

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH
KAPAL DALAM PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI
KAPAL AHT. SWIBER ANNA**

Oleh :

BRURI KURNIAWAN

NIS. 03128 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH
KAPAL DALAM PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI
KAPAL AHT. SWIBER ANNA**

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

Oleh :

BRURI KURNIAWAN

NIS. 03128 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : **BRURI KURNIAWAN**
NIS : 03128/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : **UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ANAK
BUAH KAPAL DALAM PELAKSANAAN ANCHOR
HANDLING DI KAPAL AHT. SWIBER ANNA**

Jakarta, Mei 2024

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Suhartini, MM., M.M.Tr

Pembina Tk. I (III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002


Capt. Saidal Siburian, MM., M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19630509 199703 1 002

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari Nurhasnah Hutagaol, 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 : **BRURI KURNIAWAN**
NIS : 03128/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : **UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ANAK
BUAH KAPAL DALAM PELAKSANAAN ANCHOR
HANDLING DI KAPAL AHT. SWIBER ANNA**

Jakarta, 22 Mei 2024

Penguji I

Penguji II

Penguji III


Dr. Capt. Erwin Ferry Manurung, M.M. Tr


Adi Casmadi


Capt. Suhartini, MM., M.M. Tr

Pembina Tk. (IV /b)
NIP.19730708 200502 1 001

Penata Tk.(III/c)
NIP.19880809 201402 1 004

Penata Tk.I (III/d)
NIP.19730708 200502 1 001

Mengetahui :
Ketua Jurusan Nautika


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

KATA PENGANTAR

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

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

"UPAYA MENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL
DALAM PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHT. SWIBER
ANNA"

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 Sadan 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. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H.,M.Mar, selaku Ketua STIP Jakarta
2. Capt.Suhartini, S.SI,T.M.M.,M.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangn Usah. Sekaligus Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
3. Capt. Saidal Siburian, MM., M. Mar sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
4. Capt. Meilinasari N.H.,S.Si.T.M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah" Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
5. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
6. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
7. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
8. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 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, 20 Mei 2024

Penulis,

Bruri Kurniawan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR ISTILAH	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	28
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	29
B. Analisis Data.....	30
C. Pemecahan Masalah.....	35
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	46
B. Saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	

DAFTAR ISTILAH

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

<i>Rig</i>	:	Merupakan bangunan anjungan lepas pantai yang berbentuk seperti kapal atautongkang yang yang diberi kaki dan dipasang jangkar dan dilengkapi dengan menara (tower) untuk keperluan
<i>Rig Move</i>	:	Pemindahan Jackup Rig dari suatu tempat pengeboran ke tempat lain.
<i>Tool Box Meeting</i>	:	Pengarahan / penjelasan yang diberikan kepada ABK / personil di atas kapal sebelum memulai suatu pekerjaan.
<i>Towing Master</i>	:	Kapal yang diberikan tugas mengomando kapal lain yang turut serta dalam pekerjaan Anchor Handling dan menerima perintah dari Barge Master.
<i>Winch</i>	:	Suatu pesawat untuk menaikkan / menurunkan jangkar yang tersambung dengan wire yang digerakkan dengan tenaga hydraulic.
<i>Towing Pin</i>	:	Alat Yang digunakan untuk menahan wire tetap berada diposisi tengah – tengah atau segaris lurus dengan towing drum dan work drum agar wire tidak bergerak ke kiri atau ke kanan pada saat anchor jobs/towing.
<i>Towing Winch</i>	:	Alat bantu dikapal yang berfungsi untuk memindahkan barang atau benda secara horisontal dengan menarik beban menggunakan hook yang terinstal pada sling .
<i>Lifter Pin</i>	:	Alat yang digunakan untuk menahan wire diposisi lurus dengan towing drum dan work drum.
<i>Shark Jaw</i>	:	Alat untuk menahan / menjepit wire pada saat towing maupun anchor jobs agar posisi wire tidak lari ke kanan dan ke kiri.

<i>Split Pin</i>	:	Komponen pengikat untuk menahan nut atau mur agar tidak berputar.
<i>Hook</i>	:	Perangkat mekanis yang melengkung atau titekuk untuk menangguk atau menahan dan menarik sesuatu benda.
<i>Kenter Link</i>	:	Perangkat mekanis yang melengkung atau titekuk untuk menangguk atau menahan dan menarik sesuatu benda.
<i>Shocket</i>	:	Suatu bukaan atau cekungan yang menjadi tempat dudukan sesuatu/ Lubang pada suatu bagian alat tempat melekatnya suatu penyambung puipa atau wire yang berulir dari dalamnya.
<i>Kenter Link</i>	:	Alat atau benda sebagai penyambung antara satu rantai jangkar dengan jangkar lainnya.
<i>Chain Chaser</i>	:	Alat yang digunakan untuk memulihkan jangkar dari dasar laut ketika jangkar dan rantai terlepas dari pelampung atau panji-panji telah rusak.
<i>Barge</i>	:	Jenis kapal angkut yang dirancang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan ukuran besar dan kapasitas lebih dari 20 orang.
<i>Injury</i>	:	Cidera, Luka / Kerugian Kerusakan yang terjadi dan berkelanjutan
<i>Lifting Up the Anchor</i>	:	Mengangkat atau memindahkan Jangkar dari satu titik ke titik lainnya dengan menggunakan alat batu berat atau biasa di sebut crane

- Semi Submersible* : Struktur terapung yang umum digunakan dalam operasi kelautan seperti drilling dan produksi di lepas pantai.
- Jobs Safety Analisis* : Sebuah analisis bahaya pada suatu pekerjaan adalah Teknik yang memfokuskan pada tugas pekerjaan sebagai cara untuk mengidentifikasi bahaya sebelum terjadi sebuah insiden atau kecelakaan kerja.
- Tool Box Meting* : Pertemuan yang dilakukan rutin dengan para pekerja atau karyawan yang biasanya di pimpin oleh Personel Safety (HSE) untuk membicarakan dan mengingatkan akan potensi-potensi bahaya ditempat kerja.
- Work Vest* : Suatu benda yang mempunyai fungsi untuk menjaga agar tidak tenggelam Ketika terjatuh di laut.
- Walkie Talkie* : Perangkat transmisi dan penerima radio yang dioperasikan dengan baterai dan mudah dibawa kemana-mana.

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Ship Particular
- Lampiran 2 : Crew List
- Lampiran 3 : Sertifikat Surat Laut
- Lampiran 4 : Sertifikat Kebangsaan Kapal
- Lampiran 5 : Sertifikat Hydraulic Tugger Winch
- Lampiran 6 : Sertifikat Towing Pin
- Lampiran 7 : Sertifikat Anchor handling / Towing Winch
- Lampiran 8 : Chart location jobs/ Peta area lokasi kerja chevron Thailand
- Lampiran 9 : Rigging for anchor handling
- Lampiran 10 : Anchor Pattern working barge sapura 1200
- Lampiran 11 : Jobs safety analisis
- Lampiran 12 : Anchor handling & Towing preparation checklist
- Lampiran 13 : Tool box meeting

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

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

Dalam pengoperasian kapal *anchor handling* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal AHT akan segera merasakan hal yang berbeda dari segi karakteristik kapal dan juga sifat jenis pekerjaannya. Oleh karena itu sangat diperlukan keterampilan, pengetahuan serta pengalaman baik Nakhoda selaku pemimpin dan ABK yang

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

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

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengambil judul :
“UPAYA MENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHT. SWIBER ANNA”

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

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

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

2. Batasan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, mengingat banyaknya permasalahan yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada saat melaksanakan kegiatan *anchor handling*, maka penulis perlu membatasi pembahasan pada makalah ini. Pembahasan pada makalah ini berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja sebagai Mualim I di atas kapal AHT Swiber Anna, sejak September 2023 sampai dengan Januari 2024, pembahasannya yaitu:

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

3. Rumusan Masalah

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

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

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab ABK kurang terampil dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk mengetahui penyebab rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- c. Meningkatkan keterampilan Sumber Daya Manusia yang bekerja diatas kapal AHTS / AHT.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoretis

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

b. Aspek Praktis

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

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

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

a. Study Kasus

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

b. Deskriptif Kualitatif

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

2. Teknik Pengumpulan Data

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

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

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

a. Observasi (pengamatan)

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

b. Metode Perpustakaan

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

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil ABK di atas kapal AHT Swiber Anna sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Nahkoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan kompetensi ABK di kapal tersebut.

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 survei, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai Mualim I di atas kapal AHT Swiber Anna.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama bekerja sebagai Nahkoda di atas kapal AHT Swiber Anna dalam periode September 2023 sampai dengan January 2024.

2. Tempat penulisan

Penelitian dilaksanakan di atas kapal AHT Swiber Anna, milik perusahaan PT Vallianz Offshore Maritim isi kotor GT 497 T yang beroperasi di alur pelayaran Gulf Of Thailand.

3. Tempat penulisan

Penelitian dilaksanakan di atas kapal AHT Swiber Anna, milik perusahaan PT Vallianz Offshore Maritim isi kotor GT 497 T yang beroperasi di alur pelayaran Gulf Of Thailand.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Upaya

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

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

2. Pencegahan

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

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

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

3. Kecelakaan

a. Definisi Kecelakaan

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

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

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

b. Tindakan Pencegahan Kecelakaan Kerja

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

1) Pendidikan

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

2) Mengurangi kondisi yang tidak aman

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

3) Seleksi dan penempatan kerja

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

4) Pelatihan

Pada berbagai bidang pekerjaan, pengalaman kerja merupakan salah satu faktor penentu keamanan kerja anak buah kapal. Karena itu, pelatihan keterampilan karyawan merupakan salah satu penyebab timbulnya kecelakaan kerja. Karyawan baru dalam sebuah organisasi perlu diberikan pelatihan agar dapat memahami perkerjaan yang baik, demikian pula karyawan yang lama perlu diberikan pelatihan untuk peningkatan keselamatan kerja.

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

dapat sebagai pengganti pengalaman kerja. Kurangnya

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

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

5) Kualitas Supervisor

Pengawasan atas kerja pekerjaan karyawan dalam kapal sangat menentukan hasil kerja dan keamanan kerja. Namun, tidak sedikit terjadi bahwa kurangnya kualitas Supervisor dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan kerja. Para anak buah kapal sangat membutuhkan bimbingan dan arahan dari Supervisor untuk dapat memahami pekerjaan mereka, sehingga Supervisor yang memiliki pengetahuan dan kemampuan yang baik cenderung mempengaruhi peningkatan pencegahan kecelakaan kerja yang dialami anak buah kapal.

6) Ergonomik

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

4. *Anchor Handling*

a. *Definisi Anchor Handling*

Menurut Krets Mamondole (2018:2) dalam bukunya *Anchor handling* adalah mengangkat dan menurunkan jangkar ditempat yang telah

ditentukan secara tepat dan aman, namun bukan semata menjatuhkannya ke dasar laut karena di daerah lepas pantai banyak sekali kontruksi pipa-pipa di dasar laut maka ketepatan dalam menempatkan jangkar sangat diperlukan, juga diperlukan sebuah kapal yang dibangun khusus untuk jenis pekerjaan tersebut.

Untuk mencapai tujuan hasil yang maksimal dan keselamatan dalam pekerjaan tersebut maka dianjurkan agar semua pekerja baik di deck maupun kamar mesin atau juga di anjungan diharuskan mengikuti procedure baik procedure dalam pelaksanaan *anchor handling* dan juga procedure keselamatan diantaranya menggunakan *Personal Protective Equipment* (PPE) khususnya bagi yang bekerja di deck harus menggunakan antara lain *cover all, safety shoes, helmets, hand gloves leather types, goggles, ABK knife, work vest, walkie talkie*. Pekerjaan *anchor handling* tidak terpisahkan dengan bahaya yang mengandung resiko sangat tinggi sehingga dapat mengancam jiwa ABK. Untuk itu tindakan pencegahan kecelakaan kerja dan keselamatan kerja sangat diutamakan bagi ABK dalam melaksanakan pekerjaan ini, agar dapat terselesaikan secara aman efektif dan efisien.

b. *Safety Management Manual (SMM)*

1) *Anchor Handling*

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

- c) Ada dua kemungkinan di mana penanganan jangkar dilakukan. Salah satunya adalah ketika penahan dilakukan dan kedua ketika pemindahan rig dilakukan dan jangkar diangkat

2) *Lifting Up The Anchor*

- a) Persiapan pertama dibuat di geladak dan kawat serta kait pelican dibuat siap untuk melumasi *buoy* untuk mengambil *pendent wire* di papan untuk dimulainya naik-turun jangkar. Ini akan diputuskan oleh rencana penahan sesuai penggerak rig dimana jangkar harus diangkat terlebih dahulu. Bergantung pada fakta ini, *buoy* untuk didekati telah ditentukan.
- b) Stern didekati ke arah *buoy* perlahan. Mungkin dianggap bermanuver dengan Thruster hanya agar *buoy* tidak hanyut saat mesin dinyalakan.
- c) Mendekati *buoy* dengan kawat las diselipkan di atas *buoy* dan hal yang sama diambil di atas kapal. Setelah *buoy* di papan kait pelican harus ditempatkan pada jangkar pennant pertama dan *work wire* diulurkan sampai kait pelican mengambil seluruh berat. *Pennant* kemudian harus tergelincir ke sisi kait pelican roller. Mesin dapat bekerja untuk bekerja dengan aman dan menghindari kecelakaan.
- d) *Buoy* sekarang dapat diputus dan ditarik di atas geladak. *Buoy* diangkat ke atas pagar dan diikat. Awak lainnya menghapus laso dan menghubungkan *work wire* ke jangkar independen dengan Shackle untuk menangani jangkar SWL. Berat yang harus diambil pada *work wire* dan kait pelican dilepas.
- e) Sekarang dengan *winch* di gigi rendah, angkat jangkar dari bawah. Kawat perlahan-lahan diambil di atas drum dengan bantuan kait. Harus diperhatikan bahwa kawat bersih dari semua

- f) penghalang dan bersih sehingga tidak busuk saat rig mengangkatnya. Jangkar tetap tergantung di luar pada roller buritan. Kapal mendekati anjungan dan memerintahkan anjungan untuk mengangkat kawat di atas kapal. Ketika datang ke ujung jangkar, jangkar diturunkan perlahan dengan kawat. Ketika jangkar ditempatkan di rig, *pendent* terputus oleh Boat.

3) *Running Anchor*

- a) Persiapan seperti yang diperlukan untuk mengangkat jangkar diperlukan untuk menjalankan jangkar juga
- b) Rig akan memanggil Anda untuk mengambil *pennoncel* dari crane, *pennoncel* ini berukuran 200 kaki (kira-kira) dan akan dilampirkan ke jangkar mahkota atau rantai tajuk ketika kami mendekati rig dan yang lainnya dari kawat *pendent* terhubung ke *work wire* kapal.
- c) Umbul ini diangkut di buritan kapal dan diletakkan di atas *work wire* drum. Sekarang angkat *work wire* saat rig membayar jangkar dan ambil beban pada *work wire*. Bergerak ke arah seperti yang diarahkan oleh penggerak rig dan posisikan kapal tempat jangkar harus dijatuhkan dengan panjang yang cukup untuk kawat dari rig. Ketika kami telah mencapai posisi yang diinginkan, informasikan rig penggerak.
- d) Setelah tiba di *buoy* penanda atau diberi bantalan dan jarak, konfirmasi dengan rig bahwa Anda berada di posisi yang tepat dan kemudian turunkan jangkar ke mesin pemelihara bawah pada kecepatan setengah untuk menghentikan catenar rantai jangkar menarik Anda kembali ke arah rig
- e) Periksa panjang panji Anda terhadap kedalaman air, ini harus dilakukan sebelum jangkar dijalankan tetapi yang paling memalukan adalah airnya lebih dalam dari panjang panji.

Turunkan jangkar ke bawah, pasang kait pelican ke panjang panji terakhir, dan ketika kawat tergeletak dengan aman di kait, dua pria harus melepaskan *work wire* sementara dua tarik *buoy* lainnya di dek siap untuk membelenggu masuk ke kawat panji dengan 25 ton Mur dan baut SWL.

- f) Casing wedge sangat berguna untuk menahan *buoy* pada posisi di atas dek saat dibelenggu ke kawat panji. Ketika ini telah selesai semua orang berdiri jelas dan melepaskan kait pelican. *Buoy* bisa melesat ke samping atau mungkin membutuhkan kapal untuk menguapkannya untuk menarik buritan tergantung pada kedalaman air / panjang umbul dan kondisi cuaca. Harus hati-hati untuk melihat bahwa *buoy* tidak mengambil irisan casting saat itu pergi.

4) *Anchoring Operations*

Suatu rencana lintas rinci harus dibuat untuk mendekati daerah-daerah pelabuhan. Selain faktor-faktor yang biasanya dipertimbangkan dalam perencanaan perjalanan, faktor-faktor berikut harus diperhitungkan untuk perencanaan kedatangan dan keberangkatan dari jangkar.

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

- a) Menguji M/E dalam arah astern jauh sebelum pendekatan ke area jangkar
- b) Pengurangan kecepatan yang tepat untuk melakukan pendekatan menuju area jangkar. Jika kecepatan pendekatan terlalu cepat, sulit untuk mengendalikan kapal, terutama jika jangkar terlalu ramai.
- c) Kemampuan manuver kapal, terutama kapal besar dengan kecepatan lambat, yang dapat membatasi kapal dari melakukan perubahan besar atau tiba-tiba.

- d) Sangat penting bahwa sebelum penahan, kapal telah berhenti total yaitu kecepatan di darat mendekati nol. Kecepatan kapal tidak boleh melebihi 0,3 di atas tanah ketika kabel jangkar dibayar.
- e) Identifikasi ruang jangkar yang sesuai dengan kedalaman yang sesuai, pada jarak yang aman dari kapal berlabuh lainnya dan bahaya terhadap navigasi.
- f) Pertimbangkan efek gabungan dari pasang surut, arus dan arah dan kekuatan angin, untuk merencanakan pendekatan menuju posisi penahan. Jika kapal lain berada di jangkar, arah umum menuju kapal memberikan indikasi yang adil tentang cara kapal akan menuju setelah jangkar.
- g) Kondisi lalu lintas, terutama yang berkenaan dengan kapal lain yang mendekati atau meninggalkan area jangkar, dengan demikian membatasi kemampuan mereka untuk bermanuver sepenuhnya, karena kecepatannya yang lambat.
- h) Kapal lain, yang mendekati atau meninggalkan area jangkar mungkin juga tidak dapat bermanuver sepenuhnya, karena kecepatannya yang lambat.
- i) Kecepatan kapal harus dikurangi atau kapal dihentikan, jika diperlukan, untuk melakukan penilaian lebih lanjut ketika mendekati pelabuhan yang ramai.
- j) Sebagai dasar penilaian pada kriteria yang disebutkan di atas, jika kondisi ditemukan tidak menguntungkan untuk penjangkaran yang aman, Master harus menghindari penahan.

c. Prosedur Kerja *Anchor Handling*

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

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

5. Keterampilan

a. Pengertian Keterampilan

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

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

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

b. Tingkatan dalam Keterampilan

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

- 1) *Basic literacy skill* (keahlian dasar) merupakan keahlian seseorang yang pasti dan wajib dimiliki oleh kebanyakan orang, seperti membaca, menulis, mendengar, dan lain-lain.
- 2) *Technical skill* (keahlian teknik) merupakan keahlian seseorang dalam pengembangan teknik yang dimiliki, seperti menghitung secara tepat, mengoperasikan komputer, dan lain-lain.

- 3) *Interpersonal skill* (keahlian interpersonal) merupakan kemampuan seseorang secara efektif untuk berinteraksi dengan orang lain maupun dengan rekan kerja, seperti pendengar yang baik dan menyampaikan pendapat secara jelas dan bekerja dalam satu tim.
- 4) *Problem solving* (menyelesaikan masalah) adalah proses aktivitas untuk menajamkan logika, berargumentasi dan penyelesaian masalah serta kemampuan untuk mengetahui penyebab, mengembangkan alternatif dan menganalisa serta memilih penyelesaian yang baik.

c. Keterampilan

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

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

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

d. Manajemen Keselamatan di Atas Kapal

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

- 1) Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional.
- 2) Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum berlayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.
- 3) Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam *Safety Management System* (SMS) perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atas aturan dan peraturan code dan garis panduan yang berkaitan.

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

6. Kedisiplinan

a. Pengertian Kedisiplinan

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

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

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

b. Faktor Pendukung Kedisiplinan

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

1) Tujuan dan kemampuan

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

2) Teladan pemimpin

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

3) Balas jasa

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

4) Kepengawasan Melekat (Waskat)

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

c. Faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan

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

a. Besar/kecilnya pemberian kompensasi.

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

b) Ada/tidaknya keteladanan pemimpin dalam perusahaan.

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

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

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

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

- d) Keberanian pemimpin dalam mengambil tindakan.

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

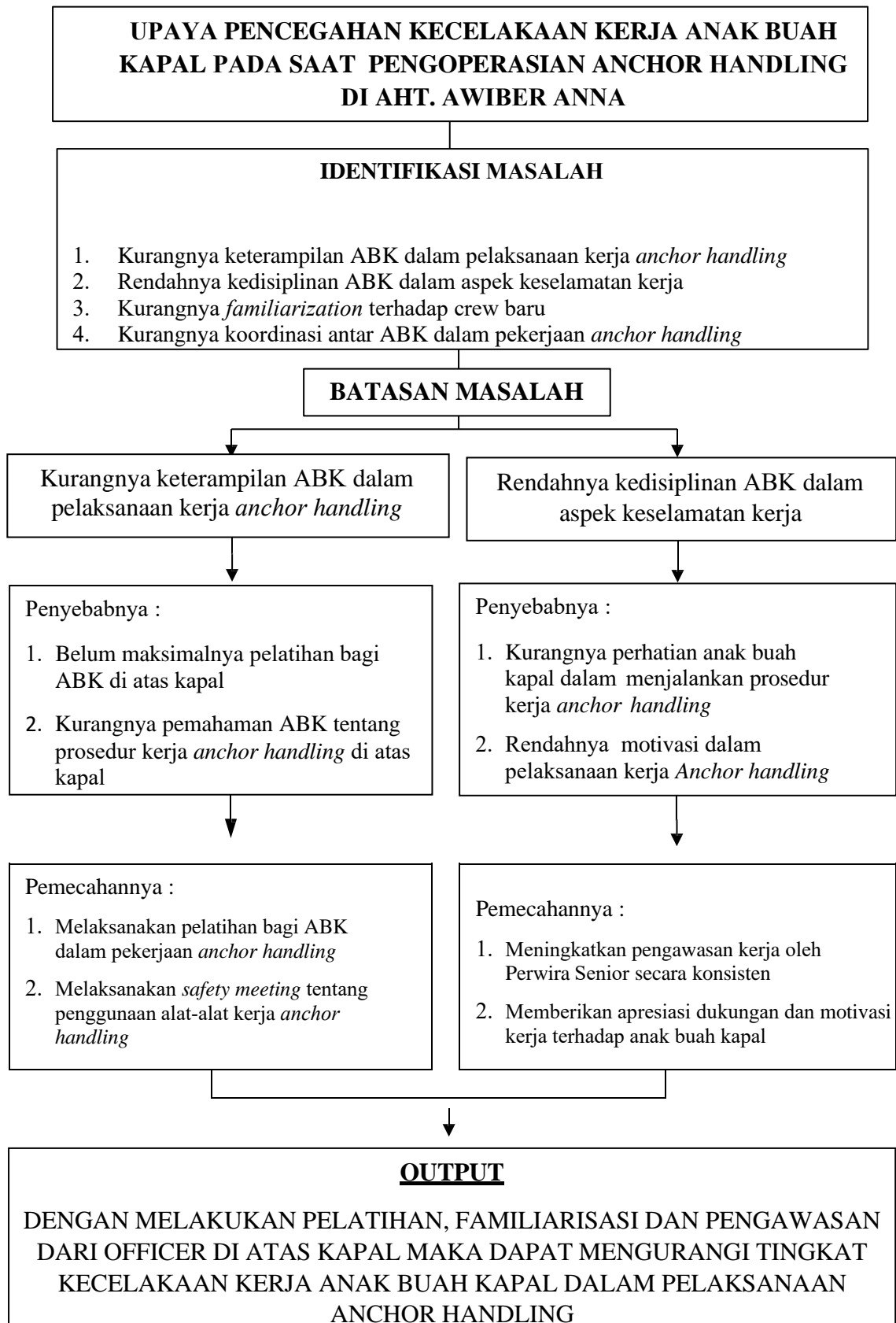
- e) Ada/tidaknya pengawasan pempinan.

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

- f) Ada/tidaknya perhatian kepada para karyawan.

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

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal AHT Swiber Anna selama penulis bekerja di atas kapal tersebut periode Mei 2023 sampai dengan Januari 2024 adalah sebagai berikut:

1. Pada tanggal 8 Desember 2023 kapal AHT Swiber Anna mendapat tugas untuk memindahkan *Crane Barge* di Erawan Field Chevron Thailand. Sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan *toolbox meeting* dan menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)*. Ketika jangkar berada di posisi yang telah ditentukan, Nahkoda memerintahkan Anak Buah Kapak (ABK) dek untuk memasang pick up sling S-1 dari *pennant wire* ke *anchor buoy*. Tetapi karena kesalahan pemasangan oleh ABK dek mengakibatkan wire terbelit. Dampaknya, proses pekerjaan anchor handling menjadi terhambat dan harus terhenti kurang lebih 1 jam. Kemudian Nahkoda memerintahkan *Able Body (AB)* untuk meluruskan wire yang terbelit. Namun pada saat meluruskan wire tersebut di *main deck*, *Able Body (AB)* terpental karena terhantam wire. Hal tersebut terjadi karena kurangnya keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* sehingga belum dapat memahami prosedur kerja *anchor handling* yang baik dan benar.
2. Pada tanggal 15 Desember 2023, ketika kapal beroperasi di Erawan Field Chevron Thailand untuk melakukan penerimaan pemindahan alat-alat perlengkapan kerja *anchor handling* menggunakan *crane* dari *work barge*, seorang ABK tanpa menggunakan *safety helmet* dan *work vest* menuju dek utama dimana pemindahan barang sedang berlangsung sembari melihat dan menyaksikan kegiatan pemindahan tersebut tanpa menyadari kesalahan besar yang sedang dia lakukan. Kejadian ini juga mendapat perhatian dari *Safety Officer* yang

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

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

B. ANALISIS DATA

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

1. Kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*

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

a. Belum Maksimalnya Pelatihan Bagi ABK Di Atas Kapal

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Aspek Keselamatan kerja

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

sebagaimana yang

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

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

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

Di atas kapal AHT Swiber Anna, Perwira Jaga terkadang tidak mengawasi segala kegiatan yang dilaksanakan oleh ABK pada saat bertugas jaga di anjungan, sehingga berakibat menurunnya tingkat kedisiplinan ABK, seperti kejadian yang pernah penulis alami ketika kapal melakukan kegiatan pemindahan alat-alat pendukung perlengkapan *anchor handling* dari *Work Barge* ke Swiber Anna di lokasi pengeboran minyak. Salah seorang ABK tanpa menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)*, yaitu pelindung kepala (*helmet*) dan pelindung diri (*work vest*) menuju area dek utama. Yaitu area yang diwajibkan kepada seluruh ABK harus menggunakan kelengkapan alat pelindung pada saat berada di area dek utama. Akibat dari kejadian tersebut, proses kegiatan pemindahan barang yang sedang dilakukan menjadi terhambat dikarenakan adanya perilaku aksi tidak selamat (*unsafe act*) yang menyebabkan Perwira Pengawas Keselamatan Kerja (*Safety Officer*) dari *Work Barge* memberlakukan pemberhentian kegiatan (*Stop Work*) sementara. Teguran dari Perwira Pengawas Keselamatan Kerja (*Safety Officer*) yang sedang bertugas di atas *Work Barge*, memerintahkan kepada Nakhoda segera mengadakan *safety briefing* rapat internal dengan seluruh ABK tentang kesalahan yang

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

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

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

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

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

C. PEMECAHAN MASALAH

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

1. Alternatif Pemecahan Masalah

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

Pemecahannya adalah :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) Memberikan kesempatan untuk mengikuti diklat

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

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

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

3) Sosialisasi tentang tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal

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

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

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

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

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

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

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

peralatan penanganan jangkar harus disimpan di kapal dan di anjungan.

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

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

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

b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Aspek Keselamatan kerja

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Meningkatkan Pengawasan Kerja Oleh Perwira Senior Secara Konsisten

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

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

a) Menjamin kontinuitas perencanaan

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

b) Membudayakan prosedur standar

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

c) Membina disiplin kerja

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

d) Membina motivasi yang terarah

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

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

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

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

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

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

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

2) Memberikan apresiasi dukungan dan Motivasi Kerja terhadap ABK di atas Kapal

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

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

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

2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

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

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

Evaluasi pemecahan masalahnya yaitu :

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

Keuntungannya :

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

Kerugiannya :

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

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

Keuntungannya :

- a) Dengan cara ini ABK yang baru naik di atas kapal akan mengenal, mengetahui serta memahami prosedur kerja *Anchor Handling* yang telah ditetapkan perusahaan sehingga pekerjaan dapat terselesaikan dengan baik.
- b) Akan menjadi sumber informasi yang penting bagi ABK, pada waktu luang ABK juga dapat mempelajarinya walaupun setelah berada di kapal.

Kerugiannya :

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

b. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja

1) Meningkatkan pengawasan kerja oleh Perwira Senior secara konsisten

Keuntungannya :

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

Kerugiannya :

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

2) Meningkatkan Motivasi Kerja

Keuntungannya :

- a) Dengan memberikan penghargaan dapat memotivasi ABK untuk lebih disiplin dalam menerapkan prosedur kerja karena dalam melaksanakan hal tersebut kemungkinan akan mendapat *reward* atau takut dengan adanya sanksi apabila tidak bekerja tidak sesuai prosedur kerja yang ada.

- b) Menambah semangat ABK dalam bekerja dengan adanya iming-iming hadiah yang akan diberikan sehingga pekerjaanpun dapat selesai lebih cepat dan aman.

Kerugiannya :

- a) ABK dalam mengikuti peraturan kerja tidak ikhlas dari dirinya karena dia mengharapkan hadiah dalam menjalankan prosedur kerja.
- b) Dengan perasaan yang tidak ikhlas dalam menjalankan peraturan akan membuat ABK terkadang mengikuti peraturan dan terkadang tidak mengikutinya.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

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

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

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

b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Aspek Keselamatan kerja

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

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

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

1. Keterampilan ABK dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* masih kurang hal ini disebabkan oleh ;
 - a. Belum maksimalnya pelatihan bagi ABK sehingga kurang terampil dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling*.
 - b. Kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal sehingga ABK kurang maksimal dalam melaksanakan tugasnya pada pekerjaan *anchor handling*.
2. Kedisiplinan ABK dalam aspek keselamatan kerja masih rendah hal ini disebabkan oleh ;
 - a. Kurangnya pengawasan ABK dalam menjalankan prosedur kerja *anchor handling* sehingga mengabaikan aspek keselamatan kerja.
 - b. Rendahnya motivasi dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* sehingga prosedur keselamatan kerja pada pekerjaan *anchor handling* tidak dilaksanakan dengan baik.

B. SARAN-SARAN

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran dalam menjaga kelancaran operasional kapal dan juga dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal AHT Swiber Anna, yaitu :

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

DAFTAR PUSTAKA

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

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Ship Particular



PT VALLIANZ OFFSHORE MARITIM

Capital Place Building, Level 39 Suite B
Jln. Jend. Gatot Subroto Kav.18, Jakarta 12710, Indonesia
Tel: +62 21 7212 0698 Fax: +62 21 7212 0699
www.vallianz.co.id

SHIP PARTICULAR

No.	Description	
1	Name of Vessel	SWIBER ANNA
2	Type of Vessel	Anchor Handling Tug / Utility Vessel
3	IMO Number	9466489
4	Flag / Nationality	Republic of Indonesia
5	Port Registry	Jakarta
6	Year of Built	2007
7	Classification	RINA & BKI
8	Official Number	GT. 497 No. 5461/Bc
9	Call Sign	Y G I J
10	MMSI Number	525012075
11	Inmarsat Number	452502041
12	Net Tonnage	149 Tons
13	Gross Tonnage	497 Tons
14	Lenght Over All (L.O.A.)	45.0 Mtrs
15	Lenght Between Perpendicullars (LBP)	42.75 Mtrs
16	Breadth Moulded	11.00 Mtrs
17	Depth Moulded	4.00 Mtrs
18	Maximum Draft	3.40 Mtrs
19	Air Draft	15.0 Mtrs
20	Light Ship	676.69 MT
21	Summer Freeboard	-
22	Displacement on Summer	1096.09 MT
23	DWT	419.40 MT
24	Main Engine Spesification	2x1750 BHP @ 1,600rpm, Caterpillar 3512
25	Auxiliary Engine Specification	3 x 245 Kw, 415V/3ph/50Hz, Caterpillar 3406 C
26	Bow Thruster Specification	1 x HRP3001FP, 4.0T driven by Electric Motor
27	Service Speed	10 (Economic Speed)
28	Deck Load Capacity / Clear deck area	5 Tons / 210 M ²
29	Bollard Pull Capacity	40 Tons
30	Accomodation capacity	20 Men
31	Fresh Water Tank Capacity	135 M ³ (app.)
32	Fuel Oil Tank Capacity	330 M ³ (app.)
33	Ballast Water Tank Capacity	42.3 Tons
34	Dry Bulk Cement	-
35	Satellite Phone Number	+870 773158893
36	Ship Email Address	swiberanna@gtmailplus.com
37	Name of Owner	PT. VALLIANZ OFFSHORE MARITIM
38	Address of Owner	CAPITAL PLACE BUILDING Level 39, Suite B Jln. Jendral Gatot Subroto Kav.18 Jakarta 12710 - Indonesia, Phone: +62 21 7212 0698

Lampiran 3 : Sertifikat Surat Laut



SURAT LAUT
NO. PK. 205/1047/SL-PM/DK-15
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

REPUBLIK INDONESIA

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Kapal Motor Tunda

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
SWIBER ANNA eks INTAN AHT I	Y G I J	JAKARTA	2011 Pst No. 6806/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
41.95 X 11.00 X 4.00	497	149	2006	9466489

PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING- BALING
MESIN	CATERPILLAR 2 X 1306 KW	BAJA	SATU	DUA

Milik PT. VALLIANZ OFFSHORE MARITIM berkedudukan di JAKARTA SELATAN
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan
perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera
Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun
mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan
muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan
perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 497 No. 5461/Bc

PUP.NO.15121744

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 13 Mei 2015

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 8708
No. Halaman : 304
Buku Register : XXII

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
KAPAL KEBANGSAAN KAPAL



ABDI SABDA, ST., MH
Pembina (IV/a)
NIP. 19710515 199703 1 002

<p>1. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : BATAM Port of</p> <p>Tanggal : 03 MAY 2016 Date</p> <p>Nomor : PK.205/61/17/KP/btm 16 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>Capt. MOZES I KARAENG NIP. 19660525 199103 1 001</p>	<p>2. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : TAREMPA Port of</p> <p>Tanggal : 15 JUNI 2017 Date</p> <p>Nomor : PK.205/21/10/UPP-TPA.17 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>PENATA MUDA Tk. I (III/D) NIP. 19660313 198903 1 002</p>
<p>3. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : BATAM Port of</p> <p>Tanggal : 25 MAY 2018 Date</p> <p>Nomor : PK.205/140/13/KP/btm 18 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>SUGIANTORO, SH NIP. 19680313 198903 1 001</p>	<p>4. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : BATAM Port of</p> <p>Tanggal : 22 APR 2019 Date</p> <p>Nomor : AL.520/177/19/KSOP.btm 19 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>PENATA MUDA Tk. I (III/D) NIP. 19660313 198903 1 002</p>
<p>5. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : GRESIK Port of</p> <p>Tanggal : 13 Maret 2020 Date</p> <p>Nomor : 107 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>FERRY ANDORO H.S.Si.T.M.M.T NIP. 19761012 200604 1 001</p>	<p>6. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : BRANTA Port of</p> <p>Tanggal : 25 MARET 2021 Date</p> <p>Nomor : 19/03/2021 - BTA-2021 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>PENATA MUDA Tk. I (III/D) NIP. 19660313 198903 1 002</p>
<p>7. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : BRANTA ✓ Port of</p> <p>Tanggal : 03 APR 2022 Date</p> <p>Nomor : PK.205/65/03/UPP-BTA 22 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>SUGIANTORO, SH NIP. 19680313 198903 1 001</p>	<p>8. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : BATAM Port of</p> <p>Tanggal : 03 APR 2023 Date</p> <p>Nomor : AL.520/107/201/KSOP.BTM 23 Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p> <p>SUGIANTORO, SH NIP. 19680313 198903 1 001</p>
<p>9. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : Port of</p> <p>Tanggal : Date</p> <p>Nomor : Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p>	<p>10. Pengukuhan Endorsement</p> <p>Pelabuhan : Port of</p> <p>Tanggal : Date</p> <p>Nomor : Number</p> <p>Syahbandar Harbour Master</p>

Lampiran 4 : Sertifikat Kebangsaan Kapal

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58

The undersignedthe Director of Marine Safety.....

declares that : Tug Boat

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
SWIBER ANNA eks INTAN AHT I	Y G I J	JAKARTA	2011 Pst No. 6806/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
41.95 X 11.00 X 4.00	497	149	2006	-

MAIN PROPULSION	MERK HP/KW	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
ENGINE	CATERPILLAR 2 X 1306 KW	STEEL	ONE	TWO

Owned byPT. VALLIANZ OFFSHORE MARITIM..... atJAKARTA SELATAN.....
has complied as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate
GT. 497 No. 5461/Bc

Issued at : Jakarta
Date : 13th May 2015

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION

FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
DIRECTORATE OF MEASUREMENT,
REGISTRATION AND SHIP NATIONALITY

Recorded in the register of
certificate of nationality in :
Serial Number : 8708
Page No. : 304
Reg. Book : XXII



SGD

ABDI SABDA, ST., MH

Pembina (IV/a)
NIP. 19710515 199703 1 002

Lampiran 5 : Sertifikat Hydraulic Tugger Winch and Towing Pin

	
<h1>Product Certificate</h1>	
Certificate No : 2007-W-0000020	
This is to certify that the	
Equipment Of	
HYDRAULIC TUGGER WINCH	
Model :	PC-HUW10UR-380S
Serial No :	P3933-HUW10UR-380S
Tech. Specification :	DRUM CAPACITY : 250m x DIA. 25mm SWR @ 8 LAYERS
	PULL CAPACITY : 10 TONNE x 15m/min (1st LAYER)
	BRAKE HOLDING : 15 TONNE (STATIC, 1st LAYER)
Year of Mfg :	2007
Test Date :	17-Feb-2007
Ship Builder :	BERJAYA DOCKYARD SDN BHD
Ship Owner :	-
Vessel Type :	45m (2x1750HP) UTILITY/SUPPORT TUG
Hull No :	BJ42
Certification :	-
has satisfied the Functional test in accordance to Plimsoll Test Procedure No.: WI 10.0036/A complying to	
ISO 9001:2000 accredited by DNV	
Authorised By	Certificate Issue Date : 24-May-2007
	
FREDDIE CHAN TECHNICAL DIRECTOR	



Product Certificate

Certificate No : 2007-TB-0000001

This is to certify that the

Equipment Of

HYDRAULIC TOWING PIN

Model : PS-100MTTA
Serial No : P3933-100MTTA
Tech. Specification : SAFE WORKING LOAD : 100 TONNE
Year of Mfg : 2007
Test Date : 27-Mar-2007
Ship Builder : BERJAYA DOCKYARD SDN BHD
Ship Owner : -
Vessel Type : 45m (2x1750HP) UTILITY/SUPPORT TUG
Hull No : BJ42
Certification : -

has satisfied the Functional test in accordance to Plimsoll Test Procedure No.: WI 10.009D complying to ISO




9001:2000 accredited by DNV

Authorised By

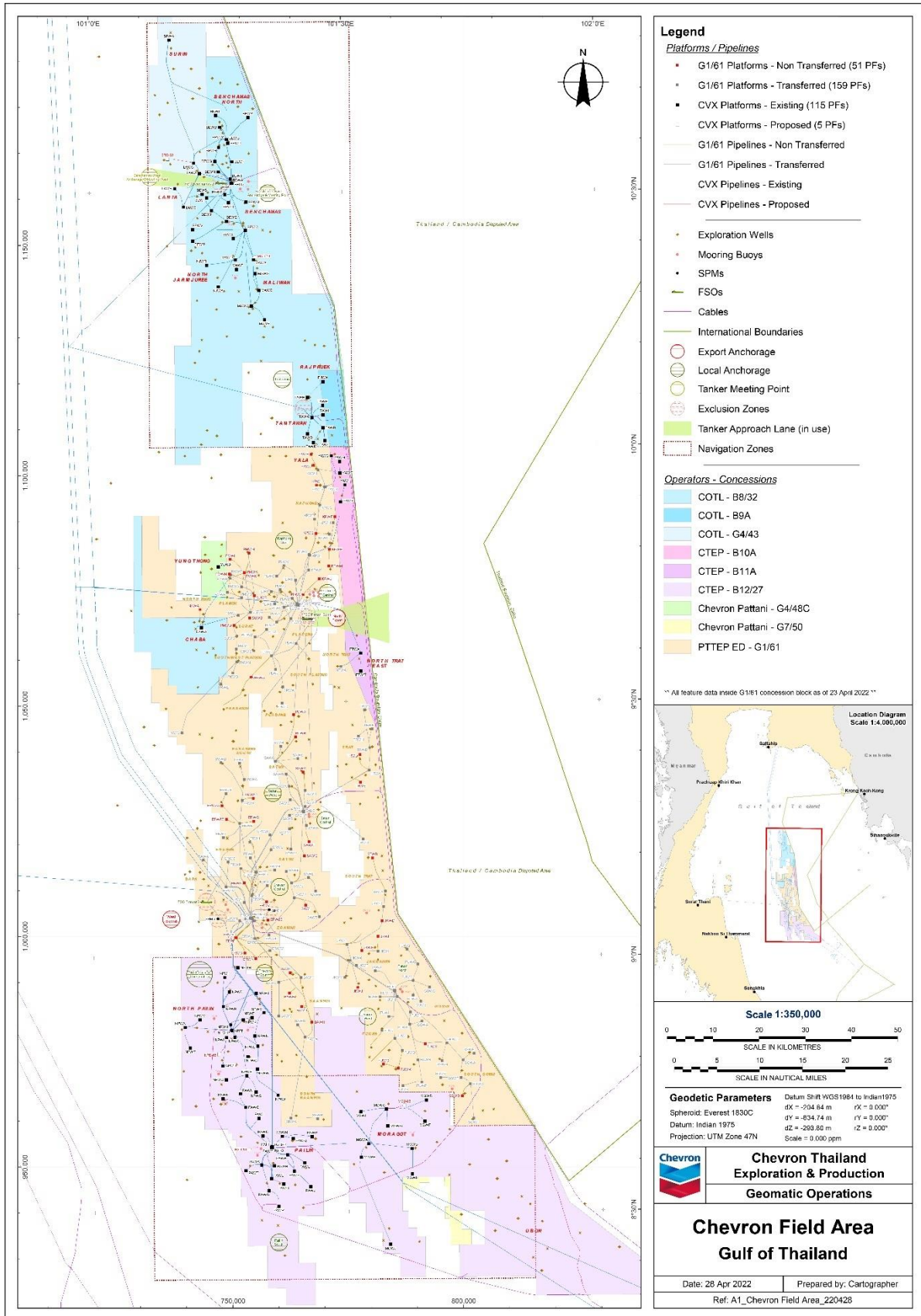


FREDDIE CHAN
TECHNICAL DIRECTOR

Certificate Issue Date : 24-May-2007

	
<h1>Product Certificate</h1>	
Certificate No : 2007-W-0000017	
This is to certify that the	
Equipment Of	
HYDRAULIC ANCHOR HANDLING / TOWING WINCH	
Model :	PC-AHTW/WF-100/150
Serial No :	P3933-AHTW/WF-100/150
Tech. Specification :	DRUM CAPACITY : 1000m x DIA. 52mm SWR @ 10 LAYERS
	PULL CAPACITY : 100 TONNE x 0~6m/min (1st SPEED)
	: 45 TONNE x 0~12m/min (2nd SPEED)
	: 20 TONNE x 0~24m/min (3rd SPEED)
	BRAKE HOLDING : 150 TONNE (STATIC, 1st LAYER)
Year of Mfg :	2007
Test Date :	23-Feb-2007
Ship Builder :	BERJAYA DOCKYARD SDN BHD
Ship Owner :	-
Vessel Type :	45m (2x1750HP) UTILITY/SUPPORT TUG
Hull No :	B342
Certification :	-
<i>has satisfied the Functional and Structural test in accordance to Plimsoll Test Procedure No.: WT 10.018B</i>	
<i>complying to ISO 9001:2000 accredited by DNV</i>	
Authorised By	Certificate Issue Date : 24-May-2007
 	
FREDDIE CHAN TECHNICAL DIRECTOR	

Lampiran 8 : Chart location jobs/ Peta area lokasi kerja chevron Thailand



Lampiran 9 : Rigging for anchor handling

RIGGING FOR ANCHOR HANDLING (cont'd)

b. Deck rigged for anchor handling - buoyed system

Pennant reel
2 sets of pennants spooled up - included

Pennant reel Spare work wire/piggy back pennants---

Port work drum Work wire and
two sets of surface pennants

Port tugger Rigged with buoy catching lasso

Starboard work drum
Rigged with 2 sets of surface pennants -----

J chaser 110 SWL _____ Dressed
with chain tail

Piggy back anchor -- Deploy if required

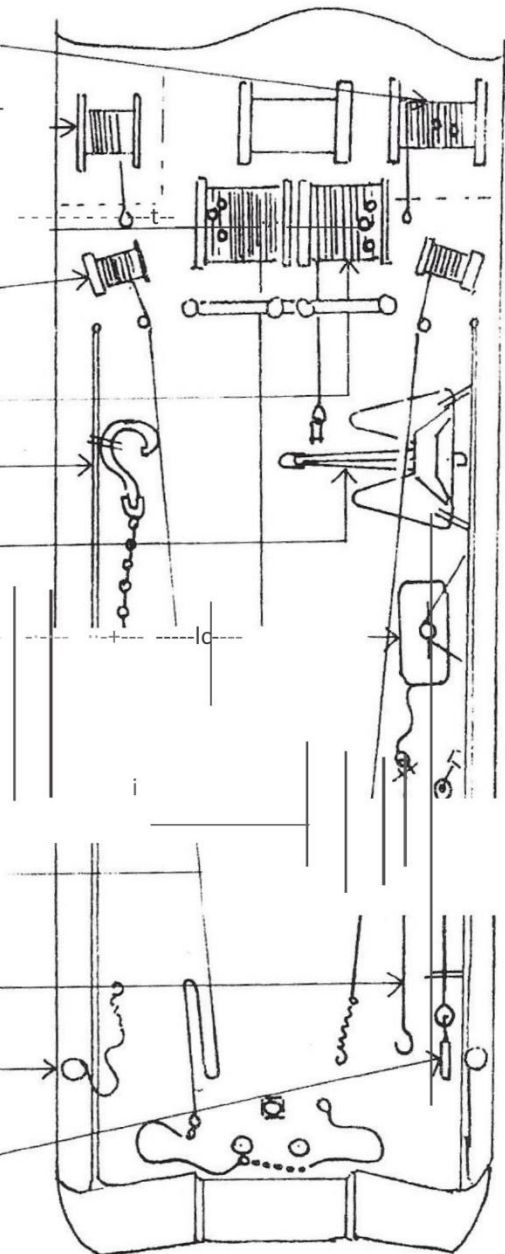
Surface buoy- Deploy if required -----

Starboard tugger - Rigged for -----
handling pennants with tail chain and hook

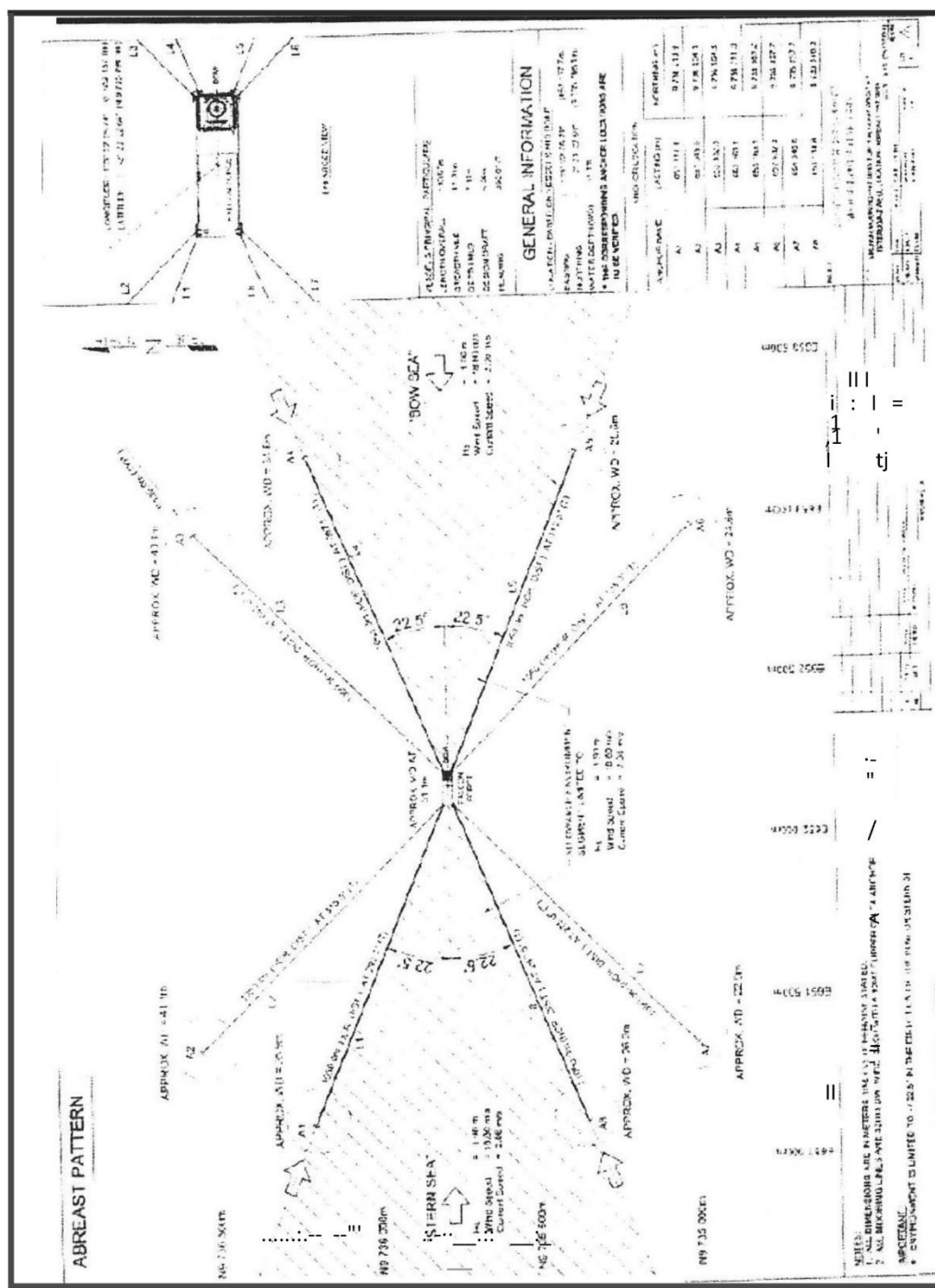
Boat hook -----


Capstan's - Rigged with
20metres of wire and tailchainhook

Pelican hook - Rigged and ready
hydraulic stoppers fail



Lampiran 10 : Anchor Pattern working barge Sapura 1200



 PT. VALLIANZ OFFSHORE MARITIM		<h1 style="text-align: center;">RISK ASSESSMENT</h1>										LIKELIHOOD (L)									
												RISK RATING (R)					RARE (1)	UNLIKELY (2)	MODERATE (3)	LIKELY (4)	ALMOST (5)
												HAZARD SEVERITY (S)									
													SLIGHTLY (1)	MINOR (2)	MODERATE (3)	SERIOUS (4)					
CHECK PPE & CONTROLS REQUIRED		✓	Respirator	✓	Fire Extinguisher	Other - List															
	Hard Hats	✓	Work Vest	✓	Lockout / Tag-out																
	Safety Shoes	✓	Safety Harness		Permit to Work																
	Safety Glasses		Face Shield		Stokes Basket																
	Hearing Protection		Goggles		Life Rings																
	Cotton Gloves		Ventilation		Barricades																
	Leather Gloves	✓																			
VESSEL:		WORK ACTIVITY: Anchor Handling. Retrieving anchor, suit case buoy & Towing. REV. DATE: 00 / 01 May 2015																			
JOB STEPS / TASKS	HAZARD DESCRIPTION	Risk to WHAT?			INITIAL RISK			REQUIRED CONTROLS			RESIDUAL RISK										
		*H	*S	*E	L	S	R				L	S	R								
Picking up anchor buoy's soft line from the sea.	Falling overboard. Fall due to slippery deck or unsteady footing; drowning, human injury. Vessel ran over buoy; damage to property.	✓			3	2	H	Describe fully all equipment, facility, and/or procedure controls applicable for each hazard (i.e. if PPE is used as control, it must be specifically describe.) If a control can only be verified by documentation then it must be available. All controls must be valid in that they reduce severity, probability of both. S: Toolbox Talk/Pre-move Meeting. Test engines, bow thruster and all work related equipment. Clean deck prior to operation and always keep good footings and never rush. Wait till vessel close to buoy and soft line easy to pick up. Release hook if vessel getting farther from buoy and hook hard to hold.			1	2	T								
Heaving up buoy to the deck.	Hit by parted work wire or buoy's soft line; crew injury	✓			3	2	H	S: Move away from main deck & heave up slowly on the work wire, watch for crew on deck.			1	2	T								
Disconnecting buoy's pick up wire from one side of the buoy.	Finger hit by a hammer; Hit by moving buoy due to vessel movement. Hit by springing pick up wire; injury to crew.	✓			2	2	M	S: Keep finger clear from nut when hitting with hammer. Keep vessel steady when the crew working on deck. Work in good cooperation with other AB when pulling the wire from connecting shackle.			1	2	T								
Heaving up the anchor pennant wire/decking the anchor.	Hit by parted pennant wire/socket/work wire; severe injury to crew.	✓			3	2	H	S: Move away from main deck before heaving up. Keep away from main deck during the time the winch running/heaving.			1	2	T								
Disconnecting anchor from anchor wire.	Hit by a hammer; Shark Jaw failure; serious injury to crew.	✓			2	2	M	S: Ask colleagues to keep clear. Keep clear from the wire's line of fire. Maintain vessel in good position, no tension on the wire.			1	2	T								

Sending anchor to barge.	Hit by a sling or swinging anchor; injury to crew. Vessel makes contact with barge; damage to property Crane rigging failure; serious injury to crew.	✓	3	2	H	S: Approach sling carefully. Give good signal to crane operator and only the Banksman to give signal. Approach barge slowly and manoeuvre vessel carefully. Keep away from suspended load.	1 2	T
Sending anchor buoy and pennant to crane barge.	Hit by a sling or rolling buoy. Crane rigging failure; serious injury to crew.	✓	3	2	H	S: Approach sling carefully and keep buoy secure until attached to crane's sling and give good signal to crane operator. Keep away from suspended load.	1 2	T
Connecting towline to crane barge's towing bridle pennant.	Hit by heaving line's monkey fist, parted tugger wire; injury to crew. Hit by a hammer. Shark Jaw failure. Jerking pennant due to vessel sudden movement. Collision with crane barge.	✓	3	2	H	S: Watch for incoming heaving line. Hard monkey fist not to be used for line throwing, use sand filled canvas hose or rubber hose. Move away from main deck and heave up slowly on the tugger wire. Tugger to be operated by competent crew. Ask colleagues when going to use a hammer. Keep clear from wire's line of fire. Keep vessel steady in position at safe distance from barge.	1 2	T
Towing crane barge.	Hit by parted towing wire or bridle or pennant or failed wire socket; injury to crew. Collision with other vessel or structures/objects. Pollution/Fire/Damage. Vessel collided with towed barge due to engine failure, Girting; vessel loss or damage to property. Towing wire fouled with under water obstruction.	✓	✓	3	H	S: Crew to keep away from aft deck during the whole time of towing. Keep good watch and maintain good seamanship during passage to new location. Transmit 'SAFETY MESSAGE' on VHF Ch. 16. Use Radar for early detection of other vessel or object. Use all available navigation aid equipment to best advantage. Duty engineer to maintain good watch over running machineries and its supporting apparatus. Use strong towing gob at the stern to avoid girting. Pay out tow wire as needed with depth of water in mind. H: Increased fluid intake (Awareness) Provision of shade where possible Scheduling of tasks Ship captains medical guide COSWP. Sun block Sun shade brims on hats Tinted glasses Long sleeve coveralls. E: SOPEP Equipment in placed. Contingencies preparedness.	1 3	M
Disconnecting towing wire.	Hit by a hammer. Shark Jaw or socket failure Jerking pennant due to vessel movement. Collision with barge; serious injury to crew.	✓	2	2	M	S: Ask colleagues to keep clear when going to use a hammer. Keep clear from wire's line of fire. Keep vessel steady in position at safe distance from barge. Watch carefully for crew activity on deck and manoeuvre vessel such as not to cause any tension on the wire.	1 2	T

Lampiran 12 : Anchor handling & Towing preparation checklist

PTVOM/IV-SOPM/FORM-020

Rev. 00



ANCHOR HANDLING & TOWING PREPARATION CHECKLIST

CHECKLIST TO BE FILLED OUT 8 HOURS PRIOR TO ANCHOR HANDLING / TOWING OPERATION




VESSEL NAME : AHT- SUIBER ANAKA

DATE : 8 Dec 2023

LOCATION : Sula W. Field.
Thailand.

NO	EQUIPMENT/GEAR	INSPECTION AND TEST	CHECK	REMARKS
1	MAIN SYSTEM	<ul style="list-style-type: none"> - Main engines running to correct speed - Main engines alarm annunciators tested - Shaft engaged - Pitch controls/clutch controls tested - Control transfer forward - aft OK - Steering gear tested - Thruster tested - Pos. con system tested (if any) - Gyro compass error known - Radars functioning - External communications tested - Stability within prescribed limits and trim adjusted 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition Good condition
2	SUB SYSTEM	<ul style="list-style-type: none"> - Towing/anchor handling winch function (remote and local) tested - Winch brakes adjusted - Gauging/alarm tested - winch system - Towing Pin, Shark Jaw/Karm fork and emergency release function (remote and local) tested - Tuggers, capstans, deck crane tested - Pennant reels function tested - Deck lighting fully functional - Search lights functional - Echo Sounders operational - Navigational lights and day lights signal displayed 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> Test ok.
3	OPERATIONAL SAFETY	<ul style="list-style-type: none"> - Crew properly dressed (PPE) - Deck communications tested - Crew briefed on operation - Present and future weather conditions appraised - BA Charts updated & TOPO charts (if applicable) - Passages plan, port of refuge and bunker point determined - Crew rested, watches set - Watertight doors functional to be closed and dogged down 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ 	<ul style="list-style-type: none">
4	DECK RIGGING	<ul style="list-style-type: none"> - Towing wire/work wire properly attached, spooled and ready to use - Deck tools standby on deck - Tuggers spooled, safety hooks, chain tails check and ready - Boat hooks, hand grapple heaving lines, buoy catcher and safety sling ready - Oxy-Acetylene cutting gear ready - Shackles, Delta plate, Wire protector, pelican hooks and grapple check and ready 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ 	<ul style="list-style-type: none">

5	PREPARATIONS - DECK	<ul style="list-style-type: none"> - Karm Fork inserts and safety pins for stoppers dressed up and ready - Roller surface clean - Pennants received,checked,length confirmed,spooled up as required - Bouys,anchors,chain tails checked - Deack clear or items fully secured,clear of work area 	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
6	OPERATIONAL PLANNING	<ul style="list-style-type: none"> - Bunker/Consumable (FO,LO,FW and Food), record amounts and calculate endurance. - Anchor Handling and Towing plan, received / prepared,clarified,understood and modified - Special Precaution noted (sub surface obstructions, running parameters, decking of anchors etc). - Special Precaution understood - (fishing,grapping,rigging,deployment of buoys,speed of deployment,support mooring). - Rig up of anchor system confirmed (clarified-pennant make up connections to use,buoy handling system). - Barge Particulars (Number and type of anchors,bearings,distances - peculiarities of barge - crane outreach limitations, below water hull,projections, winch characteristics). - Logs/Records (Anchor handling log ready,manifestedgear checked as received) 	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	

Chief Officer	Chief Engineer	Master	Ship stamp
Date: 	Date: 	Date: 	

Lampiran 13 : Tool box meeting



PTVOM/IV-SOPM/FORM-026

Rev. 01

PT VALLIANZ OFFSHORE MARITIM

MARINE TOOL BOX TALK AND ASSESSMENT REPORT

Vessel	AHT Swiber Anna	Date & Time	8 Dec 2023
Work Activity	Pre Jobs Anchor Pattern Barge Sapura 1200	Delivered at location by	Erawan Field Chevron Thailand

Life Saving Rules / Life Savers required (circle)



				YES	NO			
Is a risk assessment (RA) / job safety analysis (JSA) required?				RA/JSA No. SAN/12/005_	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Is there a valid work instruction or procedure available?				Reference: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Is there a requirement for a work permit to be issued?				Type/Permit No: Cold Work Permit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Have you verified understanding of the work activity with the individuals involved? (Roles & responsibilities)					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Consider if the proposed task involves any of the following elements				Tick the necessary boxes for each identified element				
<input checked="" type="checkbox"/>	MANUAL HANDLING		TEMPERATURE EXTREMES	<input checked="" type="checkbox"/>	LIMITED ACCESS ROUTES	INEXPERIENCE	DESIGNATED HAZARDOUS	
	LIFTING EQUIPMENT		WORKING AT HEIGHT		ELECTRIC CURRENT	<input checked="" type="checkbox"/>	NEW PERSONNEL	<input checked="" type="checkbox"/>
	PRESSURE		WORKING OVERSIDE		HANDLING EQUIPMENT	<input checked="" type="checkbox"/>	OBSTRUCTIONS	ANY OTHER ELEMENTS LIST BELOW:
	HAZARDOUS SUBSTANCES		ADVERSE WEATHER		ELEVATED OBJECTS	<input checked="" type="checkbox"/>	POWER TOOLS	
	CONFINED SPACE		TEMPORARY EQUIPMENT		ADJACENT AREAS	<input checked="" type="checkbox"/>	HAND TOOLS	
	CONCURRENT ACTIVITIES		EXCESSIVE NOISE	<input checked="" type="checkbox"/>	EQUIPMENT FAILURE		WELDING OR CUTTING	
Identify all hazards related to the task and elements listed above				Tick the necessary boxes for each potential hazard				
<input checked="" type="checkbox"/>	SLIPS AND TRIPS	<input checked="" type="checkbox"/>	STRIKING AGAINST OBJECT		HEAT EXPOSURE		IGNITION SOURCE	ANY OTHER HAZARD / RISK, LIST BELOW:
<input checked="" type="checkbox"/>	FALLS		BEING STRUCK BY OBJECTS		ELECTRIC SHOCK	<input checked="" type="checkbox"/>	COMMUNICATION FAILURE	
	LACK OF OXYGEN		GET CAUGHT IN OR ON OBJECTS		ACID BURNS		3 RD PARTY HSE IMPACT	
	OVER EXTENSION		TRAPPED BETWEEN OBJECTS		INHALATION		ENVIRONMENTAL IMPACT	
	WELDING FLASH		NOISE EXPOSURE		ABSORPTION	<input checked="" type="checkbox"/>	SNAP BACK ZONE	
	EXPLOSION		FIRE		STRUCK BY HIGH PRESSURE AIR/LIQUID			
Consider all control & recovery measures for the work activity				Tick the necessary boxes for each control measure required				
	SAFETY HARNESS	<input checked="" type="checkbox"/>	SAFETY GLASSES / HELMET		RESPIRATOR/ STRETCHER*		WALK AROUND	CONFINED SPACE RESCUE TEAM
	BARRIERS		REGULATIONS (STCW,...)		BREATHING APPARATUS	<input checked="" type="checkbox"/>	WALKIE TALKIE RADIOS*	FIRE RETARDANT BLANKET
	WARNING LIGHTS*	<input checked="" type="checkbox"/>	FULL FACE MASK		WELDERS GLOVES		LIFE JACKETS*	<input checked="" type="checkbox"/>
	STANDBY WATCHMAN	<input checked="" type="checkbox"/>	RUBBER GLOVES		WELDERS FACE SHIELD	<input checked="" type="checkbox"/>	WORK VESTS*	ISOLATIONS / LOCK OUT
<input checked="" type="checkbox"/>	TAG LINES	<input checked="" type="checkbox"/>	RUBBER BOOTS		WELDERS GOGGLES		LIFE BUOY*	<input checked="" type="checkbox"/>
	SAFETY SLINGS*		DISPOSABLE SUITS		WELDERS APRON		INTRINSICALLY SAFE EQUIPMENT	<input checked="" type="checkbox"/>
	CHECK FOR SWL	<input checked="" type="checkbox"/>	FIRST AID BOX		FORCED VENTILATION*	<input checked="" type="checkbox"/>	REST AREA	TIE BACK ARRESTORS
<input checked="" type="checkbox"/>	VALID CERTIFICATION		HEARING PROTECTION		OXYGEN MONITOR		FIRE EXTINGUISHER	OIL SPILL EQUIPMENT
	VALID CALIBRATION		RULES (MOPO)		GAS MONITOR		CHARGED FIRE HOSE	HAZID / WRITTEN PROCEDURE
All items followed by * should be detailed and should be included in a Job Hazard Assessment								
Discuss any recent relevant Pakats / Safety Alerts (work related)								
List all additional control or recovery measures not listed above								

I CONFIRM THAT I HAVE UNDERSTOOD THE RISKS INVOLVED IN THIS TASK AND THE CONTROLS IN PLACE TO REDUCE THE RISK TO AN ACCEPTABLE LEVEL.

Please attached Attendees (Name & Signature for Understanding)

MARINE TOOL BOX TALK AND ASSESSMENT REPORT

Work Activity Title : Pre Jobs Deploy buoy anchor pattern barge Sapura 1200
Venue : Deck Swiber Anna at Erawan Field Chevron Thailand
Date : 8 Dec 2023 **Work Shift Time:** 30 minut

Team Leader : Chief Officer

Signature :



S/No	Position	Name	Signature
1	Bosun	Sapran	
2	AB	Hari Haryono	
3	AB	Muh Teguh Mario	
4	Chief Engineer	Jhonnedi	
5	Chief Officer	Tatang Ashari	
6	Oiler	Henry Epen	
7	AB	Ali Akbar	

Work Activity Title :
Venue :
Date : **Work Shift Time:**
Team Leader : **Signature** :

S/No	Position	Name	Signature

RIWAYAT HIDUP



Bruri Kurniawan, lahir di Klaten pada tanggal 15 Februari 1992. Anak dari pasangan Sutopo dan Srisuparmi anak pertama dari dua bersaudara. Penulis bertempat tinggal di Jln. Pakis-Daleman Ds Jaten rt 01 / rw 05 Kel. Teloyo, Kec. Wonosari, Kab. Klaten Provinsi Jawa Tengah Indonesia. Pendidikan yang ditempuh oleh penulis yaitu: SDN I Teloyo Wonosari Klaten dan lulus tahun 2004, SMPN 1 Wonosari dan

lulus tahun 2007, SMAN 1 Polanharjo Klaten dan lulus tahun 2009. Mengikuti program diklat pelaut jurusan Nautika dan Diploma-IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang angkatan XLVI dan lulus (ANT-III) tahun 2013. Program diklat pelaut (DP-II / ANT-II) di STIP Jakarta periode bulan Oktober 2015 dan lulus Januari 2016. Program diklat pelaut (DP-I / ANT-I) di STIP Jakrat LXX periode bulan Februari 2024 sampai dengan june 2024, penulisan Karya Ilmiah Terapan yang penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan DP-I.

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : **BRURI KURNIAWAN**
NIS : 03128/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : **UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ANAK
BUAH KAPAL DALAM PELAKSANAAN ANCHOR
HANDLING DI KAPAL AHT. SWIBER ANNA**

Jakarta, Mei 2024

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Suhartini, MM., M.M.Tr

Pembina Tk. I (III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002


Capt. Saidal Siburian, MM., M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19630509 199703 1 002

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari Nurhasnah Hutagaol, S.Si.T.M.M.Tr

Penata Tk I (III /d)

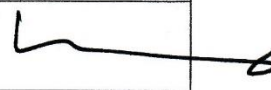
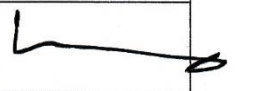
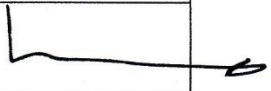
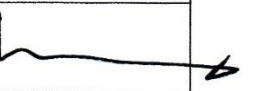
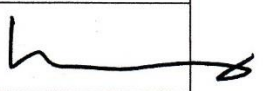
NIP.19810503 200212 2 001

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

Judul Makalah : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ABK DALAM
 PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHT.
 SWIBER ANNA

Dosen Pembimbing I : Capt. Suhartini, MM., M.MTr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	14/05/24	Pengajar Simulasi	
2.	19/05/24	Pengajar Bab 1	
3.	15/05/24	Pengajar Bab 2	
4.	17/05/24	Pengajar Bab 3	
5.	20/05/24	Pengajar Bab 4	

Catatan

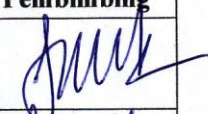
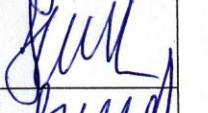
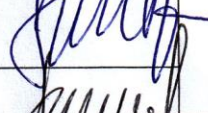
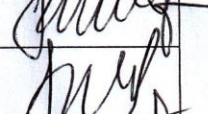
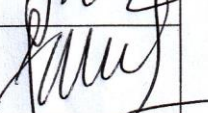
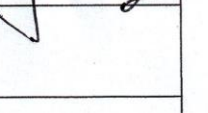
: Are unbul ujn Melah

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

Judul Makalah : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA ABK DALAM
 PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI KAPAL AHT.
 SWIBER ANNA

Dosen Pembimbing II : **Capt. Saidal Siburian, MM., M.Mar**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	14/05.2024	Pengajuan Sinopsis makalah.	
2.	15/05.2024	Penyusunan judul & masalah. → Bab. I	
3.	16/05.2024	Penyusunan: Uraian pemikiran & Penulisan Bab I, II.	
4.	17/05.2024.	Penyusunan Bab III Penulisan masalah & Kesimpulan & SDG	
5.	20/05.2024	Penyusunan Bab IV, V, VI & VII Kesimpulan.	
6.	20/05.2024	Makalah siap diujikan.	

Catatan : Makalah telah diperiksa dan dipelajari
 & siap diujikan. 