

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



**MAKALAH
UPAYA PERLINDUNGAN KECELAKAAN KERJA DAN
KESELAMATAN BAGI AWAK KAPAL
DI AHTS HALUL 91 TAHUN 2023**

Oleh :
ABDUL MUQADDAR LATING
NIS. 03120/N-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2024**

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



MAKALAH

**UPAYA PERLINDUNGAN KECELAKAAN KERJA DAN
KESELAMATAN BAGI AWAK KAPAL
DI AHTS HALUL 91 TAHUN 2023**

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

Oleh :

ABDUL MUQADDAR LATING

NIS. 03120/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



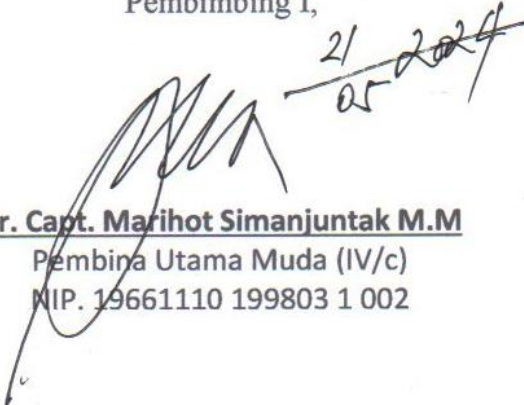
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

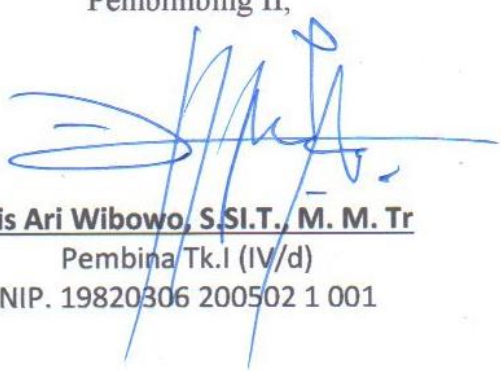
Nama : ABDUL MUQADDAR LATING
No. Induk Siswa : 03120/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PERLINDUNGAN KECELAKAAN KERJA
DAN KESELAMATAN BAGI AWAK KAPAL DI AHTS
HALUL 91 TAHUN 2023.

Jakarta, Mei 2024

Pembimbing I,

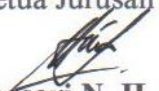
Pembimbing II,


Dr. Capt. Marihot Simanjuntak M.M
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002


Titis Ari Wibowo, S.Si.T. M. M. Tr
Pembina Tk.I (IV/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika


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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ABDUL MUQADDAR LATING
No. Induk Siswa : 03120/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PERLINDUNGAN KECELAKAAN KERJA
DAN KESELAMATAN BAGI AWAK KAPAL DI AHTS
HALUL 91 TAHUN 2023.

Penguji I

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

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

Penguji II

Niken Sitalaksmi Widjaya, S.H., Msc

Pembina (IV/a)
NIP. 19750315200604 2 001

Penguji III

Dr. Capt. Marihot Simanjuntak M.M

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

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

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - 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 PERLINDUNGAN KECELAKAAN KERJA DAN KESELAMATAN BAGI AWAK KAPAL DI AHTS HALUL 91 TAHUN 2023”**.

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

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


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

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr. Meilinasari N. H,S.SiT.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Ibu Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

4. Dr. Capt. Marihot Simanjuntak M.M, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Titis Ari Wibowo, S.SI.T., M. M. Tr, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Keluarga besar, terutama Alm. Ayahanda H. Umar Lating & Ibunda Hj. Atiya Lating, Istri tercinta Irma Nofriyanti dan anak-anak Ahmad Fauzi Lating, Ahmad Fairuz Abbad Lating dan Farhana Queen Lating yang selalu memberikan motivasi.
7. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
8. 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, Mei 2024
Penulis,



ABDUL MUQADDAR LATING
NIS. 03120/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	5
D. Metode Penelitian	6
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	22
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	23
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	33
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	45
B. Saran	45
 DAFTAR PUSTAKA	47
 LAMPIRAN	
 DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship particulars.*
- Lampiran 2. *Crew List.*
- Lampiran 3. *Foto Penulis di atas kapal AHTS HALUL 91.*
- Lampiran 4. *Foto awak kapal yang mendapatkan penghargaan.*
- Lampiran 5. Email instruksi untuk Hose handling.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 High Impact Glove & Cotton working gloves.

Gambar 3.2 Kondisi Jari Tangan ABK Korban yang terjepit.

Gambar 3.3 SOP PPE yang di keluarkan oleh North Oil Company.

Gambar 3.4 Tugger Winch.

Gambar 3.5 Posisi Export hose pada FSO.

Gambar 3.6 Alat Pelindung Diri (APD).

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

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

Sehubungan dengan itulah maka seluruh perusahaan Pelayaran dituntut untuk meningkatkan sistem manajemen keselamatan kerja agar kecelakaan kerja dapat dikurangi dan kesadaran Anak Buah Kapal (ABK) akan pentingnya penggunaan alat keselamatan (seperti *coverall / boiler suit, helmet & safety googles*) dan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja semakin ditingkatkan sesuai dengan

peraturan dan petunjuk yang ada sehingga kapal menjadi tempat yang aman untuk bekerja.

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

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

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

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

Adapun kejadian yang penulis angkat sebagai studi kasus dalam makalah ini adalah di kapal AHTS HALUL 91 dimana pada saat itu penulis bekerja sebagai chief officer. Yaitu pada tanggal 03 Desember 2023 saat itu kapal AHTS HALUL 91 mendapat tugas Assisst FSO untuk *hose handling* ke Export Tanker sesuai dengan email instruksi dari Mooring Master FSO Asia yang terlampir. Kejadiannya adalah salah satu jari dari pada ABK terjepit saat pelepasan tugger wire dari *pad eye* pada export hose, ukuran Hose yang digunakan FSO untuk Export tanker yaitu size 20”.

Pada Saat itu ABK menggunakan FULL PPE namun tidak menggunakan sarung tangan yang di anjurkan untuk pekerjaan hose handling yaitu “High impact protection glove”, melainkan hanya menggunakan “Skytech cotton working gloves”. Yang mana untuk pekerjaan hose handling tidak di anjurkan untuk menggunakan sarung tangan tersebut.

Berdasarkan latar belakang di atas penulis tertarik untuk menyusun makalah dengan judul: **“UPAYA PERLINDUNGAN KECELAKAAN KERJA DAN KESELAMATAN BAGI AWAK KAPAL DI AHTS HALUL 91 TAHUN 2023”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas yang ditemukan sewaktu melakukan penelitian di atas kapal, ada beberapa permasalahan yang menjadi penyebab kurangnya perlindungan kecelakaan kerja & keselamatan bagi awak

kapal di AHTS. HALUL 91, adapun identifikasi masalah yang diambil penulis sebagai berikut:

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

2. Batasan Masalah

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

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

3. Rumusan Masalah

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

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

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

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

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

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

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

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

b. Aspek Praktis

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

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Observasi (Pengamatan)

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

b. Metode Kepustakaan

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

c. Studi Dokumentasi

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

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil kapal AHTS. HALUL 91 sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Chief Officer dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan upaya perlindungan kecelakaan kerja & keselamatan bagi awak kapal.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisis berdasarkan survey, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai Chief Officer di atas kapal AHTS. HALUL 91.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Waktu penelitian yaitu saat penulis menjalankan tugas sebagai Chief Officer dalam kurun waktu November 2023 – January 2024. Penelitian dilakukan di kapal AHTS. HALUL 91 berbendera Qatar, isi kotor GT. 891, pemilik Milaha Offshore, daerah pelayaran navigasi dengan rute Qatar – Al Shaheen Oil field – Qatar.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga dibuatkan kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual

tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Teori Keselamatan Kerja

a. Prosedur Keselamatan

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

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

membantu bagi hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya kelancaran operasional kapal/produksi.

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

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

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

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

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

Tujuan keselamatan kerja adalah sebagai berikut:

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

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

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

b. Kecelakaan Kerja

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

Kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Peristiwa kecelakaan tentunya disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat. Kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan

kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

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

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

Kecelakaan-kecelakaan akibat kerja dapat dicegah dengan:

- 1) Peraturan perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi-kondisi kerja pada umumnya perencanaan, konstruksi, perawatan dan pemeliharaan.
- 2) Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, atau tak resmi mengenai misal konstruksi yang memenuhi syarat-syarat keselamatan jenis-jenis peralatan kerja praktek-praktek keselamatan dan hygiene umum, atau alat-alat perlindungan diri.
- 3) Pengawasan yaitu tentang dipatuhinya ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang diwajibkan.
- 4) Pendidikan yang menyangkut Pendidikan keselamatan dalam kurikulum Teknik.
- 5) Latihan-latihan yaitu Latihan praktek bagi seluruh awak kapal khususnya bagi yang baru, dalam keselamatan kerja.
- 6) Penggairahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan atau pendekatan lain untuk menimbulkan sikap untuk selamat.

- 7) Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan, yang merupakan ukuran utama efektif tidaknya penerapan keselamatan kerja, Pola-pola kecelakaan pada suatu perusahaan sangat tergantung kepada tingkat kesadaran akan keselamatan kerja oleh semua pihak yang bersangkutan.

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

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

c. *International Safety Management (ISM) Code*

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

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

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

- 1) Menyediakan cara pengoperasian kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
- 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan ketrampilan personil didarat dan diatas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat (ir Pieter Batti: 2017).

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

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

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

e. *Personal Safety and Social Responsibility*

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

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

Kemudian di dalam pasal 13 disebutkan:

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

f. *Personal Protective Equipment (PPE)*

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

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

sepasang cangkir kaku yang dirancang untuk sepenuhnya menyelimuti telinga, dilengkapi dengan cincin penyegekan lembut agar pas dekat dengan kepala di sekitar telinga dihubungkan oleh ikat kepala pegas (atau band leher) yang memastikan bahwa segel suara di sekitar telinga dipertahankan. Berbagai jenis tersedia dan ketentuan harus dibuat sesuai dengan keadaan penggunaan dan saran ahli.

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

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

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

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

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

- a) Peralatan pelindung pernafasan sangat penting untuk perlindungan Ketika pekerjaan harus dilakukan dalam kondisi iritasi, debu atau gas yang berbahaya, beracun atau gas. Ada dua jenis peralatan utama yang melakukan fungsi berbeda.
- b) Bagian yang terpenting adalah bagian wajah dari respirator dan alat bantu pernafasan dipasang dengan benar untuk menghindari kebocoran.
- c) Respirator yang dipilih harus jenis yang dirancang untuk melindungi terhadap bahaya yang terpenuhi.

5) *Hand and food protection* (pelindung tangan dan kaki)

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

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

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

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

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

Digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah deck atau dimanapun yang beresiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua meter, alat yang digunakan adalah *full body harness* (mengekan seluruh tubuh) yang dikaitkan ke *lifeline* (tali keselamatan).

7) *Body protection* (pelindung tubuh),

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

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

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

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

2. Teori Disiplin

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

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

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

- a. Tujuan dan kemampuan ikut mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan. Tujuan yang akan dicapai harus jelas dan ditetapkan secara ideal serta cukup menantang bagi kemampuan karyawan. Hal ini berarti bahwa tujuan (pekerjaan) yang dibebankan kepada karyawan harus sesuai dengan kemampuan karyawan bersangkutan, agar dia bekerja sungguh-sungguh dan disiplin dalam mengerjakannya.

- b. Teladan Pimpinan sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan karyawan karena pimpinan dijadikan teladan dan panutan oleh bawahannya. Pimpinan harus memberi contoh yang baik, berdisiplin baik, jujur adil, serta sesuai kata dengan perbuatan. Dengan teladan pimpinan yang baik, kedisiplinan bawahan pun akan ikut baik. Jika teladan pimpinan kurang baik (kurang berdisiplin), para bawahan pun akan kurang disiplin.
- c. Balas jasa (gaji dan kesejahteraan) ikut mempengaruhi kedisiplinan karyawan karena balas jasa akan memberikan kepuasan dan kecintaan karyawan terhadap perusahaannya/pekerjaannya. Jika kecintaan karyawan semakin baik terhadap pekerjaannya, kedisiplinan mereka akan semakin baik pula.
- d. Keadilan ikut mendorong terwujudnya kedisiplinan karyawan, karena ego dan sifat manusia yang selalu merasa dirinya penting dan minta diperlakukan dengan manusia lainnya.
- e. Waskat (pengawasan melekat) adalah Tindakan nyata dan paling efektif dalam mewujudkan kedisiplinan karyawan perusahaan. Dengan waskat berarti atasan harus aktif dan langsung mengawasi perilaku, moral, sikap, gairah kerja dan prestasi kerja bawahannya. Hal ini berarti atasan harus selalu ada/hadir di tempat kerja agar dapat mengawasi dan memberikan petunjuk, jika ada bawahannya yang mengalami kesulitan dalam menyelesaikan pekerjaannya.
- f. Sanksi hukuman berperan penting dalam memelihara kedisiplinan karyawan. Dengan sanksi hukuman yang semakin berat, karyawan akan semakin takut melanggar peraturan-peraturan perusahaan, sikap dan perilaku indisipliner karyawan akan berkurang. Sanksi hukuman seharusnya tidak terlalu berat supaya hukuman ini bersifat mendidik, dan menjadi alat motivasi untuk memelihara kedisiplinan dalam perusahaan.
- g. Ketegasan pimpinan dalam melakukan Tindakan akan mempengaruhi kedisiplinan karyawan perusahaan. Pimpinan harus berani dan tegas, Bertindak untuk menghukum setiap karyawan yang indisipliner sesuai dengan sanksi hukuman yang telah ditetapkan.

- h. Hubungan kemanusiaan yang harmonis di antara sesama karyawan ikut menciptakan kedisiplinan yang baik pada suatu perusahaan. Hubungan-hubungan baik bersifat vertical maupun horizontal yang terdiri dari direct single relationship, direct group relationship dan cross relationship hendaknya harmonis.

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

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

Sementara itu, Robert J. Mocker sebagaimana mengemukakan definisi pengawasan yang di dalamnya memuat unsur esensial proses pengawasan, bahwa: “pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang system informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua pencapaian tujuan-tujuan perusahaan”

Dengan demikian pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai. Apabila terjadi penyimpangan

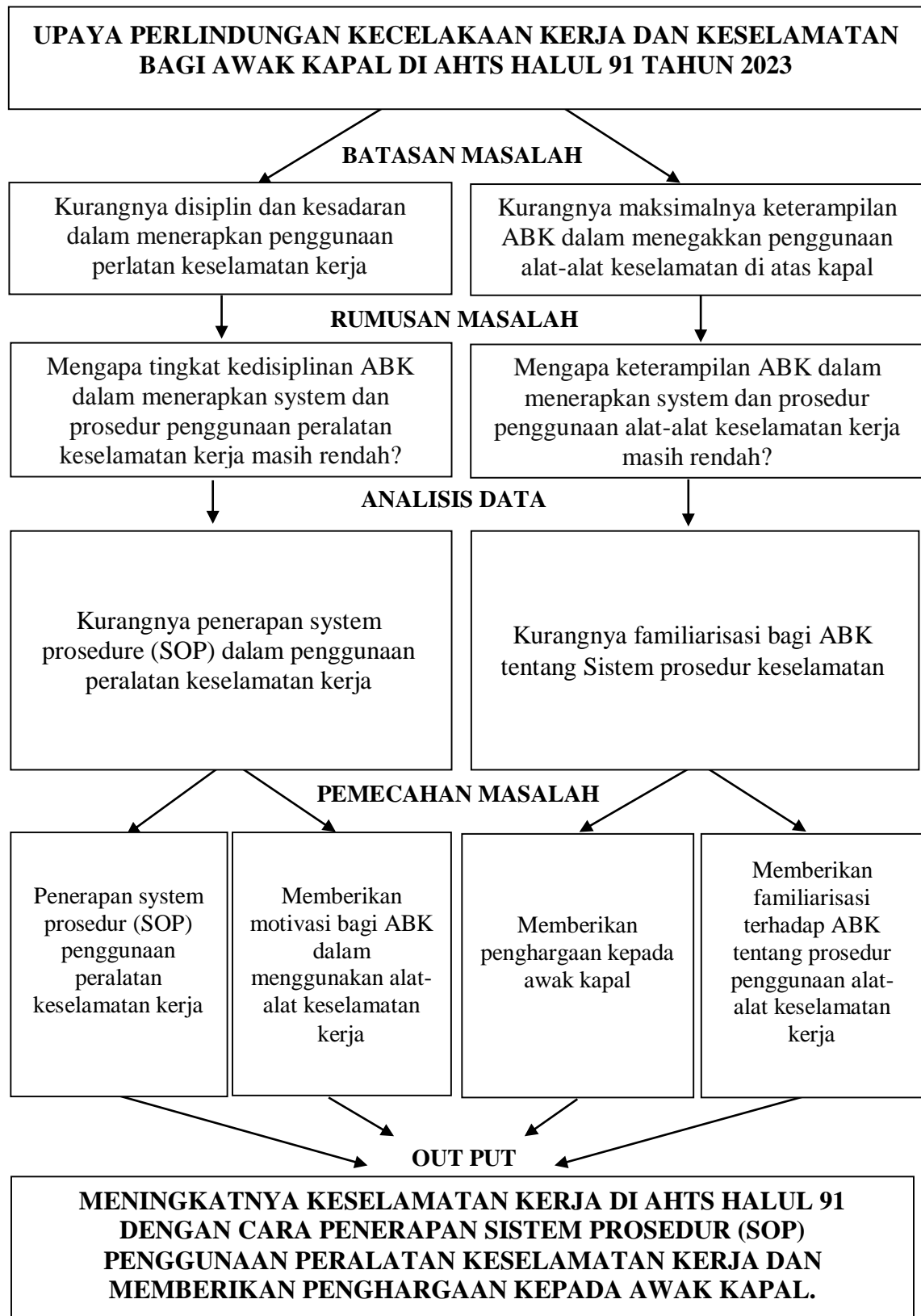
dimana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula Tindakan yang diperlukan untuk mengatasinya.

3. Teori Keterampilan

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

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

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Adapun kejadian yang penulis angkat sebagai studi kasus dalam makalah ini adalah di kapal AHTS HALUL 91 dimana pada saat itu penulis bekerja sebagai chief officer. Yaitu pada tanggal 03 December 2023 saat itu kapal AHTS HALUL 91 mendapat tugas Assisst FSO untuk *hose handling* ke Export Tanker sesuai dengan email instruksi dari Mooring Master FSO Asia yang terlampir. Kejadiannya adalah salah satu jari dari pada ABK terjepit saat pelepasan tugger wire dari *pad eye* pada export hose sedangkan ukuran Hose yang digunakan FSO untuk Export tanker yaitu size 20”.


Pada Saat itu ABK menggunakan FULL PPE namun tidak menggunakan sarung tangan yang di anjurkan untuk pekerjaan hose handling yaitu “High impact protection glove”, melainkan hanya menggunakan “Skytech cotton working gloves”. Yang mana untuk pekerjaan hose handling tidak di anjurkan untuk menggunakan sarung tangan tersebut, Sesuai dengan SOP dari *North Oil Company Level -3 Standard SD-NOC-HSE-009 Personal Protective Equipment (Alat Pelindung Diri)*.



Gambar 3.1 High Impact Glove & Cotton Working Glove



Gambar 3.2 Kondisi Jari Tangan ABK yang terjepit.



LEVEL 3 – STANDARD

HSE

SD-NOC-HSE-009

Personal Protective Equipment

Rev.	Date	Purpose of the revision
05	05/2023	Updated to add chinstrap as a mandatory PPE
04	04/2022	PARAT masks type changes
03	12/2020	Section 4.2 revised. Clarification of Impact gloves as a standard PPE given.
02	11/2019	Section 5.2 revised, reference to SD-NOC-HSE-008 provided.
01	11/2017	Appendix C added: Prescription Safety Glasses Request
00	05/2017	Initial version

Owning entity: HSEQ

Other approving entities: NA

This document is proprietary to North Oil Company and contains confidential information which may not be reproduced, altered, disclosed or transmitted to any third party without the prior written consent of North Oil Company.
The information contained in this document does not constitute for the use and regulations applicable in Qatar.
Printed versions of this document are uncontrolled, please refer to latest version.

Gambar 3.3 SOP PPE

Adapun Tugger wire yang digunakan untuk menarik Export Hose dari FSO Hose Rail ke Main deck adalah “22MM X 150Mtrs 6X36WS+IWRC GALVD STEEL WIRE ROPE C/W ONE END THIMBLE, SWL 6T).



Gambar 3.4 Tugger Winch



Gambar 3.5 FSO Asia (Tanda Panah menunjukkan Export Hose)

ABK Tersebut diatas sudah cukup lama di Perusahaan Milaha Offshore dan sudah 3 kali join di kapal AHTS Halul 91. Terlampir Crew list.

Tindakan yang dilakukan pada saat kejadian yaitu:

1. Officer jaga langsung melakukan pertolongan pertama pada AB yang mengalami accident.
2. Membuat accident report yang dibuat oleh Nakhoda yang akan dilaporkan ke pihak pencater dan perusahaan.

3. Melaksanakan safety meeting mengenai accident yang terjadi pada saat itu sebagai bahan evaluasi upaya pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal.

Sesuai dengan pengamatan yang telah dilakukan maka penulis memberikan upaya yang dilakukan untuk mencegah kecelakaan kerja diatas kapal sebagai berikut:

- a. Sebelum melakukan pekerjaan hawser handling agar crew selalu melakukan safety dan toolbox meeting terlebih dahulu, selain untuk memberikan gambaran tentang pekerjaan juga bertujuan untuk membangun kekompakan antar crew.
- b. Mualim dan Masinis serta dibantu oleh crew lainnya harus bertanggung jawab dalam perawatan peralatan *hawser handling*
- c. Nakhoda harus mengawasi setiap proses pekerjaan hawser handling dan memastikan setiap tindakan yang diambil tidak membahayakan.
- d. Perusahaan sebagai pemilik kapal harus memenuhi kelengkapan peralatan hawser handling yang disesuaikan dengan kebutuhan dan permintaan dari kapal.

Dalam keadaan sehari-hari di atas kapal sebagian dari ABK dalam menjalankan pekerjaannya nampak sekali kurang bertanggung jawab atas tugas yang telah diberikan oleh atasan ataupun oleh perusahaan sesuai dengan tanggung jawabnya. Pelaksanaan kerja dilakukan kurang maksimal hanya untuk menghabiskan waktu tugas yang telah ditentukan sehingga hasil yang dicapai tidak sesuai dengan target yang telah direncanakan.

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

Walaupun kenyataannya dalam setiap latihan keselamatan yang di lakukan diatas kapal, *safety officer* dalam hal ini Mualim 1 telah menjelaskan dan menerangkan kegunaan dari masing-masing alat keselamatan. Namun ABK

pada umumnya tidak peduli dan meremehkan akan setiap penjelasan yang diberikan.

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

B. ANALISIS DATA

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

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

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

a. Kurangnya penerapan system prosedur (SOP) dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Banyak ditemukan para ABK atau crew kapal tidak menggunakan APD yang lengkap saat melakukan pekerjaan perawatan harian rutin maupun pekerjaan operasional FSO, padahal di dalam prosedur setiap pekerja diwajibkan menggunakan alat pelindung diri (APD) seperti misalnya:



 <p><i>Face and eye protection</i> (pelindung wajah dan mata).</p>	 <p><i>Respiratory protection equipment</i> (alat pelindung pernafasan)</p>
 <p><i>Foot protection</i> (Pelindung Kaki)</p>	 <p><i>Hand protection</i> (Pelindung Tangan)</p>
 <p><i>Body Protection</i> (Pelindung tubuh)</p>	 <p><i>Protection from falls</i> (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian)</p>
 <p><i>Protection against drowning</i> (perlindungan terhadap resiko tenggelam).</p>	 <p><i>H2S Clip. (Personal Gas Detector)</i></p>

Gambar 3.6 Alat Pelindung Diri (APD)

Terkadang ABK kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja di lepas pantai tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi

atau refresing buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Dilain pihak, dalam mengoperasikan kapal dengan jam kerja yang padat dimana untuk melakukan suatu perawatan terhadap kapal itu sendiri beserta peralatannya sering timbul kendala-kendala. Dengan suatu sistem kerja yang sangat sibuk dan memerlukan suatu konsentrasi kerja yang tinggi dari semua para ABK di kapal, dapat mengakibatkan kurangnya dalam mengimplementasikan jalannya sistem manajemen keselamatan (SMS) di atas kapal. Dalam hal perawatan alat-alat keselamatan kerja diatas kapal.

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

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

- 1) Dalam melakukan kerja disekitar lambung kapal yaitu dalam kegiatan perawatan kapal atau menaik turunkan pekerja rig ditemui ABK sering memakai *safety helmet* pengaman kepala tidak menggunakan sesuai dengan prosedur di mana tidak menggunakan pengikatnya sehingga mengakibatkan *safety helmet* tersebut mudah terjatuh, kasus lain tentang penggunaan helm yang tidak diatur sesuai dengan ukuran kepalanya sehingga helm yang digunakan sangat longgar dan mudah terjatuh helm tersebut.

- 2) Disaat kapal akan sandar atau lepas sandar di pelabuhan, ABK yang sedang bekerja di atas deck tidak memakai sarung tangan, dengan tidak memakai sarung tangan maka akan membahayakan keselamatannya sendiri, resiko jari tangan lecet atau terluka akibat bergesekan dengan *mooring rope* yang dipegang. Dari kelalain faktor keselamatan yang kecil tersebut akan tercipta masalah yang besar bagi ABK dan bagi kapal.
- 3) Apabila kapal sedang beroperasi dimana cuaca sedang buruk atau berombak, ABK yang bekerja diatas deck tidak menggunakan sepatu keselamatan / *safety shoes* tidak sesuai dengan prosedur dimana saat memakai sepatu tidak menggunakannya secara sempurna, menginjak bagian belakang sepatu dan tidak diikat sebagaimana mestinya, dan dapat mengakibatkan sepatu yang dipakai terlepas serta mengakibatkan ABK terpeleset disaat cuaca berombak.

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

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

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

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

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

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

Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal disebabkan hal berikut:

a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan.

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

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

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

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

Dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating* (bawahan). Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka bintara yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka

akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal. Sebagaimana yang telah diuraikan data diatas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin perwira untuk menjadi contoh teladan bagi ABK lainnya. Dari fakta yang terjadi, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh faktor peralatan seperti keterbatasan atau tidak tersediannya alat-alat keselamatan, akan tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya (*human error*).

C. PEMECAHAN MASALAH

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

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Penerapan System Prosedur.

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

1) Penerapan system prosedur (SOP) dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Jika ditinjau dari fakta-fakta dan analisa, kurangnya kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja yang terjadi disebabkan oleh lemahnya control terutama para Senior Officer kepada anak buahnya dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk selalu mengenakan perlengkapan keselamatan dalam bekerja. Nakhoda tidak segan menegur atau memberi peringatan kepada para mualimnya jika mereka lalai menjalankan tugasnya sebelum kejadian merugikan terjadi.

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

terhadap resiko yang dihadapi dan bagaimana mengontrolnya melalui manajemen yang baik.

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

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

2) Pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

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

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin. Dengan demikian bisa dijadikan sebagai panutan bagi ABK yang lain sehingga timbul rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing. Pemberian sanksi dilakukan agar pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh Muallim I tidak diikuti oleh anak buah kapal lainnya yang bekerja di atas kapal. Selain itu agar menjadi pelajaran bagi ABK lainnya bahwa akan diberikan sanksi yang tegas bagi siapapun yang tidak disiplin dan melakukan pelanggaran, apalagi dampaknya berhubungan dengan keselamatan jiwa awak kapal. Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama di waktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan

dijalankan dengan baik sehingga mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

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

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

- 1) Memberikan reward seperti pulsa isi ulang, paket data internet, t-shirt. Dll.
- 2) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal AHTS. Seperti sertifikat BOSIET (*Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training*) dan *Offshore Medical Fitness*.
- 3) Pemberian akomodasi yang layak kepada para AB.
- 4) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara AB.
- 5) Memberikan penghargaan kepada ABK yang berprestasi.
- 6) Melakukan pendekatan kepada ABK untuk meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

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

yang sudah ada (yang sudah dimiliki).

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

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

b. Familiarisasi Bagi ABK

Banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidakpeduliannya terhadap peraturan-peraturan baru dan masih ketergantungan pada pola atau sistem yang lama, namun pentingnya prosedur tidak bisa dihindari demi kelangsungan lingkungan pekerjaan yang nyaman untuk mencapai tujuan. Adapun cara yang dapat dilakukan sebagai berikut:

1) Memberikan Penghargaan kepada awak kapal

untuk memaksimalkan keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu memberikan penghargaan kepada awak kapal. Contohnya: Paket data internet, Isi Ulang Pulsa local, T-shirt ataupun lainnya.

Dengan memberikan penghargaan kepada awak kapal maka akan ada dorongan ataupun semangat dari awak kapal tersebut untuk terus menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan dengan baik.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pelaksanaan latihan keselamatan kerja serta pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan tersebut (*Safety Drill*) yang pelaksanaannya dilakukan sebulan sekali secara berkesinambungan atau perlu ditingkatkan sebulan dua kali sampai ABK dapat benar-benar mengerti dan memahaminya. Apabila terjadi keadaan darurat semua awak kapal dapat menggunakan dengan benar alat-alat keselamatan di atas kapal. Dalam bekerja ABK dapat menggunakan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan fungsinya, juga cara-cara perawatan dari alat-alat

keselamatan harus diterapkan agar dalam penggunaan alat-alat tersebut tidak mengalami kendala ataupun hambatan. Kurangnya pemeliharaan alat-alat keselamatan kerja mengakibatkan penundaan pekerjaan yang berpengaruh terhadap bertambahnya beban pemeliharaan.

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

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

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

yang memimpin tutorial untuk mengulang serta mengingat Kembali materi yang telah ia kuasai sebelumnya.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Penerapan system Prosedur (SOP) Penggunaan peralatan keselamatan kerja

1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja

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

- a) Melakukan toolbox talk sebelum melakukan pekerjaan apapun oleh Nakhoda dan Chief Officer sebagai safety officer, yang juga mereview JSA / Risk Assessment kepada ABK tentang pekerjaan yang akan dilakukan.

Keuntungan:

ABK akan mengetahui jenis pekerjaannya, perlu izin kerja atau tidak, Tanggung jawab masing – masing ABK dalam pekerjaan itu sendiri, potensi bahaya di area kerja, alat – alat yang akan digunakan.

Nakhoda dan Chief Officer juga akan mengetahui keadaan kesehatan setiap ABK sebelum melakukan pekerjaan.

Kerugian:

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

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

Keuntungan:

- a) ABK akan lebih sigap dalam mematuhi aturan yang berlaku

- b) Menciptakan pola kebiasaan baik dalam melakukan pekerjaan

Kerugian:

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

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

Saat toolbox talk dilakukan sebelum melakukan pekerjaan, Nakhoda dan Chief Officer akan memotivasi dan mengingatkan kembali kepada seluruh ABK untuk selalu menggunakan Alat keselamatan kerja khususnya Alat Pelindung Diri (APD).

Keuntungan:

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

Kerugian:

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

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

1) Memberikan penghargaan kepada awak kapal

Keuntungan:

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

Kerugian:

Perusahaan akan mengeluarkan pengeluaran extra untuk memberikan penghargaan kepada awak kapal yang terpilih. Contohnya: Paket data internet, T-shirt atau, Pulsa isi ulang.

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

Keuntungan:

Dapat mengevaluasi kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai dengan prosedur keselamatan kerja sehingga ABK dapat lebih mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya dalam menerapkan keselamatan kerja di kapal, dan juga membuat jadwal familiarisasi bagi awak kapal.

Kerugian:

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

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

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

a) Penerapan disiplin dan kesadaran dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja

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

penerapan system prosedur (SOP) penggunaan peralatan keselamatan kerja di AHTS Halul 91.

b) Kewajiban secara maksimal keterampilan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal

Pemecahan masalah yang dipilih untuk memaksimalkan keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu memberikan penghargaan kepada awak kapal. Contohnya: Paket data internet, Isi Ulang Pulsa local, T-shirt ataupun lainnya.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya yang telah dibahas permasalahannya dan telah diambil dari temuan penelitian, untuk kemudian dianalisa sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak berjalan baik di atas kapal AHTS. Halul 9, Maka kesimpulan dari analisa adalah:

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja disebabkan
 - a. Penerapan system prosedur (SOP) dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja.
 - b. Memberikan motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
2. Kurangnya ketrampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, disebabkan
 - a. Memberikan penghargaan kepada awak kapal.
 - b. Memberikan familiarisasi bagi ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

Dengan penerapan system prosedur (SOP) penggunaan keselamatan kerja dan memberikan penghargaan kepada awak kapal terbukti dapat melindungi kecelakaan kerja dan keselamatan awak kapal.

B. SARAN

Agar mempertimbangkan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang telah dijabarkan dan melalui tahap evaluasi di atas maka untuk dapat mencari solusi dari segala masalah yang timbul yang di akibatkan oleh tidak berperannya ISM Code di

kapal khususnya AHTS. Halul 91 adalah dengan melakukan beberapa sebagai berikut:

1. **Pendidikan dan Pelatihan Berkelanjutan:** Penting untuk terus meningkatkan pendidikan dan pelatihan ABK mengenai penggunaan peralatan keselamatan kerja dan pemahaman tentang sistem serta prosedur keselamatan di kapal. Pelatihan yang rutin dan terstruktur akan membantu meningkatkan keterampilan dan kesadaran mereka.
2. **Penegakan Disiplin:** Diperlukan penegakan aturan yang tegas terkait dengan penggunaan peralatan keselamatan. Penting untuk memberlakukan sanksi yang konsisten terhadap pelanggar aturan keselamatan, sambil memberikan penghargaan kepada yang patuh.
3. **Pemantauan dan Evaluasi Rutin:** Perlu melakukan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap penerapan aturan keselamatan di kapal. Hal ini dapat dilakukan melalui inspeksi dan audit reguler untuk memastikan bahwa semua peralatan keselamatan digunakan dengan benar.
4. **Sosialisasi dan Komunikasi:** Penting untuk terus menyampaikan pesan pentingnya keselamatan kerja kepada seluruh awak kapal melalui pertemuan, pengumuman, atau pelatihan khusus.
5. **Pengembangan Budaya Keselamatan:** Mendorong terciptanya budaya keselamatan yang kuat di kapal, di mana setiap anggota kru merasa bertanggung jawab atas keselamatan dirinya sendiri dan rekan-rekannya.
6. **Evaluasi dan Perbaikan Berkelanjutan:** Penting untuk terus mengevaluasi efektivitas langkah-langkah yang diambil dan melakukan perbaikan berkelanjutan berdasarkan hasil evaluasi tersebut.

Dengan menerapkan saran-saran tersebut, diharapkan dapat meningkatkan kesadaran, disiplin, dan keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja serta sistem dan prosedur keselamatan di kapal, yang pada akhirnya akan mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan awak kapal secara keseluruhan.

DAFTAR PUSTAKA

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

Lampiran 1: Ship Particular

HALUL 91 SPECIFICATION




GENERAL		WHEEL HOUSE	
Vessel Names	Halul 91	DP	NA
Built by/Year	POET SHIP BUILDING & ENGINEERING PTE LTD CHINA / 2019	Joystick	NA
Flag/POR	DOHA, STATE OF QATAR	GMDSS	Area A3
Classification	ABS +A1, AHTS, Offshore Support Vessel (FFV 1) + OSR(C-2) AMS, BP (80T), RW, UWILD,	Radars	2 nos (X Band), ARPA with daylight display.
Other Certificates	MLC 2006, IMDG	Speed Log (Dual Axis)	Furuno Doppler DS80.
IMO No. / Off. No. / Call Sign	9799252 / 450/20 / A7JD	Communication/ Data	1 x Marilink Vsat, Starlink WIFI, 4G Modem, Auto Telephone System, Sound Powered Tel, SAT TV System, Computer LAN Network, PA System, Talk back system, Aldis Lamp, GPS plotter, Tension meter Panel, Dispersant system panel, 4xCCTV, Wind sensor, INMARSAT C, Gyro Compass, Magnetic Compass, 2 x DSC VHF, 2 x SART, Navtex, 1xEPIRB, Autopilot, Echo Sounder, AIS, MFHF SSB Radio, 3xWalkieTalkie GMDSS compatible, GPS, BNWAS, 2 x VHF wall mounted.
DIMENSIONS		Search Lights	2x 3000W manual operation.
Length O A	46.39 M	PROPULSION	
Breadth Mid	13.20 M	Main Engine	DIESEL
Depth Mid	6.00 M	Propulsion (Azimuth Thrusters)	2 X Niigata engines, 6L28AHX, each 2206KW @ 800RPM
Max Draft (OSV)	5.12 M	Main Generators	2 X Nigata ZP-41, Azimuth fixed pitch with Hitachi Nico slip clutch.
Deadweight	801.21	Bow Thrusters	4 X Cummins generators, Model QSM11-DM, each 317 KW @ 1800RPM Nakashima Thruster, Model TCT-120, capacity 385KW @ 1800RPM
GRT / NRT	891 / 267	DECK MACHINERY	
PERFORMANCE		AH/Towing winch	Zicom, Winch stall pull 100T,80T @ 0- 5M/min,16T @ 0-20M/minBrake hold cap- 180T,56mm x 850mtrs rope
Max. Speed (100% MCR)	14.5 knots	Tugger Winch	2 X Zicom Hyd Tugger winch, capacity each 10T @ 15 M/min
Service Speed (85% MCR)	13 Knots	Capstan	2 x Zicom Hyd capstan, capacity 3T @ 15 M/min
Bollard Pull (Fwd Pull)	80.1 T	Towing pin/Karmfork	1-unit Karmfork, SWL-300T, wire size up to 120mm & Tow pin 125T
Bollard Pull (Aft Pull)	73.58 T	Main Deck Crane	Pal finger knuckle boom PK32080 (MJD), SWL 1700KG @ 13.7m
Crash stop	35 Seconds	FWD Towing winch& Anchor windlass	Towing Winch rating 40T@0-8.4Mtr/min Brake holding capacity150T & 2 x Stockless HHP Anchors, 2 x 7 shots(28mm) chain cable.
CAPACITIES		Smit Bracket	SWL 75 Ton
Clear Deck (Approx. Dim.)	19 x 11 meters	Power Sockets on Deck	3 sockets for 240 Volt/60Hz 16 A (2P+E) and 2 sockets for 440V/60Hz 32 A (3P+E), 2 sockets for 440V/60Hz 32 A (4P+E).
Clear Deck Area	200 M ² (Flush, Wooden Sheathing)	Others	Container Footings with twist lock, Cargo Discharge points with Camlock couplings both port and starboard, Stern Roller and storage reels.
Deck Strength	5 T/M ²	MISCELLANEOUS	
Fuel Oil	413.8 M ³	Ballast Water Treat.	N/A
Recovered oil tanks	176.8 M ³	FW Generator	1 x 12 T/Day Capacity
Fresh Water	190.80M ³	H ₂ S & LEL System	6 Sensors each, Visual & Audible alarms.
Drill Water/Ballast water	67.6M ³	Flow Meters	Both F.O and FW Sys. Local Display.
Dry Bulk	NA	Purifiers	800L/Hr. F.O- 1no and 500L/Hr. L.O- 1 no's
Mud/Brine/ORO/MEG	NA	Air conditioning Plant	2 Nos; one being 100% standby.
Corrosion Inhibitor	NA	Refrigeration Plant	2 Nos; one being 100% standby.
Foam	23.20 M ³	Sewage Treatment	CKST- 25, capacity 1.5 M3/day
Dispersant	13.80 M ³	Tank Gauging	NA
CARGO PUMPS		Stability Software	N/A
Fuel Oil Cargo	1 x 35m ³ /hr @ 40 M	Alarm Monitoring Sys.	Available in ECR as well as Bridge
Fresh Water Cargo	1 x 35m ³ /hr @ 40 M	Workshop	Dedicated Workshop with all necessary tools including welding machine, Drill Machine etc.
Drill/Ballast Water	1 x 45m ³ /hr @ 40 M	Other Tanks & Spaces	Sewage Holding Tank, Grey water Tank, Bilge Holding Tank, Dirty Oil Tank, Lub Oil storage Tanks, Paint Store, COSHH store, Safety Store, Bosun Store, AHU Room
Mud / Brine/MEG	NA	Fenders	Cylindrical Hollow core rubber fender D Type rubber fenders all round, W Type at Forward, aircraft tyres all round.
Dry Bulk	NA	Cathodic Protection	Anodes provided on shell & in all Sea Chests.
Kinetic Hydrate Inhibitor	NA	MGPS System	KC.LTD, Model KCAF 2080RE, Sr.no.
Corrosion Inhibitor	NA	Working Air Compr.	KMS6080/A Deno Air Compressors, Model DPA2-10-6, capacity 15 M3/hr.
EXTERNAL FIRE FIGHTING		Fluid Management System	NA.
Fi – Fi Class 1	2 x 1200M ³ /hr Pump, 2 x 1200 M ³ /hr Single/Dual Flow Monitors, Local & Remote Controls incl Joystick, Water Spray/Curtain System.		
Foam System	2 x Adjustable Foam Inductor, 0~6% Mixing		
OIL RECOVERY & DISPERSANT SYSTEM			
Oil Recovery System	AYLES FERNIE: - CLEARSPRAY 150 FBC, Sr.no.OP4243.		
(Containerized one can be provided upon request.)			
Dispersant System	Spray booms on both Port & Stbd sides		
LIFE SAVING EQUIPMENT & FIRE FIGHTING APPLIANCES			
Fast Rescue Boat & Davit	1 Nos. x 15 men, 20 Knots, FRC Davit with SWL 3T		
Life Rafts	2x 25 Men & 2X16 Men Inflatable Life Rafts		
LSA /FFA	As per SOLAS.		
Fire Fighting Internal	Fire Main incl. emergency, Fire Detection System, Fixed NOVEC System.		
Others	Rescue Zones, BA Sets, Gas Detectors, Stretcher, H ₂ S & LEL, 2xJalon Cradle, Boarding platform incl stairs, BA cascade system 3x point with total 30 Connections.		
ACCOMMODATION			
One Man Cabin	4 Cabins (2 cabins with Day Rooms)		
Two Men Cabin	5 Cabins		
Four Men Cabin	2 Cabins		
Toilets with Shower	All Cabins + 2 Nos. (FW, SW & Hot Water Supply)		
External Toilets	2 Nos. (Main Deck & Officer deck)		
Mess / Recreation Room	18 Seats Mess room.		
Others	Hospital with Toilet, Deck Store Workshop, 10M ³ Freezer & 8M ³ Chiller, 10 M ³ Provision Store, Change Room with Toilets , Laundry with Linen Store, Smoking Room etc.		
Crew Comfort	Noise levels as per IMO A 468 code.		

Rev:2


Lampiran 2: Crew List

MV. Halul - 91		MILAHA SHIP MANAGEMENT		MILAHA	
Flag	QATAR				
Port of Registry	DOHA				
GRT/NRT	891/267				
Call Sign	A7JD				
Official Number	450/20				
MMSI NO.	466327000				
IMO Number	9799252				
Date: 15.01.2024					

No.	Name	Nationality	Rank	Port of joining	Date Of Joining	DOB	Passport No.	Passport Exp.	Seaman Book No.	Seaman Book Exp. Date
1	Capt. Yudi Sembada	INDONESIA	Master	Al shaheen	14/Jan/24	09-Sep-81	X1341080	8/Apr/27	F 193518	22/Nov/25
2	Abdul Muqaddar Latif	INDONESIA	Ch/off	Al shaheen	25/Nov/23	05-Sep-84	E 2153550	6/Apr/33	I 048729	18/Apr/26
3	Maulana Achmad Jainul	INDONESIA	2 / Off-1	Al shaheen	14/Nov/23	09-Jan-95	C6841643	22/Dec/25	I 075702	31/Jul/26
4	Santosh Vilas Kharat	INDIAN	2 / Off-2	Al shaheen	13/Jan/24	19-Nov-90	S1029089	18-09-2028	MUM 162589	29/Aug/29
5	Cyriac Saju	INDIAN	C/E	Al shaheen	13/Jan/24	19-Nov-77	Z 5173083	16/Jan/29	MUM87829	7/Aug/29
6	Amer Sianturi	INDONESIA	2 / Eng	Al shaheen	2/Dec/23	10-Mar-63	C 7551168	3/Nov/26	I 110527	24/Oct/26
7	Varun P.Sujiatha	INDIAN	3/Eng	Al shaheen	1/Nov/23	08-Feb-93	Z 6104469	20/Sep/32	CHN 100546	27/Aug/24
8	Jinu Punnoose	INDIAN	ETO	Al shaheen	28/Nov/23	23-Feb-87	Z 7272068	12/Sep/33	MUM 335167	23/Oct/28
9	Sajimon N.Mdhavan	INDIAN	Bosun	Al shaheen	29/Oct/23	01-Jan-66	W2227458	20/Jun/32	Mum 123920	23/Aug/33
10	Nivas Pallath Suneer	INDIAN	AB-1	Al shaheen	15/Aug/23	23-Feb-94	X9069069	23/Oct/24	MUM 291703	2/Nov/33
11	Anil Kumar Yadav	INDIAN	AB-1	Al shaheen	31/Dec/23	13-Sep-86	P2883359	27/Jun/26	MUM 232671	21/May/25
12	Jithin Vanjipurikkal vas	INDIAN	AB-3	Al shaheen	7/Nov/23	27-Jan-89	M5170990	8/Jan/26	MUM 246101	4/Feb/25
13	Paulus Pulo Weking	INDONESIA	AB-4	Al shaheen	2/Dec/23	22-Feb-80	E 5590700	23/Nov/33	I 100192	20/Nov/26
14	G. Venkata Ramana	INDIAN	MM-1	Al shaheen	25/Nov/23	11-Feb-79	S3921075	18/Sep/28	MS 13797	2/Feb/25
15	Deo Dutta Kumar	INDIAN	MM-2	Al shaheen	15/Aug/23	12-Jan-88	X 9474370	5/Jun/33	MUM 230876	26/Feb/24
16	Anish Mathews	INDIAN	Cook	Al shaheen	15/Oct/23	31-May-79	W5379415	3/Oct/32	MUM 241056	17/Aug/24
17	Jaidul Mondal	INDIAN	Steward	Al shaheen	23/Sep/23	15-Jul-94	N 6993755	17/Feb/26	KOL 125912	26/Jul/31



Master:
Capt. Yudi Sembada



Lampiran 3: *Foto Penulis di atas kapal AHTS HALUL 91 ketika sedang melaksanakan safety meeting.*



Foto Penulis di atas kapal AHTS HALUL 91 ketika merayakan Tahun baru 2024



Lampiran 4: *Foto salah satu awak kapal yang mendapatkan penghargaan.*



Lampiran 5: Email instruksi untuk hose handling.

From: Hassen TAYEB <Hassen.TAYEB@noc.qa>
Sent: 02 December 2023 23:02
To: Master @ FSO Asia; FSO Asia
Cc: FSO Mooring Master; FSO ASIA leadswimmer; FSO Asia, HLO; 'halul91@halulships.com'; FO VMAS; Vessel Mesite Master; Halul 90; choff.asia@euronavfso.com; ccr.asia@euronavfso.com; 'Bridge @ FSO Asia'; 'aliceprima@ibaizabal.org'; Yadav, Ajay (Qatar)
Subject: PMM / ALS-4135 MARAN LEO

Good Afternoon,

Scheduled POB for export tanker ALS-4135 MARAN LEO 03/12/2023 at 12:30 LT.

HALUL-91 will pick-up Export Team from FAS @ 03/12/2023 at 11:30 LT (STBD laydown) .

HALUL-91 to Escort the export tanker.

SL MESITE will be static tug during offload.

HALUL-91 to perform Hawser and Hose Handling.

HALUL-91 will be Standby Tug during offload.

STBD Hose will be Use.

Tugs Please Confirm the safe reception of this message.

[cid:image001.gif@01DA7D54.50132DD0]

Pilot/Mooring Master

Capt: TAYEB HASSEN

Office: +974 44012813

STAPEM OFFSHORE MIDDLE EAST

Office 819,8th floor, Tower 2

The Gate,West Bay,Doha,Qatar

www.stapem-offshore.com<<http://www.stapem-offshore.com/>>

[cid:image002.png@01DA7D54.50132DD0]

DAFTAR ISTILAH

<i>ABK</i>	: Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar sijiil.
<i>Check list</i>	: Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan dilapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (✓)
<i>Drill</i>	: Latihan menanggulangi keadaan darurat di kapal.
<i>Slack</i>	: Kondisi wire yang tidak tegang / kendur.
<i>Shackle</i>	: Alat penyambung sling baik itu chain, wire rope, maupun webbing yang biasa digunakan pada aplikasi lifting, towing ataupun lashing dan bias juga untuk menyambung rantai.
<i>Hawser</i>	: Tali tambat yang berukuran besar, biasa digunakan untuk menambat FSO.
<i>Safety Officer</i>	: Seseorang yang memiliki pengetahuan dan keterampilan dalam menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja.
<i>Mooring rope</i>	: Tali tambat yang digunakan untuk menahan kapal atau bangunan terapung lain dari arus, angin ataupun gelombang yang terjadi di perairan.
<i>Risk Assessment</i>	: Penilaian resiko
<i>ISM Code</i>	: <i>International Safety Management</i> , yaitu sistem manajemen internasional yang mengatur untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut.
<i>Near Miss Accident</i>	: Disaat seseorang mendapatkan kejadian yang hampir
<i>OHSAS 18001</i>	: Merupakan sebuah standar dalam skala internasional bagaimana menerapkan sistem manajemen kesehatan dan juga keselamatan kerja. Tujuannya yaitu melindungi para

pekerja dari semua hal yang tidak diinginkan karena tentunya dapat muncul secara tiba-tiba dari lingkungan ataupun juga pekerjaan yang dilakukan.

PPE : *Personal Protective Equipment* yaitu alat-alat pelindung keselamatan kerja perorangan yang terdiri dari: baju kerja, helm, kacamata kerja, sarung tangan dan sepatu bot.

Review Meeting : Suatu diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan rating atau pihak yang turut serta, setelah melaksanakan suatu pekerjaan dan membahas tentang kesalahan kesalahan dalam pekerjaan yang baru saja dilakukan dan tindakan yang benar untuk melakukan pekerjaan tersebut.

Rolling Effect : Suatu gaya gerak bebas kapal yang dikarenakan oleh pengaruh luar kapal seperti ombak, alun yang menyebabkan kapal bergerak oleng kekiri dan ke kanan.

Safety Equipment : Alat Pelindung Diri (APD) adalah kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya.

Safety harness (Safety belt) : Sabuk keselamatan yang dipakai ke badan dan diikatkan ke sebuah tumpuan yang kuat untuk menghindari seseorang terjatuh saat melakukan kerja di tempat yang tinggi.

Safety Meeting : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan rating atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja diatas kapal.

SOLAS : *Safety of Life at Sea* adalah panduan keselamatan dilaut yang berisi peraturan-peraturan yang telah diputuskan oleh konvensi international tentang keselamatan jiwa di laut.

<i>SMS</i>	: <i>Safety Management System</i> yaitu Sistem Manajemen Keselamatan yang diterbitkan oleh perusahaan sebagai pengimplementasian dari ISM Code.
<i>SOLAS</i>	: <i>Safety of Life at Sea</i> adalah panduan keselamatan dilaut yang berisi peraturan-peraturan yang telah diputuskan oleh konvensi international tentang keselamatan jiwa di laut.
<i>STCW</i>	: <i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> adalah konvensi internasional yang mengatur mengenai standar minimum pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut.
<i>Tool Box Meeting</i>	: Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda atau Perwira terhadap rating atau pihak yang ikut seperti utusan <i>Rig</i> atau <i>Barge</i> , diskusi ini dilakukan sebelum melaksanakan suatu pekerjaan dari membahas tentang masalah kerja yang akan dilakukan, peralatan yang dibutuhkan cara pemakaiannya, pembagian kerja, serta aspek aspek yang menyangkut pekerjaan yang akan dilakukan.
<i>Work Vest</i>	: Pelampung keselamatan yang dipakaikan ke badan saat ABK bekerja di main deck untuk melindungi badan dari benturan.