

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA  
ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL  
MV.WINNING PIONEER 9**

Oleh :

**ABEDNEGO DOLOKSARIBU**  
**NIS. 02844/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA  
ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL  
MV.WINNING PIONEER 9**

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

**Oleh :**

**ABEDNEGO DOLOKSARIBU**

**NIS. 02844/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ABEDNEGO DOLOKSARIBU  
No. Induk Siwa : 02844/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA  
ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL  
MV.WINNING PIONEER 9

Pembimbing I,

Jakarta, 25 Agustus 2023

Pembimbing II,

**Capt.SUHARTINI, MM.,MMTr**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19800307 500502 2 001

**TRISTANTI, S.S., M. PD**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19720424 200212 2 007

Ketua 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**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



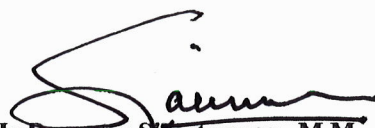
**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : ABEDNEGO DOLOKSARIBU  
No. Induk Siwa : 02844/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA  
ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL  
MV.WINNING PIONEER 9


Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
**Dr. Ir. Desamen Simatupang., M.M**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19581229 1993303 1 001

  
**Dr. April Gunawan, S.SI., M.M**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

  
**Capt. Suhartini, MM., MMTr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19800307 500502 2 001

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 penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

### **“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL MV.WINNING PIONEER 9”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Ibu Trisanti, S.S., M. PD, selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 25 Agustus 2023

Penulis,



ABEDNEGO DOLOKSARIBU

NIS. 02844/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 GAMBAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	viii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	4
C. Batasan Masalah .....	4
D. Rumusan Masalah .....	4
E. Tujuan Dan Manfaat Penulisan .....	5
F. Sistematika Penulisan .....	6
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	13
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	14
B. Analisis Data .....	19
C. Pemecahan Masalah .....	25
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	36
B. Saran .....	36
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	38
 <b>LAMPIRAN</b>	
 <b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran .....	13
Gambar 3.1 Mv. Winning Pioneer 9.....	14
Gambar 3.2 operasi cargo handling .....	15
Gambar 3.3 contoh penggunaan tagline .....	16
Gambar 3.4 personal protective equipment (PPE) .....	17
Gambar 3.5 platform lepas pantai Iran.....	18
Gambar 3.6 chooper safety watch.....	22
Gambar 3.7 latihan penggunaan safety harness .....	24
Gambar 3.8 safety briefing.....	27
Gambar 3.9 Pemberian reward.....	31



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew list</i>
Lampiran 2	<i>Safety &amp; fire control plan</i>
Lampiran 3	<i>Ship particular</i>
Lampiran 4	<i>Safety committee meeting</i>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

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

Kapal *utility* dirancang sebagai kapal kerja lepas pantai, yang bertugas sebagai transportasi utama dalam pengoperasian kilang-kilang lepas pantai dan juga dapat melakukan perawatan *platform/rig* maupun pekerjaan pengangkutan material serta alat-alat pengeboran. Sehingga kegiatan tersebut membutuhkan Nakhoda dan anak buah kapal (ABK) dek yang terampil dan profesional untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan mendukung pencapaian hasil pekerjaan yang optimal .

Dalam pengoperasian kapal-kapal *utility* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal-kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal *utility* akan segera merasakan hal yang berbeda dari segi karakteristik kapal dan juga sifat jenis pekerjaannya. Oleh karena itu sangat diperlukan keterampilan, pengetahuan serta pengalaman baik Nakhoda selaku pemimpin dan anak buah kapal (ABK) dek yang melaksanakan pekerjaan di kapal *Platform Support Vessel (PSV)*. Di atas kapal *utility*, Nakhoda selaku pemimpin adalah memegang peranan penting dalam mengontrol anak buah kapal (ABK) dek. Terutama pada saat melaksanakan pekerjaan *cargo handling*, karena apabila tidak hati-hati maka akan

berakibat kecelakaan yang fatal terhadap anak buah kapal (ABK) dek yang bekerja di main dek. Hal ini sangat beresiko terhadap keselamatan jiwa manusia, *platform/rig* dan bagi kapal itu sendiri.

Dengan berbagai kasus yang terjadi, *International Maritime Organization* (IMO) sebagai lembaga dunia yang mengatur tentang kemaritiman secara global mengeluarkan berbagai peraturan dan kebijakan yang mempunyai tujuan utama untuk keamanan, keselamatan manusia, kapal dan barang-barang dan juga untuk melindungi lingkungan (*safe of life, safe of material, and safe of environment*). Peraturan-peraturan yang dimaksud kemudian dikenal dengan *International Safety Management Code* (ISM Code) yaitu standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS convention Chapter IX*. Selain perusahaan yang harus bertanggung jawab terhadap pelaksanaan *International Safety Management Code* (ISM Code) dari pihak kapal harus mempunyai system dan prosedur penanggulangan dan pencegahan terhadap kecelakaan kerja dan pencemaran lingkungan. Untuk melaksanakan semua itu perlu ditunjuk perwira di kapal yang bertanggung jawab dalam penerapan prosedur tersebut.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal *MV.WINNING PIONEER 9*, masih ditemukan berbagai kondisi yang bisa menimbulkan kecelakaan yang fatal baik untuk anak buah kapal (ABK) dek itu sendiri maupun terhadap kapalnya khususnya permasalahan keselamatan kerja yang timbul dalam pelaksanaan kerja *cargo handling* dimana resiko kecelakaan kerja terus terjadi. Masalah tersebut diantaranya minimnya keterampilan anak buah kapal (ABK) dek dalam mengerjakan pekerjaan *cargo handling* disebabkan karena kurangnya pengalaman kerja di atas kapal jenis *utility*. Selain itu, kurangnya perhatian anak buah kapal (ABK) dek terhadap keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan pengawasan kerja tidak maksimal sehingga anak buah kapal (ABK) dek kurang disiplin dalam melaksanakan prosedur kerja dan keselamatan kerja di atas kapal.

Kecelakaan disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia yang lebih dominan. Kerugian-kerugian tersebut tidak sedikit menelan biaya dan untuk mengatasi hal tersebut perlu adanya usaha pencegahan melalui usaha keselamatan kerja yang baik. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan yang berlaku di atas kapal secara sistematis dengan panduan yang telah dibuat oleh pihak perusahaan.

Kemampuan orang-orang yang melaksanakan pekerjaan *cargo handling* baik perwira kapal dan rating maupun pekerja *crane operator* memegang peranan yang sangat penting dalam melaksanakan pekerjaan *cargo handling*. Untuk itu, hal ini perlu diperhatikan oleh semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaan proyek pengeboran minyak di lepas pantai khususnya. Kepada perusahaan dimana penulis bekerja untuk mengantisipasi atau menyiapkan tenaga ahli adalah dengan seleksi kru yang cukup ketat, dan juga dengan pelaksanaan training atau pelatihan agar tersedia sumber daya manusia (SDM) yang siap pakai yang berhubungan dengan pekerjaan di kapal jenis *utility*.

Dengan tinjauan kondisi di atas kapal dimana masih rendahnya tingkat kompetensi yang dimiliki serta terbatasnya pendidikan dan keterampilan ABK dek yang ditempatkan di atas kapal, Hal ini menimbulkan hambatan-hambatan dan masalah-masalah di dalam pengoperasian kapal khususnya pada saat pelaksanaan pekerjaan *cargo handling*. Keterampilan dan kecakapan ABK dek juga yang mutlak diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan *cargo handling* yang aman. Bekerja sesuai prosedur dan disiplin menjalankan peraturan guna mencegah resiko kecelakaan dan sekaligus menghindari komplain dari pencarter.

Berdasarkan pada uraian tersebut serta didukung dengan pengalaman penulis sebagai Nakhoda di kapal *MV. Winning Pioneer 9* maka penulis mengambil judul **“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL MV. WINNING PIONEER 9”**

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Pekerjaan yang dilakukan di kapal jenis *utility* sangat beragam yang dilakukan, untuk itu membutuhkan anak buah kapal (ABK) Dek yang benar-benar berpengalaman dan dapat mengikuti aturan-aturan tentang keselamatan dan bertanggung jawab terhadap pekerjaannya. Penulis mengidentifikasi masalah yang terjadi sebagai berikut :

1. Kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) dek tentang prosedur keselamatan kerja.
2. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal.
3. Manajemen kerja di atas kapal kurang teratur.
4. Buku panduan kerja di atas kapal kurang dipahami anak buah kapal (ABK) dek.
5. Perlengkapan keselamatan kerja di atas kapal kurang memadai.

## **C. BATASAN MASALAH**

Oleh karena luasnya permasalahan pada pelaksanaan operasi kapal *utility*, maka penulis membatasi pembahasan makalah ini hanya tentang upaya meningkatkan keselamatan anak buah kapal (ABK) dek di atas kapal *MV.WINNING PIONEER 9* selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Nakhoda. Adapun pembahasannya berkisar tentang :

1. Kurangnya pemahaman ABK dek tentang prosedur keselamatan kerja.
2. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal.

## **D. RUMUSAN MASALAH**

Efektifitas kerja di atas kapal sangat bergantung pada sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas seperti yang telah diuraikan diatas. Oleh karena itu, dalam upaya meningkatkan keselamatan anak buah kapal (ABK) dek di *MV.WINNING PIONEER 9* perlu adanya pekerja yang profesional. Dari uraian

identifikasi masalah dan batasan masalah diatas, penulis merumuskan masalah sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas sebagai berikut :

1. Mengapa anak buah kapal (ABK) dek kurang memahami prosedur keselamatan kerja?
2. Mengapa pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal?

## **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis mengapa ABK dek kurang memahami prosedur keselamatan kerja.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis mengapa pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal.

### **2. Manfaat Penulisan**

Adapun manfaat penulisan makalah ini adalah :

#### **a. Manfaat Akademis**

Untuk berbagi pengetahuan bagi kawan seprofesi dan sebagai bahan masukan untuk menambah wawasan tentang teknis kerja yang benar dan aman terutama bagi yang bekerja di kapal *utility*, serta dapat digunakan sebagai tambahan perbendaharaan bahan bacaan bagi Institusi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan institusi pendidikan lainnya.

#### **b. Manfaat Praktisi**

Sebagai sumbang saran dan informasi pengetahuan bagi perusahaan dan pembaca, dan diharapkan juga berguna sebagai bahan masukan bagi para perwira dan khususnya anak buah kapal (ABK) dek, baik yang sedang

atau yang akan bekerja di atas kapal *utility* juga pihak lain yang berhubungan atau tertarik dengan operasional kapal-kapal yang beroperasi di area pengeboran lepas pantai.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh sekolah tinggi ilmu pelayaran (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**

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan 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 terdapat 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 yang terjadi, selama penulis bekerja di atas kapal MV.Winning Pioneer 9. Hal tersebut 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

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi, istilah-istilah dan teori-teori yang terkait dan mendukung pembahasan pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

##### **1. Prosedur keselamatan kerja**

Rudi M (2013:84) prosedur sebagai pedoman yang berprinsip prosedur operasional yang ada didalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan oleh orang-orang didalam organisasi yang merupakan anggota organisasi berjalan efektif dan efisien, konsisten, standar dan sistematis.

Buntarto (2015: 2) mendefinisikan salah satu aspek penting sasaran keselamatan dan kesehatan kerja mengingat resiko bahaya adalah penerapan teknologi, terutama teknologi yang lebih maju adalah tugas semua orang yang bekerja. Keselamatan kerja adalah dari, oleh, untuk setiap tenaga kerja serta orang lainnya dan juga masyarakat pada umumnya. Keamanan kerja adalah unsur-unsur penunjang yang mendukung terciptanya suasana kerja yang aman, baik berupa material dan non material .

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

Jadi dapat disimpulkan bahwa prosedur keselamatan kerja adalah urutan langkah-langkah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga

kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan serta akibatnya dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Keselamatan kerja merupakan kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan, dimana kita bekerja yang mencakup kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja. Keselamatan kerja merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja.

Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya diatas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi kegiatan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya. Sistem manajemen keselamatan kerja di kapal merupakan bagian dari sistem manajemen keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan diatas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan kerja merupakan pengendalian resiko yang berhubungan dengan aktifitas kerja, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif, dan efisien diatas kapal.

## **2. Pengalaman kerja**

### **a. Definisi pengalaman kerja**

Berdasarkan Kamus Bahasa Indonesia (Depdiknas, 2005:268) pengalaman dapat diartikan sebagai yang pernah dialami (dijalani, dirasa,

ditanggung, dsb). Potensi penuh akan muncul bertahap seiring berjalannya waktu sebagai tanggapan terhadap bermacam-macam pengalaman. Jadi sesungguhnya yang penting diperhatikan dalam hubungan tersebut adalah kemampuan seseorang untuk belajar dari pengalamannya, baik pengalaman manis maupun pahit.

Pada hakikatnya pengalaman adalah pemahaman terhadap sesuatu yang dihayati dan dengan penghayatan serta mengalami sesuatu tersebut diperoleh pengalaman, ketrampilan ataupun nilai yang menyatu pada potensi diri. Orang yang berpengalaman dalam bekerja memiliki kemampuan kerja yang lebih baik dari orang yang baru saja memasuki dunia kerja, karena orang tersebut telah belajar dari kegiatan-kegiatan dan permasalahan yang timbul dalam kerjanya. Dengan adanya pengalaman kerja maka telah terjadi proses penambahan ilmu pengetahuan dan ketrampilan serta sikap pada diri seseorang, sehingga dapat menunjang dalam mengembangkan diri dengan perubahan yang ada. Dengan pengalaman yang didapat seseorang akan lebih cakap dan terampil serta mampu melaksanakan tugas pekerjaannya.

Dari berbagai uraian diatas dapat disimpulkan, bahwa pengertian pengalaman kerja adalah tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang dalam pekerjaannya yang dapat diukur dari masa kerja dan dari tingkat pengetahuan serta ketrampilan yang dimilikinya.

**b. Mutu pengawakan berdasarkan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006***

Berdasarkan MLC 2006 untuk memastikan bahwa pelaut bekerja di atas kapal dengan cukup personil demi keselamatan, efisien dan operasi kapal yang terjamin. Pelaut mempunyai hak untuk bekerja dengan aman dan terjamin dalam pengoperasian kapal, untuk memastikannya maka dalam mutu pengawakan harus diambil perhatian lebih untuk menghindari kelebihan jam kerja, memastikan cukup istirahat dan batas lelah, dan

mereka juga harus memberi perhatian lebih untuk pelaut yang bekerja melayani konsumsi makanan, mutu pengawakan juga harus memberi perhatian lebih pada kondisi pelayaran.

Berdasarkan definisi di atas, kepedulian dalam makalah ini yaitu pencapaian dari seorang anak buah kapal (ABK) dek dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal.

### **3. Pengawasan**

#### **a. Definisi pengawasan**

Rois Arifin dan Helmi Muhammad (2016:138) pengawasan dapat diartikan sebagai usaha menentukan apa yang sedang dilaksanakan dengan cara menilai hasil/prestasi yang dicapai dan kalau terdapat penyimpangan dari standar yang telah ditentukan, maka segera diadakan usaha perbaikan, sehingga semua hasil/prestasi yang dicapai sesuai dengan rencana.

Usman Effendi (2014:224) bahwa pengawasan menurut Stoner, James AF yaitu proses yang memastikan bahwa aktivitas actual sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

#### **b. Macam-macam pengawasan**

Usman Effendi (2014:225) pengawasan dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu :

##### **1) Pengawasan langsung**

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang langsung dilakukan oleh pimpinan suatu organisasi terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya.

2) Pengawasan tidak langsung

Pengawasan yang dilakukan dari jarak jauh, pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para anak bawahan. (Malayu S.P Hasibuan, 2017:115)

**c. Pentingnya pengawasan**

Usman Effendi (2014:232) terdapat beberapa alasan mengapa pengawasan diperlukan, yaitu :

- 1) Perubahan lingkungan organisasi, seperti adanya peraturan-peraturan baru dan sebagainya.
- 2) Peningkatam kompleksitas organisasi, seperti adanya pekerjaan baru yang harus selalu diawasi.
- 3) Terjadinya kesalahan-kesalahan, sehingga dengan adanya pengawasan kesalahan dapat terdeteksi sebelum menjadi kritis.
- 4) Kebutuhan atasan untuk medelegasikan wewenang, terutama dalam mengimplementasikan sistem pengawasan dari seorang atasan.

**d. Fungsi pengawasan**

Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel, McHugh and McHugh, adalah sebagai berikut:

- 1) Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
- 2) Mengambil langkah-langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
- 3) Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

*MV. Winning Pioneer 9* adalah kapal yang didesain khusus untuk melayani pekerjaan-pekerjaan di pengeboran minyak dan gas lepas pantai. Pada saat penulis bekerja di atas kapal tersebut kegiatan operasional kapal antara lain mengangkut material dan pekerja dari satu platform ke platform yang lain, serta mendukung operasional kerja lainnya untuk memenuhi kebutuhan logistic di lokasi pengeboran lepas pantai. Kondisi keselamatan kerja anak buah kapal (ABK) dek pada kapal *MV. Winning Pioneer 9* sudah berjalan secara sistematis, namun penulis menemukan beberapa kekurangan yang terjadi di kapal tersebut dikarenakan anak buah kapal (ABK) dek terdiri dari berbagai bangsa yang berlainan bahasa, sehingga sering mengakibatkan salah komunikasi saat menjalankan pekerjaan.

Gambar 3.1 *MV. Winning Pioneer 9* jenis kapal utility



Sumber gambar: sewaktu kapal *shifting* di Lavan island Iran.

Beberapa fakta kondisi yang penulis temui saat bekerja di atas kapal MV.Winning Pioneer 9 diantaranya sebagai berikut:

**1. Kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) dek tentang prosedur keselamatan kerja**

Sebagai salah satu contoh, pada saat kapal melaksanakan kegiatan *offloading deck cargo* di Salman Oilfields, tanggal 20 Januari 2022 pukul 14.30 LT, keadaan laut hari itu cukup buruk dengan ketinggian ombak 4-5 feet dan angin antara 20-22 kts, *food container* harus dibongkar segera karena kondisi persediaan makanan di *platform* sudah menipis dan juga makanan yang didalam *food container* harus segera dibongkar supaya kesegaran makanan tersebut tetap terjaga, tidak layu atau membusuk.

*Food container* terletak diposisi tepi kanan *main deck* kapal dan di *lashing* dengan beberapa unit kargo lainnya, Nakhoda melakukan olah gerak supaya kapal berada di jangkauan *platform crane* agar siap sedia melakukan pembongkaran dengan metode *snatching*, pada saat kapal masih melakukan olah gerak, anak buah kapal (ABK) dek membuka (*release*) rantai *lashing* yang mengikat *food container* dengan beberapa muatan lainnya, dengan adanya *rolling* dan *pitching effect* atau gerakan kapal ke kiri dan ke kanan serta anggukan yang dipengaruhi oleh keadaan laut di saat itu, maka dengan sendirinya muatan-muatan tersebut pun bergeser atau bergerak tidak beraturan mengikuti gerakan kapal.

Gambar 3.2 saat operasi *cargo handling* berlangsung, kargo di dek kapal bergerak karna sudah tidak terlashing.



Sumber gambar: sewaktu penulis operasi bongkar muat di salman oil fields Iran



Pada saat muatan yang sudah tidak ter *lashing* tersebut menjadi tidak terkendali gerakannya, salah seorang anak buah kapal yang sedang merapikan rantai *lashing* dengan refleks menghindar dikarenakan salah satu *cargo* jenis *casing pipe* bergerak dari posisi nya dan menggelinding tepat di samping tempat anak buah kapal (ABK) dek berdiri. Meskipun anak buah kapal tersebut tidak mengalami kecelakaan dari muatan yang hampir menimpa kakinya, akan tetapi hal tersebut adalah salah satu contoh *near miss accident* yang ditimbulkan oleh kelalaian dalam proses *cargo handling*.

*Near miss accident* seperti ini bisa dihindari apabila muatan yang terlashing dengan *food container* itu dilashing terlebih dahulu sebelum membuka lashing muatan yang parallel dengan muatan yang akan dibongkar tersebut, sehingga apabila *lashing food container* di lepas, kargo yang lainnya tidak bergerak dari posisinya.

Salah satu kasus lain ialah seperti banyaknya kargo yang tidak dilengkapi dengan *tagline*. Keadaan muatan seperti ini juga bisa mengakibatkan kecelakaan yang bilamana *crane operator* tidak ahli dalam mengoperasikan *crane* nya disaat bongkar muat *deck cargo* sehingga dapat membahayakan anak buah kapal (ABK) dek yang berada di *main deck*, dan juga pada muatan yang lainnya karena apabila tidak terkendali dapat mengakibatkan benturan antar muatan yang bisa merusak atau bahkan berpotensi jatuh ke laut.

Gambar 3.3 contoh penggunaan *tagline* dalam operasi *cargo handling*



Sumber gambar: pengambilan gambar di google searching.

Setiap muatan *deck cargo* yang di bongkar atau dimuat dari kapal ataupun ke kapal harus diberi *tagline* yang diikat pada muatan tersebut dengan maksud agar dapat mempermudah anak buah kapal (ABK) dek maupun pekerja yang ada di atas *rig* atau di *platform* untuk menerima dan mengatur posisi muatan dengan menggunakan *tagline* tersebut sebelum sampai di *deck* agar mempermudah pengaturan posisi kargo yang diinginkan.

Masalah lain ialah penulis sering mendapati anak buah kapal (ABK) dek tidak memakai *personal protective equipment (PPE)* pada saat operasi bongkar muat berlangsung di dermaga, hal tersebut bisa terjadi karena kurangnya pemahaman tentang keselamatan kerja sehingga prosedur keselamatan kerja dikapal tidak berjalan dengan optimal.

Gambar 3.4 *personal protective equipment (PPE)*



Sumber gambar: pengambilan gambar di google searching.

Dari beberapa contoh kejadian kejadian diatas tentunya membawa dampak pada keselamatan anak buah kapal dek sewaktu melaksanakan pekerjaannya.

Terkadang pekerjaan menjadi tertunda dan tidak dapat diselesaikan tepat pada waktunya yang disebabkan berbagai macam masalah, dan dalam hal seperti ini Nakhoda terkadang mendapatkan teguran dari *safety officer* dan di tindaklanjuti dengan membuat *near miss report* yang di laporkan kepada pencharter dan tembusan ke perusahaan.

## 2. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal

Untuk permasalahan ini, sebagaimana pengalaman yang dialami penulis adalah masih terjadinya kondisi yang tidak aman atau berbahaya yang terjadi saat pelaksanaan *cargo handling* walaupun prosedur keselamatan telah dijalankan sebelum pekerjaan dimulai. Kondisi ini dapat dilihat berdasarkan laporan-laporan pada *behaviour base safety* (BBS) yang rutin dilaporkan oleh setiap anak buah kapal ke perusahaan di akhir bulan.

Pada tanggal 29 Januari 2022 saat kapal mendapatkan perintah untuk mengambil *urgent cargo* dari rig dan mengantarkannya *platform production*. Terjadi kecelakaan pada anak buah kapal (ABK) dek yaitu mengalami luka di tangannya karena tertusuk serabut *wire* dari *sling cargo* tersebut. Kejadian ini dikarenakan tidak disiplinnya anak buah kapal (ABK) dek dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja, yang mana mereka hanya menggunakan *cotton hand gloves* dalam operasi *cargo handling* yang seharusnya menggunakan *leather hand glove protector* di setiap operasi *cargo handling* berlangsung.

Gambar 3.5 *platform* lepas pantai Iran.



Sumber gambar: sewaktu penulis operasi di soorosh oil fields Iran

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Kurangnya pemahaman ABK dek tentang prosedur keselamatan kerja**

Kurangnya pemahaman ABK dek tentang prosedur keselamatan kerja sebab:

#### **a. Prosedur keselamatan kerja yang hanya ditulis dalam bahasa inggris**

Pada saat penulis bekerja di atas kapal *MV. Winning Pioneer 9*, penulis menjumpai format prosedur keselamatan kerja yang ada di atas kapal tersebut hanya menggunakan satu bahasa saja dalam penulisannya yaitu bahasa Inggris. Mengingat komposisi anak buah kapal yang terdiri dari multi bangsa dan sebagian besar mereka berasal dari India, Filipina dan Indonesia, namun sebagian dari mereka belum menguasai bahasa Inggris dengan baik.

Kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) dek mengenai prosedur keselamatan kerja yang ada, sehingga dalam menjalankan tugas-tugas mereka hanya berdasarkan proses yang cepat dan apa yang diketahuinya saja tanpa memperhatikan faktor-faktor atau prosedur-prosedur keselamatan yang ada.

Sebagai contoh di saat anak buah kapal (ABK) dek menerima perintah untuk melaksanakan suatu pekerjaan, mereka langsung bergegas memenuhi panggilan dan melaksanakan perintah kerja tersebut. Namun di karenakan terburu-buru anak buah kapal tersebut lupa memakai alat-alat kelengkapan kerja terutama alat-alat yang berhubungan dengan keselamatan kerja dalam menjalankan tugas. Hal ini dapat menimbulkan dampak yang mengancam keselamatan bagi anak buah kapal tersebut. Walaupun kelihatannya sangat sepele akan tetapi perlindungan jiwa di kapal sangat penting terutama saat mereka menjalankan kewajiban serta tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Terkadang yang menjadi prioritas mereka hanya pekerjaannya ingin cepat-cepat terselesaikan tanpa memikirkan keamanan dan keselamatan diri mereka sendiri. Apabila tidak diambil tindakan khusus mengenai hal ini maka anak buah kapal akan tetap mengulangi kesalahan yang sama yaitu

mereka tidak melengkapi diri mereka dengan alat-alat keselamatan kerja sewaktu menjalankan pekerjaan dikarenakan ketidakpahaman mereka tentang prosedur kerja yang benar.

**b. Kurangnya pengalaman kerja anak buah kapal (ABK) dek di kapal jenis *utility***

Setiap pekerjaan di atas kapal selalu disertai dengan prosedur keselamatan kerja. Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar. Oleh karena itu jika kurang disosialisasikan prosedur keselamatan kerja di atas kapal, maka pekerjaan yang dilakukan oleh anak buah kapal dapat menyimpang dari standar operasional yang berlaku.

Kecelakaan kerja bisa saja terjadi apabila kurangnya sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja. Pada umumnya anak buah kapal tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan baik, sebagai contoh apabila anak buah kapal dek yang bekerja pada ketinggian 2-meter (*working aloft*) atau lebih maka diwajibkan untuk mereka meminta ijin kerja (*work permit*) terlebih dahulu kepada perwira jaga dan harus memakai *safety harness* atau *safety belt* dan didampingi seseorang yang menjaga dan mengawasi dalam melakukan pekerjaan di tempat tinggi tersebut, namun ini sering diabaikan oleh mereka.

Faktor-faktor yang menunjang kelancaran pelaksanaan keamanan dan keselamatan kerja dalam pekerjaan yang telah diuraikan diatas adalah sarana dan peralatan yang baik. Kedisiplinan dan keterampilan serta komunikasi yang baik dan jelas. Tetapi tidak dapat dikesampingkan faktor-faktor penting lainnya yaitu tehnik-tehnik pelaksanaan kerja atau cara mengolah gerak kapal *utility* itu sendiri, terutama untuk Nahkoda ataupun perwira yang berperan sebagai koordinator umum dikapal dalam melaksanakan pekerjaan. Untuk itu perlu juga dijelaskan dasar-dasar tehnik persiapan dan pelaksanaan pekerjaan serta olah gerak kapal. Apabila dianalisa lebih lanjut

kelancaran operasi kapal *utility* pada garis besarnya terdiri dari 2 faktor utama yaitu:

1) Faktor dari kapal (sumber daya manusia di kapal)

Sumber daya manusia merupakan faktor yang sangat penting dan berpengaruh terhadap efektifnya kerja di atas kapal. Tanpa adanya dukungan sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas di atas kapal *utility* dapat mengurangi keprofesionalan pekerjaan bahkan dapat menyebabkan ketidakmampuan kerja perorangan maupun dalam berkelompok.

Dalam hal ini, perwira-perwira dan anak buah kapal lainnya tidak terkecuali Nakhoda sangat mempengaruhi akan keberhasilan pekerjaan yang dilaksanakan. Disamping kemampuan profesionalisme yang tinggi, orang yang bekerja di atas kapal *utility* juga harus memiliki loyalitas dan kesadaran, serta tanggung jawab yang tinggi sehingga selalu siap untuk menerima perintah dari pihak penyewa dan melaksanakan perintah itu dengan cepat, aman, dan tepat waktu.

Seorang perwira harus dapat memahami benar-benar perintah dari Nakhoda karena perwira tersebutlah yang mengatur langsung pekerjaan di atas dek, dimana diperlukan juga pengetahuan mengenai keselamatan kapalnya. Juga tentang kekurangan dan kelebihan dari anak buah kapal. Dengan demikian akan dapat membantu Nakhoda dalam memberikan masukan untuk memutuskan sesuatu hal dalam memecahkan masalah dengan baik.

2) Faktor dari luar kapal (faktor perusahaan pelayaran)

Sebagai pemilik kapal yang sangat berkompeten dengan kelancaran operasi kapal-kapalnya, pihak perusahaan sudah selayaknya berusaha dengan keras untuk mempertahankan kelangsungan operasi kapal-kapalnya. Dari pada itu apabila timbul keluhan dari pihak penyewa sebagai akibat terganggunya operasi kapal sebaiknya sesegera mungkin

menginformasikan dengan pihak kapal agar dapat mencari solusi dan jalan keluarnya dengan cepat.

Selanjutnya mengenai pergantian dan penempatan anak buah kapal (ABK) dek yang terkadang kurang mencerminkan kontinuitas atau kesinambungan dengan sistim perekrutan yang baik, dimana selama ini dilakukan dengan asal-asalan tanpa mempertimbangkan akibat buruknya yang mungkin timbul, sudah selayaknya bagi perusahaan untuk menjalankan sistem perekrutan kepegawaian dengan baik untuk menunjang kelancaran operasi kapal supaya tujuan yang telah ditentukan dapat tercapai, yaitu meningkatkan pelayanan kapal pada pihak penyewa.

Para perwira dan anak buah kapal (ABK) dek di kapal *utility* harus benar-benar terampil dalam menggunakan dan mengoperasikan alat-alat keselamatan diatas kapal untuk mengantisipasi keadaan darurat yang sewaktu-waktu dapat terjadi dilokasi pengeboran minyak lepas pantai. Kapal-kapal *platform support vessel* (PSV) diwajibkan bersiap-siap (*stand by*) 24 jam dalam sehari untuk menunjang atau membantu *platform/ rig* di pengeboran minyak lepas pantai. Untuk itu agar anak buah kapal deck tetap terampil dalam mengoperasikan segala peralatan di atas kapal, maka latihan-latihan yang teratur harus dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.

Gambar 3.6 *chooper safety watch* di lokasi pengeboran lepas pantai.



Sumber gambar: sewaktu penulis operasi di salman oil fields Iran

## **2. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal**

Penyebab dari permasalahan tersebut yaitu :

### **a. Kurangnya kepedulian anak buah kapal (ABK) dek terhadap keselamatan**

Sebagaimana diketahui bahwa pekerjaan di atas kapal *utility* adalah pekerjaan yang sangat berat dan sangat beresiko, dalam melakukan pekerjaan di kapal jenis ini dibutuhkan tingkat kesadaran dan disiplin yang tinggi karena jika tidak, akan menimbulkan bahaya atau kecelakaan yang sangat memungkinkan bagi anak buah kapal itu sendiri. Seperti pengamatan penulis, dimana masih sering di jumpai anak buah kapal yang tidak menggunakan *safety helmet*, *work vest* ataupun *safety shoes* disaat melakukan pekerjaan di atas dek sewaktu perawatan kapal, bongkar muat kargo, melayani *Rig* atau *passenger transfer*.

Kebiasaan yang salah yaitu melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas (*shortcut*) tanpa mengikuti prosedur keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan cepat selesai, bekerja terburu-buru tanpa memikirkan segi keselamatan dirinya sendiri atau orang disekitarnya.

Faktor yang menyebabkan hal tersebut terjadi, sebagaimana pengamatan penulis selama bekerja di kapal MV.Winning Pioneer 9 adalah lemahnya tingkat pemahaman awak kapal pada faktor keselamatan kerja dan koordinasi antara sesama awak kapal. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya disiplin tentang prosedur keselamatan kerja akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

### **b. Kurangnya kedisiplinan ABK dek dalam melaksanakan prosedur keselamatan**

Prosedur kerja yang diterapkan di atas kapal sering kali diabaikan oleh anak buah kapal (ABK) dek, baik itu dalam menggunakan alat keselamatan, ijin kerja (*work permit*), perawatan maupun penyimpanan *Personal Protective Equipment* (PPE), dan alat-alat keselamatan lainnya



diatas kapal. Pada umumnya anak buah kapal tidak melakukannya dengan baik, sebagai contoh apabila mereka bekerja pada ketinggian 2-meter (*working aloft*) atau lebih maka anak buah kapal tersebut diwajibkan harus meminta ijin kerja (*work permit*) terlebih dahulu kepada perwira jaga dan harus memakai *safety harness* atau *safety belt* dan didampingi seseorang yang menjaga dan mengawasi orang yang melakukan pekerjaan di tempat tinggi tersebut, namun ini sering diabaikan oleh anak buah kapal.

Penulis masih menemui sebagian anak buah kapal (ABK) dek yang menyepelekan keselamatannya dengan cara kerja jalan pintas, begitu juga dalam hal perawatan dan penyimpanan alat-alat pelindung diri, seperti *safety glass*, *helmet* dan *work vest* yang diletakkan di sembarang tempat setelah digunakan. Mereka tidak menyadari bahwa bisa saja peralatan tersebut hilang atau jatuh kelaut saat kapal *rolling* ketika cuaca buruk. Jika alat- alat tersebut hilang dan sementara persediaan cadangan tidak tersedia di kapal, ini tentunya akan sangat menghambat pengoperasian kapal dan beresiko terjadinya kecelakaan pada diri mereka itu sendiri.

Anak buah kapal (ABK) dek umumnya pada saat melaksanakan perawatan dan perbaikan kapal (*maintenance work*), sering tidak menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)* secara komplit, bisa jadi karena mereka lupa atau menyepelekan pekerjaan yang akan dilakukan, dalam hal ini mereka lalai memperhatikan keselamatan jiwa mereka, padahal alat-alat tersebut sangat penting digunakan pada waktu bekerja.



Gambar 3.7 latihan penggunaan *safety harness*

Sumber gambar: sewaktu penggunaan *safety harness*

*Di safety meeting* sering kali diingatkan kepada anak buah kapal dek untuk menjaga keselamatan diri sewaktu bekerja namun kenyataan di lapangan near miss accident masih saja terjadi di antaranya diakibatkan oleh kurangnya kontrol pengawasan oleh atasannya di saat anak buah kapal (ABK) dek sedang melakukan pekerjaannya, Sebab mereka tidak mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan. Seperti ketika bekerja pada ketinggian lebih dari 2-meter (*working aloft*) untuk melakukan pengecatan di funnel kapal, anak buah kapal diwajibkan untuk meminta *work permit* terlebih dahulu dan harus memakai *safety belt* namun ini sering diabaikan oleh mereka, Pada saat anak buah kapal (ABK) dek melakukan pekerjaannya, tidak ada pengawasan atau kontrol dari bosun atau perwira jaga, hal ini sangat memungkinkan terjadinya kecelakaan kerja pada anak buah kapal (ABK) dek tersebut.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif pemecahan masalah**

**Dari analisis data di atas, penulis mencoba menguraikan alternative pemecahan masalahnya sebagai berikut :**

#### **a. Menyusun prosedur keselamatan kerja dalam bahasa yang dapat dimengerti oleh semua anak buah kapal (ABK) dek**

Seperti yang telah dijelaskan pada analisis data di atas, mengenai kurang pahamnya mereka tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan, prosedur keselamatan kerja tersebut menggunakan bahasa ingris sehingga susah dipahami oleh ABK dek. Untuk itu, agar prosedur keselamatan kerja mudah dipahami oleh anak buah kapal hendaknya ditulis dengan bahasa yang mudah dimengerti / diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia. Dengan adanya pemahaman tentang prosedur kerja, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan kerja di kapal.

Selain pemahaman melalui prosedur keselamatan kerja, untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal (ABK) dek perlu diadakan *safety drill* yang pelaksanaannya dilakukan disetiap bulan sesuai aturan dalam *safety of life at sea (SOLAS) 1974 Chapter III*. Hal ini sangat perlu dilakukan secara berkesinambungan agar apabila terjadi keadaan darurat semua awak kapal dapat melaksanakannya dengan benar. Dengan alat-alat keselamatan yang memadai dan kualitas dari alat-alat keselamatan yang baik akan mendapatkan hasil yang maksimal.

**b. Mengadakan sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja secara terjadwal**

Pengetahuan anak buah kapal (ABK) dek merupakan faktor penting dalam menunjang kelancaran pekerjaan *cargo handling* karena dengan pengetahuan yang cukup mereka akan lebih memahami prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Untuk itu Mualim I perlu melaksanakan sosialisasi prosedur keselamatan kerja terhadap anak buah kapal secara terus menerus dan berkesinambungan, hal ini dapat dilaksanakan mengikuti jadwal dari *safety meeting* di atas kapal. Hal ini dapat memberikan dampak pengetahuan terhadap mereka untuk menjalankan aktivitas sesuai dengan prosedur keselamatan kerja yang ada.

Pelaksanaan sosialisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal diharapkan dapat menekan angka kecelakaan kerja yang mungkin bisa saja terjadi di atas kapal, sehingga terciptalah suasana kerja yang aman.

Berdasarkan *International Safety Management Code (ISM Code)* elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah sosialisasi atau familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Dalam familiarisasi, seorang perwira dek sesuai dengan bidangnya secara umum dan khusus, dalam proses pengenalan akan

membutuhkan waktu yang lebih lama di bandingkan dengan awak kapal lainnya dikarena berkaitan dengan sifat kerja dari jenis kapal ini.

Khusus bagi perwira dek yang baru pertama kali ditempatkan di kapal *utility*, Nakhoda mempunyai tugas tambahan untuk mendidik perwira tersebut. Oleh karena itu familiarisasi terhadap perwira dengan tugas yang baru sangat diperlukan demi mempertahankan sistem manajemen keselamatan secara terus menerus dengan tingkat kerja yang efektif. Baik dalam operasi normal maupun dalam keadaan darurat, haruslah dipilih metode yang paling sesuai yang dapat didasarkan atas latihan-latihan terjadwal berdasarkan prosedur keselamatan dari perusahaan.

Tujuan utama keselamatan kerja adalah mencegah timbulnya kecelakaan kerja di kapal, Oleh karena itu perlu diberikan familiarisasi kepada anak buah kapal agar mengetahui prosedur kerja yang benar dan memahami peraturan-peraturan tentang keselamatan kerja. Kebanyakan anak buah kapal mengalami kecelakaan kerja disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang keselamatan kerja, prosedur keselamatan dan peraturan kerja.

Gambar 3.8 Nakhoda memberikan *safety briefing* kepada anak buah kapal.



Sumber gambar: sewaktu penulis memberi arahan

Adapun proses familiarisasi bagi anak buah kapal dek yang baru pertama kali bergabung di kapal *utility* yaitu dengan memberikan *safety briefing*, biasanya dilakukan oleh Mualim I. Dalam *safety briefing* ini, Mualim I menerangkan tentang prosedur-prosedur keselamatan khususnya pada saat keadaan darurat dengan bantuan *checklist* yang telah disiapkan oleh perusahaan melalui *safety management system*. Setelah menerangkan semua *safety procedure* untuk keadaan darurat 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.

Untuk mempermudah setiap kru dapat tetap mengingat setiap prosedur-prosedur di atas kapal baik tentang pekerjaan maupun tentang keadaan-keadaan darurat, maka perlu juga dengan membuat poster-poster tentang prosedur keselamatan kerja dan langkah-langkah yang harus diambil dalam melakukan suatu pekerjaan dengan aman dan di tempelkan di tempat yang strategis di atas kapal sehingga setiap saat dapat dibaca oleh semua awak kapal.

Nakhoda dan perwira sebelum melakukan suatu pekerjaan khususnya dalam *cargo handling* harus terlebih dahulu mengadakan *toolbox meeting* dan menganalisis bahaya kerja (*Job hazard analysis/JHA*) yang merupakan proses kegiatan yang dirancang untuk memahami tugas-tugas dalam pekerjaan untuk mengatasi timbulnya kecelakaan kerja dalam suatu pekerjaan tertentu.

Memberi kesempatan kepada anak buah kapal untuk berpartisipasi dengan menerima masukan-masukan atau ide-ide yang kemudian akan dipertimbangkan. Mendengar keluhan dan mengatasi yang terjadi diantara anak buah kapal, pembinaan dengan duplikasi yaitu pelatihan serta pengawasan melalui tindakan ikut melakukan pekerjaan.

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

Dalam menggunakan peralatan kerja ini, haruslah benar-benar sesuai dengan jenis pekerjaan yang dihadapi. Sebagaimana pada saat memuat *drilling pipes*, haruslah memperhatikan beberapa peralatan standar yang akan digunakan, seperti pemakaian gancu untuk menjangkau *tagline*, peralatan *lashing* yang digunakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga cargo yang di muat di atas kapal menjadi aman terkendali. Dan juga perlu diperhatikan tentang ketersediaan segel-segel yang dipakai, karena biasanya yang dipakai adalah *lashing belt* tetapi tidak tepat dengan jenis *cargo* yang di muat, kemudian *validation date* dari alat yang akan dipakai juga haruslah masih berlaku. Ini akan menunjukan anak buah kapal tersebut sudah menguasai tentang peralatan yang akan digunakan dan akan memperlancar proses kegiatan *cargo handling*.

Nahkoda selalu menanyakan kesiapan alat-alat di atas kapal dan mengecek langsung kesiapannya untuk tetap mempertahankan standar kerja yang tinggi di atas kapal dan juga semua alat-alat kerja selalu di rawat dan di simpan dalam satu tempat sehingga sewaktu-waktu dibutuhkan mudah untuk diambil dan semua awak kapal mengetahui lokasi tempat penyimpanannya. Dan juga penerapan cara-cara aman yang efektif dalam penyimpanan agar alat-alat kerja seperti *stopper chain*, *turn buggle*, *shackle*, *hammer*, dan lain-lain tidak mudah rusak dan selalu siap untuk di gunakan, penggunaan dan pemeliharaan semua peralatan harus sesuai yang menurut pedoman pembuatnya. Seperti cara pengetesan, cara pemeriksaan, cara perawatan dan pencatatan di setiap penanganan

perawatan dari peralatan-peralatan tersebut harus tercatat dan terdata di kapal dan di anjungan.

Begitu juga untuk alat-alat yang tidak sesuai atau sudah tidak layak dipakai harus cepat-cepat diganti atau di pisahkan untuk menghindari penggunaan ulang seperti segel rusak, *lashing belt* cacat, turn buggle yang rusak, tali baja (*wires*) yang kondisinya tidak bagus lagi. Dan rawannya *pad eye* yang menipis di karenakan *corrosive*, maka pemeriksaan harus sering dilakukan dan memonitor penggunaan nya.

Perlengkapan peralatan penting yang tidak ada di kapal, wajib untuk memberitahu kepada perusahaan dan memintanya sesegera mungkin dengan tujuan untuk keselamatan dan juga menghindari komplain dari penyewa. Hubungan yang baik dengan pihak penyewa perlu selalu dijaga dan dipelihara untuk membantu pihak kapal meminjam perlengkapan yang mereka punya jika alat-alat kerja yang di perlukan tidak tersedia di atas kapal. Semuanya ini berujung pada keselamatan kerja itu sendiri dengan selalu memakai alat-alat yang tepat.

## **2. Evaluasi Pemecahan Masalah**

Dari analisis data di atas, penulis mencoba mengevaluasi pemecahan masalahnya sebagai berikut :

### **a. Memberikan *reward and punishment* bagi ABK Dek**

Untuk meningkatkan kepedulian anak buah kapal dek dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja di atas kapal dapat dilakukan dengan cara memberikan penghargaan (*reward*) dan hukuman (*punishment*). Berikut penjelasannya:

#### **1) Memberikan *reward* kepada ABK dek yang kinerjanya bagus**

Pemberian *reward* bagi anak buah kapal deck merupakan salah satu cara untuk meningkatkan motivasi kerja, khususnya kepedulian mereka tentang keselamatan kerja di atas kapal.

Pemberian *reward* yang dimaksud diantaranya yaitu:

- a) Pemberian *reward* yaitu berupa kenaikan gaji dan upah. Misalnya dengan cara memberikan rekomendasi kepada perusahaan untuk menaikkan gaji mereka yang kinerjanya bagus.
- b) Pemberian bonus. Misalnya dengan cara memberikan tambahan imbalan atas hasil kerja yang bagus.
- c) Promosi jabatan. Cara ini dapat dilakukan dengan merekomendasikan kepada perusahaan atas promosi kenaikan jabatan bagi anak buah kapal yang kinerjanya bagus.

Gambar 3.9 Nahkoda memberikan *reward* kepada anak buah kapal





Sumber gambar: Sewaktu memberikan *reward*

- 2) Memberikan hukuman (*punishment*) bagi anak buah kapal (ABK) dek yang melakukan pelanggaran

Nakhoda sebagai wakil perusahaan di atas kapal hendaknya memberikan sanksi kepada anak buah kapal yang kinerjanya kurang baik dan yang tidak disiplin dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja. Dalam menjalankan tugas / pekerjaan di atas kapal, sering kali penulis mendapati anak buah kapal dek kurang disiplin dalam menjalankan tugas di atas kapal sehingga pemberlakuan peringatan kerap terjadi bahkan hingga sanksi penurunan dari kapal, karena apabila hal ini dibiarkan saja, maka bukan tidak mungkin suatu saat timbul rasa malas dalam bekerja meskipun di dalam jam kerja

mereka yang telah ditetapkan. Untuk itu Nakhoda yang dibantu oleh Muallim 1 hendaknya dapat memberikan pengertian yang baik kepada mereka serta memberikan contoh teladan untuk jadi panutan didalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang baik di atas kapal.

Dalam rangka menjaga, meningkatkan, ataupun mendidik kedisiplinan anak buah kapal (ABK) dek di kapal *utility* tidak boleh di lakukan cara yang keras atau kasar karena cara ini hanya akan menghasilkan kedisiplinan yang kaku, sedangkan yang di butuhkan di atas kapal *utility* ialah disiplin yang fleksibel, dimana disiplin hadir dari kesadaran hati nurani dari para anak buah kapal (ABK) dek itu sendiri.

Sanksi yang diberikan kepada anak buah kapal (ABK) dek yang tidak disiplin dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja dapat berupa:

- a) Teguran langsung dari Nakhoda. Ini penting sekali dilaksanakan untuk dapat meningkatkan keselamatan kerja anak buah kapal
- b) Memberi surat peringatan. Ini perlu dilakukan apabila mereka yang sudah diberi teguran langsung masih mengulangi kesalahan yang sama.
- c) Pemulangan. Ini dapat dilakukan apabila anak buah kapal dek sudah berkali-kali melakukan kesalahan dan sudah tidak mau memperbaiki kesalahannya. Nakhoda dapat mengirimkan surat kepada perusahaan untuk memulangkan atau mengganti ABK dek tersebut.

**b. Meningkatkan pengawasan terhadap anak buah kapal (ABK) dek secara intensif**

Dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal pengawasan dari Nakhoda terhadap anak buah kapal sangatlah diperlukan karena tanpa

pengawasan dikhawatirkan dapat terjadi kesalahan yang fatal dalam pekerjaan, pengawasan secara intensif terhadap pelaksanaan pekerjaan di atas kapal bisa dilakukan oleh Nakhoda dengan dibantu oleh Mualim I sebagai pelaksana pengawasan di lapangan.

Banyak sekali persiapan-persiapan yang harus diikuti sebelum melaksanakan suatu pekerjaan, seperti melaksanakan *Toolbox meeting* ialah rapat, diskusi, pengarahan dan pengaturan kerja yang dilaksanakan sebelum suatu pekerjaan dimulai. Dalam *Toolbox Meeting* akan dibahas jenis pekerjaan apa yang akan dilaksanakan, peralatan apa saja yang harus disiapkan untuk pekerjaan tersebut, membagi tanggung jawab bagian-bagian dalam pekerjaan tersebut sehingga masing-masing kru kapal dalam melaksanakan tugasnya tidak mengalami kebingungan akan apa yang akan mereka lakukan di lapangan karena mereka telah mengetahui tanggung jawab dan tugasnya masing-masing dalam pekerjaan tersebut.

Beberapa hal yang perlu pengawasan dalam kegiatan pekerjaan *cargo handling* maupun pekerjaan lain antara lain :

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

Dalam hal perawatan terhadap peralatan di atas kapal diperlukan pengawasan dengan seksama dan berkesinambungan karena pada umumnya anak buah kapal tidak melakukan perawatan dengan baik. Sering di temukan mereka melakukan suatu pekerjaan pengecekan peralatan kerja secara acak bahkan hanya di lihat secara visual saja tanpa mengecek fisik dari peralatan tersebut yang mengakibatkan kurang efisien kondisi peralatan sewaktu hendak di gunakan. Salah satu contoh pada saat hendak menggunakan alat-alat keselamatan kerja terkadang tidak dengan segera menyimpan kembali ketempat yang sudah disediakan. Mereka terkadang meletakkan peralatan tersebut disembarang tempat. Begitu pula perawatan pada alat-alat

kerja, setelah alat-alat tersebut digunakan tidak dirawat dengan baik yang sesuai dengan standar yang dipersyaratkan.

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

Setiap pekerjaan yang dilaksanakan tidak semuanya akan berakhir dengan baik, walaupun pengawasan telah dilaksanakan tapi tidak menutup kemungkinan akan terjadinya kesalahan dalam pelaksanaannya. Kesalahan itu ada yang disebabkan karena alat-alat yang digunakan dalam pekerjaan tersebut atau juga dari kesalahan manusianya seperti kurangnya pengawasan dan pemantauan secara langsung terhadap pekerjaan itu juga terhadap keselamatan anak buah kapal dek. Maka setelah selesainya pelaksanaan pekerjaan, sebaiknya dilaksanakan juga *review meeting* untuk membahas kesalahan-kesalahan baik besar atau kecil dalam pelaksanaan kerja yang baru saja dilaksanakan.

Selain itu juga *review meeting* berguna untuk merencanakan yang lebih baik pada pekerjaan yang sama berikutnya sehingga kesalahan tidak akan terjadi lagi. Adapun dalam *review meeting* yang dilaksanakan ini ada baiknya Nakhoda atau perwira dapat memberikan penghargaan atau sekedar pujian kepada anak buah kapal deck yang telah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan mengarahkan serta mengajari mereka yang melakukan kesalahan kerja.

Dengan melaksanakan *review meeting* tersebut, diharapkan pekerjaan anak buah kapal dek dapat lebih terkontrol dan terawasi dengan baik, sehingga pekerjaan yang dilaksanakan akan lebih efektif, efisien dan aman. Dengan demikian keinginan dan tujuan meningkatkan keselamatan

kerja yang maksimal dan menghindari kecelakaan dapat terlaksana dengan baik dan benar.

Dari uraian diatas, dapat dikategorikan dalam bentuk keuntungan dan kerugian di atas kapal yaitu :

- a. Keuntungannya adalah dapat meningkatkan keselamatan kerja anak buah kapal (ABK) dek.
- b. Kerugiannya adalah selalu menimbulkan kecelakaan di atas kapal ABK dek itu sendiri.

### **3. Pemecahan Masalah**

Adapun hal yang harus dilakukan diatas kapal dalam pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

- a. Menyusun prosedur keselamatan kerja dalam bahasa yang dapat dimengerti oleh semua anak buah kapal (ABK) dek.
- b. Mengadakan sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja secara terjadwal.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dengan melakukan analisis masalah dan pemecahan masalah diatas, maka penulis membuat kesimpulan bahwa menurunnya keselamatan kerja anak buah kapal (ABK) dek dan kecelakaan kerja yang dapat terjadi, disebabkan oleh hal hal sebagai berikut:

1. Pemahaman anak buah kapal (ABK) dek tentang prosedur keselamatan kerja masih kurang baik, dikarenakan standar operasional prosedur keselamatan kerja di kapal ditulis dalam bahasa inggris dan anak buah kapal kurang memahami/ tidak bisa berbahasa inggris dengan baik
2. Pelaksanaan prosedur kerja tidak maksimal dikarenakan kurangnya kepedulian anak buah kapal dek terhadap kedisiplinan.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan diatas, upaya meningkatkan keselamatan kerja anak buah kapal (ABK) dek di kapal, maka dapat diambil langkah langkah sebagai berikut :

1. Sebaiknya Mualim I bersama Nakhoda menyusun prosedur keselamatan kerja dalam bahasa yang dapat dimengerti oleh semua anak buah kapal (ABK) dek sehingga mereka memahami isi dari prosedur keselamatan tersebut.
2. Mualim I sebaiknya mengadakan sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja secara terjadwal melalui *safety meeting* yang dilakukan secara rutin setidaknya setiap satu bulan sekali.

3. Nakhoda dan Mualim I sebaiknya lebih rutin atau lebih sering lagi diadakan *safety meeting* minimal 2 kali sebulan, supaya ABK dek bisa cepat lebih mengerti prosedur pelaksanaan keselamatan kerja.
4. Mualim I sebaiknya meningkatkan pengawasan terhadap anak buah kapal (ABK) dek secara intensif pada setiap pekerjaan yang dilakukan seperti pada saat pelaksanaan *cargo handling*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Rois dan Helmi Muhammad. 2016.** *Pengantar Manajemen*. Malang: Empat Dua
- Bangun, Wilson. 2012.** *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : Erlangga.
- Buntarto, 2015.** *Panduan Praktis Keselamatan dan Kesehatan Kerja Untuk Industri*. Yogyakarta: Pustakabarupress
- Depdiknas. 2005.** *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Effendi, Usman. 2014.** *Asas Manajemen*. Jakarta : RajaGrafindo Persada
- Tambunan M Rudi, 2013.** *Pedoman penyusunan Standard operating prosedur*, Edisi 2013, Penerbit Maiesta.
- Widiasworo, Erwin. 2017.** *Strategi Dan Metode Mengajar Siswa Di Luar Kelas* Yogyakarta: Ar-ruzz Media
- IMO. 2010. Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1974 Amandement 2010.* IMO Publications
- Maritime Labour Convention (MLC) 2006*



# Lampiran 1



**韦立(几内亚)船舶管理公司**  
**WINNING (GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL**

SMI-05-01

### SHIP CREW LIST

VESSEL : WINNING PIONER 9			Flag : BELIZE		LifeRaft Capacity : 15 PERSON			Date : 20 June 2023		
PORT : BOKE			Ship Phone. : 626787127		Master Phone : 610730766			Chief Eng. Phone : 611436925		

S/N	Name	Rank	Nationality	Date of Birth	Passport Number	Exp. Date	Date Joined	Complete Contract	VISA	REMARK
1	ABEDNEGO DOLOKSARIBU	Master	Indonesia	03-Oct-86	C 7793177	13-Jan-26	27-Oct-22	27-May-23		OFFICE
2	AUGUSMAN HAREFA	CHIEF OFFICER	Indonesia	07-Aug-82	E 2052863	17-Jan-33	9-Jun-23	9-Jan-24		OFFICE
3	NURRACHMAN PRIYAMBODO	2 <sup>nd</sup> Officer	Indonesia	28-Nov-87	C 4809510	10-Sep-24	18-Jan-23	18-Aug-23		OFFICE
4	LIU FAZHONG	Chief Engineer	PRC	13-Nov-69	E 90723085	05-Jan-27	18-Jun-23	18-Jan-24		OFFICE
5	LI XIAN	2 <sup>nd</sup> Engineer	PRC	23-Apr-84	EE 2804812	02-Sep-28	19-Mar-23	19-Dec-23		OFFICE
6	SHAO MINGGUANG	2 <sup>nd</sup> Engineer	PRC	02-May-88	E 67460356	03-Feb-26	5-Apr-23	5-Dec-23		OFFICE
7	SONG WANLONG	3 <sup>rd</sup> Engineer	PRC	09-Jan-88	EJ 2570109	24-Mar-30	19-Mar-23	19-Dec-23		OFFICE
8	BING ZHEN	4 <sup>th</sup> Engineer	PRC	06-Jan-87	EA 0557434	06-Apr-27	5-Apr-23	5-Dec-23		OFFICE
9	MUH AGUNG MASNUR	Able Body	Indonesia	10-Oct-94	C 6786031	19-Feb-25	3-Dec-22	3-Jul-23		OFFICE
10	MOHAMMAD SARIF	Able Body	Indonesia	4-Sep-88	E 0791002	16-Nov-32	18-Jan-23	18-Aug-23		OFFICE
11	DJASMAN	AB / Cook	Indonesia	30-Oct-75	C 4832547	1-Sep-24	16-Mar-23	16-Oct-23		OFFICE
12	JI XIN BING	Oiler / Cook	PRC	13-Nov-78	E 38948210	8-Jul-25	20-Feb-23	20-Sep-23		OFFICE
13	MOLMOU JEAN CLAUDE	Oiler	Guinea	22-May-89	O 00364651	30-Apr-23	17-Jan-23	9-Jul-23		OFFICE
14	SANKHON OUMAR	Cadet Deck	Guinea	20-Sep-90	O 05029142	27-Dec-26	18-Dec-22	15-Jun-23		OFFICE

On Signer crew	NAME	RANK	DATE	REMARK
	AUGUSMAN HAREFA	CHIEF OFFICER	15-Jun-23	TRANSFER FROM SHORE
	LIU FAZHONG	CHIEF ENGINEER	18-Jun-23	TRANSFER FROM SHORE
	SHAO MINGGUANG	2nd ENGINEER	20-Jun-23	TRANSFER FROM WP 31

**WINNING PIONEER 9**

CALL SIGN: V02G3

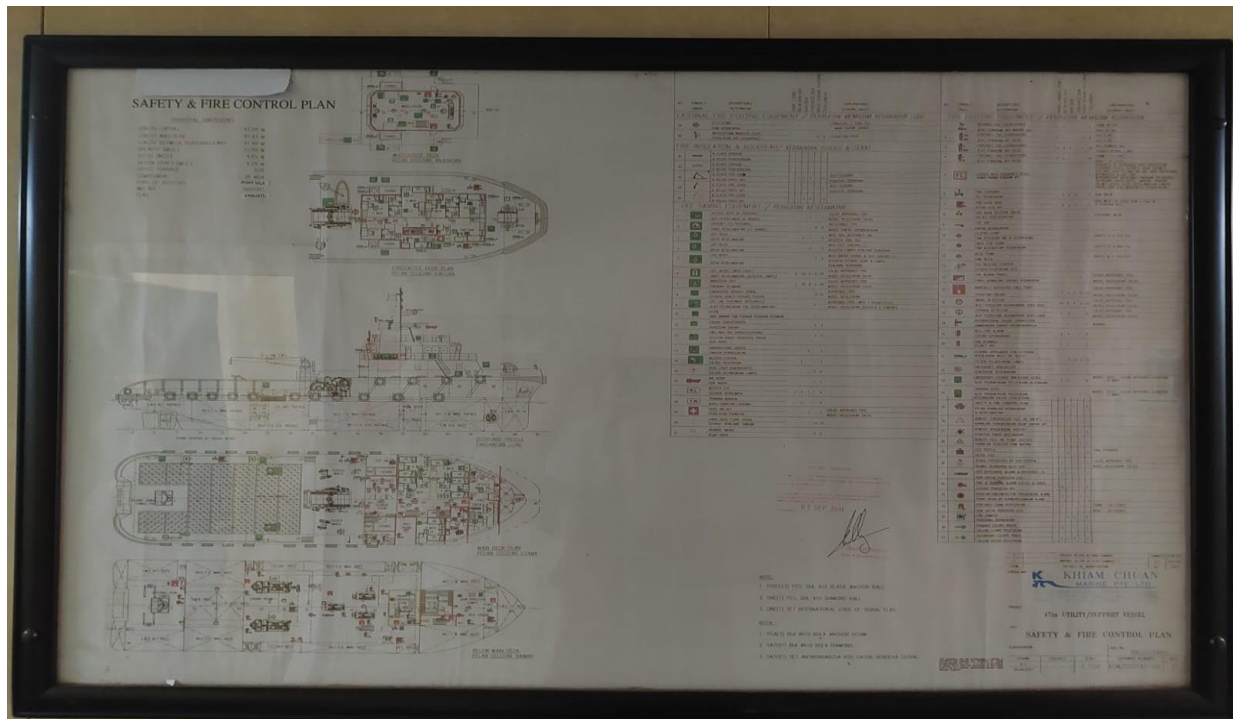
GT : 828

OFF NO : 621670113

FLAG : BELIZE CITY

Off Signer crew	NAME	RANK	DATE	REMARK
	MUHAMAD ZAKHIR SILOUW	CHIEF OFFICER	16-Jun-23	VACATION
	YANG ZHONGTUAN	CHIEF ENGINEER	18-Jun-23	TRANSFER TO WP 30

## Lampiran 2



### Lampiran 3




#### SHIP PARTICULAR

Name Of Vessel	: WINNING PIONEER 9
Type Ship	: Tug
Classification	: NU (NEW UNITED INT'L) MARINE SERVICES .LTD
Classification Number	: SL054
IMO Number	: 9607411
Official Number	: 621720113
MMSI Number	: 312674000
Call Sign	: V3ZG3
Port Of Registry / Flag	: Belize City / Belize
When Built	: 2011
Builders	: Nanjing East Star Shipbuilding Co.Ltd
VESSEL BRIEF SPECIFICATIONS	: 4400 HP TUG @ 2 X 2200 BHP
<i>Dimensions &amp; Capacities ;</i>	:
Length Overall	: 47 Mts
Length BP	: 12.8 Mts
Length waterline	: 43.69 Mts
Beam moulded	: 17 Mts
Depth moulded	: 4.85 Mts
Draft Designed	: 4.20 Mts
GRT / NRT	: 828 / 248 T
Owner	: WINNING LOGISTIC SERVICE PTE LTD 6 shenton Way#21-08 A QUE Downtown 2,Singapore 068809 URL : <a href="http://www.winninggroup.com.sg">www.winninggroup.com.sg</a>

## Lampiran 4

VOM-27-01

  
**WINNING**


**WINNING(GUINEA) SHIP MANAGEMENT SARL**  
韦立（几内亚）船舶管理公司

**SAFETY COMMITTEE MEETING**

**NAME OF APPOINTED MEMBERS OF MEET COMMITTEE 安委会成员签字**

No.	NAME	RANK	REMARK
1	ABEDNEGO DOLOKSARIBU	MASTER	<i>[Signature]</i>
2	AUGUSMAN HAREFA	C/O	<i>[Signature]</i>
3	LIU FAZHONG	C/E	<i>[Signature]</i>
4	LI XIAN	2/E	<i>[Signature]</i>
5	MUHAMMAD AGUNG MAS NUR	AB	<i>[Signature]</i>

**Photo of Safety Committee Meeting**



## DAFTAR ISTILAH

- Utility* : Yaitu jenis kapal yang di design khusus untuk melayani pengoperasian kerja di *offshore oil field*, kapal ini dapat di gunakan sebagai multi fungsi seperti melakukan pekerjaan *chooper watch*, transportasi pekerja di pengeboran lepas pantai dan juga dapat sebagai alat transportasi muatan atau logistic yang dibutuhkan dengan skala kecil.dan menengah.
- PSV* : Adalah singkatan dari *platform support vessel* yang merupakan kapal-kapal yang di gunakan di pengeboran di pengeboran lepas pantai
- Near miss accident* : Disaat seseorang mendapatkan kejadian yang hampir menyebabkan terjadinya kecelakaan.
- Pitching effect* : Suatu gaya gerak bebas kapal yang dikarenakan oleh pengaruh luar kapal seperti ombak, alun yang menyebabkan kapal mengangguk.
- Platform* : Anjungan minyak lepas pantai dengan struktur yang telah tetap setelah pengeboran-pengeboran minyak selesai dan tempat ini diawaki oleh pekerja.
- 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 kru 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.
- Rig safety officer* : Perwira yang mengawasi keselamatan kerja di *platform* atau *rig*.

- 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 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 kru atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas kapal.
- Tag line* : Tali manila dengan ciri 1 inch dan panjang 5 meter (kurang lebih) diikat pada muatan, yang berfungsi untuk menarik dan mengatur arah tempat muatan yang dikehendaki.
- Tool box meeting* : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda atau perwira terhadap kru 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 dan cara pemakaiannya, pembagian kerja, serta aspek aspek yang menyangkut pekerjaan yang akan dilakukan.
- Work vest* : Yaitu 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 : ABEDNEGO DOLOKSARIBU  
NIS : 02844/N-I  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

**Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut**

**A. Judul**

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DI KAPAL  
MV. WINNING PIONEER 9**

**B. Masalah Pokok**

1. Kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) deck tentang prosedur keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
2. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja yang tidak optimal.

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Menyusun prosedur pelaksanaan keselamatan kerja dalam bahasa yang dapat dimengerti oleh semua ABK deck.
2. Mengadakan sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja secara terjadwal.

Menyetujui :

Jakarta, 22 Agustus 2023

Dosen Pembimbing I

**Capt. SUHARTINI, MM.,MMTr**

Dosen Pembimbing II

**TRISTANTI, S.S., M. PD**

Peserta Diklat Pelaut ( DP-I )

**Abednego Doloksaribu**

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

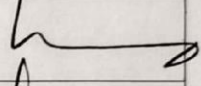
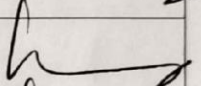
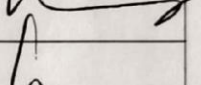
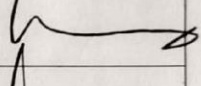
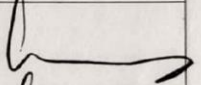
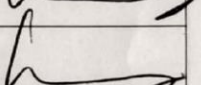
**Capt. SUHARTINI, MM.,MMTr**  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)  
DECK DI KAPAL MV. WINNING PIONEER 9

Dosen Pembimbing I : Capt. SUHARTINI, MM.,MMTr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	11/08/2023	Pengaji Sinopsis	
	14/08/2023	Pengaji Bab I	
	15/08/2023	Pengaji Bab II	
	16/08/2023	Pengaji Bab III	
	18/08/2023	Pengaji Bab IV	
	22/08/2023	Makalah sudah bisa untuk di ujikan .	

Catatan : .....

.....

.....

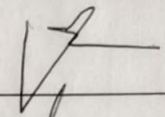

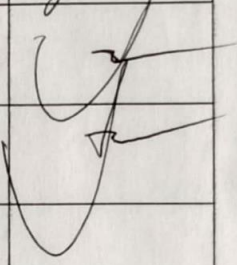


SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : **UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)  
DECK DI KAPAL MV. WINNING PIONEER 9**

Dosen Pembimbing II : **TRISTANTI, S.S., M. PD**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
		Simpulan - bab 1	
	22/8	Bab 1 - bab II (hal 29)	
	23/8	Bab II - IV	
	25/8	Ace final	

Catatan : .....

.....

.....