai.
- j) Sebagai dasar penilaian pada kriteria yang disebutkan di atas, jika kondisi ditemukan tidak menguntungkan untuk penjangkaran yang aman, Master harus menghindari penahan.

c. Prosedur Kerja *Anchor Handling*

- 1) Persiapan sebelum pelaksanaan *anchor handling (deployed)* di deck
 - a) Melaksanakan *tool box meeting* sebelum melaksanakan *anchor handling* dan *Job Safety Analysis* kepada seluruh crew yang akan terlibat, didalamnya dibahas tugas dan tanggung jawab masing-masing *crew*. Memastikan kondisi *crew* dalam keadaan prima sebelum melaksanakan tugas.
 - b) Melakukan pemeriksaan dan memastikan semua alat-alat *towing* dalam keadaan siap pakai misalnya : *Towing winch* dapat menarik dan mengulur *wires*, *Shark jaw* dapat membuka dan menutup, *Towing Pin* dapat menahan *wire*, *Lifter pin* dapat naik turun untuk memudahkan proses pelepasan/pemasangan *wire*, *Tugger wire* dapat menarik *wire*.
 - c) Persiapan peralatan di *deck* seperti *shackle* (biasanya dengan SWL 85 ton), *Tugger wire* dikeluarkan dan *standby di deck*. Peralatan bantu linggis, *hook*, palu, split pin dan sebagainya harus siap.
 - d) Semua peralatan komunikasi harus dipastikan dalam kondisi baik dan lancar baik antara anjungan deck atau kapal dengan *barge/rig*.

- 2) Tahap-tahap *anchor recovery* dengan cara *chain chaser*
- a) Kapal bergerak mundur perlahan-lahan mendekati *semi-submersible*
 - b) Setelah jarak cukup dekat (dalam jangkauan *crane* kapal) berhenti
 - c) *Crane* dari *semi-submersible* akan mengirim *chain chaser*
 - d) *Shocket* pada *chain chaser* ditahan di *shark jaw*
 - e) *Anchor handling wire* disambungkan pada *socked chain chaser* dengan menggunakan *kenter link*
 - f) Kemudian kapal menuju perlahan ke arah *anchor position*. Disaat yang sama *anchor handling wire* terus diarea
 - g) Pada saat kapal menerima tension yang cukup besar berarti *chain chaser* sudah tersangkut pada jangkar
 - h) Kapal berhenti dan *maintain position*, *anchor handling wire* ditarik
 - i) Pada saat jangkar sudah berada pada *stern roller* kapal memutar haluan 180^0 (haluan menghadap ke *semi-submersible*)
 - j) Kapal maju pelan disaat yang sama *semi-submersible* menarik *anchor wire*
 - k) Pada saat kapal sudah cukup dekat dengan *semi-submersible* kapal berhenti dan memutar haluan buritan menghadap ke *semi-submersible*
 - l) *Anchor handling wire* di *disconnect* dari *chain chaser*
 - m) Kemudian *crane* akan diturunkan ke dek dan *chain chaser* dikembalikan ke *semi-submersible* dengan menggunakan *crane*.

5. Keterampilan

a. Pengertian Keterampilan

Menurut Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri, (2018:2) dalam buku Pendidikan Keterampilan, pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah : kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik. Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

Keterampilan manusia (*human skills*) adalah kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dalam rangka mencapai tujuan. Mengembangkan keterampilan kepemimpinan dapat dimulai dengan berusaha mengetahui tipe-tipe awak kapal tersebut. Untuk itu, kita harus tau cara mengukur kemampuan orang lain secara obyektif dan menggunakan pengalaman kita sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan.

b. Tingkatan dalam Keterampilan

Berdasarkan pengertian tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa keterampilan (*skill*) berarti kemampuan untuk mengoperasikan suatu pekerjaan secara mudah dan cermat yang membutuhkan kemampuan dasar (*basic ability*). Pada dasarnya keterampilan dapat dikategorikan menjadi empat, yaitu:

- 1) *Basic literacy skill* (keahlian dasar) merupakan keahlian seseorang yang pasti dan wajib dimiliki oleh kebanyakan orang, seperti membaca, menulis, mendengar, dan lain-lain.
- 2) *Technical skill* (keahlian teknik) merupakan keahlian seseorang dalam pengembangan teknik yang dimiliki, seperti menghitung secara tepat, mengoperasikan komputer, dan lain-lain.
- 3) *Interpersonal skill* (keahlian interpersonal) merupakan kemampuan seseorang secara efektif untuk berinteraksi dengan orang lain maupun dengan rekan kerja, seperti pendengar yang baik dan menyampaikan pendapat secara jelas dan bekerja dalam satu tim.
- 4) *Problem solving* (menyelesaikan masalah) adalah proses aktivitas untuk menajamkan logika, berargumentasi dan penyelesaian masalah serta kemampuan untuk mengetahui penyebab, mengembangkan alternatif dan menganalisa serta memilih penyelesaian yang baik.

c. Keterampilan

Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW 1978, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut dikenal sebagai Amandemen Manila adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standar kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi. Selain itu meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW 1978 oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, serta pencegahan penyalahgunaan.

STCW Bab II Level Dukungan adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *Deck Rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja di kapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*). Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

d. Manajemen Keselamatan di Atas Kapal

Anak buah kapal harus memenuhi syarat dan memiliki spesifikasi yang baik seperti yang tercantum dalam *International Safety Management* (ISM) *Code* chapter 6. Sumber daya dan personil yaitu :

- 1) Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional.
- 2) 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.
- 3) Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam *Safety Management System* (SMS) perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atas aturan dan peraturan code dan garis panduan yang berkaitan.

- 4) Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap pelatihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait.

6. Kedisiplinan

a. Pengertian Kedisiplinan

Menurut Poerwadarminto (2019:148), disiplin berarti “latihan atau pendidikan kesopanan dan kerohanian serta pengembangan tabiat”. Berdasarkan pendapat-pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa disiplin merupakan sikap atau tingkah laku yang menunjukkan kesetiaan dan ketaatan seseorang atau sekelompok orang terhadap peraturan yang telah ditetapkan oleh instansi atau organisasinya baik yang tertulis maupun tidak tertulis sehingga diharapkan pekerjaan yang dilakukan efektif dan efisien.

Menurut Malayu S.P Hasibuan, (2019:193), dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia bahwa kedisiplinan merupakan suatu hal yang penting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran dalam menaati peraturan-peraturan perusahaan dan norma-norma sosial.

Disiplin meliputi ketaatan dan hormat perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan karyawan. Disiplin juga berkaitan erat dengan sanksi yang perlu dijatuhkan kepada pihak yang melanggar. Secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Kedisiplinan merupakan fungsi yang terpenting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, maka sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran untuk menaati peraturan-peraturan Perusahaan dan norma-norma sosial. (Malayu SP Hasibuan, 2019: 23)

b. Faktor Pendukung Kedisiplinan

Menurut Malayu Hasibuan, (2019:192) pada dasarnya fungsi-fungsi yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan awak kapal, antara lain :

1) Tujuan dan kemampuan

Tujuan dan kemampuan ikut mempengaruhi tingkat kedisiplinan anak buah kapal. Tujuan yang akan dicapai harus jelas dan ditetapkan secara ideal serta cukup menantang bagi kemampuan karyawan. Tujuan yang dibebankan kepada setiap anak buah kapal harus sesuai dengan kemampuan masing-masing anak buah kapal, jika diluar kemampuan atau jauh dibawah kemampuan mereka, maka kesungguhan kedisiplinan anak buah kapal rendah.

2) Teladan pemimpin

Teladan pimpinan sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan anak buah kapal karena pimpinan dijadikan teladan dan panutan oleh para bawahannya. Dengan teladan pimpinan yang baik, kedisiplinan anak buah kapal pun akan ikut baik tetapi jika teladan pimpinan kurang baik (kurang disiplin), anak buah kapal pun akan kurang disiplin atau tidak disiplin.

3) Balas jasa

Balas jasa berperan penting untuk menciptakan kedisiplinan anak buah kapal yang artinya semakin besar balas jasa, semakin baik kedisiplinan anak buah kapal dan sebaliknya jika balas jasa kecil, kedisiplinan anak buah kapal menjadi rendah.

4) Kepengawasan Melekat (Waskat)

Waskat merupakan tindakan nyata dan efektif untuk mencegah atau mengetahui kesalahan, membetulkan kesalahan, memelihara kedisiplinan, meningkatkan prestasi kerja dalam mendukung terwujudnya tujuan perusahaan.

c. Faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan

Menurut Singodimedjo (2019:112) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin kerja karyawan adalah sebagai berikut :

a. Besar/kecilnya pemberian kompensasi.

Besar atau kecilnya kompensasi dapat mempengaruhi tegaknya disiplin. Para karyawan akan mematuhi segala peraturan yang berlaku, bila ia merasa bahwa kerja keras yang dilakukannya akan mendapatkan balas jasa yang setimpal dengan jerih payah yang telah diberikan pada organisasi atau perusahaan. Bila ia menerima kompensasi yang memadai, mereka akan dapat bekerja dengan tenang dan tekun, serta selalu berusaha bekerja dengan sebaik-baiknya.

b) Ada/tidaknya keteladanan pemimpin dalam perusahaan.

Keteladanan pemimpin sangat penting sekali, karena dalam suatu perusahaan/organisasi, semua karyawan akan memperhatikan bagaimana pemimpin mampu menegakkan disiplin dalam dirinya dan bagaimana ia dapat mengendalikan dirinya dari ucapan, perbuatan dan sikap yang dapat merugikan aturan disiplin yang telah ditetapkan. Bagaimanapun juga, pemimpin merupakan contoh yang akan ditiru oleh bawahannya dalam bersikap. Oleh sebab itu, bila seorang pemimpin menginginkan tegaknya peraturan disiplin dalam perusahaan, maka ia adalah orang pertama yang mempraktekkan agar dapat diikuti oleh karyawan lainnya.

c) Ada/tidaknya aturan pasti yang dapat dijadikan pegangan.

Pembinaan disiplin tidak akan dapat terlaksana dalam organisasi/perusahaan, bila tidak ada peraturan yang tertulis yang pasti untuk dijadikan pegangan bersama. Disiplin tidak mungkin dapat ditegakkan bila peraturan yang dibuat hanya berdasarkan instruksi lisan yang dapat berubah-ubah sesuai dengan kondisi dan situasi. Dengan adanya aturan tertulis yang jelas, para karyawan akan mendapatkan kepastian mengenai pedoman apa saja yang boleh

dilakukan dan tidak boleh dilakukan. Sehingga akan menghindarkan diri dari perilaku yang tidak sesuai dengan peraturan tersebut.

- d) Keberanian pemimpin dalam mengambil tindakan.

Bila ada seorang karyawan yang melanggar disiplin, maka perlu ada keberanian dari pemimpin untuk mengambil tindakan yang sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dibuatnya. Melalui tindakan terhadap perilaku indisipliner, sesuai dengan sanksi yang ada, maka semua karyawan akan merasa terlindungi, dan dalam hatinya berjanji tidak akan berbuat hal yang serupa.

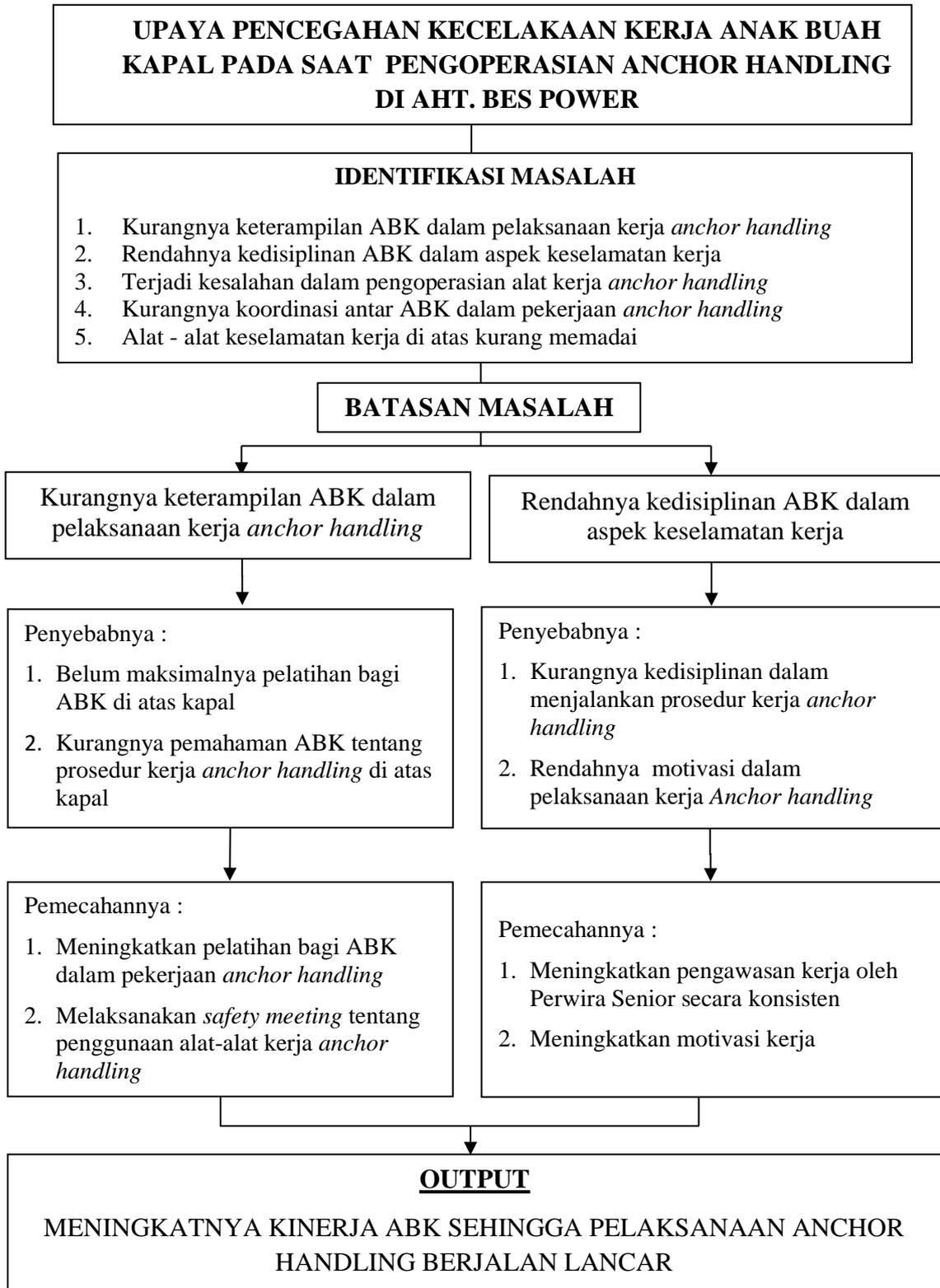
- e) Ada/tidaknya pengawasan pempinan.

Dalam setiap kegiatan yang dilakukukan perusahaan/organisasi, perlu adanya pengawasan, yang akan mengarahkan karyawan untuk dapat melaksanakan pekerjaan dengan tepat dan sesuai dengan perusahaan/organisasi. Dengan menyadari bahwa sifat dasar manusia adalah selalu ingin bebas, tanpa terikat oleh peraturan, maka pengawasan diperlukan demi tegaknya disiplin dalam suatu perusahaan/organisasi.

- f) Ada/tidaknya perhatian kepada para karyawan.

Karyawan adalah manusia yang memiliki perbedaan karakter antara satu dengan yang lain. Sebagai manusia, karyawan tidak hanya membutuhkan penghargaan dengan pemberian kompensasi yang tinggi, tetapi juga membutuhkan perhatian yang besar dari pemimpin. Keluhan dan kesulitan mereka ingin didengar dan dicarikan jalan keluarnya, dan lain sebagainya. Pemimpin yang berhasil memberi perhatian yang besar kepada para karyawan akan dapat menciptakan disiplin kerja yang baik. Karena ia bukan hanya dekat secara fisik, tetapi juga dekat secara batin.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal AHT Bes Power selama penulis bekerja di atas kapal tersebut periode July 2021 sampai dengan Maret 2022 adalah sebagai berikut:

1. Pada tanggal 10 Agustus 2021 kapal AHT Bes Power mendapat tugas untuk memindahkan *Crane Barge* di Brunei Darussalam. Sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan *toolbox meeting* dan menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)*. Ketika jangkar berada di posisi yang telah ditentukan, Nahkoda memerintahkan Anak Buah Kapak (ABK) dek untuk memasang pick up sling S-1 dari *pennant wire* ke *anchor buoy*. Tetapi karena kesalahan pemasangan oleh ABK dek mengakibatkan wire terbelit. Dampaknya, proses pekerjaan anchor handling menjadi terhambat dan harus terhenti kurang lebih 1 jam. Kemudian Nahkoda memerintahkan *Able Body (AB)* untuk meluruskan wire yang terbelit. Namun pada saat meluruskan wire tersebut di *main deck*, *Able Body (AB)* terpejal karena terhantam wire. Hal tersebut terjadi karena kurangnya keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* sehingga belum dapat memahami prosedur kerja *anchor handling* yang baik dan benar.
2. Pada tanggal 2 September 2021, ketika kapal beroperasi di Brunei Darussalam untuk melakukan penerimaan pemindahan alat-alat perlengkapan kerja *anchor handling* menggunakan *crane* dari *work barge*, seorang ABK tanpa menggunakan *safety helmet* dan *work vest* menuju dek utama dimana pemindahan barang sedang berlangsung sembari melihat dan menyaksikan kegiatan pemindahan tersebut tanpa menyadari kesalahan besar yang sedang dia lakukan. Kejadian ini juga mendapat perhatian dari *Safety Officer* yang

sedang bertugas di atas *work barge* memberitahukan kepada Mualim I yang sedang bertugas jaga di anjungan menggunakan radio *VHF* untuk menegur ABK yang tidak menggunakan alat pelindung diri dan pelindung kepala. Hal demikian masuk dalam katagori *unsafe act*.

Kejadian lain seperti pada saat pelaksanaan peletakan jangkar di dasar laut (*deploy anchor*), pada saat sebagian ABK sedang melakukan kegiatan membuka segel yang menghubungkan *work wire* dengan *pennant wire*, salah seorang ABK yang mengawasi tension dari *pennant wire* mendekati area jangkauan dari *pennant wire*, jika ada *tension* dan bergeser ke kiri atau ke kanan dengan cepat dapat mencederai orang yang berada di area tersebut. Area tersebut berada disisi sebelah belakang dari *towing pin* hingga buritan kapal (*stern roll*) sebagai area berbahaya ketika *pennant wire* menjuntai ke bawah air dan sedang menahan jangkar di dasar laut. Hal ini juga dilaporkan ke perusahaan sebagai *nearmiss report*.

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. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*

Kurang terampilnya ABK dalam penerapan pelaksanaan kerja *anchor handling* disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya sebagai berikut :

a. Belum Maksimalnya Pelatihan Bagi ABK Di Atas Kapal

Pelatihan merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal dalam hal ini khususnya pelatihan dalam upaya peningkatan kerja di kapal AHT seperti di kapal tempat penulis bekerja, pelatihan dapat dilaksanakan mengikuti jadwal yang telah ditetapkan dan secara berkelanjutan. Namun sebaliknya jika pelatihan tidak dilaksanakan dan ditingkatkan menurut jadwal yang ditetapkan kepada ABK akan mendapatkan hasil yang tidak maksimal.

Apabila ABK terampil, maka pekerjaan akan mudah dan terasa ringan untuk dikerjakan serta keterpaduan kerja dimana pekerjaan jangkar dan penundaan merupakan satu kesatuan tim dalam pelaksanaan terjalannya kerjasama, disamping itu ada rasa aman dalam pelaksanaan pekerjaan jangkar dan penundaan. Begitu juga bila adanya ABK yang terampil, Mualim I dalam menjalankan tugas agak terasa ringan. Walaupun bagaimana persiapan sebelum pekerjaan *anchor handling* selalu diadakan *safety meeting* dan penjelasan dari Nahkoda ataupun pengaturan personil dalam tugas.

Faktor-faktor yang menunjang kelancaran kegiatan *anchor handling* dibutuhkan keterampilan dan kedisiplinan ABK. Disamping itu juga, tidak dapat dikesampingkan faktor penting lainnya yaitu teknik pelaksanaan kerja itu sendiri, terutama untuk Master ataupun Perwira yang berperan sebagai koordinator umum di atas kapal dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling*. Pada prinsipnya adalah Master harus memastikan bahwa setiap ABK dapat melaksanakan tugas *anchor handling* secara benar, efektif dan efisien.

b. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Prosedur Kerja *Anchor Handling* di Atas Kapal

Peralatan kerja di kapal AHT memiliki kekhususan tersendiri, dimana disesuaikan dengan sifat kerja yang berkaitan dengan daerah operasinya di lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Faktanya yang terjadi di atas kapal AHT Bes Power sebagian ABK tidak memiliki pengalaman *anchor handling* juga tidak menguasai alat-alat kerja yang ada. Seperti kejadian pada saat ABK melakukan persiapan untuk mengeluarkan *work wire* dari *winch drum* yang ditarik dengan bantuan *soft wire* menggunakan *capstan*. Ternyata operator yang mengoperasikan *capstan* tidak familiar atau terbiasa dan kurang memperhatikan adanya perbedaan kecepatan putaran antara *work winch* dan *capstan*. Sehingga menimbulkan tension pada kedua-dua *wire* yang mengakibatkan putusanya *soft wire* yang digulung menggunakan *capstan*. Hal ini mengakibatkan pekerjaan *anchor handling* menjadi terhambat karna adanya kendala mennganti *soft wire* yang putus.

Keterampilan dan penggunaan alat-alat tersebut harus benar-benar dikuasai oleh para ABK di dalam melaksanakan suatu pekerjaan secara tepat guna. Alat-alat kerja AHT adalah sebagai berikut :

- a) *Anchor handling winches*
- b) *Work wires and suitcase wires*
- c) *Shackle various size complete with split pins*
- d) *Anchor handling hook*
- e) *Boat hooks complete with long handle*
- f) *Shark jaws, and towing pins*
- g) *Tugger winch*
- h) *Capstan*
- i) *Snatch blocks*
- j) *Sledge hammer*
- k) *Wire socket*
- l) *Crow bars*
- m) *Marlin spike*
- n) *Cold chisel*
- o) *Stern roller*
- p) *Spooling wire guide*

Para Perwira dan ABK dek dari kapal AHT harus benar-benar menguasai serta terampil dalam menggunakan dan mengoperasikan alat-alat tersebut di atas, terutama di kapal tempat Penulis bekerja, oleh karena di lokasi pengeboran minyak lepas pantai, kapal AHT wajib bersiap sedia setiap saat jika ada tugas dalam keadaan darurat seperti adanya musibah kebakaran di *platform* atau konstruksi bangunan pengeboran minyak lainnya yang harus dilaksanakan menurut kemampuan dan fungsi dari kapal AHT yang dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran (*firefighting system*) selain memiliki kekhususan untuk kerja *anchor handling*.

2. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Aspek Keselamatan kerja

Untuk mewujudkan pelaksanaan kerja yang baik dan teratur, maka setiap pekerja di atas kapal diharuskan mengikuti aturan-aturan yang berlaku di atas kapal demi tercapainya suatu hasil kerja yang maksimal sebagaimana yang

diinginkan oleh perusahaan. Dengan memperhatikan keadaan serta kehidupan di atas kapal, maka untuk mendisiplinkan ABK sebaiknya Perwira Senior melaksanakan pendisiplinan secara tegas.

a. Kurangnya Kedisiplinan Dalam Menjalankan Prosedur Kerja *Anchor Handling*

Kurangnya kedisiplinan dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan pelaksanaan pengawasan oleh Perwira yang belum maksimal. Pengawasan merupakan aspek yang penting dalam membangun kedisiplinan. Kurangnya pengawasan akan menjadi kendala bagi pelaksanaan pekerjaan di atas kapal. Nakhoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) di kapal dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal. Dalam kedudukan demikian itu Nakhoda diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum di atas kapal.

Di atas kapal AHT Bes Power, Perwira Jaga terkadang tidak mengawasi segala kegiatan yang dilaksanakan oleh ABK pada saat bertugas jaga di anjungan, sehingga berakibat menurunnya tingkat kedisiplinan ABK, seperti kejadian yang pernah penulis alami ketika kapal melakukan kegiatan pemindahan alat-alat pendukung perlengkapan *anchor handling* dari *Work Barge* ke Bes Power di lokasi pengeboran minyak. Salah seorang ABK tanpa menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)*, yaitu pelindung kepala (*helmet*) dan pelindung diri (*work vest*) menuju area dek utama. Yaitu area yang diwajibkan kepada seluruh ABK harus menggunakan kelengkapan alat pelindung pada saat berada di area dek utama.

Akibat dari kejadian tersebut, proses kegiatan pemindahan barang yang sedang dilakukan menjadi terhambat dikarenakan adanya perilaku aksi tidak selamat (*unsafe act*) yang menyebabkan Perwira Pengawas Keselamatan Kerja (*Safety Officer*) dari *Work Barge* memberlakukan pemberhentian kegiatan (*Stop Work*) sementara. Teguran dari Perwira Pengawas Keselamatan Kerja (*Safety Officer*) yang sedang bertugas di atas *Work Barge*, memerintahkan kepada Nakhoda segera mengadakan *safety briefing* rapat internal dengan seluruh ABK tentang kesalahan yang

dilakukan salah satu ABK, untuk memastikan kejadian serupa tidak dilakukan lagi oleh seluruh ABK pada saat adanya kegiatan yang mewajibkan seluruh ABK menggunakan alat pelindung diri bagi menghindari adanya kecelakaan di atas kapal.

b. Rendahnya Motivasi Kerja dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*

Motivasi merupakan suatu dorongan yang perlu diberikan kepada ABK dalam melaksanakan sesuatu yang telah direncanakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Adapun salah satu contoh kondisi motivasi kerja ABK yang rendah diantaranya yaitu saat pelaksanaan *anchor handling* ABK kurang cekatan, saat diberikan perintah ia tidak segera melaksanakannya.

Dalam langkah memberikan motivasi kepada ABK pihak perusahaan dapat memberikan dorongan atau semangat dengan cara bervariasi, misalnya pemberian kompensasi, pemberian penghargaan, pemberian kesempatan untuk maju dan lain sebagainya. Hal ini dimaksudkan agar kebutuhan ABK terpenuhi, sehingga diharapkan para ABK akan merasa tenang dalam bekerja dan mentaati peraturan yang ada, dan dapat memberikan tingkat kedisiplinan yang tinggi.

Disiplin sangat membentuk suasana kerja yang baik dimana ABK mematuhi dan mentaati norma-norma dan peraturan yang ada karena dengan tingkat disiplin yang tinggi yang dimiliki oleh ABK dapat menunjang dalam usaha mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan. Perusahaan tempat penulis bekerja sangat minim dalam memberikan motivasi kepada seluruh awak kapal dengan tidak adanya pemberian bonus tahunan, peningkatan upah atau gaji, fasilitas hiburan seperti jaringan televisi berbayar, kesempatan untuk naik jabatan juga sangat terbatas. Contohnya yang dialami salah satu ABK yang telah bekerja 10 (sepuluh) tahun baru mendapatkan kenaikan jabatan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut diatas, maka penulis mencari pemecahan dalam meningkatkan kualitas kerja ABK pada pelaksanaan *Anchor Handling* di atas kapal AHT Bes Power, diantaranya yaitu:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*.

Pemecahannya adalah :

1) Meningkatkan Pelatihan Bagi ABK Dalam Pekerjaan *Anchor Handling*

Berdasarkan ISM Code Chapter 6 tentang Sumber Daya Dan Personel *point* 6.3, sebagai berikut perusahaan harus mengeluarkan *free joining ship* untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Nakoda wajib menerima *Free Joining Ship Form* (FJSF) dari Kantor Pusat.

Pada saat calon ABK telah terpilih untuk bekerja di atas kapal AHT, beberapa tahapan akan dilalui sebagai langkah pematapan ABK tersebut tentang pekerjaan yang akan ia lakukan, dan untuk meningkatkan keselamatan kerja ABK. Tahapan tahapan itu adalah dengan mengikuti *safety briefing* di kantor perusahaan, biasanya akan disampaikan oleh kepala bagian *Safety* dan juga oleh *Port Captain*. Sering juga dengan menggunakan bantuan media elektronik seperti pemutaran video tentang pekerjaan *anchor handling* dengan memperlihatkan aspek-aspek keselamatan kerjanya. Setelah diyakini bahwa ABK baru tersebut telah memiliki pengetahuan yang cukup untuk melakukan pekerjaannya maka ABK tersebut dapat segera dikirim ke kapal.

ABK yang baru (non pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan

mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan bagi ABK, yaitu untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dengan permintaan jabatan. Dan pelatihan dapat sebagai pengganti pengalaman kerja di atas kapal. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan di atas kapal *anchor handling*.

Meskipun ABK baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. mereka juga harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula ABK lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan-kebiasaan yang buruk.

Pendidikan dan latihan mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang membantu para ABK untuk bertanggung jawab lebih besar di waktu yang akan datang. Program latihan tidak hanya penting untuk individu tetapi juga untuk organisasi dan hubungan manusiawi dalam kelompok kerja dan bahkan bagi negara. Latihan dapat juga digunakan apabila tingkat kecelakaan kerja atau pemborosan tinggi, semangat kerja dan motivasi rendah atau masalah-masalah operasional lainnya.

Program latihan untuk mengajarkan berbagai keterampilan tertentu, menyampaikan pengetahuan yang dibutuhkan atau mengubah sikap agar program efektif, prinsip-prinsip belajar harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah program bersifat partisipasif, relevan,

pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhinya prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Di samping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual, karena pada dasarnya para ABK mempunyai kemampuan, sifat karakter dan sebagainya yang berbeda antara satu dengan yang lainnya.

Adapun alternatif lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* yaitu dengan cara :

1) Memberikan kesempatan untuk mengikuti diklat

Dengan mengikuti diklat sehingga ABK lebih memahami tentang operasional kapal dan tugas-tugas sesuai jabatannya di atas kapal. Dengan demikian, ABK mempunyai kemampuan yang dibutuhkan untuk melaksanakan tanggung jawabnya di atas kapal.

2) Perusahaan lebih maksimal lagi dalam memberikan familiarisasi sebelum kepada ABK sebelum naik ke kapal

Familiarisasi sebelum ABK naik ke atas kapal bertujuan untuk memberikan pemahaman tentang tugas-tugas, dan pengarahan tentang *safety management system* (SMS) dari perusahaan. Dengan adanya familiarisasi sebelum naik ke atas kapal, sehingga dapat memberikan gambaran sekaligus pemahaman kepada ABK tentang tugas yang akan diembannya nanti di atas kapal.

3) Sosialisasi tentang tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal

Ketika serah terima antara awak kapal yang selesai kontrak dengan awak kapal baru yang akan naik kapal, dilaksanakan sosialisasi secara langsung tanpa mengikut sertakan awak kapal baru untuk ikut berlayar terlebih dahulu.

Prosedur serah terima awak kapal, mengacu pada ketentuan-ketentuan yang termuat dan telah diatur dalam *Safety Management System* (SMS) dalam pergantian awak kapal serta

familiarisasi ketika awak kapal akan naik dan bergabung kerja di kapal.

2) Melaksanakan *Safety Meeting* Tentang Penggunaan Alat-Alat Kerja *Anchor Handling*

Pekerjaan *anchor handling* di area pengeboran minyak lepas pantai merupakan tugas yang sulit dan berbahaya dan dipengaruhi banyak faktor yang variable, sehingga sulit untuk membuat panduan format. Awak kapal harus paham dan mengerti akan alat kerja yang sesuai dan langkah-langkah penggunaannya serta teknik penggunaannya. Oleh karena itu memiliki bermacam-macam peralatan kerja yang terdaftar dan perawatannya dibawah pengawasan Mualim 1.

Dalam menggunakan peralatan kerja ini, haruslah benar-benar sesuai dengan jenis pekerjaan yang dihadapi. Umpamanya pada saat kegiatan penempatan jangkar, dimana jangkar akan dihubungkan dengan *pennant wire* menggunakan segel. Untuk jangkar yang memiliki bobot 5 ton idealnya menggunakan segel SWL 25 ton yang dilengkapi mur dan baut. Mur dan baut dari segel setelah dikencangkan perlu diberi *stopper*, yaitu *split pin* berukuran 3.5 inch, agar mur dan baut tersebut tidak terbuka dengan sendirinya yang dapat menyebabkan jangkar terlepas dari *pennant wire*. Ini akan menunjukkan ABK tersebut sudah menguasai tentang peralatan yang akan digunakan dan akan memperlancar proses kegiatan *anchor handling*.

Nahkoda selalu menanyakan kesiapan alat *anchor handling* di atas kapal dan mengecek langsung kesiapannya untuk tetap mempertahankan standar kerja yang tinggi di atas kapal dan juga penempatan alat-alat kerja yang ukuran kecil dijadikan satu dalam satu tempat sehingga sewaktu-waktu dibutuhkan cepat diambil dan semua orang mengetahui tempatnya. Juga penerapan cara-cara aman yang efektif seperti *stoppering wire pennant* pada *stopper* mekanik (*mechanical stopper*), penggunaan dan pemeliharaan semua peralatan harus sesuai dan menurut pedoman pembuatnya. Penggunaan suatu sistem pengetesan, pemeriksaan, perawatan dan pencatatan dari

peralatan penanganan jangkar harus disimpan di kapal dan di anjungan.

Begitu juga untuk alat-alat yang tidak sesuai atau sudah tidak layak dipakai harus cepat-cepat diganti untuk menghindari penggunaan ulang, seperti segel rusak, *split pin* bekas, palu (*hammer*) yang rusak, tali baja (*wires*) yang kondisinya tidak bagus lagi. Dan rawannya *soft eye pennant* akan keausan, maka pemeriksaan harus sering dilakukan dan memonitor penggunaan *roller fairlead* di dek dari kapal dan juga penanganan secara hati-hati ketika membuka *wire coil* khususnya *pennant wire* dari gulungannya yang dapat terbuka secara tiba-tiba jika tali-tali pengikat dilepas.

Perlengkapan yang tidak ada di kapal, kita harus memberitahu kepada *Work Barge* dengan tujuan untuk memberikan informasi sedini mungkin tentang batas kemampuan kapal dan untuk menghindari komplain dari penyewa.

Hubungan yang baik dengan pihak penyewa perlu selalu dijaga dan dipelihara untuk membantu pihak kapal meminjam perlengkapan yang mereka punya jika ada alat-alat kerja yang tidak tersedia di atas kapal. Semuanya ini berujung pada keselamatan kerja itu sendiri dengan selalu memakai alat-alat yang tepat.

b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Aspek Keselamatan kerja

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Meningkatkan Pengawasan Kerja Oleh Perwira Senior Secara Konsisten

Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja di atas kapal dapat dilakukan dengan cara memberikan pengarahan, pengawasan dan sanksi yang tegas jika melakukan keteledoran dalam hal menjaga keselamatan kerja di atas kapal. Dengan cara memberi peringatan pertama, kedua dan ketiga. Jika setelah peringatan ketiga masih melakukan kesalahan yang sama, maka Nakhoda sebagai pemimpin dan penanggung jawab penuh di

atas kapal berhak memberhentikan ABK tersebut dan juga sebagai peringatan kepada ABK agar selalu mengikuti aturan tentang pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan di dalam bekerja di atas kapal. Secara umum Nakhoda memberikan pengarahan sebagai berikut :

a) Menjamin kontinuitas perencanaan

Suatu perencanaan dilaksanakan untuk menjamin kelangsungan perencanaan. Artinya perencanaan yang ditetapkan walaupun bersifat fleksibel namun prinsip yang terkandung didalamnya harus tetap dijamin kontinuitasnya.

b) Membudayakan prosedur standar

Artinya ABK lebih disiplin dalam menjalankan standar prosedur keselamatan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Dengan adanya pengarahan diharapkan prosedur kerja yang telah ditetapkan dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya sehingga lambat laun menjadi suatu kebiasaan.

c) Membina disiplin kerja

Tujuan lain dilaksanakannya fungsi pengarahan adalah agar terbina disiplin kerja di lingkungan organisasi. Disiplin dapat diartikan sebagai suatu sikap mental yang menyatu dalam kehidupan yang mengandung pemahaman terhadap norma, nilai, dan peraturan dalam melaksanakan hak dan kewajiban kehidupan. Disiplin kerja yang terbina akan memberikan dampak positif terhadap perusahaan, yaitu naiknya produktivitas kerja, baik menyangkut kualitas maupun kuantitasnya.

d) Membina motivasi yang terarah

Penerapan fungsi pengarahan juga memiliki tujuan membina motivasi kerja yang terarah kepada karyawan.

Pengawasan adalah suatu usaha sistematis menetapkan standar-standar dengan tujuan perencanaan, merancang bangun sistem umpan balik informasi, membandingkan kinerja sebenarnya

dengan standar-standar yang telah ditentukan terlebih dahulu, menentukan apakah ada penyimpangan dan mengukur seberapa besar akibatnya, serta mengambil tindakan yang diperlukan yang menjamin pemanfaatan penuh sumberdaya yang digunakan secara efisien dalam rangka pencapaian tujuan organisasi.

Beberapa hal yang perlu pengawasan dalam kegiatan pekerjaan jangkar (*anchor handling*) maupun pekerjaan lain di atas, dimana Nakhoda wajib melaksanakan antara lain :

- (1) Pengawasan terhadap pemeliharaan peralatan kerja yang akan digunakan serta cara penggunaannya

Dalam hal perawatan terhadap peralatan di atas kapal diperlukan pengawasan dengan seksama dan berkelanjutan karena pada umumnya ABK tidak melakukan perawatan dengan baik. Mereka melakukan segala sesuatunya dengan kurang tanggung jawab dan kurang perduli. Salah satu contoh adalah setelah menggunakan alat-alat keselamatan kerja terkadang tidak dengan segera dikembalikan ketempat, dimana mereka semula mendapatkannya. Seperti loker-loker yang telah tersedia untuk masing-masing dari alat keselamatan. Mereka kadang-kadang meletakkan peralatan tersebut di sembarang tempat. Begitu pula perawatan pada alat-alat pekerjaan jangkar, setelah alat-alat tersebut digunakan tidak dirawat dengan baik yang sesuai dengan standar yang dipersyaratkan.

- (2) Memastikan pekerja menggunakan alat-alat pelindung diri sesuai dengan persyaratan, juga diwajibkan membuat lembar kontrol kerja atau prosedur tentang penggunaan alat pelindung diri.
- (3) Pengawasan langsung selama pelaksanaan suatu pekerjaan terutama pekerjaan yang tergolong berbahaya seperti *anchor handling* oleh Perwira yang berpengalaman dalam pekerjaan tersebut.

2) Meningkatkan Motivasi Kerja ABK di atas Kapal

Motivasi adalah dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu. Namun motivasi dalam bekerja juga dapat berangsur-angsur menghilang di tengah tumpukan beban pekerjaan yang tinggi. Semangat kerja yang rendah akan berdampak pada kinerja ABK yang semakin memburuk, produktivitas yang semakin rendah, dan pada akhirnya akan menghambat tercapainya tujuan dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, dibutuhkan peranan pemimpin perusahaan yang mampu memompa kembali semangat Anak Buah Kapal. Dalam hal ini perusahaan dapat melakukan langkah-langkah seperti :

- a) Memberikan reward atau bonus tahunan berterusan bagi Anak Buah Kapal yang telah bekerja lebih dari setahun.
- b) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal AHT. Seperti sertifikat BOSIET (*Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training*) dan *Offshore Medical Fitness*.
- c) Pemberian akomodasi yang layak kepada para ABK.
- d) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara ABK.
- e) Memberikan penghargaan kepada ABK yang berprestasi.
- f) Melakukan pendekatan kepada ABK untuk meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah di atas, maka penulis perlu mengevaluasinya untuk mendapatkan pemecahan masalah yang tepat, sebagai berikut :

a. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*

Evaluasi pemecahan masalahnya yaitu :

1) Meningkatkan pelatihan bagi ABK dalam pekerjaan *anchor handling*

Keuntungannya :

- a) Pelatihan yang dilakukan secara terjadwal dapat meningkatkan skill / keterampilan ABK dalam melakukan pekerjaan *anchor handling*, sehingga pekerjaan dapat berjalan lancar.
- b) Pelatihan dapat menjalin komunikasi antar ABK 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 ABK tidak serius dalam mengikuti Pelatihan.

2) Melaksanakan *safety meeting* tentang penggunaan alat-alat kerja *anchor handling*

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan cara ini ABK 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 ABK, pada waktu luang ABK 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.

b. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja

1) Meningkatkan pengawasan kerja oleh Perwira Senior secara konsisten

a) Keuntungannya :

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

b) Kerugiannya :

- (1) Terkadang ABK 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

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan memberikan penghargaan dapat memotivasi ABK 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 ABK dalam bekerja dengan adanya iming-iming hadiah yang akan diberikan sehingga pekerjaanpun dapat selesai lebih cepat dan aman.

c) Kerugiannya :

- (1) ABK 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 ABK terkadang mengikuti peraturan dan terkadang tidak mengikutinya.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, dapat diketahui pemecahan masalah yang tepat yaitu :

a. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*

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

b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Aspek Keselamatan kerja

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 ABK 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.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka Penulis memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* disebabkan
 - a. Belum maksimalnya pelatihan bagi ABK sehingga raing kurang terampil dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling*.
 - b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal sehingga ABK kurang maksimal dalam melaksanakan tugasnya pada pekerjaan *anchor handling*.
2. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja disebabkan
 - a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menjalankan prosedur kerja *anchor handling* sehingga mengabaikan aspek keselamatan kerja.
 - b. Rendahnya motivasi dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* sehingga prosedur keselamatan kerja pada pekerjaan *anchor handling* tidak dilaksanakan dengan baik.

B. SARAN-SARAN

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, maka Penulis memberikan beberapa saran dalam menjaga kelancaran operasional kapal dan juga dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal AHT Bes Power, yaitu :

1. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*, penulis memberikan saran sebagai berikut :
 - a. Sebaiknya Mualim I agar meningkatkan pelatihan bagi ABK dalam pekerjaan *anchor handling* untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam melaksanakan tugasnya.
 - b. Sebaiknya Mualim I agar mengadakan *safety meeting* secara rutin untuk memberikan pemahaman kepada ABK tentang penggunaan alat-alat kerja *anchor handling*.
2. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja penulis memberikan saran sebagai berikut :
 - a. Sebaiknya Mualim I memberikan perintah kepada Perwira Jaga untuk meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK secara konsisten agar ABK lebih disiplin dalam aspek keselamatan kerja.
 - b. Sebaiknya Pihak Perusahaan agar memberikan penghargaan kepada ABK untuk meningkatkan motivasi kerjanya, demi meningkatkan kedisiplinannya dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja *anchor handling*.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad. (2020). *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Bandung : Angkasa
- Bangun, Wilson. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Erlangga.
- Cahyononim dalam J.S Badudu dan Sultan Mohammad Zain. (2010). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Hasibuan, Malayu SP. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksari.
- IMO. *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*. London : IMO Publications
- IMO. *Standards Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen 2010*. London : IMO Publications
- IMO. *International Safety Management Code and Revised Guidelines on Implementations of the ISM Code*. 2015 Edition. IMO Publishing.
- Mamondole, Krets. (2014). *Anchor handling*. Jakarta : Yayasan Sinergi Reformata.
- Robbins. (2000). *Keterampilan Dasar*. Jakarta: PT Raja Grafindo.
- Singodimedjo. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Surabaya : SMMA.
- Siswanto. (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta
- Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri. (2010). *Pendidikan Keterampilan*. Jakarta: Raja Grafindo
- Suma'mur. (2018). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Gunung Agung, Jakarta.
- Yasin, Sulchan. (2017). *Kamus Pintar Bahasa Indonesia*, Penerbit Amanah, Surabaya
- Yunita. (2010). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta : Salemba Empat



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : IRWAN
NIS : 02741/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL PADA SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHT. BES POWER

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*
2. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

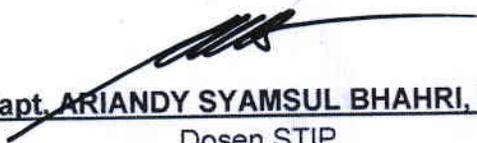
1. Mengadakan pelatihan dan safety meeting bagi ABK dalam pekerjaan *anchor handling*
2. Meningkatkan pengawasan kerja oleh Perwira Jaga secara konsisten

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, November 2022
Penulis


Capt. ARIANDY SYAMSUL BAHRI, M.Si
Dosen STIP


IRWANSYAH, SH, MH
Dosen STIP


IRWAN
NIP. 02741/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 : LIPATA Pencegahan Kecelakaan Kerja Anak Buah -
Kapal Pada Saat Pengoperasian Anchor Handling Di -
AHT. BER POWER

Dosen Pembimbing II Makalah : Irwansyah, SH, MH

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	15/11-2022	1. Pengajuan Sinopsis 2. Lanjutkan Bab-I	R. Jusup
2	23/11-22	1. Pengajuan Bab-I & Bab II 2. Lanjutkan Bab-III	R. Jusup
3	24/11-22	1. Pengajuan bab. III 2. Lanjutkan Bab-IV	R. Jusup
4	25/11-22	1. Pengajuan Bab-IV 2. Lanjutkan Kesimpulan & Saran	R. Jusup
5	26/11-22	Pengajuan Kesimpulan & Saran.	R. Jusup
		-	

Catatan : Disetujui untuk diajukan dalam
Sidang Makalah
tanggal 28/11-22
Irwansyah
IRWANSYAH, SH, MH

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

Judul Makalah : UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL
PADA SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI ATR. PEST
POWER

Dosen Pembimbing I Makalah : Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	03/11	Pengajuan synopsis & Persetujuan awal	
	14/11	Bimbingan BAB - I	
	17/11	Bimbingan BAB - II	
	24/11	Bimbingan BAB - III & IV	
	28/11	Selesai Bimbingan	

Catatan : Makalah ini telah siap & uzikan  28/11