

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL  
KAPAL AHTS. HALUL 91**

Oleh :

**RESSA TRIESTINNO YUSLI**

**NIS. 02825/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL  
KAPAL AHTS. HALUL 91**

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

Oleh :

**RESSA TRIESTINNO YUSLI**  
**NIS. 02825/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : RESSA TRIESTINNO YUSLI  
No. Induk Siswa : 02825/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
AHTS. HALUL 91

Jakarta, 14 Maret 2023

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**A. Chalid Pasyah, Dipl.TESL. M.Pd**

Pembina IV/A

NIP. 19600814 198202 1 001

**Capt. Rudi Yulianto, M.Mar**

Dosen STIP

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

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

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**00SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : RESSA TRIESTINNO YUSLI  
No. Induk Siswa : 02825/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
AHTS. HALUL 91

Penguji I

Capt. Ir. Chandra M.S., M.M.Tr., M.Mar  
Dosen STIP

Penguji II

Capt. Rudi Yulianto, M.Mar  
Dosen STIP

Penguji III

H Kamarul Hidayat S. Pel., M.M.Tr  
Pembina (IV/A)  
NIP. 197109191998031001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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

## **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 - 1) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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

### **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL AHTS. HALUL 91”**

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. Ibu Meilinasari N. H,S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. A. Chalid Pasyah, Dipl.TESL. M.Pd, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt. Rudi Yulianto, 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. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXV tahun ajaran 2022/2023 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, 14 Maret 2023  
Penulis,



RESSA TRIESTINNO YUSLI  
NIS. 02825/N-I

# DAFTAR ISI

|  | <b>Halaman</b> |
|--|----------------|
| <b>HALAMAN JUDUL</b> .....                         | i              |
| <b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....             | ii             |
| <b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....              | iii            |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                        | iv             |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                            | vi             |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....                       | vii            |
| <br>   |                |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                           |                |
| A. Latar Belakang .....                            | 1              |
| B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah ..... | 3              |
| C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....             | 4              |
| D. Metode Penelitian .....                         | 5              |
| E. Waktu dan Ternpat Penelitian .....              | 6              |
| F. Sistematika Penulisan .....                     | 7              |
| <br>   |                |
| <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>                       |                |
| A. Tinjauan Pustaka .....                          | 8              |
| B. Kerangka Pemikiran .....                        | 22             |
| <br>   |                |
| <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>             |                |
| A. Deskripsi Data .....                            | 23             |
| B. Analisis Data .....                             | 24             |
| C. Pemecahan Masalah .....                         | 31             |
| <br>   |                |
| <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>                 |                |
| A. Kesimpulan .....                                | 43             |
| B. Saran .....                                     | 43             |
| <br>   |                |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....                        | 45             |
| <br>   |                |
| <b>LAMPIRAN</b>                                    |                |
| <br>   |                |
| <b>DAFTAR ISTILAH</b>                              |                |

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1. Ship Particular

Lampiran 2. Crew List

Lampiran 3. Kapal AHTS. HALUL 91

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Seiring dengan perubahan jaman dan kemajuan teknologi yang semakin pesat, dengan demikian dalam dunia Pelayaran. Peralatan di kapal saat ini menjadi lebih canggih dan modern. Peralatan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas dan keselamatan kerja di kapal. Keselamatan kerja adalah upaya-upaya untuk pencegahan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu insiden atau kejadian peristiwa yang tidak terduga dan tidak diinginkan oleh setiap orang. Peristiwa tidak terduga berarti suatu peristiwa yang tidak ada unsur kesengajaan dan kejadiannya secara tiba-tiba dan tidak diharapkan yang membawa dampak kerugian baik materiil ataupun penderitaan yang bisa berakibat fatal, cacat selamanya atau meninggal dunia.

Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi di kapal sebagian besar terjadi disebabkan oleh tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Dalam hal ini terutama Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak mengetahui dan tidak memenuhi ketentuan-ketentuan tentang keselamatan kerja, sehingga seringkali ABK tidak disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal. Kecelakaan kerja ini biasanya disebabkan oleh kecerobohan manusia dan kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di kapal. Oleh karena itu sangat penting bagi mereka yang bekerja di kapal diarahkan dan diatur sesuai dengan standar operasi manajemen keselamatan dan diharapkan anak buah kapal (ABK) mengetahui dan menyadari akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal khususnya tugas dan tanggung jawab dalam keadaan darurat.

Sehubungan dengan itulah maka seluruh perusahaan Pelayaran dituntut untuk meningkatkan sistem manajemen keselamatan kerja agar kecelakaan kerja dapat dikurangi dan kesadaran ABK akan pentingnya penggunaan alat keselamatan (seperti *wearpack, helmet & safety goggles*) dan pelaksanaan prosedur keselamatan

kerja semakin ditingkatkan sesuai dengan peraturan dan petunjuk yang ada sehingga kapal menjadi tempat yang aman untuk bekerja.

Indonesia sebagai negara anggota International Maritime Organization (IMO) telah mengadopsi ISM Code ( International Safety Management) pada bulan November 1993. Inti dari ISM Code adalah berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran laut oleh kapal-kapal serta mengajak pemerintah, perusahaan Pelayaran dan seluruh aspek yang terlibat dalam kepelautan untuk melaksanakannya.

ISM Code merupakan standar internasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran laut yang disahkan oleh IMO (International Maritime Organization) dengan resolusi assembly: A.741(18) pada tanggal 4 November 1993 dan menjadi wajib dengan diberlakukannya Bab IX, konvensi SOLAS 1974, yaitu secara bertahap dan mulai diberlakukan khusus untuk kapal-kapal tanker yaitu secara bertahap dan mulai diberlakukan khusus untuk kapal-kapal tanker yaitu pada tanggal 1 Juli 1998. Salah satu produk ISM Code adalah *Safety Management System (SMS)* menyarankan suatu perusahaan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur-prosedur dari manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi-kondisi, kegiatan-kegiatan dan tugas-tugas di atas kapal benar adanya dilaksanakan sesuai dengan standar aturan yang baku dimana manajemen tersebut mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dikembangkan dan dipelihara oleh personil-personil yang terlibat dalam pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut dari kapal itu. Hal ini penting untuk mengenal bahwa tanggung jawab dan kewenangan dari personil-personil yang ada dan berbeda-beda dimana terlibat dalam sistem ini, dan jalur komunikasi antara personil-personil darat dan personil-personil kapal yang dipengaruhi oleh system itu sendiri. Sekali ditetapkan dikembangkan dan diimplementasikan dalam tugas-tugas dan kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan di atas kapal dan perlindungan di laut, keduanya adalah merupakan sasaran dari dibentuknya suatu sistem manajemen keselamatan.

Suatu perusahaan yang sukses dalam pengembangan dan pengimplementasian suatu SMS yang sesuai, dari pengalaman yang ada ternyata menunjukkan adanya suatu pengurangan dalam kecelakaan-kecelakaan yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap harta benda dalam hal ini kapal dan inventarisnya sehingga dapat menyebabkan keterlambatan dalam pengoperasian kapal dan muatan yang ada. Penjelasan di atas sangat mempengaruhi pengimplementasian system manajemen keselamatan maka demi terwujudnya pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) di kapal yang sehingga prosedur-prosedur kerja sesuai checklist yang standar sesuai dengan ISM Code benar-benar dilaksanakan dan melihat yang terjadi di kapal kami adalah sangat jauh dari standar yang ada yaitu mengenai penerapan prosedur kerja.

Berdasarkan latar belakang di atas penulis tertarik untuk menyusun makalah dengan judul **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL AHTS. HALUL 91”**.

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas yang ditemukan sewaktu melakukan penelitian di atas kapal, ada beberapa permasalahan yang menjadi penyebab kurang optimalnya penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja untuk mencegah kecelakaan kerja pad AHTS. HALUL 91, adapun identifikasi masalah yang diambil penulis sebagai berikut :

- a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Kurangnya pemahaman ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
- d. Kurangnya motivasi ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## **2. Batasan Masalah**

Dalam pembatasan masalah mengenai penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal, penulis membatasi pada masalah yang terjadi di kapal AHTS. HALUL 91 khususnya mengenai prosedur keselamatan yang harus dilakukan oleh perwira dan ABK rating karena dalam pelaksanaan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan meliputi berbagai aspek maka dalam makalah ini penulis hanya membahas tentang aspek :

- a. Kurangnya disiplin ABK dalam menerapkan system dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan data yang diperoleh penulis ditemukan masalah dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal AHTS. HALUL 91 yang telah dirumuskan sebagai berikut :

- a. Mengapa tingkat kedisiplinan ABK dalam menerapkan system dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja masih rendah?
- b. Mengapa keterampilan ABK dalam menerapkan system dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja masih rendah.?

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

### **1. Tujuan Penelitian**

Berikut ini penulis akan sampaikan tujuan yang dijadikan acuan dalam penyusunan makalah ini, yang diharapkan nantinya akan berguna khususnya kepada pembaca adalah :

- a. Untuk menganalisis penyebab rendahnya tingkat kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Untuk menganalisa penyebab rendahnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi calon pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan di perpustakaan STIP.

### **b. Aspek Praktis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak perusahaan Pelayaran.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif. Data yang digunakan merupakan hasil yang diperoleh selama proses pengamatan dan cenderung menggunakan analisis. Dalam suatu penjelasan masalah terdapat suatu penggambaran atau dengan penelitian tentang bagaimana awal mula masalah tersebut terjadi dan penyebab-penyebab apa saja sehingga permasalahan muncul.

### **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 Kepustakaan**

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

#### **c. Studi Dokumentasi**

Metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisa dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau orang lain tentang subjek, Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui media tertulis dan dokumen lainnya yang di tulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

### **3. Subjek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil kapal AHTS. HALUL 91 sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Nakhoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

### **4. Teknik Analisis Data**

Tehnik 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. HALUL 91.

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

Waktu penelitian yaitu saat penulis menjalankan tugas sebagai Nakhoda dalam kurun waktu Juni 2022 - Oktober 2022. Penelitian dilakukan di kapal AHTS. HALUL 91 berbendera Qatar, isi kotor GT. 891, pemilik Qatar Navigation Q.P.S.C, daerah pelayaran navigasi dengan rute Qatar – Al Saheen Oil fields – Qatar.

## **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. Teori Keselamatan Kerja**

###### **a. Prosedur Keselamatan**

Di dalam buku Occupational Health and Safety Guide book (2017:5) menerangkan keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan prosedur dan produktifitas atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kerja kecacatan dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Memastikan seluruh alat berat dan peralatan yang digunakan memiliki sertifikat yang masih berlaku.
- 3) Memastikan seluruh alat berat dioperasikan oleh operator yang memiliki SIO ( Surat Ijin Operasi) dan masih berlaku.
- 4) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi menciptakan kondisi yang mengandung kenyamanan dan kegairahan kerja, sehingga factor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- 5) Praktek keselamatan tidak dapat dipisahkan unsur-unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- 6) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha (pemilik perusahaan) dan buruh ( awak kapal)

akan mendapat keadaan aman dan ke tenaga kerja, sehingga dapat membantu bagi hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya kelancaran operasional kapal/produksi.

- 7) Membuat laporan berkala Kinerja K3 dan dilaporkan keada pihak yang berwenang dan pihak berkepentingan.

Menurut buku ISM Code and guidelines. 2018 Edition, Safety Management System (SMS) adalah aspek penting dari ISM Code dan merinci semua kebijakan praktik, dan prosedur penting yang harus ditakuti untuk memastikan berfungsinya kapal di laut. Semua kapal komersial diharuskan membuat prosedur manajemen kapal yang aman. SMS membentuk salah satu bagian penting dari kode ISM. Karenanya, sistem manajemen keselamatan (SMS) memastikan bahwa setiap kapal mematuhi peraturan dan peraturan keselamatan wajib, dan mengikuti kode, pedoman dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, masyarakat klasifikasi, dan organisasi maritim terkait.

- a) Prosedur dan pedoman untuk bertindak dalam situasi darurat.
- b) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- c) Prosedur dan pedoman untuk meaporkan kecelakaan atau segala bentuk ketidaksesuaian lainnya.
- d) Informasi yang jelas tentang tingkat otoritas dan jalur komunikasi di antara anggota awak kapal, dan antara personil darat dan kapal.
- e) Prosedur dan pedoman untuk memastikan operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan laut sesuai dengan perundang-undangan internasional dan negara-negara bendera yang relevan.
- f) Prosedur untuk audit internal dan tinjauan manajemen.
- g) Rincian kapal.

Keselamatan Pelayaran diidentifikasi sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan perairan dan kepelabuhanan.

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertahan dengan mesin pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan.

Tujuan keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

- a) Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup.
- b) Menjamin keselamatan setiap orang lain berada di tempat kerja.

Perlindungan tersebut bermaksud agar tenaga kerja secara aman melakukan pekerjaannya sehari-hari. Tenaga kerja harus memperoleh perlindungan diri sebagai soal disekitarnya dan pada dirinya yang dapat menimpa dan mengganggu dirinya serta pelaksanaan pekerjaannya.

Jelaslah, bahwa keselamatan kerja adalah satu segi penting dari perlindungan tenaga kerja. Dalam hubungan ini, bahaya yang dapat timbul dari mesin pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, keadaan tempat kerja, lingkungan, cara melakukan pekerjaan, karakteristik fisik dan mental daripada pekerjaannya, harus dikendalikan.

## **b. Kecelakaan Kerja**

Menurut Ramli Soehatman (2020:10-11), menerangkan dalam program keselamatan kerja sangat penting untuk melakukan Langkah perbaikan dan peningkatan jika ditemukan adanya kondisi dibawah standar seperti Tindakan dan kondisi tidak aman yang dapat menjurus terjadinya kecelakaan. Pelaksanaan keselamatan kerja adalah salah satu bentuk upaya untuk menciptakan tempat kerja yang aman, sehat, bebas dari pencemaran lingkungan, sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi dan produktifitas kerja.

Kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Peristiwa kecelakaan tentunya disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat. Kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Maka dalam hal ini, terdapat dua permasalahan penting, yaitu kecelakaan adalah akibat langsung pekerjaan, atau kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan. Bahaya pekerjaan adalah faktor-faktor dalam hubungan pekerjaan yang dapat mendatangkan kecelakaan, Bahaya tersebut disebut potensial, jika faktor-faktor tersebut belum mendatangkan kecelakaan. Jika kecelakaan telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahaya nyata. Kecelakaan menyebabkan beberapa kerugian seperti kerusakan, kekacauan organisasi, keluhan dan kesediham, kelainan dan cacat serta kematian.

Kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab tindak perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan ( *unsafe human act*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman.

Kecelakaan-kecelakaan akibat kerja dapat dicegah dengan :

- 1) Peraturan perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi-kondisi kerja pada umumnya perencanaan, konstruksi, perawatan dan pemeliharaan.
- 2) Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, atau tak resmi mengenai missal konstruksi yang memenuhi syarat-syarat keselamatan jenis-jenis peralatan kerja praktek-praktek keselamatan dan hygiene umum, atau alat-alat perlindungan diri.
- 3) Pengawasan yaitu tentang dipatuhinya ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang diwajibkan.
- 4) Pendidikan yang menyangkut Pendidikan keselamatan dalam kurikulum Teknik.

- 5) Latihan-latihan yaitu Latihan praktek bagi seluruh awak kapal khususnya bagi yang baru, dalam keselamatan kerja.
- 6) Penggairahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan atau pendekatan lain untuk menimbulkan sikap untuk selamat.
- 7) Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan, yang merupakan ukuran utama efektif tidaknya penerapan keselamatan kerja, Pola-pola kecelakaan pada suatu perusahaan sangat tergantung kepada tingkat kesadaran akan keselamatan kerja oleh semua pihak yang bersangkutan.

Tugas dari setiap pekerja untuk melindungi Kesehatan dan keselamatan kerjas serta pekerja lain sejauh mana cukup praktis untuk dilaksanakan. Prinsip-prinsip yang bekerja harus mengikuti efek ini. Terkandung dalam peraturan, yaitu :

- a) Menghindari resiko, yang antara lain mencakup memerangi resiko pada sumber dan penggantian praktek yang berbahaya, bahan atau peralatan dengan praktek-praktek non berbahaya atau kurang berbahaya, bahan dan peralatan.
- b) Evaluasi resiko yang tidak dapat dihindari dan mengambil Tindakan untuk mengurangi mereka.
- c) Adopsi pada kerja dan prosedur yang memperhitungkan kemampuan individu. Terutama dalam hal desain tempat kerja monoton dan untuk mengurangi efek buruk akibat Kesehatan dan keselamatan pekerja.
- d) Adaptasi dari prosedur untuk memperhitungkan teknologi baru dan perubahan lain dalam praktek bekerja, peralatan, lingkungan kerja dan factor lain dalam praktek bekerja, lingkungan kerja dan factor lain yang mungkin mempengaruhi kessehatan dan keselamatan..
- e) Adopsi koheren (masuk akal) pendekatan manajemen kapal atau usaha, memperhatikan Kesehatan dan keselamatan di setiap tingkat organisasi.

- f) memberi prioritas atau perlindungan tap individu.
- g) Penyediaan informasi yang sesuai dan relevan dan instruksi untuk pekerja.

**c. *International Safety Management (ISM) Code***

ISM Code adalah Ketentuan Manajemen International untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A, 741 (18), sebagaimana diamandemen oleh Organisasi disiapkan agar amandemen tersebut diadopsi, diberlakukan dan efektif sesuai dengan ketentuan artikel VIII dari konvensi berkaitan dengan prosedur amandemen yang dapat diterapkan pada aneks, disamping chapter I dan inti dari resolusi A, 741 (18) yang intinya berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran Pelayaran dan seluruh aspek yang terlihat dalam kepelautan dan melaksanakannya (SOLAS Consolidated Edition 2014 Chapter IX 297).

ISM Code yaitu Peraturan Manajemen International mengenai pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan pencegahan pencemaran. Tujuan yang ingin dicapai dalam melaksanakan ISM Code adalah menjamin keselamatan kerja di laut mencegah terjadinya kecelakaan atau hilangnya nyawa manusia, mencegah kerusakan lingkungan terutama lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta benda.

ISM Code sendiri bertujuan untuk mencapai obyektif manajemen keselamatan pelayaran meliputi:

- 1) Menyediakan cara pengoperasian kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
- 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.

- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan ketrampilan personil didarat dan diatas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat (ir Pieter Batti : 2017).

**d. Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja berdasarkan pertimbangan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja dijelaskan bahwa :

- 1) Bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam menjalankan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produktifitas nasional.
- 2) Bahwa setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin keselamatannya.
- 3) Bahwa sehubungan dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.

**e. *Personal Safety and Social Responsibility***

Di dalam buku *Personal Safety and Social Responsibility* (2015:82-83) dijelaskan bahwa dalam pasal 12 b, c UU no 1 tahun 1970 tentang peralatan keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan :

- a) Memahami alat-alat pelindung diri.
- b) Memenuhi dan menaati semua syarat-syarat keselamatan dan keselamatan kerja.

Kemudian di dalam pasal 13 disebutkan :

Barang siapa yang akan memasuki tempat kerja diwajibkan menaati semua petunjuk keselamatan dan Kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan. Dan perusahaan diwajibkan secara Cuma-Cuma menyediakan semua alat pelindung diri yang diwajibkan pada tenaga kerja berada dibawah pimpinannya dan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut (pasal 14).

**f. *Personal Protective Equipment (PPE)***

Pakaian serta perlengkapan pelindung personal yang diuraikan pada buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman* (2015:99-115) dapat diklarifikasi sebagai berikut :

- 1) *Head protection* (pelindung kepala)
  - a) *Safety helmet* biasa digunakan sebagai pelindung dari benturan dan percikan kimia. Karena bahaya dapat bervariasi, tidak ada satu jenis helm yang ideal sebagai pelindung di berbagai kejadian. Rancangan diputuskan oleh pabrikan sesuai dengan pertimbangan utama dan standar yang sesuai dengan resiko pekerjaannya.
  - b) Kerangka helm harus terbuat dari satu bagian konstruksi mulus untuk menahan benturan dan suspense saat bekerja. Tali mahkota dalam helm menyerap kekuatan dari benturan, mereka dirancang untuk membuat jarak sekitar 25 mm.
  - c) Antara kerangka dan tengkorak pemakainya. Pelindung atau suspense harus di sesuaikan dengan benar sebelum di pakai.
  - d) Peralatan keselamatan harus digunakan sesuai dengan instruksi pabrik.
- 2) *Hearing protection* (pelindung pendengaran)
  - a) Semua orang terpapar kebisingan tingkat tinggi, misalnya diruang mesin, harus mengenakan pelindung telinga dari jenis yang direkomendasikan sesuai dengan keadaan tertentu.
  - b) Pelindung terdiri dari tiga jenis- sumbat telinga, sekali pakai atau permanen, dan sarung telinga.
  - c) Bentuk perlindungan telinga yang paling sederhana adalah sumbat telinga. Namun tipe ini memiliki kelemahan dari kemampuan terbatas pengurangan tingkat kebisingan.
  - d) Sumbat telinga dari karet atau plastic juga memiliki efek terbatas, di mana frekuensi tinggi atau rendah yang ekstrem menyebabkan

hilangnya perlindungan secara berlanjut. Mungkin sulit menjaga sumbat telinga sekali pakai direkomendasikan. Sumbat telinga tidak boleh digunakan oleh siapapun yang memiliki masalah telinga, tanpa nasihat medis.

- e) Secara umum, sarung telinga memberikan bentuk perlindungan pendengaran yang lebih efektif. Sarung telinga ini terdiri dari sepasang cangkir kaku yang dirancang untuk sepenuhnya menyelimuti telinga, dilengkapi dengan cincin penyegelan lembut agar pas dekat dengan kepala di sekitar telinga dihubungkan oleh ikat kepala pegas (atau band leher) yang memastikan bahwa segel suara di sekitar telinga dipertahankan. Berbagai jenis tersedia dan ketentuan harus dibuat sesuai dengan keadaan penggunaan dan saran ahli.

3) *Face and eye protection* (perlindungan terhadap wajah dan mata).

Digunakan untuk melindungi wajah dan mata alat yang digunakan contohnya *safety goggles*, Penyebab utama cedera mata adalah :

- a) Sinar infra merah - pengelasan gas
- b) Sinar ultra violet – pengelasan listrik
- c) Paparan bahan kimia
- d) Paparan partikel dan benda asing

Pelindung tersedia dalam beragam dirancang untuk spesifikasi standar internasional, untuk melindungi dari berbagai jenis bahaya. Kacamata yang dibuat dengan standar untuk melakukan kerja di kapal yang mampu melindungi dari bahaya.

4) *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan).

- a) Peralatan pelindung pernafasan sangat penting untuk perlindungan Ketika pekerjaan harus dilakukan dalam kondisi iritasi, debu atau gas yang berbahaya, beracun atau gas. Ada dua jenis peralatan utama yang melakukan fungsi berbeda.

- b) Bagian yang terpenting adalah bagian wajah dari respirator dan alat bantu pernafasan dipasang dengan benar untuk menghindari kebocoran.
  - c) Respirator yang dipilih harus jenis yang dirancang untuk melindungi terhadap bahaya yang terpenuhi.
- 5) *Hand and food protection* (pelindung tangan dan kaki)

Jenis sarung tangan yang dipilih tergantung pada jenis pekerjaan yang dilakukan atau bahan tertentu yang ditangani, dalam kasus ini saran ahli harus diikuti. Berikut ini adalah aturan umum :

- a) Sarung tangan kulit umumnya harus digunakan saat memegang dengan kasar atau tajam benda.
- b) Sarung tangan tahan panas harus digunakan saat menangani benda panas.
- c) Sarung tangan karet, sintetis atau PVC umumnya terbaik untuk menangani asam, alkali, berbagai jenis minyak pelarut dan bahan kimia pada umumnya.

Cidera kaki paling sering diakibatkan oleh pemakaian alas kaki yang tidak cocok (mis. Sandal, plimsoll dan sandal jepit) daripada karena tidak memakai sepatu dan sepatu keselamatan. Meskipun demikian, sangat disarankan agar semua personel yang sedang bekerja di atas kapal menggunakan alas kaki pengaman yang sesuai.

Cedera umumnya disebabkan oleh benturan, penetrasi melalui sol, tergelincir, panas dan hancur. Tersedia sepatu keselamatan yang dirancang untuk melindungi dari bahaya ini atau bahaya spesifik lainnya yang diidentifikasi dalam penilaian resiko, dibuat dengan berbagai standar yang sesuai dengan bahaya tertentu yang terlibat.

- 6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian)

Digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah deck atau dimanapun yang beresiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua

meter, alat yang digunakan adalah *full body harness* (mengekan seluruh tubuh) yang dikaitkan ke *lifeline* ( tali keselamatan).

7) *Body protection* ( pelindung tubuh),

Digunakan sebagai pelindung bila melakukan suatu pekerjaan yang kontak langsung terhadap barang atau benda yang dapat torkontaminasi atau benda *corrosive* (menyebabkan berkarat).

8) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko jatuh ke laut)

Digunakan bila bekerja di luar deck kapal atau sisi luar lambung kapal, yang beresiko untuk jatuh ke laut. Sebaiknya menggunakan *Personal Floating Device* (PFD) atau alat pelindung pribadi yang memiliki daya apung.

Alat-alat keselamatan ini digunakan untuk melindungi bagian tubuh jika terjadi kecelakaan. Sehingga setiap ABK yang membutuhkan penggunaan alat-alat ini harus terlatih dalam penggunaannya. Dalam hal ini tugas dari perwira untuk selalu mengawasi para ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan ini jika sedang bekerja. Disamping itu para perwira juga bertanggung jawab atas kelayakan alat-alat keselamatan tersebut. Oleh karena itu diperlukan pemeriksaan berkala sebelum maupun sesudah pemakaian untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan tersebut selalu dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan setiap saat.

## 2. Teori Disiplin

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2020:193) mengemukakan bahwa “kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku”. Pengertian yang dikemukakan oleh Malayu S.P Hasibuan menekankan disiplin pada kesadaran dan kesediaan seseorang.

Dari definisi diatas menurut peneliti bahwa disiplin adalah kegiatan peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku.

Adapun indikator disiplin kerja yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan suatu organisasi, menurut Malayu S.P Hasibuan diantaranya :

- a. Tujuan dan kemampuan ikut mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan. Tujuan yang akan dicapai harus jelas dan ditetapkan secara ideal serta cukup menantang bagi kemampuan karyawan. Hal ini berarti bahwa tujuan (pekerjaan) yang dibebankan kepada karyawan harus sesuai dengan kemampuan karyawan bersangkutan, agar dia bekerja sungguh-sungguh dan disiplin dalam mengerjakannya.
- b. Teladan Pimpinan sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan karyawan karena pimpinan dijadikan teladan dan panutan oleh bawahannya. Pimpinan harus memberi contoh yang baik, berdisiplin baik, jujur adil, serta sesuai kata dengan perbuatan. Dengan teladan pimpinan yang baik, kedisiplinan bawahan pun akan ikut baik. Jika teladan pimpinan kurang baik ( kurang berdisiplin), para bawahan pun akan kurang disiplin.
- c. Balas jasa (gaji dan kesejahteraan) ikut mempengaruhi kedisiplinan karyawan karena balas jasa akan memberikan kepuasan dan kecintaan karyawan terhadap perusahaannya/pekerjaannya. Jika kecintaan karyawan semakin baik terhadap pekerjaannya, kedisiplinan mereka akan semakin baik pula.
- d. Keadilan ikut mendorong terwujudnya kedisiplinan karyawan, karena ego dan sifat manusia yang selalu merasa dirinya penting dan minta diperlakukan dengan manusia lainnya.
- e. Waskat (pengawasan melekat) adalah Tindakan nyata dan paling efektif dalam mewujudkan kedisiplinan karyawan perusahaan. Dengan waskat berarti atasan harus aktif dan langsung mengawasi perilaku, moral, sikap , gairah kerja dan prestasi kerja bawahannya. Hal ini berarti atasan harus selalu ada/hadir di tempat kerja agar dapat mengawasi dan memberikan petunjuk, jika ada bawahannya yang mengalami kesulitan dalam menyelesaikan pekerjaannya.
- f. Sanksi hukuman berperan penting dalam memelihara kedisiplinan karyawan. Dengan sanksi hukuman yang semakin berat, karyawan akan

semakin takut melanggar peraturan-perturan perusahaan, sikap dan perilaku indisipliner karyawan akan berkurang. Sanksi hukuman seharusnya tidak terlalu berat supaya hukuman ini bersifat mendidik, dan menjadi alat motivasi untuk memelihara kedisiplinan dalam perusahaan.

- g. Ketegasan pimpinan dalam melakukan Tindakan akan mempengaruhi kedisiplinan karyawan perusahaan. Pimpinan harus berani dan tegas, Bertindak untuk menghukum setiap karyawan yang indisipliner sesuai dengan sanksi hukuman yang telah ditetapkan.
- h. Hubungan kemanusiaan yang harmonis di antara sesama karyawan ikut menciptakan kedisiplinan yang baik pada suatu perusahaan. Hubungan-hubungan baik bersifat vertical maupun horizontal yang terdiri dari direct single relationship, direct group relationship dan cross relationship hendaknya harmonis.

Menurut Sarinah (2019:105-107) dibutuhkan controlling (pengawasan dan pengendalian) dalam pelaksanaan manajemen yang baik. Pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang system informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa dalam pencapaian tujuan-tujuan perusahaan.

Controlling atau pengawasan adalah fungsi manajemen dimana peran dari personel yang sudah memiliki tugas, wewenang dan menjalankan pelaksanaannya perlu dilakukan pengawasan agar supaya berjalan sesuai dengan tujuan, visi dan misi perusahaan. Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang tidak kalah pentingnya dalam suatu organisasi. Semua fungsi manajemen yang lain, tidak akan efektif tanpa disertai fungsi pengawasan.

Sementara itu, Robert J. Mocker sebagaimana mengemukakan definisi pengawasan yang di dalamnya memuat unsur esensial proses pengawasan, bahwa: “pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan,

merancang system informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua pencapaian tujuan-tujuan perusahaan”

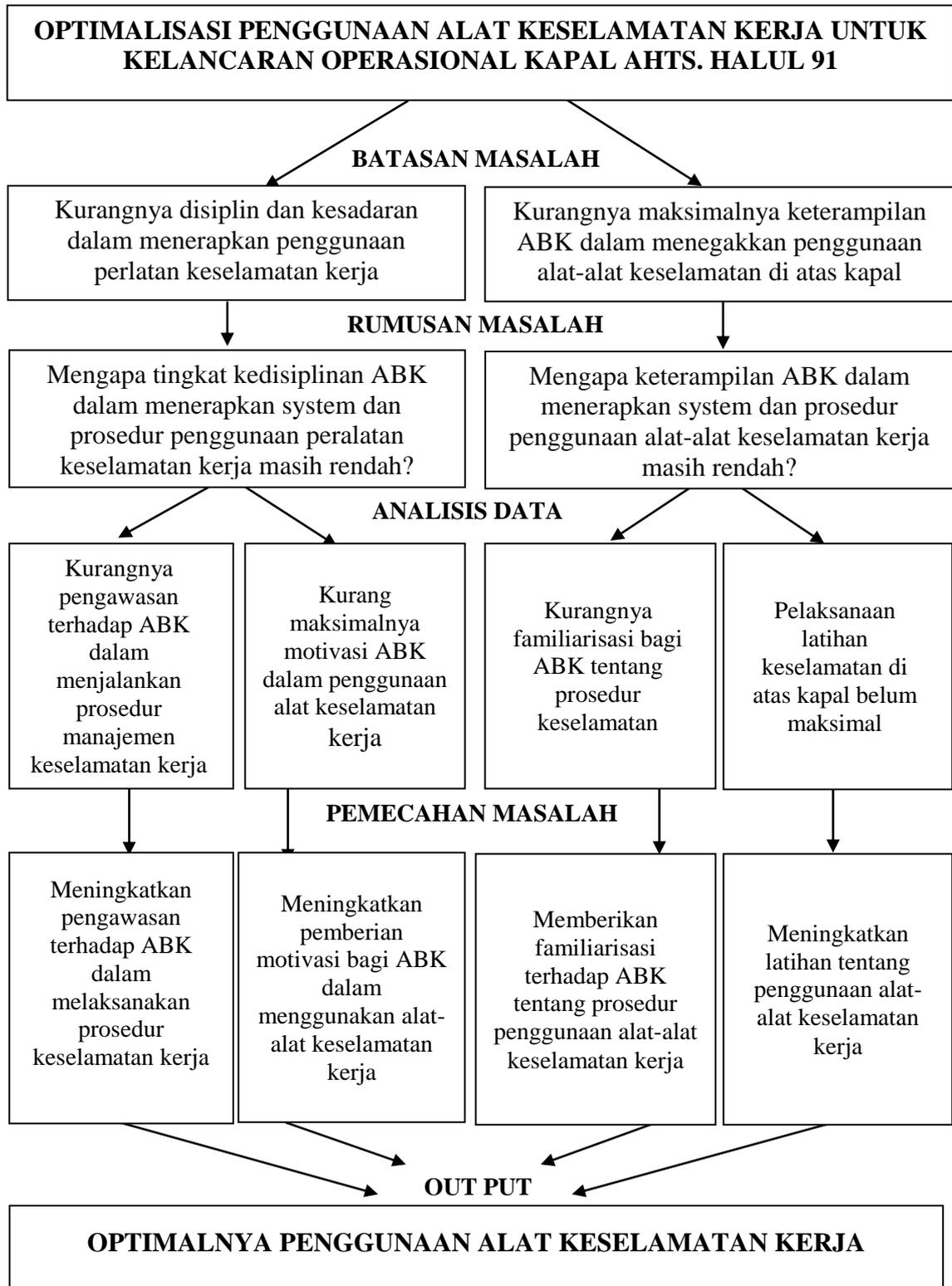
Dengan demikian pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai. Apabila terjadi penyimpangan dimana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula Tindakan yang diperlukan untuk mengatasinya.

### **3. Teori Keterampilan**

Menurut Malayu SP Hasibuan (2020:135) pengertian keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.

Dapat disimpulkan bahwa keterampilan tersebut bisa dilatih melakukan suatu hal menghasilkan sebuah keterampilan yang khusus. Keterampilan bukanlah bakat yang bisa saja didapat tanpa melalui proses belajar yang intensif atau yang merupakan kelebihan yang diberikan sejak lahir. Sehingga untuk menjadi seorang yang terampil yang memiliki keahlian khusus pada bidang tertentu haruslah melalui latihan belajar dengan tekun supaya dapat menguasai bidang tersebut dan dapat memahami serta mengaplikasikanya. Dalam rangka meningkatkan kinerja seorang awak kapal maka salah satu penunjang adalah tingkat keterampilan dari awak kapal itu sendiri, semakin tinggi tingkat keterampilan awak kapal maka akan meningkatkan kinerja.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Berdasarkan hasil pengamatan yang penulis dapat di atas AHTS. HALUL 91 milik Qatar Navigation Q.P.S.C, penulis menemukan beberapa fakta terkait permasalahan yang berhubungan dengan kurang optimalnya penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal AHTS. HALUL 91, yaitu :

1. Pada tanggal 15 Juli 2022 saat sedang pekerjaan perawatan terhadap peralatan di atas kapal, ditemui ABK tidak melakukannya dengan baik. Mereka melakukan segala sesuatunya dengan kurang bertanggung jawab dan masa bodoh. Salah satu contoh adalah, setelah selesai mempergunakan alat-alat kerja mereka tidak dengan segera atau secepatnya untuk menyimpan kembali perlengkapan tersebut ketempat yang sudah disediakan. Mereka meletakkan peralatan tersebut di sembarangan tempat.

Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK masih kurang peduli terhadap penempatan dan perawatan alat-alat keselamatan diatas kapal, sehingga menyulitkan diri sendiri dan menghambat operasional kapal serta merugikan perusahaan.

2. Pada tanggal 25 Juli 2022 saat kapal di pelabuhan dilakukan *Internal Audit* oleh *Health Safety Environmental and Quality (HSEQ) Department* dari perusahaan mengenai SMS dan didapati *Lack of Knowledge* (keterbatasan pengetahuan) dalam pengenalan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Dalam keadaan sehari-hari di atas kapal sebagian dari ABK dalam menjalankan pekerjaannya nampak sekali kurang bertanggung jawab atas tugas yang telah diberikan oleh atasan ataupun oleh perusahaan sesuai dengan tanggung jawabnya. Pelaksanaan kerja dilakukan kurang maksimal hanya

untuk menghabiskan waktu tugas yang telah ditentukan sehingga hasil yang dicapai tidak sesuai dengan target yang telah direncanakan.

Selain itu, ABK merasakan sudah lama bekerja di atas kapal dengan operasional yang sama dijalannya di atas kapal, sehingga mereka sering meremehkan pekerjaan dan tanggung jawabnya yang dapat menimbulkan kecelakaan dalam bekerja. Dengan lamanya masa kerja di atas kapal dimana kapal selalu disibukkan dengan urusan banyaknya pekerjaan rutin maupun perawatan kapal dapat menyebabkan ABK menjadi jenuh dan bosan sehingga member dampak psikologis bagi ABK.

Walaupun kenyataannya dalam setiap latihan keselamatan yang di lakukan diatas kapal, *safety officer* dalam hal ini Mualim 1 telah menjelaskan dan menerangkan kegunaan dari masing-masing alat keselamatan. Namun ABK pada umumnya tidak peduli dan meremehkan akan setiap penjelasan yang diberikan.

Bahkan masing-masing tugas dalam keadaan darurat atau sijil keselamatan untuk masing-masing jabatan sudah tertera di kamar masing-masing. Tentu saja ini membuat keheranan yang besar bagi perwira di atas kapal dan tentu saja faktor penyebab kejadian ini dikarenakan sikap acuh dan tidak bertanggung jawab atas keselamatan.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari hasil dan temuan yang penulis uraikan di atas, diketahui kejadian di atas dapat mengakibatkan suasana kerja di kapal tidak sesuai dengan apa yang diterapkan dalam sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, sehingga mengurangi tujuan dan manfaat dari peran sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja khususnya AHTS. HALUL 91 dalam keselamatan, sebab dari itu penulis menyimpulkan beberapa penyebabnya yaitu :

### **1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Kurang kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di kapal disebabkan hal berikut :

**a. Kurangnya pengawasan terhadap ABK dalam menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja**

Banyak ditemukan para ABK atau crew kapal tidak menggunakan APD yang lengkap saat melakukan pekerjaan harian tetapi para perwira yang ada di lapangan tidak melakukan peneguran atas alasan toleransi padahal prosedur dalam melaksanakan pekerjaan harian yaitu setiap pekerja diwajibkan menggunakan alat pelindung diri (APD) seperti misalnya :

- 1) *Head protection* (pelindung kepala), contohnya safety helmet.
- 2) *Hearing protection* ( pelindung telinga).
- 3) *Face and eye protection* ( pelindung wajah dan mata).
- 4) *Respiratory protection equipment* ( alat pelindung pernafasan)
- 5) *Hand and foot protection* ( pelindung tangan dan kaki)
- 6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian).
- 7) *Body protection* (pelindung tubuh)
- 8) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko tenggelam).

Terkadang ABK kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja di lepas pantai tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreasing buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Kecelakaan kerja dapat terjadi karena penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang kurang terampil dari ABK. Hal ini dapat terjadi karena ketidaktahuan dari ABK dalam hal cara penggunaan atau mungkin baru

pertama kali seseorang tersebut menggunakannya. Sebagai contoh dapat penulis sebutkan disini yaitu dalam pemakaian alat gerinda mesin *portable* untuk memotong rantai yang akan digunakan sebagai pengganti rantai fender yang putus. Saat sedang mempergunakan alat tersebut ABK tidak menggunakan sarung tangan dengan benar atau memakai *safety goggles* yang salah seperti tidak diikatkan di kepala maupun hanya memakai kacamata biasa. Sudah diketahui dalam buku panduan alat tersebut bahwa dalam penggunaan *portable grinding machine* ada stick atau holder yang harus dipasang di badan grinder tersebut jika sedang menggunakan grinding mesin itu, gunanya sebagai pegangan tangan kiri sedangkan tangan kanan dipergunakan untuk mengontrol power grinding mesin itu. Namun dikarenakan ketidaktahuan ABK tidak menggunakan holder dan langsung kedua tangannya memegang badan alat grinding mesin itu. Contoh-contoh di atas tentu saja sangat berbahaya dan dapat mencelakai ABK itu sendiri.

Dari faktor teknis dapat juga mengakibatkan kecelakaan kerja yang disebabkan oleh alat kerja tersebut atau *equipment failure*, peralatan kerja tidak berfungsi dengan baik. Hal ini disebabkan karena kurangnya perawatan terhadap alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan kerja tersebut, peralatan kerja harus disimpan dengan baik setelah digunakan dan harus selalu bersih. Begitu pula jenis sarung tangan yang dipakai harus sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan. Sebagian ABK setelah menggunakan sarung tangan selalu menyimpan di deck bagian luar sehingga terkena air laut dan berminyak. Sehingga sarung tangan penggunaannya sangat boros, dimana supply barang di tempat penulis bekerja sangat sulit untuk mendapatkannya. Alat-alat keselamatan kerja tersebut harus dirawat sehingga pemakaiannya dapat lebih maksimal. Sarung tangan yang habis dipakai haruslah dijemur terlebih dahulu dan setelah itu disimpan di locker, helmet di bersihkan dan disimpan, dan masih banyak lagi tata cara perawatan alat-alat keselamatan kerja yang dapat dilakukan.

Dilain pihak, dalam mengoperasikan kapal dengan jam kerja yang padat dimana untuk melakukan suatu perawatan terhadap kapal itu sendiri

beserta peralatannya sering timbul kendala-kendala. Dengan suatu sistem kerja yang sangat sibuk dan memerlukan suatu konsentrasi kerja yang tinggi dari semua para ABK di kapal, dapat mengakibatkan kurangnya dalam mengimplementasikan jalannya sistem manajemen keselamatan (SMS) di atas kapal. Dalam hal perawatan alat-alat keselamatan kerja diatas kapal.

Disaat ABK bekerja, penulis sempat memperhatikan sebagian ABK kurang disiplin mengikuti prosedur bagaimana penggunaan alat-alat keselamatan kerja, tentang cara, tentang fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah diberikan atau disediakan yang berguna untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal. Sedangkan semua peralatan itu harus digunakan sesuai dengan prosedur penggunaan alat keselamatan kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja. ABK seolah-olah tidak mau mengikuti prosedur penggunaan keselamatan kerja dengan mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja.

Contoh-contoh yang menandakan ABK kurang memahami dan mengenal prosedur tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat melakukan kerja diatas kapal antara lain:

- 1) Dalam melakukan kerja disekitar lambung kapal yaitu dalam kegiatan perawatan kapal atau menaik turunkan pekerja rig ditemui ABK sering memakai *safety helmet* pengaman kepala tidak menggunakan sesuai dengan prosedur di mana tidak menggunakan pengikatnya sehingga mengakibatkan *safety helmet* tersebut mudah terjatuh, kasus lain tentang penggunaan helm yang tidak diatur sesuai dengan ukuran kepalanya sehingga helm yang digunakan sangat longgar dan mudah terjatuh helm tersebut.
- 2) Disaat kapal akan sandar atau lepas sandar di pelabuhan, ABK yang sedang bekerja di atas deck tidak memakai sarung tangan, dengan tidak memakai sarung tangan maka akan membahayakan keselamatanya sendiri, resiko jari tangan lecet atau terluka akibat bergesekan dengan *mooring rope* yang dipegang. Dari kelalain faktor

keselamatan yang kecil tersebut akan tercipta masalah yang besar bagi ABK dan bagi kapal.

- 3) Apabila kapal sedang beroperasi dimana cuaca sedang buruk atau berombak, ABK yang bekerja diatas deck tidak menggunakan sepatu keselamatan / *safety shoes* tidak sesuai dengan prosedur dimana saat memakai sepatu tidak menggunakannya secara sempurna, menginjak bagian belakang sepatu dan tidak diikat sebagaimana mestinya, dan dapat mengakibatkan sepatu yang dipakai terlepas serta mengakibatkan ABK terpeleset disaat cuaca berombak.

**b. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja kerja**

Sering kali Perwira yang melakukan pekerjaan harian tidak memperhatikan anak buah kapal dalam penggunaan alat pelindung diri yang sesuai dengan prosedur. Sehingga saat melakukan pekerjaan harian masih banyaa ABK yang tidak menggunakan APD lengkap yang dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan kerja sampai kematian. Jika ditinjau dari pelaksanaa pekerjaan harian yang dilakukan di AHTS. Halul 91 masih banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidak peduliannya terhadap peraturan-peraturan baru.

Setiap waktu prosedur di kapal selalu berubah berdasarkan kebijakan yang berlaku, kurang pedulinya ABK terhadap aturan baru yang menyebabkan para ABK masih melakukan pekerjaan harian dengan pola atau sistem lama yang mengikuti kebiasaan mereka melakukan pekerjaan tertentu. Kurangnya pemberitahuan lebih lanjut dan penanganan dari pihak pemilik kantorpun membuat ABK seakan tidak mengetahui akan hal tersebut, hal ini menjadi perhatian khusus saat inspeksi rutin didapati masih banyak crew tidak mengetahui prosedur dasar keselamatan dengan benar.

Kesadaran sama artinya dengan mawas diri (*awareness*). Kesadaran juga bisa diartikan sebagai kondisi dimana seorang individu memiliki kendali penuh terhadap stimulus (dorongan/rangsangan) internal maupun stimulus

eksternal. Namun, kesadaran juga mencakup dalam persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu sehingga akhirnya perhatiannya terpusat. *Awareness* adalah kesadaran, keadaan, kesiagaan, kesediaan, atau mengetahui sesuatu kedalam pengenalan atau pemahaman peristiwa-peristiwa lingkungan atau kejadian-kejadian internal. Secara istilah kesadaran mencakup pengertian persepsi, pemikiran atau perasaan, dan ingatan seseorang yang aktif pada saat tertentu. Dalam pengertian ini *awareness* (kesadaran) sama artinya dengan mawas diri. Namun seperti apa yang kita lihat, kesadaran juga mencakup persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu hingga akhirnya perhatian terpusat. Oleh sebab itu, ada tingkatan mawas diri (*Awareness*) dalam kesadaran.

Dalam hal ini yang menyebabkan ABK tidak disiplin terhadap peraturan yang berlaku di atas kapal salah satunya karena rendahnya kesadaran *crew* untuk bertindak disiplin. Hal inilah yang membuat *crew* melakukan pelanggaran–pelanggaran atau kesalahan yang sama. Pada dasarnya mereka mengetahui prosedur maupun peraturan yang berlaku, namun karena rendahnya kesadaran ABK yang membuat ABK mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya disiplin diri pada prosedur Keselamatan akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

## **2. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

### **a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan**

ABK belum memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya sosialisasi pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dari tugas-tugas pekerjaan ABK yang lama. Dimana pekerjaan yang akan dilakukan diatas kapal memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi. Menurut SMS manual yang ditetapkan oleh perusahaan, familairisasi harus dilakukan selama dua hari sebelum

serah terima jabatan antara ABK lama dan baru. Namun yang sering terjadi di atas kapal sosialisasi dilakukan kurang dari 1 hari, dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Sehingga ABK baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan familiarisasi mengenai semua SOP yang ada, termasuk keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan lainnya sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Dampak dari kurangnya familiarisasi mengenai manajemen keselamatan kerja terhadap ABK baru, tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta tidak menyadari pentingnya keselamatan kerja sehingga ABK mengabaikan manajemen keselamatan kerja.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pencharter, sangat perlu adanya pengenalan serta pelatihan alat-alat kerja khususnya alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan dan diadakan diskusi sesaat sebelum melaksanakan kerja. Pelatihan merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal, dalam hal ini khususnya pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan dalam upaya peningkatan keselamatan di atas kapal tempat penulis bekerja, pelatihan dilaksanakan sewaktu kapal dalam perjalanan dari pelabuhan menuju ke lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Pelatihan perlu ditingkatkan terhadap ABK agar mendapatkan hasil yang maksimal.

**b. Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal**

Dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating* (bawahan). Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka bintang yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara

bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

Latihan-latihan yang harus dilaksanakan dalam interval tertentu, seperti contoh latihan memasuki ruang tertutup dan latihan kemudi darurat yang harus dilaksanakan dalam interval waktu tiga bulan. Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data diatas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin perwira untuk menjadi contoh teladan bagi ABK lainnya. Dari fakta yang terjadi, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh faktor peralatan seperti keterbatasan atau tidak tersediannya alat-alat keselamatan, akan tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya (*human error*).

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan dengan fakta-fakta dan kejadian yang telah dianalisis oleh penulis, maka dapat ditemukan alternatif pemecahan masalahnya antara lain sebagai berikut:

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

#### **a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Hal ini dapat diatasi dengan cara :

##### **1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja**

Jika ditinjau dari fakta-fakta dan analisa, kurangnya kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja yang terjadi disebabkan oleh lemahnya control terutama para Senior Officer kepada anak buahnya dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk selalu

mengenakan perlengkapan keselamatan dalam bekerja. Nakhoda tidak segan menegur atau memberi peringatan kepada para mualimnya jika mereka lalai menjalankan tugasnya sebelum kejadian merugikan terjadi.

Singkatnya semua kegiatan anak buah harus dibawah kontrol atasannya seperti saat melakukan kerja harian. Mualim satu sebagai salah satu *Senior Officer* wajib melakukan briefing singkat sebelum melakukan kerja. *Safety* management yang efektif bukan saja berdasarkan pada common under standing yakni pengertian dan persepsi yang sama terhadap resiko yang dihadapi dan bagaimana mengontrolnya melalui manajemen yang baik.

Kegiatan yang dapat dilakukan oleh Nakhoda dalam rangka memenuhi tujuan tersebut yaitu :

- a) Nakhoda melakukan briefing khusus untuk seluruh ABK tentang waktu yang tepat mengenai kedisiplinan dalam menggunakan APD saat melakukan kerja harian.
- b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan kedisiplinannya.

## **2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Sebagai seorang perwira harus memberikan sosialisasi pengenalan atas alat-alat apa saja yang akan diperlukan waktu pelaksanaan pekerjaan harian. Dengan memberikan sosialisasi ini terhadap anak buah kapal yang bekerja dituntut ABK lebih mengerti lagi tentang pentingnya penggunaan APD sehingga kedisiplinan dan kesadaran ABK dapat meningkat atas kesadaran ABK itu sendiri.

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin. Dengan demikian bisa dijadikan sebagai panutan bagi ABK yang lain

sehingga timbul rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing. Pemberian sanksi dilakukan agar pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh Mualim I tidak diikuti oleh anak buah kapal lainnya yang bekerja di atas kapal. Selain itu agar menjadi pelajaran bagi ABK lainnya bahwa akan diberikan sanksi yang tegas bagi siapapun yang tidak disiplin dan melakukan pelanggaran, apalagi dampaknya berhubungan dengan keselamatan jiwa awak kapal. Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama diwaktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik sehingga mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

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

- 1) Memberikan reward atau bonus tahunan berterusan bagi Anak Buah Kapal yang telah bekerja lebih dari setahun.
- 2) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal AHTS. Seperti sertifikat BOSIET (*Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training*) dan *Offshore Medical Fitness*.
- 3) Pemberian akomodasi yang layak kepada para AB.
- 4) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara AB.
- 5) Memberikan penghargaan kepada ABK yang berprestasi.

- 6) Melakukan pendekatan kepada ABuntut meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

Untuk meningkatkan tanggung jawab ABK dapat dilakukan dengan memberikan pembinaan secara rutin. Pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik. Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan apa yang sudah ada kepada yang lebih baik (sempurna) baik terhadap yang sudah ada (yang sudah dimiliki).

Dari penjelasan tersebut di atas, maka pembinaan yang dimaksud adalah pembinaan kepribadian secara keseluruhan. Secara efektif dilakukan dengan memperhatikan sasaran yang akan dibina. Pembinaan dilakukan meliputi pembinaan moral, pembentukan sikap, dan mental. Dalam hal ini perusahaan memberikan pembinaan untuk membentuk sikap *Safety Officer* agar memiliki pribadi yang tegas, berwibawa sebagai pemimpin, bijaksana, tegas dan memiliki motivasi kerja yang tinggi.

Selain sebagai pengawas dan pelaksana manajemen keselamatan di atas kapal, *Safety Officer* juga bertindak sebagai kepala kerja bagian dek sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan dan mengarahkan ABK agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan pengertian demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama ABK. Sebagai pemimpin dan bagian dari Perwira di atas kapal, maka *Safety Officer* harus tegas dalam mengambil tindakan maupun dalam memberikan sanksi apabila terjadi pelanggaran atau penyimpangan dari peraturan maupun prosedur kerja dan Keselamatan yang berlaku.

**b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidakpeduliannya terhadap peraturan-

peraturan baru dan masih ketergantungan pada pola atau sistem yang lama, namun pentingnya prosedur tidak bisa dihindari demi kelangsungan lingkungan pekerjaan yang nyaman untuk mencapai tujuan. Adapun cara yang dapat dilakukan sebagai berikut :

**1) Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Hal paling tepat untuk menjelaskan mengenai isi dari *Safety Management Manual* (MSM) adalah pada waktu *Safety Meeting* yang dilaksanakan seminggu sekali, sedangkan kontrak di kapal berkisar antara 3 – 6 bulan. Disamping itu di kapal dapat di praktekan koreksi mampu memberikan manajemen kerja yang baik di kapal. Disamping itu meeting melibatkan *Design Person Ashore* (DPA) sebagai jembatan berkala sangat dibutuhkan safety meeting yang bertujuan meningkatkan pengetahuan dan kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja. Serta melakukan kerja di lokasi kerja sehingga para ABK mengetahui penggunaan setiap APD dan adanya perlindungan keselamatan terhadap bahaya kecelakaan yang sewaktu-waktu mungkin dapat terjadi.

Untuk meningkatkan familiarisasi atau pengarahan ABK tentang alat keselamatan maka perlu diadakan pengarahan di mana pengarahan ini penting sekali dilakukan agar ABK tidak mengalami kebingungan didalam cara-cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal. Dengan pengarahan maka ABK diharapkan dapat memahami dengan baik manfaat masing-masing alat keselamatan tersebut sehingga kecelakaan kerja dapat dikurangi sekecil mungkin.

Para anak buah kapal yang baru naik kapal baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan familirisasi kondisi kapal tentang :

- a) Pengenalan cara penggunaan alat-alat keselamatan.
- b) Pengenalan letak dimana alat keselamatan disimpan.
- c) Pengenalan fungsi dari alat keselamatan.
- d) Prosedur perawatan alat alat keselamatan.

Hal diatas bertujuan agar para ABK mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalamanpun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal dimana dia bekerja, awak kapalnya, kebijakan-kebijakan dari perusahaan dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugas secara baik. Adapun tujuan utama di dalam program pengarahan dan familiarisasi ABK yaitu untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK sesuai dengan jabatan, tugas dan tanggung jawabnya.

Adapun proses familiarisasi bagi ABK yang baru pertama bergabung di kapal yaitu pertama dengan memberikan *safety briefing*, biasanya dilakukan oleh *safety officer*. Dalam *safety briefing* ini, *safety officer* menerangkan tentang prosedur-prosedur keselamatan dengan bantuan *Checklist* yang telah disiapkan oleh perusahaan melalui SMS (*Safety Management System*) manual. Setelah menerangkan semua *safety procedure* di atas kapal, kemudian dilanjutkan dengan familiarisasi tentang prosedur pekerjaan yang akan dilakukan seperti menunjukan alat-alat yang akan digunakan, cara penggunaannya serta tombol-tombol *emergency stop* untuk alat-alat tertentu.

Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan, serta mampu melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh *safety officer* atau *Chief officer* yaitu menonton video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman ABK

tentang resiko- resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.

Di messroom dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. ABK juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya.

Dalam usaha meningkatkan pemahaman terhadap ABK tentang pentingnya mengikuti prosedur dalam menggunakan alat-alat keselamatan juga dapat dilakukan dengan cara bekerja sama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang ada di darat dan mengirim ABK ke lembaga-lembaga pendidikan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan ABK tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-alat keselamatan sehingga ABK akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

## **2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Latihan atau *training* adalah suatu kegiatan dari perusahaan dimaksudkan untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan yang bersangkutan.

Dalam upaya meningkatkan potensi kerja ABK tersebut perlu diadakan pelatihan-pelatihan yang mengacu pada peraturan *ISM Code Elemen 6.5*: yang menyatakan Latihan Keselamatan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang ditetapkan SMS. Latihan bertujuan guna memastikan bahwa awak kapal memenuhi standar SMS perusahaan dan guna menambah pengetahuan dan keterampilan ABK dalam melakukan pekerjaan, salah satunya adalah dalam hal mengendalikan keadaan darurat. Dengan memotivasi mereka dan diadakan pelatihan secara berkala, terencana, sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, maka akan mendapatkan hasil yang maksimal.

Pelaksanaan latihan keselamatan kerja serta pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan tersebut (*Safety Drill*) yang pelaksanaannya dilakukan sebulan sekali secara berkesinambungan atau perlu ditingkatkan sebulan dua kali sampai ABK dapat benar-benar mengerti dan memahaminya. Apabila terjadi keadaan darurat semua awak kapal dapat menggunakan dengan benar alat-alat keselamatan di atas kapal. Dalam bekerja ABK dapat menggunakan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan fungsinya, juga cara-cara perawatan dari alat-alat keselamatan harus diterapkan agar dalam penggunaan alat-alat tersebut tidak mengalami kendala ataupun hambatan. Kurangnya pemeliharaan alat-alat keselamatan kerja mengakibatkan penundaan pekerjaan yang berpengaruh terhadap bertambahnya beban pemeliharaan.

Melaksanakan latihan bagi awak kapal diharapkan pekerjaan akan menjadi lebih baik, kerusakan property maupun lingkungan dapat diperkecil, pemborosan dapat dikurangi dan yang penting kecelakaan kerja dapat ditekan seminimal mungkin. Pelatihan yang berkelanjutan baik di darat maupun di atas kapal sangat penting untuk menambah keterampilan atau mengingatkan kembali materi-materi yang telah didapat dari kursus-kursus yang telah diikuti oleh awak kapal. Sehingga dengan latihan diharapkan akan tercapai *Safety Program Culture*, yang terdiri dari:

- 1) *Know your duties and responsibilities* (menenal tugas dan tanggung jawab).
- 2) *Familiarization Training* (pelatihan).
- 3) *Periodical / Refresher Training* (pelatihan berjangka).
- 4) *Safety committee and Non-Confirmit Reporting* (pertemuan membahas tentang keamanan dan keselamatan kerja).
- 5) *Follow Established Procedures* (Mengikuti aturan yang sudah ditetapkan)
- 6) *Performance Monitoring* (pengawasan hasil kerja).
- 7) *Plan Maintenance System* (Sistim rencana kerja).
- 8) *Good House Keeping* (kebersihan / kerapian).

Dari unsur-unsur diatas maka setiap ABK akan selalu mengingat dan menerapkan: *Think Safety, Act Safety, Be Safety* (Memikirkan Keselamatan, Bertindak Keselamatan, Melakukan Keselamatan). Latihan yang dapat dilaksanakan berupa penjelasan singkat mengenai prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai checklist dan menjelaskan mengenai tugas dan tanggung jawab saat keadaan darurat, hal ini dapat dipimpin oleh salah satu dari semua perwira. Selain untuk melakukan dan pengenalan kepada ABK baru, juga membantu perwira yang memimpin tutorial untuk mengulang serta mengingat Kembali materi yang telah ia kuasai sebelumnya.

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

### **a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

#### **1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja**

Pengawasan terhadap ABK di dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja dengan cara :

- a) Nakhoda melakukan briefing khusus untuk seluruh ABK dalam tentang waktu yang tetap mengenai kedisiplinan dalam menggunakan APD saat melakukan kerja harian.

Keuntungan :

ABK lebih mengerti kapan dan dimana APD wajib digunakan

Kerugian :

Memakan waktu para ABK khususnya yang sedang tidak berjaga untuk melaksanakan istirahat.

- b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan disiplinnya.

Keuntungan :

- a) ABK akan lebih sigap dalam mematuhi aturan yang berlaku
- b) Menciptakan pola kebiasaan baik dalam melakukan pekerjaan

Kerugian :

Banyak ABK yang tidak siap saat inspeksi yang akan menimbulkan banyak koreksi dan teguran untuk ABK yang berada di empat kerja.

**2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Keuntungan :

- a) Setiap anak buah kapal lebih paham akan pentingnya keselamatan kerja di kapal
- b) Munculnya kewaspadaan lebih saat melakukan pekerjaan
- c) Memberikan kerja sama yang baik antara anak buah kapal dan perwira

Kerugian :

- a) Akan memakan banyak waktu yang digunakan pada saat pemberian motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah paham mengenai pentingnya tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.
- b) Bertambahnya tugas dari perwira untuk memberikan motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah mendapatkan pelatihan dan pengetahuan sebelum naik kapal, ini adalah tugas dari orang kantor untuk memilih crew yang mahir.

**b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

**1) Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Keuntungan :

Dapat mengevaluasi kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai dengan prosedur keselamatan kerja sehingga ABK dapat lebih mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya dalam menerapkan keselamatan kerja di kapal.

Kerugian :

Pelaksanaan familiarisasi mengurangi waktu istirahat para ABK karena safety meeting biasanya dilaksanakan di hari-hari libur atau jam istirahat.

**2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Keuntungan :

Pengetahuan ABK akan meningkat terhadap prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar sehingga angka kecelakaan akan menurun.

Kerugian :

Dalam melakukan pelatihan-pelatihan, perusahaan harus mengeluarkan biaya lebih.

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

Dari evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, dengan melihat dari segi keuntungan dan kerugiannya maka penulis mengambil pemecahan masalah yang dipilih antara lain :

**a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan kedisiplinan dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan keselamatan kerja yaitu

meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.

**b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

Pemecahan masalah yang dipilih untuk memaksimalkan keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja..

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya yang telah dibahas permasalahannya dan telah diambil dari temuan penelitian, untuk kemudian dianalisa sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak berjalan baik di atas kapal AHTS. Halul 91 disebabkan oleh :

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja disebabkan
  - a. Kurangnya pengawasan terhadap ABK dalam menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja
  - b. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja
2. Kurangnya ketrampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, disebabkan
  - a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan
  - b. Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal

#### **B. SARAN**

Agar mempertimbangkan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang telah dijabarkan dan melalui tahap evaluasi di atas maka untuk dapat mencari solusi dari segala masalah yang timbul yang di akibatkan oleh tidak berperannya ISM Code di kapal khususnya AHTS. Halul 91 adalah dengan melakukan beberapa sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja. Disarankan kepada Nakhoda agar :

- a. Meningkatkan pengawasan Nakhoda terhadap ABK di dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
  - b. Memberikan motivasi kepada ABK yang dilaksanakan berupa pemberian penghargaan dan insentif.
2. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja yang baik dan benar.
- a. Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja
  - b. Meningkatkan latihan bagi ABK dalam penerapan sistem prosedur penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan, Malayu S.P. (2020). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- ILO. (2006). *Maritime Labour Convention, A Seafarers' Bill of Rights*, London, 2006, published by The International Transport Workers' Federation (ITF)
- International Maritime Organization*. (2018). *Amandement 2010 STCW Convention, International Convention Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, IMO, London
- International Maritime Organization*. (2018). *International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974, Special Chapter 1 General Provisions and Chapter II – 1 Construction*
- International Maritime Organization*. (2014). *International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974, Special Chapter 1 General Provisions and Chapter II – 1 Construction*
- International Maritime Organization*. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. IMO Publication
- Sarinah. (2019). *Pengantar Manajemen*. Cetakan Kelima. Yogyakarta: Deepublish
- Soehatman, Ramli. (2020). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Dian. Rakyat
- Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja
- \_\_\_\_\_ (2015). *Personal Safety and Social Responsibility*
- \_\_\_\_\_ (2015). *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman*
- \_\_\_\_\_ (2017). *Occupational Health And Safety Guide Book*

## HALUL 91 ( OFFSHORE UTILITY TUG) SPECIFICATION

| GENERAL   |   |
|---|---|
| Vessel Names<br>Built by/Year   | <b>Halul 91</b><br>POET SHIP BUILDING & ENGINEERING PTE LTD<br>CHINA / 2019   |
| Flag/POR<br>Classification  | DOHA, STATE OF QATAR<br>DNV , 1A Fire Fighter(I) Offshore Support Vessel –<br>AHTS, BIS OILREC (FP>60deg C)   |
| Other Certificates<br>IMO No. / Off. No. / Call Sign  | MLC 2006, IMDG<br>9799252 / 450/20 / A7JD   |
| DIMENSIONS  |   |
| Length O A  | 46.39 M   |
| Breadth Mld   | 13.20 M   |
| Depth Mld   | 6.00 M  |
| Max Draft (OSV)   | 5.12 M  |
| Deadweight  | 803.65  |
| GRT / NRT   | 891 / 267   |
| PERFORMANCE   |   |
| Max. Speed (100% MCR)   | 14.5 knots  |
| Service Speed (85% MCR)   | 13 Knots  |
| Bollard Pull ( Fwd Pull)  | 80.1 T  |
| Bollard Pull ( Aft Pull)  | 73.58 T   |
| Crash stop  | 35 Seconds  |
| CAPACITIES  |   |
| <b>100% capacities</b>  |   |
| Clear Deck (Approx Dim.)  | 19 x 11 meters  |
| Clear Deck Area   | 200 M <sup>2</sup> (Flush, Wooden Sheathing)  |
| Deck Strength   | 5 T/M <sup>2</sup>  |
| Fuel Oil  | 413.8 M <sup>3</sup>  |
| Recovered oil tanks   | 176.8 M <sup>3</sup>  |
| Fresh Water   | 190.80M <sup>3</sup>  |
| Drill Water/Ballast water   | 67.6M <sup>3</sup>  |
| Dry Bulk  | NA  |
| Mud/Brine/ORO/MEG   | NA  |
| Corrosion Inhibitor   | NA  |
| Foam  | 23.20 M <sup>3</sup>  |
| Dispersant  | 13.80 M <sup>3</sup>  |
| CARGO PUMPS   |   |
| DISCHARGE CAPACITIES  |   |
| Fuel Oil Cargo  | 1 x 35m <sup>3</sup> /hr @ 40 M   |
| Fresh Water Cargo   | 1 x 35m <sup>3</sup> /hr @ 40 M   |
| Drill/Ballast Water   | 1 x 45m <sup>3</sup> /hr @ 40 M   |
| Mud / Brine/MEG   | NA  |
| Dry Bulk  | NA  |
| Kinetic Hydrate Inhibitor   | NA  |
| Corrosion Inhibitor   | NA  |
| EXTERNAL FIRE FIGHTING  |   |
| Fi – Fi Class 1   | 2 x 1200M <sup>3</sup> /hr Pump, 2 x 1200 M <sup>3</sup> /hr Single/Dual<br>Flow Monitors, Local & Remote Controls incl<br>Joystick, Water Spray/Curtain System.  |
| Foam System   | 2 x Adjustable Foam Inductor, 0~6% Mixing   |
| OIL RECOVERY & DISPERSANT SYSTEM  |   |
| Oil Recovery System<br>(Containerized one can be<br>provided upon request.)<br>Dispersant System                                | AYLES FERNIE. CLEARSPRAY-150 FBC<br>With Full bridge control and 6 meter spray<br>booms on both sides.  |
| LIFE SAVING EQUIPMENT & FIRE FIGHTING APPLIANCES  |   |
| Fast Rescue Boat & Davit<br>Life Rafts<br>LSA /FFA<br>Fire Fighting Internal  | 1 Nos. x 15 men, 20 Knots (WJ 60 RB)<br>2x 25 Men & 2X16 Men Inflatable Life Rafts<br>As per SOLAS.<br>Fire Main incl. emergency, Fire Detection System,<br>Fixed NOVEC System.   |
| Others  | Rescue Zones, BA Sets, Gas Detectors, Stretcher,<br>H <sub>2</sub> S & LEL.   |
| ACCOMMODATION   |   |
| 22 PERSONS  |   |
| One Man Cabin<br>Two Men Cabin<br>Four Men Cabin<br>Toilets with Shower<br>External Toilets<br>Mess / Recreation Room<br>Others | 4 Cabins ( 2 cabins with Day Rooms)<br>5 Cabins<br>2 Cabins<br>All Cabins + 1 Nos. (FW, SW & Hot Water Supply)<br>2 Nos. (Main Deck & Officer deck)<br>18 Seats Mess room.<br>Hospital with Toilet, Deck Store Workshop, 10M <sup>3</sup><br>Freezer & 8M <sup>3</sup> Chiller, 10 M <sup>3</sup> Provision Store,<br>Change Room with Toilets , Laundry with Linen<br>Store, Smoking Room etc. |
| Crew Comfort  | Noise levels as per IMO A 468 code.   |

| WHEEL HOUSE                          |  |
|--------------------------------------|--|
| DP System                            | NA   |
| DP Capacity (100% MCR)               | NA   |
| Joystick                             |  |
| Reference Systems                    | NA   |
| GMDSS                                | Area A3  |
| Radars                               | 2 nos (X Band) ARPA with daylight display.   |
| Speed Log (Dual Axis)                | Furuno Doppler DS80 .  |
| Communication/ Data                  | 1 x Mini Vsat , Auto Telephone System, Sound<br>Powered Tel, SAT TV System, Computer LAN<br>Network, PA System.  |
| Others                               | Magnetic Compass, 2 x DSC VHF, 2 x SART,<br>Navtex, 1xEPIRB, Autopilot, Echo Sounder, AIS,<br>SSB Radio, 3xWalkieTalkie GMDSS compatible,<br>GPS, BNWAS, 2 x VHF wall mounted, |
| Search Lights                        | 2x 3000W manual operation.   |
| PROPULSION                           |  |
| DIESEL                               |  |
| Main Engine                          | 2 X Niigata engines, 6L28AHX, each 2206KW @<br>800RPM ,  |
| Propulsion (Azimuth<br>Thrusters)    | 2 X Nigata ZP-41, Azimuth fixed pitch with Hitachi nico<br>slip clutch.  |
| Main Generators                      | 4 X Cummins generators, Model QSM11-DM, each<br>317 KW @ 1800RPM   |
| Bow Thrusters                        | Nakashima Thruster, Model TCT-120, capacity 385KW<br>@ 1800RPM   |
| DECK MACHINERY                       |  |
| ELECTRO - HYDRAULIC                  |  |
| AH/Towing winch                      | Zicom, Winch stall pull 100T,80T @ 0-5M/min,16T @<br>0-20M/minBrake hold cap-180T,56mm x 850mtrs<br>rope   |
| Tugger Winch                         | 2 X Zicom Hyd Tugger winch, capacity each 10T @ 15<br>M/min  |
| Capstan                              | 2 x Zicom Hyd capstan, capacity 3T @ 15 M/min  |
| Towing pin/Karmfork                  | 1 unit Karmfork,SWL-300T, wire size upto 120mm &<br>Tow pin 125T   |
| Main Deck Crane                      | Palfinger knuckle boom PK32080 (M)D, SWL 1700KG<br>@ 13.7m   |
| FWD Towing winch&<br>Anchor windlass | Towing Winch rating 40T@0-8.4Mtr/min<br>Brake holding capacity150T & 2 x Stockless<br>HHP Anchors, 2 x 7 shots (28mm) chain cable.   |
| Smit Bracket                         | SWL 75 Ton   |
| Power Sockets on Deck                | 3 sockets for 240 Volt/60Hz 16 A (2P+E) and<br>2 sockets for 440V/60Hz 32 A (3P+E), 2 sockets<br>for 440V/60Hz 32 A (4P+E),  |
| Others                               | Container Footings with twist lock, Cargo<br>Discharge points with Camlock couplings both<br>port and starboard and Stern Roller   |
| MISCELLANEOUS                        |  |
| Ballast Water Treat.                 | N/A  |
| FW Generator                         | 1 x 12 T/Day Capacity  |
| H <sub>2</sub> S & LEL System        | 4 Sensors each, Visual & Audible alarms.   |
| Flow Meters                          | Both F.O and FW Sys. Local Display.  |
| Purifiers                            | 800L/Hr F.O- 1no and 500L/Hr L.O- 1 nos  |
| Air conditioning Plant               | 2 Nos ; one being 100% standby.  |
| Refrigeration Plant                  | 2 Nos ; one being 100% standby.  |
| Sewage Treatment                     | CKST- 25, capacity 1.5 M3/day  |
| Tank Gauging                         | NA   |
| Stability Software                   | N/A  |
| Alarm Monitoring Sys.                | Available in ECR as well as Bridge   |
| Workshop                             | Dedicated Workshop with all necessary tools<br>including welding machine, Drill Machine etc.   |
| Other Tanks & Spaces                 | Sewage Holding Tank, Grey water Tank, Bilge<br>Holding Tank, Dirty Oil Tank, Lub Oil storage<br>Tanks, Paint Store, COSHH store, , Safety<br>Store, Bosun Store,               |
| Fenders                              | Cylindrical Hollow core rubber fender D Type<br>rubber fenders all round, W Type at Forward,<br>aircraft tyres all round.  |
| Cathodic Protection                  | Anodes provided on shell & In all Sea Chests.  |
| MGPS System                          |  |
| Working Air Compr.                   | Deno Air Compressors, Model DPA2-10-6,<br>capacity 15 M3/hr .  |
| Fluid Management<br>System           | NA.  |

**Rev:3**

**IMO CREW LIST**  
(IMO FAL Form 5)

|  |                             |                   |                | Arrival                                      | Departure                                  | Page Number |
|--|-----------------------------|-------------------|----------------|--|--|-------------|
| 1.1 Name of ship <b>AHTS. HALUL - 91</b>                 |                             |                   |                | 1.2 IMO number <b>9799252</b>                |  |             |
| 1.3 Call sign <b>A7JD</b>                                |                             |                   |                | 1.4 Voyage number : <b>H91/11/22</b>         |  |             |
| 2. Port of -Arrival <b>Milaha Shipyard Mesaieed Port</b> |                             |                   |                | 3. Date of departure <b>15/10/2022</b>       |  |             |
| 4. Flag State of ship <b>QATAR</b>                       |                             |                   |                | 5. Last port of call <b>Al-Shaheen Field</b> |  |             |
| 6. No.   | 7. Family name, given names | 8. Rank or rating | 9. Nationality | 10. Date and place of birth                  | 11. Nature and number of identity document |             |
| 1.   | Capt.Sergei Varlashkin      | Master            | Russian        | 14.05.1966 /Poctob,USSR                      | 72 4322196                                 |             |
| 2.   | Ressa Triestino YUslı       | Add Master        | Indonesian     | 16.08.1969 / Jakarta`                        | C1428657                                   |             |
| 3.   | Maulana Achmad Jainuri      | 2/O-1             | Indonesian     | 09-01-1995 / Jakarta                         | C 6841643                                  |             |
| 4.   | Gopalakrishnan Kannan       | 2/O-2             | Indian         | 04-03-1993 / Tamilnadu                       | Z 5906832                                  |             |
| 5.   | Mohammad Atahar Sekh        | 2/Off-2           | Indian         | 04-12-1985 / Kanpur                          | Z 4238131                                  |             |
| 6.   | Louis Pallath Ouseph        | C/Eng             | Indian         | 19-08-1973 / Kerala                          | L 8401719                                  |             |
| 7.   | Vasupilli Eswara Rao        | 2/ Eng            | Indian         | 06-07-1980 / Andhra Pradesh                  | V 2589066                                  |             |
| 8.   | Soressa Chimdessa Enkosa    | 3 / Eng           | Ethiopian      | 05-01-91 / Ethiopia                          | EP 6941638                                 |             |
| 9.   | Balamurugan Subramanian     | ETO               | Indian         | 21-06-76 / Tamil Nadu                        | Z 5873924                                  |             |
| 10.  | Kabeerdas Kinattinkara      | Bosun             | INDIAN         | 18-04-1979 / Kerala                          | Z 3991496                                  |             |
| 11.  | Roshmith Moosami Kandy      | AB-1              | Indian         | 03-06-1991 / Kerala                          | V8365848                                   |             |
| 12.  | Muhamad Aliman              | AB-2              | Indonesian     | 13-03.1975 / Majalengka                      | C 7806915                                  |             |
| 13.  | Milan Joseph Kochuparambil  | AB-3              | India          | 26-11-1999 / Kerala                          | S 2916569                                  |             |
| 14.  | Prashob Koothamvally        | AB-4              | India          | 22-02-1994 / Calicut                         | P 4934492                                  |             |
| 15.  | Vendane Aroumougame         | AB-5              | Indian         | 07/06/1978 / Pondicherry                     | P 2511503                                  |             |
| 16.  | Vijay Pal                   | MM-1              | Indian         | 01-04-1989 / Uttar Pradesh                   | V 0735389                                  |             |
| 17.  | Mohammad Shahid Zubair      | MM-2              | Indian         | 17-05-1991 / Uttar Pradesh                   | R 9841145                                  |             |
| 18.  | Vinod More                  | Ch Cook           | Indian         | 14-11-85/ Mumbai                             | L 4796991                                  |             |
| 19.  | Ramadas Chalakkal           | Stdwd-1           | Indian         | 02-01-1982 / Kerala                          | K 6445609                                  |             |
| 20.  | Avoy Mahata                 | Stdwd-2           | Indian         | 28-11-1992 / Kolkata                         | P 8473837                                  |             |
| 21.  |                             |                   |                |  |  |             |
| 22.  |                             |                   |                |  |  |             |
| 23.  |                             |                   |                |  |  |             |



Master : Capt. Sergei Varlashkin

Updated On: 15.10.2022



# AHTS. HALUL - 91

## DAFTAR ISTILAH

- ABK** : Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar sijil.
- Check list* : Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan dilapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (√)
- Drill* : Latihan menanggulangi keadaan darurat di kapal.
- ISM Code* : *International Safety Management*, yaitu sistem manajemen internasional yang mengatur untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut.
- Near Miss Accident* : Disaat seseorang mendapatkan kejadian yang hampir
- OHSAS 18001** : Merupakan sebuah standar dalam skala internasional bagaimana menerapkan sistem manajemen kesehatan dan juga keselamatan kerja. Tujuannya yaitu melindungi para pekerja dari semua hal yang tidak diinginkan karena tentunya dapat muncul secara tiba-tiba dari lingkungan ataupun juga pekerjaan yang dilakukan.
- PPE* : *Personal Protective Equipment* yaitu alat-alat pelindung keselamatan kerja perorangan yang terdiri dari: baju kerja, helm, kacamata kerja, sarung tangan dan sepatu bot.
- Review Meeting* : Suatu diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan rating atau pihak yang turut serta, setelah melaksanakan suatu pekerjaan dan membahas tentang kesalahan kesalahan dalam pekerjaan yang baru saja dilakukan dan tindakan yang benar untuk melakukan pekerjaan tersebut.

- Rolling Effect* : Suatu gaya gerak bebas kapal yang dikarenakan oleh pengaruh luar kapal seperti ombak, alun yang menyebabkan kapal bergerak oleng kekiri dan ke kanan.
- Safety Equipment* : Alat Pelindung Diri (APD) adalah kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya.
- Safety harness (Safety belt)* : Sabuk keselamatan yang pakaikan ke badan dan diikatkan ke sebuah tumpuan yang kuat untuk menghindari seseorang terjatuh saat melakukan kerja di tempat yang tinggi.
- Safety Meeting* : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan rating atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja diatas kapal.
- SOLAS* : *Safety of Life at Sea* adalah panduan keselamatan dilaut yang berisi peraturan-peraturan yang telah diputuskan oleh konvensi international tentang keselamatan jiwa di laut.
- SMS* : *Safety Management System* yaitu Sistem Manajemen Keselamatan yang diterbitkan oleh perusahaan sebagai pengimplementasian dari ISM Code.
- SOLAS* : *Safety of Life at Sea* adalah panduan keselamatan dilaut yang berisi peraturan-peraturan yang telah diputuskan oleh konvensi international tentang keselamatan jiwa di laut.
- STCW* : *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* adalah konvensi internasional yang mengatur mengenai standar minimum pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut.
- Tool Box Meeting* : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda atau Perwira terhadap rating atau pihak yang ikut seperti utusan *Rig* atau *Barge*, diskusi ini dilakukan sebelum melaksanakan suatu pekerjaan dari membahas tentang masalah kerja yang akan

dilakukan, peralatan yang dibutuhkan cara pemakaiannya, pembagian kerja, serta aspek aspek yang menyangkut pekerjaan yang akan dilakukan.

*Work Vest*

: Pelampung keselamatan yang dipakaikan ke badan saat ABK bekerja di main deck untuk melindungi badan dari benturan.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
PROGRAM DIKLAT PELAUT  
JAKARTA



**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA : RESSA TRIESTINNO YUSLI  
NIS : 02825/N-I/65  
Bidang Keahlian : NAUTIKA  
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

**Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut**

A. Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL AHTS. HALUL 91

B. Masalah Pokok :

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja
2. Kurangnya ketrampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal

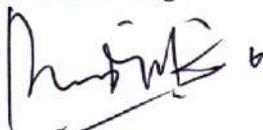
C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan pengawasan perwira jaga terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja
2. Mengadakan latihan keselamatan secara rutin dan safety meeting bersama ABK

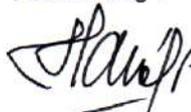
Jakarta, 01 February 2023

Menyetujui :

Pembimbing I

  
Capt Rudi Yulianto

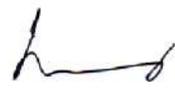
Pembimbing II

  
A Chalid Pasyah Dipl. Tesl, Mpd  
Pembina IV/A  
1960081419820210

Peserta Diklat Pelaut ( DP-I )

  
Ressa Triestinno Yusli  
NIS.02825/N-I

Ka. Div. Pengembangan Usaha

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

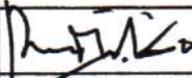
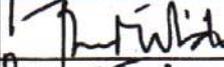
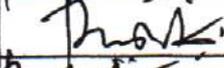
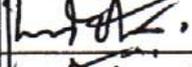
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH :

OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL AHTS. HALUL 91

DOSEN PEMBIMBING MATERI : Capt. Rudi Yulianto

MATERI BIMBINGAN :

| NO | TANGGAL    | URAIAN MATERI                    | TANDA TANGAN<br>PEMBIMBING  |
|----|------------|----------------------------------|---|
| 1  | 14.02.2023 | Pengajaran Sinopsis & Pengesahan |  |
| 2  | 16.02.2023 | Pengajaran Bab I                 |  |
| 3  | 17.02.2023 | Pengajaran Bab II & Review       |  |
| 4  | 24.02.2023 | Pengesahan Bab II                |  |
| 5  | 26.02.2023 | Pengesahan Bab III & IV          |  |
| 6  | 10.03.2023 | General Review                   |  |
| 7  | 10.03.2023 | Siap diujikan                    |  |
|    |            |                                  |   |
|    |            |                                  |   |

Catatan :

Siap diujikan  $\frac{10}{3}$  23

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN

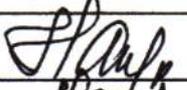
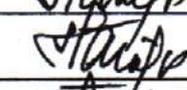
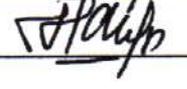
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH :

OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL AHTS. HALUL 91

DOSEN PEMBIMBING PENULISAN : A. Chalid Pasyah Dipl.Tesl, Mpd

MATERI BIMBINGAN :

| NO | TANGGAL    | URAIAN MATERI                       | TANDA TANGAN<br>PEMBIMBING  |
|----|------------|-------------------------------------|---|
| 1. | 21-02-2023 | Pengajaran Sinopsis                 |  |
| 2. | 16-02-2023 | Pengajaran Bab 1                    |  |
| 3. | 17.02.2023 | Pengecekan Bab 1 & Pengajaran Bab 2 |  |
| 4. | 24.02.2023 | Pengecekan Bab 2 & Pengajaran Bab 3 |  |
| 5. | 26.02.2023 | Pengecekan Bab 3 & Pengajaran Bab 4 |  |
| 6. | 10.03.2023 | General Review                      |  |
|    |            |                                     |   |
|    |            |                                     |   |
|    |            |                                     |   |
|    |            |                                     |   |

Catatan :

Makalah siap diujikan  10/3/23.

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN



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

JL. MARUNDA MAKMUR  
CILINCING JAKARTA UTARA  
JAKARTA 14150

TELP : (021) 88991618 (Hunting)

FAX : (021) 44834345

Email : [webmaster@stipjakarta.ac.id](mailto:webmaster@stipjakarta.ac.id)

Home Page : <http://www.stipjakarta.ac.id>

**NOTA DINAS**

Nomor.297/DPU/III/Tahun 2023

Yth : Bapak dan Ibu Penguji  
Dari : Ketua Divisi Pengembangan Usaha  
Hal : Dosen Penguji Makalah Diklat Pelaut Tk. I  
Tanggal : 14 Maret 2023

Sehubungan dengan pelaksanaan Ujian Makalah yang akan dilaksanakan pada hari, Rabu, 15 Maret 2023.

1. Tersebut hal diatas kami sampaikan jadwal menguji makalah tersebut sesuai dengan jadwal yang telah dibuat (terlampir).
2. Demikian nota dinas ini disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terimakasih.

Capt. Suhartini, MM., MMTr  
NIP. 198003072005022002

Tembusan  
1. PUKET I;  
2. KBAAK.

**JADWAL UJIAN DAN PENGUJI MAKALAH DIKLAT PELAUT - I**

| NO | HARI / TGL           | WAKTU          | NAMA PERWIRA    | NIS     | DIKLAT<br>PELAUT | KELOMPOK<br>/ RUANG | TIM PENGUJI                        |                        |                          |
|----|----------------------|----------------|-----------------|---------|------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------|--------------------------|
|    |                      |                |                 |         |                  |                     | KETUA                              | ANGGOTA                | ANGGOTA                  |
| 1  | Rabu, 15<br>Maret 23 | 13.30<br>18.00 | RESSA TRESTINNO | 02825/N | ANT              | SC 101              | Capt. CANDRA<br>MAHARDIKA,<br>MMTr | Capt. RUDI<br>YULIANTO | KAMARUL HIDAYAT,<br>MMTr |

  
Capt. Suhartini, MM., MMTr  
NIP. 198003072005022002