

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**MAKALAH**



**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM  
MENGUNAKAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL  
ASD PACIFIC VORTEX**

Oleh :

**RIZAL NUR MAULANA**

**NAUTIKA**

**JAKARTA**

**2024**

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

**MAKALAH**



**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM**  
**MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL**  
**ASD PACIFIC VORTEX**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Penyelesaian Program Peningkatan ANT 1

Oleh :

**RIZAL NUR MAULANA**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENINGKATAN AHLI NAUTIKA TINGKAT 1**

**JAKARTA**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

<b>Nama</b>	<b>: RIZAL NUR MAULANA</b>
<b>Kelas</b>	<b>: NAUTIKA 71 C</b>
<b>Program</b>	<b>: PENINGKATAN ANT 1</b>
<b>Jurusan</b>	<b>: NAUTIKA</b>
<b>Judul</b>	<b>: UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL ASD PACIFIC VORTEX</b>

Jakarta, 16 Agustus 2024

Pembimbing Materi,

 18/8 24.

**Dr. Capt. ERWIN FERRY MANURUNG, M.M.Tr.**

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

Pembimbing Penulisan,



**DEDEK TRI MARDIANTA, M.M.**

Penata Muda Tk. I (III/a)  
NIP. 19960316 202321 1 011

Mengetahui,  
Ketua Jurusan Nautika



**Dr. MEILINASARI N. H. S.SLT., 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**

<b>N a m a</b>	<b>: RIZAL NUR MAULANA</b>
<b>Kelas</b>	<b>: NAUTIKA 71 C</b>
<b>Program Pendidikan</b>	<b>: PENINGKATAN ANT 1</b>
<b>Jurusan</b>	<b>: NAUTIKA</b>
<b>J u d u l</b>	<b>: UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL ASD PACIFIC VORTEX</b>

Jakarta, ~~26~~ Agustus 2024

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,

  
**Dr. CAPT. MARIHOT  
SIMANJUNTAK. M.M**

Pembina Tk.I (IV/c)  
NIP. 19661110 199803 1 002


  
**Dr. APRIL GUNAWAN MALAU,  
S.SI., M.M**

Pembina Tk.I (IV/a)  
NIP. 19720413 199803 1 005

  
**Dr. Capt. ERWIN FM, M.Mtr**

Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19730708 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

## KATA PENGANTAR

Pelayaran merupakan aspek penting penunjang aktivitas perdagangan dunia dan pergerakan manusia. Seiring berkembangnya teknologi dan meningkatnya volume perdagangan global, operasional navigasi kapal menjadi semakin kompleks sehingga memerlukan keterampilan dan koordinasi yang baik dari seluruh awak kapal. Komunikasi yang efektif dan koordinasi terstruktur memainkan peran penting dalam memastikan operasi pelayaran yang aman dan lancar.

Makalah ini bertujuan untuk mengeksplorasi pentingnya komunikasi dan koordinasi dalam operasi navigasi kapal. Pembahasan akan mencakup aspek-aspek seperti pola komunikasi yang baik antar awak kapal, koordinasi dengan pihak eksternal seperti pejabat pelabuhan dan dinas navigasi, serta penerapan teknologi komunikasi modern untuk mendukung operasional pelayaran. Selain itu, makalah ini akan menyoroti tantangan-tantangan yang sering dihadapi dalam mencapai komunikasi dan koordinasi yang efektif, serta solusi yang dapat digunakan untuk mengatasi tantangan-tantangan tersebut.

Dengan memahami pentingnya peran komunikasi dan koordinasi dalam operasional navigasi kapal, makalah ini diharapkan dapat memberikan wawasan berharga bagi mahasiswa *Nautical Academy* dan seluruh pemangku kepentingan di industri maritim. Pengetahuan ini penting untuk menjamin keselamatan dan efisiensi operasi pelayaran serta melindungi lingkungan laut.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Kepada Yth, Dr. Capt.Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., sebagai ketua sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
2. Kepada Yth, Ibu Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SI.T., M. M.Tr sebagai Ketua Jurusan Nautika.
3. Kepada Yth, Bapak Capt. Erwin FM.,M.Mtr. sebagai Pembimbing Penulisan Materi Makalah.
4. Kepada Yth, Dedek Tri Mardiantika, MM sebagai Pembimbing Penulisan Makalah.

5. Kepada Yth, seluruh Dosen STIP yang telah memberikan ilmu serta bimbingannya ini selama belajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
6. Teman-teman satu kelas Nautika ANT 1 C, dan seluruh Pasis angkatan 71.
7. Kepada semua pihak yang tidak tersebut diatas, atas bantuannya hingga penulisan Makalah ini dapat berjalan dengan baik serta dapat selesai tepat pada waktunya.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga Makalah ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membacanya serta dapat memberikan sumbangsih kepada para pembaca.

Jakarta, 18 Agustus 2024



RIZAL NUR MAULANA



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	ix
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A.    Latar Belakang .....	1
B.    Identifikasi,Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C.    Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	6
D.    Metode Penelitian.....	7
E.    Waktu dan Tempat Penelitian .....	8
F.    Sistematika Penulisan.....	9
<b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>	
A.    Tinjauan Pustaka .....	10
B.    Kerangka Pemikiran .....	16
<b>BAB III    ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A.    Deskripsi Data.....	17
B.    Analisis Data.....	18
C.    Pemecahan Masalah .....	19
<b>BAB IV    KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A.    Kesimpulan .....	24
B.    Saran .....	24
DAFTAR PUSTAKA.....	26
LAMPIRAN.....	27

## **DAFTAR GAMBAR**

3.1 Crew Familiarization & Training LSA Equipment

3.2 Toolbox Meeting & Safety Meeting



## **DAFTAR LAMPIRAN**

1. Ship Particular ASD PACIFIC VORTEX
2. Crew List ASD PACIFIC VORTEX
3. Class Certificate
4. Ship Registry Certificate
5. Cargo Ship Safety Radio Certificate
6. Minimum Safe Manning Certificate
7. ASD VORTEX Crew Manning

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Sarana transportasi laut seperti halnya kapal barang adalah merupakan alat transportasi yang sampai saat ini masih memegang peranan yang sangat penting dan sangat dominan, karena sangat efisien dalam mengangkut muatan dengan jumlah yang besar.

Seiring dengan tuntutan pasar maka setiap perusahaan pelayaran saling berkompetisi dan berlomba untuk memperebutkan pasar, yaitu dalam usaha untuk mendapatkan keuntungan semaksimal mungkin dengan pengeluaran biaya operasional seminimal mungkin. Upaya tersebut diperlukan peningkatan dan pengurangan pembiayaan yang pada akhirnya dapat berakibat rawan terhadap keamanan dan keselamatan kapal.

ABK sebagai sumber daya manusia haruslah memiliki keterampilan dan kemampuan yang baik untuk mendukung kelancaran dalam operasional kapal. Dengan kondisi kapal yang desainnya semakin maju maka hanya memerlukan *crew* kapal yang jumlahnya sedikit tetapi mampu untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan aman. Sumber Daya Manusia yang juga siap bekerja diatas kapal tersebut, dalam hal ini ABK perlu didukung dengan ketersediaan peralatan kapal yang memadai baik dalam hal pengoperasian kapal tersebut ataupun dalam hal keselamatan selama bekerja diatas kapal. Selain menguasai pengetahuan mengenai ilmu perkapalan dan teknologi lainnya, keterampilan dari ABK untuk mengoperasikan alat- alat diatas kapal termasuk alat-alat keselamatan kerja sangat diperlukan untuk mencegah terjadinya resiko kecelakaan kerja diatas kapal.

Selama penulis bekerja di ASD PACIFIC VORTEX terjadi beberapa masalah yang dapat menghambat pengoperasian kapal dan menimbulkan kecelakaan kerja. Permasalahan yang terjadi diantaranya kurang disiplinnya ABK dalam menjalankan peraturan di atas kapal yang disebabkan karena rendah nya kesadaran ABK dalam mengimplementasikan (menerapkan) peraturan dan ABK tidak siap pada saat kapal akan beroperasi. Hal tersebut mengakibatkan terhambatnya pengoperasian kapal dan ABK banyak sekali melalaikan peraturan sehingga mengakibatkan kecelakaan kerja. Selain itu minimnya pemahaman mengenai alat-alat keselamatan kerja yang disebabkan ABK lalai dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja dikarenakan minim nya pengetahuan tentang pentingnya keselamatan kerja diatas kapal sehingga resiko kecelakaan kerja semakin meningkat.

Berdasarkan fakta dan pengamatan di atas kapal maka dalam penulisan makalah ini penulis tertarik memilih judul . "Upaya Meningkatkan Kedisiplinan ABK dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja di ASD PACIFIC VORTEX"

## **B. Identifikasi, Batasan Dan Rumusan Masalah**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan fakta di atas, maka dalam meningkatkan kelancaran pengoperasian kapal ASD PACIFIC VORTEX penulis mengidentifikasi masalahnya yaitu :

- a. Kurang Disiplinnya ABK Menjalankan Peraturan Yang Berlaku Di Atas Kapal.

Kurangnya pengetahuan ABK tentang tugas dan tanggung jawabnya di kapal ASD PACIFIC VORTEX sesuai dengan peraturan dan petunjuk pelaksanaan kerja yang dibuat Nakhoda dan Perwira kapal mengakibatkan rendahnya tingkat disiplin kerja ABK. kurangnya Pengetahuan dapat ditingkatkan apabila Anak Buah Kapal mau menjalankan Peraturan dan Petunjuk Kerja tersebut. Kedisiplinan lebih dapat diartikan sebagai suatu sikap atau perilaku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan baik secara tertulis maupun tidak tertulis. Dapat juga diartikan sebagai suatu kekuatan yang selalu berkembang di tubuh para pekerja yang membuat mereka dapat mematuhi keputusan dan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan.

Di ASD PACIFIC VORTEX permasalahan yang dapat menghambat operasional kapal diantara yaitu kurang disiplinnya ABK dalam menjalankan peraturan yang berlaku di atas kapal. Hal tersebut salah satunya disebabkan karena rendahnya kesadaran ABK dalam mematuhi peraturan. Pada saat akan beroperasi, ABK tidak dalam keadaan siap sehingga memakan waktu yang cukup lama untuk menunggu ABK mempersiapkan diri. Apabila ini tidak segera ditanggulangi maka akan menimbulkan komplain dari pihak pencharter. Karena berhubungan dengan waktu yang telah ditargetkan untuk menyelesaikan pekerjaan.

- b. Koordinasi Dalam Melaksanakan Tugas Dan Tanggung Jawab.

Sebelum melakukan pekerjaan perwira tidak mengadakan koordinasi terlebih dahulu berupa briefing, safety meeting atau minute meeting. Penjelasan atau brief ng mengenai fungsi dan cara kerja semua alat keselamatan di atas kapal tidak diadakan secara rutin sebelum melakukann pekerjaan sehingga pengetahuan ABK menjadi terbatas. Apabila tidak segera diatasi, maka masalah ini dapat merugikan pihak perusahaan dan ABK sendiri, terutama resiko kecelakaan akan semakin meningkat. ABK yang akan melakukan suatu aktivitas pekerjaan wajib mengikuti safety meeting. Di dalam pertemuan tersebut menentukan jenis suatu pekerjaan, lokasi pekerjaan, alat yang akan dipergunakan termasuk alat-alat keselamatan kerja dan mengatur penempatan personilnya Dengan melaksanakan hal tersebut maka diharapkan pekerjaan dapat diselesaikan dengan hasil kerja yang optimal dan efisien. Hasil yang optimal yaitu sesuai dengan pengenalan akan kegunaan dan masing-masing alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat atau telah disusun. Dan setelah akhir bulan diadakan pertemuan bulanan untuk mengulas balik

hasil dari penerapan rencana pelaksanaan hasil kerja dan kekurangan dalam kurun waktu 1 bulan. *Safety comitte meeting* ini yang bertujuan untuk mengevaluasi kemampuan dan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

- c. Kurang Maksimalnya Perawatan Alat-Alat Keselamatan Kerja Diatas Kapal Sehingga Peralatan Yang Digunakan Mengalami Kerusakan.

Peralatan yang ada di atas kapal merupakan penunjang pekerjaan. Tanpa di dukung dengan alat-alat yang layak dan dalam kondisi baik maka pekerjaan akan terhambat. Namun, terkadang dalam penggunaannya ABK mengabaikan perawatan alat - alat tersebut sehingga peralatan kerja dalam kondisi rusak atau tidak layak saat akan dipergunakan. Beringkali peralatan tersebut hilang karena setelah digunakan alat-alat tersebut tidak diletakkan di tempatnya semula oleh ABK.

- d. Terbatasnya waktu untuk melakukan Familiarisasi Bagi ABK yang bekerja diatas kapal.

ABK belum mengerti dan memahami alat-alat keselamatan kerja dikarenakan kurangnya pengenalan pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dan tugas - tugas pekerjaan ABK yang lama. Sedangkan pekerjaan yang akan dilakukan diatas kapal memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi.

Menurut SMS Manual yang ditetapkan oleh perusahaan pengenalan harus dilakukan selama dua hari sebelum serah terima jabatan antara ABK lama dan baru. Namun yang sering terjadi, familiarisasi dilakukan tidak sampai 1 hari dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Hal ini membuat ABK baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan pengenalan mengenai semua sistim dan prosedur yang ada. Prosedur tersebut mengenai keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan sesuai dengan kebijakan perusahaan. Dampak dari kurangnya pengenalan prosedur kerja dan alat-alat keselamatan kerja membuat ABK tersebut tidak mengetahui fungsi dari penggunaan alat-alat keselamatan kerja tersebut sehingga menyebabkan minimnya kesadaran ABK terhadap keselamatan kerja di atas kapal.

- e. Minimnya Pemahaman ABK Mengenai Alat-Alat Keselamatan Kerja.

Nakhoda dan Perwira telah berusaha memberikan arahan-arahan agar ABK mengetahui tugas dan tanggung jawabnya, tetapi sebagian besar ABK kurang peduli sehingga kurang mengetahui tugas dan tanggung jawabnya. Beberapa dari ABK ada yang baru pertama kali bekerja di atas kapal khususnya kapal Barang. ABK tersebut masih membutuhkan pengarahan dan pengawasan saat bekerja. Selain itu pemahaman tentang pentingnya keselamatan kerja pada saat bekerja masih sangat minim. Beberapa dari mereka ada yang terburu- buru ingin



menyelesaikan pekerjaan tanpa memikirkan dampak keselamatan kerja bagi diri sendiri.

Hal tersebut dikarenakan minimnya pemahaman mengenai penggunaan alat-alat keselamatan kerja sebagai sarana pelindung ABK saat melaksanakan pekerjaan.

f. Semangat Kerja Sebagai ABK Rendah.

ABK seharusnya memiliki motivasi kerja yang baik dalam mempertahankan atau meningkatkan produktivitas kerja. Namun sebagian ABK di ASD PACIFIC VORTEX kurang memiliki motivasi kerja yang baik, mereka tidak peduli aturan dan petunjuk dari Perwira Kapal dan Nakhoda, sehingga kondisi kapal kurang terawat baik. Seharusnya pada saat kapal berlabuh jangkar menunggu ABK dapat melakukan pemeliharaan rutin misalnya pembersihan karat pada deck utama dan bagian deck lainnya.

## 2. Batasan Masalah

Adapun Batasan masalah yang nantinya penulis batasi supaya tidak meluasnya permasalahan yang menyangkut tentang penyusutan bahan bakar minyak di Kapal ASD Pacific Vortex.

a. Lokasi Penelitian:

Penelitian ini dibatasi hanya pada kapal ASD Pacific Vortex, tidak mencakup kapal-kapal lain dalam armada perusahaan atau industri pelayaran secara umum.

b. Subjek Penelitian:

Fokus penelitian adalah pada Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja di kapal ASD Pacific Vortex, termasuk semua tingkatan dan posisi di kapal tersebut.

c. Alat-alat Keselamatan Kerja:

Penelitian ini akan berfokus pada alat-alat keselamatan kerja utama yang digunakan di kapal ASD Pacific Vortex, seperti:

- *Life jacket*
- Helm keselamatan
- Sarung tangan kerja
- Sepatu keselamatan
- Alat pelindung pendengaran
- Alat pelindung pernapasan

d. Periode Penelitian:

Penelitian ini akan mencakup data dan observasi dalam periode 6 bulan terakhir operasional kapal ASD Pacific Vortex.

e. Aspek Kedisiplinan:

Penelitian akan berfokus pada aspek-aspek kedisiplinan berikut:

- Kepatuhan dalam penggunaan alat keselamatan
- Pemahaman tentang prosedur keselamatan
- Kesadaran akan pentingnya alat keselamatan
- Ketepatan dalam pemeliharaan dan penyimpanan alat keselamatan

f. Upaya Peningkatan:

Penelitian akan membahas upaya-upaya peningkatan kedisiplinan yang relevan dan dapat diterapkan di kapal ASD Pacific Vortex, seperti:

- Program pelatihan dan edukasi
- Sistem *reward* dan *punishment*
- Implementasi budaya keselamatan
- Perbaikan komunikasi dan sosialisasi prosedur keselamatan

g. Regulasi:

Penelitian akan mengacu pada regulasi keselamatan yang berlaku untuk kapal ASD Pacific Vortex, termasuk standar internasional dan peraturan perusahaan.

h. Metode Pengumpulan Data:

Pengumpulan data akan dilakukan melalui:

- Observasi langsung di kapal ASD Pacific Vortex
- Wawancara dengan ABK dan perwira kapal
- Analisis dokumen dan catatan keselamatan kapal

### 3. Rumusan Masalah

Dari judul penelitian tersebut, yaitu tentang Upaya Meningkatkan Kedisiplinan ABK dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja di ASD. PACIFIC VORTEX", maka tujuan dari penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

- a) Bagaimana tingkat kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di kapal ASD Pacific Vortex saat ini?
- b) Apa faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di kapal ASD Pacific Vortex?
- c) Bagaimana pemahaman ABK tentang pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal ASD Pacific Vortex?

- d) Apa kendala-kendala yang dihadapi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di kapal ASD Pacific Vortex?
- e) Bagaimana efektivitas program pelatihan dan edukasi keselamatan kerja yang sudah ada di kapal ASD Pacific Vortex?
- f) Apa upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di kapal ASD Pacific Vortex?
- g) Bagaimana cara mengimplementasikan dan mempertahankan budaya keselamatan yang kuat di antara ABK di kapal ASD Pacific Vortex?
- h) Bagaimana peran pimpinan kapal dalam meningkatkan kedisiplinan ABK terkait penggunaan alat-alat keselamatan kerja?
- i) Bagaimana sistem reward dan punishment dapat diterapkan secara efektif untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di kapal ASD Pacific Vortex?

#### **4. Masalah Pokok**

- a) Kurang Disiplinnya ABK Dalam Menjalankan Peraturan Yang Berlaku Di Atas Kapal.
- b) Kurangnya Koordinasi Dalam Melaksanakan Tugas Dan Tanggung Jawab.
- c) Kurang Maksimalnya Perawatan Alat-Alat Keselamatan Kerja Diatas Kapal Sehingga Peralatan Yang Digunakan Mengalami Kerusakan.
- d) Terbatasnya waktu untuk melakukan familirisasi di atas kapal.
- e) Minimnya Pemahaman ABK Mengenai Alat-Alat Keselamatan Kerja.

### **C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut :

#### **1. Tujuan Penelitian**

- a) Untuk mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal ASD PACIFIC VORTEX.
- b) Untuk menganalisa faktor-faktor yang menyebabkan kendala bagi ABK diatas kapal terhadap pemahaman pentingnya penggunaan alat keselamatan.
- c) Untuk mencari program yang efektif dan mudah di mengerti bagi ABK Akan Pentingnya Alat Alat keselamatan dalam bekerja.
- d) Untuk Mencari Solusi Terhadap Implementasi Prosedur Penggunaan alat keselamatan yang efisien.



## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Manfaat Bagi Dunia Akademis**

- Diharapkan dapat menanibah wawasan bagi rekan-rekan pasis diklat STIP mengenai cara mengatasi kendala- kendala yang menghambat pengoperasian bongkar muatan dikapal sejenis.
- Diharapkan dapat digunakan oleh institusi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Serta menambah perbendaharaan buku di perpustakaan STIP Jakarta.

### **b. Manfaat Bagi Dunia Praktisi**

- 1) Diharapkan dapat di gunakan untuk menambah pengalaman bagi kawan-kawan seprofesi mengenai pengoperasian Alat Alat Keselamatan di kapal barang, terutama untuk yang belum pernah bekerja di kapal sejenis
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak Perusahaan dalam merekrut ABK sehingga mendapatkan calon ABK yang memiliki keterampilan dan berpengalaman serta memiliki kompetensi yang memadai.

## **D. Metode Penelitian**

Menurut Sugiyono (2007:202), metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

Melalui penelitian manusia dapat menggunakan hasilnya. Secara umum data yang telah diperoleh dari penelitian dapat digunakan untuk memahami, memecahkan dan mengantisipasi masalah.

Dalam penelitian, peneliti memilih untuk melakukan penelitian melalui pendekatan kualitatif karena akan menyajikan data-data yang diperoleh secara deskriptif atau membuat gambaran mengenai situasi atau kejadian dan lebih banyak melakukan observasi.

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek ilmiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data secara gabungan.

## **E. Metode Pengumpulan Data**

### **1. Studi Lapangan**

Berdasarkan pengalaman penulis sebagai *Chief officer* sejak bulan Februari 2024 sampai bulan Juli 2024 di ASD Pacific Vortex. Selain itu penulis juga berdiskusi dengan rekan-rekan seprofesi dan pasis-pasis Nautika Diklat Pelaut ANT 1 STIP Jakarta.

## 2. Studi Kepustakaan

Penulis mengumpulkan buku-buku yang berkaitan dengan keselamatan kerja di kapal barang, bahan ajar selama mengikuti Diklat Pelaut Nautika Periode 71/2024 dan buku yang berhubungan dengan materi di dalam makalah ini yang ada di perpustakaan STIP.

### F. Waktu dan Tempat Penelitian

Adapun tempat dilaksanakannya penelitian adalah pada ASD PACIFIC VORTEX milik perusahaan VORTEX Offshore DMC EST yang berkantor di Empire Height Building Suite 13F-A Business Bay PO Box 930001, Dubai, United Arab Emirates. Waktu penelitian adalah 6 (Enam) Bulan terhitung dari bulan Februari sampai bulan Juli 2024 tepatnya pada saat penulis bekerja sebagai Chief Officer pada kapal tersebut.

ASD Pacific Vortex memiliki awak 8 awak yang terdiri dari Nakhoda, 1 perwira dek, 2 perwira mesin, 2 juru mudi, 1 juru mesin, 1 koki, Dari ke 8 awak kapal tersebut berasal dari berbagai negara 2 indonesia, 2 Tanzania, 2 India, 1 Rusia dan 1 Ukraina.

### G. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam empat bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan makalah ini :

1. Halaman judul
2. Halaman Persetujuan
3. Halaman Pengesahan
4. Kata Pengantar
5. Daftar Isi
6. Daftar Lampiran

#### BAB I. PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Identifikasi, Batasan Dan Rumusan Masalah
- C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian
- D. Metode Penelitian
- E. Waktu Dan Tempat Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

#### BAB II. LANDASAN TEORI

- A. Tinjauan Pustaka
- B. Kerangka Pemikiran

#### BAB III. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

- A. Deskripsi Data

B. Analisis Data  
C. Pemecahan Masalah  
BAB IV. KESIMPULAN DAN SARAN  
A. Kesimpulan  
B. Saran  
DAFTAR PUSTAKA  
LAMPIRAN

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORITIS**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Definisi Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja di industri pelayaran dapat didefinisikan sebagai kondisi dan faktor yang mempengaruhi kesejahteraan karyawan, pekerja kontrak, pengunjung, dan siapa pun di tempat kerja di atas kapal (*International Maritime Organization*, 2020). Ini mencakup upaya untuk mencegah kecelakaan, cedera, dan penyakit akibat kerja, serta perlindungan dan promosi kesehatan pekerja maritim.

Pentingnya Keselamatan Kerja di Kapal, Keselamatan kerja di kapal sangat penting karena beberapa alasan:

- Lingkungan kerja yang unik dan berbahaya: Kapal beroperasi di laut dengan kondisi yang sering berubah dan tidak dapat diprediksi.
- Isolasi: Kapal sering berada jauh dari bantuan darurat atau fasilitas medis.
- Konsekuensi yang serius: Kecelakaan di kapal dapat mengakibatkan kerugian nyawa, kerusakan lingkungan, dan kerugian ekonomi yang besar.
- Reputasi industri: Keselamatan yang baik meningkatkan kepercayaan publik terhadap industri pelayaran.
- Kewajiban hukum: Perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab hukum untuk menjaga keselamatan awak kapal mereka.

Regulasi Internasional terkait Keselamatan Kerja di Kapal

##### **a. SOLAS (*Safety of Life at Sea*):**

- a. Diadopsi pertama kali pada tahun 1914 setelah tragedi Titanic.
- b. Versi terbaru diadopsi pada tahun 1974 dan terus diperbarui.

- c. Mengatur standar minimum untuk konstruksi, peralatan, dan operasi kapal yang kompatibel dengan keselamatan mereka.
- b. STCW (*Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers*)
  - d. Diadopsi pada tahun 1978 dan direvisi secara signifikan pada tahun 1995 dan 2010.
  - e. Menetapkan standar kualifikasi untuk nakhoda, perwira, dan awak jaga di kapal niaga.
  - f. Mencakup pelatihan keselamatan dasar yang wajib untuk semua pelaut.
- c. ISM Code (*International Safety Management Code*):
  - g. Bagian dari SOLAS Chapter IX.
  - h. Mewajibkan perusahaan pelayaran untuk mengembangkan, menerapkan, dan memelihara Sistem Manajemen Keselamatan (SMS).
- d. MLC (*Maritime Labour Convention*):
  - i. Diadopsi oleh ILO pada tahun 2006.
  - j. Menetapkan standar minimum untuk kondisi kerja dan kehidupan pelaut, termasuk aspek keselamatan dan kesehatan kerja.

## 2. Jenis-jenis alat keselamatan kerja di kapal

- a. Alat Pelindung Diri (APD):
  - Helm keselamatan
  - Sarung tangan kerja
  - Sepatu keselamatan
  - Kacamata pelindung
  - Pelindung telinga
  - Masker pernapasan
  - Rompi keselamatan (*life jacket*)
  - Pakaian pelindung (*coverall*)

- b. Alat Keselamatan Kolektif:
  - Sekoci penyelamat (*lifeboat*)
  - Rakit penyelamat (*life raft*)
  - Pelampung penolong (*lifebuoy*)
  - Alat pemadam kebakaran
  - Sistem sprinkler
  - Peralatan komunikasi darurat
  - Peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K)
- c. Alat Deteksi dan Peringatan:
  - Detektor asap dan panas
  - Alarm kebakaran
  - Sistem peringatan dini cuaca buruk
  - Radar

### **3. Fungsi dan pentingnya masing-masing alat**

1. Helm keselamatan: Melindungi kepala dari benturan dan benda jatuh.
2. Sarung tangan kerja: Melindungi tangan dari luka, panas, atau bahan kimia.
3. Sepatu keselamatan: Melindungi kaki dari benda jatuh dan permukaan licin.
4. *Life jacket*: Memberikan daya apung jika terjatuh ke air.
5. Sekoci penyelamat: Menyediakan sarana evakuasi dalam keadaan darurat.
6. Alat pemadam kebakaran: Mengendalikan api kecil sebelum menyebar.
7. Sistem komunikasi darurat: Memungkinkan komunikasi saat terjadi keadaan darurat.

### **4. Standar dan spesifikasi alat keselamatan kerja**

- Alat-alat keselamatan di kapal harus memenuhi standar internasional yang ditetapkan oleh:
  - a. *International Maritime Organization* (IMO)

- b. *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention*
- c. *International Safety Management (ISM) Code*

Beberapa contoh spesifikasi:

- Life jacket harus memiliki daya apung minimal 150 Newton untuk orang dewasa.
- Sekoci penyelamat harus mampu menampung minimal 100% jumlah orang di kapal.
- Alat pemadam api harus sesuai dengan jenis kebakaran yang mungkin terjadi (Kelas A, B, C, atau D).

## 5. Pemeliharaan dan perawatan alat keselamatan

### a. Inspeksi rutin:

- Pemeriksaan visual harian untuk APD ( Alat Pelindung Diri )
- Pengecekan mingguan untuk alat pemadam kebakaran
- Inspeksi bulanan untuk sekoci dan rakit penyelamat

### B. Pengujian berkala:

- Pengujian tahunan untuk sistem alarm kebakaran
- Uji coba sekoci penyelamat setiap 3 bulan
- Kalibrasi detektor gas setiap 6 bulan

### C. Penggantian dan pembaruan:

- Mengganti APD yang rusak atau aus
- Memperbarui isi kotak P3K secara berkala
- Mengganti alat yang sudah melewati masa berlaku (seperti *flare* atau tabung oksigen)

### D. Pelatihan crew:

- Pelatihan penggunaan alat keselamatan secara berkala
- Simulasi keadaan darurat untuk memastikan kesiapan crew

### E. Dokumentasi:

- Mencatat semua kegiatan pemeliharaan dan pengujian
- Menyimpan *log book* pemeliharaan alat keselamatan



Pemeliharaan yang tepat dan teratur sangat penting untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan berfungsi dengan baik saat dibutuhkan dalam keadaan darurat.

#### **6. Definisi ABK (Anak Buah Kapal)**

Anak Buah Kapal (ABK) atau dalam bahasa Inggris disebut sebagai "*ship's crew*" atau "*seafarers*", adalah semua orang yang bekerja di atas kapal, baik dalam kapasitas navigasi maupun operasional lainnya. Menurut Konvensi Maritim Buruh (*Maritime Labour Convention/MLC*) 2006, *seafarer* didefinisikan sebagai:

"Setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja dalam kapasitas apa pun di atas kapal yang tunduk pada konvensi ini."

Definisi ini mencakup semua personel yang bekerja di atas kapal, termasuk kapten, perwira, dan awak kapal lainnya.

#### **7. Definisi Kedisiplinan**

Kedisiplinan dalam konteks keselamatan kerja, terutama di industri maritim, dapat didefinisikan sebagai:

"Kepatuhan konsisten dan sukarela terhadap aturan, prosedur, dan praktik keselamatan yang telah ditetapkan, disertai dengan kesadaran dan komitmen untuk menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain di lingkungan kerja."

Definisi ini mencakup beberapa aspek penting:

a) **Kepatuhan Konsisten:**

Kedisiplinan melibatkan pelaksanaan prosedur keselamatan secara terus-menerus, bukan hanya sesekali atau ketika diawasi.

b) **Kesukarelaan:**

Tindakan disiplin idealnya berasal dari kesadaran internal, bukan semata-mata karena takut hukuman.

c) **Aturan dan Prosedur:**

Mengacu pada regulasi keselamatan internasional (seperti SOLAS, STCW), kebijakan perusahaan, dan prosedur operasi standar (SOP) kapal.

d) Praktik Keselamatan:

Meliputi penggunaan alat pelindung diri (APD), pelaksanaan prosedur kerja aman, dan partisipasi dalam latihan keselamatan.

e) Kesadaran:

Memahami pentingnya keselamatan dan konsekuensi dari tindakan tidak aman.

f) Komitmen:

Dedikasi untuk menjaga standar keselamatan tinggi, bahkan dalam situasi sulit atau di bawah tekanan.

g) Tanggung Jawab Kolektif:

Menjaga keselamatan diri sendiri dan rekan kerja, menciptakan budaya keselamatan yang kuat di atas kapal.

Dalam konteks maritim, Håvold (2005) mendefinisikan kedisiplinan keselamatan sebagai:

"Kecenderungan anggota organisasi untuk berperilaku dengan cara yang meningkatkan atau mempertahankan keselamatan di lingkungan maritim yang dinamis dan berpotensi berbahaya."

Hetherington et al. (2006) menekankan bahwa kedisiplinan dalam keselamatan maritim melibatkan:

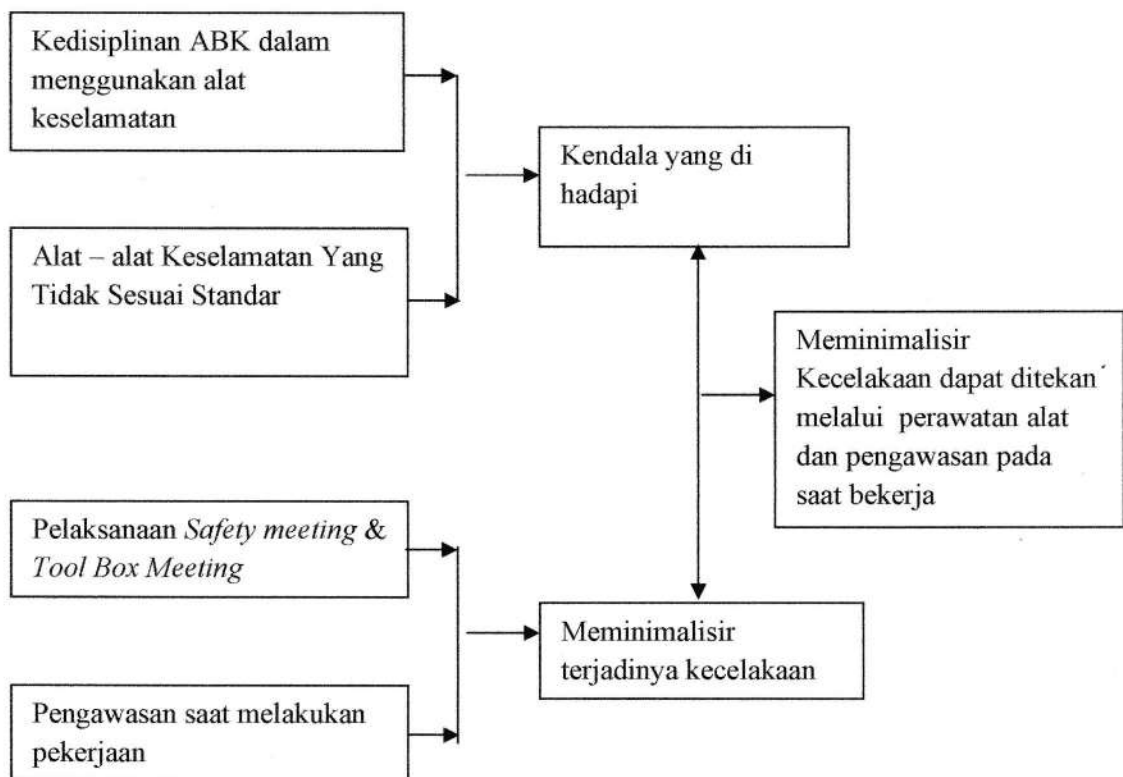
"Kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, penggunaan peralatan keselamatan yang tepat, dan kesediaan untuk melaporkan insiden atau *near-miss*."

Penting untuk dicatat bahwa kedisiplinan dalam keselamatan kerja bukan hanya tentang mengikuti aturan, tetapi juga tentang mengembangkan pola pikir keselamatan yang proaktif. Ini melibatkan kemampuan untuk mengidentifikasi potensi bahaya, mengambil tindakan pencegahan, dan berkontribusi pada perbaikan berkelanjutan dalam praktik keselamatan.

## B. Kerangka Pemikiran

Kerangka Pemikiran merupakan pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep dalam bentuk bagan alir yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut.

Secara skematis proses aplikasi peningkatan ketrampilan dan pengetahuan sumber daya manusia khususnya mengenai penggunaan alat keselamatan mencegah terjadinya Kecelakaan Kerja Di ASD PACIFIC VORTEX yang melebihi batas toleransi yang telah ditetapkan oleh Vortex Offshore DMC EST digambarkan sebagai berikut :



### **BAB III**

#### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Deskripsi Data**

###### **1) Data Primer**

Data Primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti langsung dari objek penelitian. Data penelitian ini diperoleh dengan metode *survey*, yaitu dengan mengamati, mengukur, dan mencatat secara langsung lokasi penelitian. Juga dilakukan wawancara-wawancara dimana pertanyaan dilengkapi dengan bentuk variasi dan disesuaikan dengan situasi saat pengamatan dan kondisi yang ada.

###### **2) Data Sekunder**

Data sekunder merupakan pelengkap dari data primer yang didapat dari kepustakaan seperti literatur, bahan kuliah serta hal-hal yang berhubungan dengan penelitian ini.

Adapun fakta kondisi yang pernah penulis alami selama bekerja di atas Kapal Asd Pacific Vortex Sebagai berikut :

1. Kurangnya disiplin ABK dalam menggunakan alat keselamatan
2. Kurangnya Koordinasi Saat melaksanakan Tugas dan tanggung jawab
3. Crew Tidak Merawat Alat Keselamatan dengan baik
4. Tidak Melakukan *Familiarisasi* terhadap alat keselamatan
5. Kurangnya Etos dan Semangat kerja *Crew* Kapal

## **B. Analisis Data**

Menurut Sugiyono (2007:243), dalam penelitian kualitatif analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lain terkumpul.

Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah ditentukan. Untuk penelitian yang menggunakan hipotesis, langkah terakhir tidak dilakukan.

Analisa adalah mengelompokkan, membuat suatu urutan, memanipulasi serta menyingkatkan data sehingga mudah dibaca. Analisa data merupakan bagian yang sangat penting dalam metode ilmiah, karena dengan analisa data tersebut dapat diberi arti dan makna yang berguna dalam memecahkan masalah penelitian. Data mentah yang telah dikumpulkan perlu dipecahkan dalam kelompok-kelompok, dilakukan manipulasi sreta diperas sedemikian rupa sehingga data tersebut mempunyai makna untuk menjawab masalah.

Dalam pengoperasian kapal , maka diperlukan ketelitian penulis untuk menuangkan pembahasan tersebut ke dalam makalah ini dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu dengan cara membandingkan antara fakta dan landasan teori. Analisis mengenai bagaimana cara meningkatkan disiplin ABK dalam menerapkan peraturan yang berlaku di atas kapal dan cara meningkatkan pemahaman mengenai alat-alat keselamatan kerja di ASD PACIFIC VORTEX.

### **C. Pemecahan Masalah**

#### **1. Kurang Disiplinnya ABK Dalam Menjalankan Peraturan Yang Berlaku Di Atas Kapal Pemecahannya adalah**

##### **a. Memberikan Sanksi Kepada ABK Yang Melanggar Peraturan Di Atas Kapal.**

Sanksi adalah perlakuan tertentu yang sifatnya tidak mengenakan atau menimbulkan penderitaan, yang diberikan kepada pihak pelaku perilaku menyimpang atau melanggar peraturan. Hukuman semestinya diberikan sebanding dengan kualitas penyimpangan atau pelanggaran yang dilakukan. Pemberian hukuman tidak bisa dilakukan oleh sembarang orang. Biasanya pemberian hukuman dilakukan oleh pihak-pihak yang berwenang.

Pemberian sanksi bagi awak kapal yang melakukan pelanggaran atau kelalaian yang berakibat pada kesalahan dalam melakukan pekerjaan di atas kapal merupakan tindakan yang efektif untuk mengurangi kendala yang menghambat pekerjaan. Kendala yang terjadi di atas kapal sebagian karena kesaiahan manusia atau kelalaian dari awak kapal itu sendiri. Kelalaian ini timbul karena beberapa faktor misalnya awak kapal tidak termotivasi sehingga menurunkan kinerjanya, awak kapal yang tidak sungguh-sungguh dalam bekerja. tidak disiplinnya awak kapal terhadap prosedur kerja di atas kapal. Dari semua itu menimbulkan hambatan yang menjadi kendala besar dalam suatu pekerjaan. Maka dengan diberlakukannya sanksi atau hukuman bagi awak kapal yang lalai, tidak disiplin atau tidak serius dalam menyelesaikan pekerjaan merupakan suatu tindakan yang tegas agar tidak terjadi kesalahan yang sama lagi di waktu yang akan datang.





3.1 Familiarization & Training LSA Equipment

**b. Menegakkan Kedisiplinan Kepada ABK Untuk Diri Sebelum Kapal Beroperasi.**

Untuk menghindari komplain dari pihak pencharter dikarenakan keterlambatan yang kali terjadi akibat dari ketidaksiapan ABK saat kapal akan beroperasi, maka Nakhoda dan Perwira hendaknya menerapkan *1 Hours Notice* kepada ABK yang bertugas agar dalam keadaan siap sebelum kapal beroperasi. 60 menit sebelum kapal beroperasi. ABK sudah harus dalam keadaan siap. Siap dalam arti disini yaitu sudah dalam keadaan berpakaian lengkap dengan alat-alat keselamatan kerja dan perlengkapan pendukung pekerjaan lainnya termasuk alat-alat kerja yang akan digunakan.

Selain itu Nakhoda dan Perwira juga memberitahu waktu-waktu operasional kapal kepada seluruh ABK sehingga tidak ada alasan lagi bagi mereka untuk terlambat atau tidak siap saat kapal akan beroperasi. Menegakkan kedisiplinan ABK hendaknya dimulai dari hal-hal yang sederhana, persiapan mulai dari hal terkecil sebelum kapal beroperasi. istirahat diwaktu yang telah ditetapkan dan dengan



durasi yang telah ditentukan serta mengikuti instruksi yang diberikan Perwira maupun Nakhoda.



*3.2 Toolbox Meeting & Safety Meeting*

## **2. Minimnya Pemahaman ABK Mengenai Alat-Alat Keselamatan Kerja Pemecahannya adalah**

### **a. Meningkatkan Pengawasan Kerja Terhadap ABK**

Menegakkan pengawasan kerja terhadap ABK di atas kapal merupakan salah satu cara dalam mengurangi dan mengatasi kecelakaan kerja di atas kapal karena kecelakaan kerja terjadi lebih dominan disebabkan kelalaian dan kurangnya disiplin ABK saat melaksanakan pekerjaan.

Pengawasan adalah kegiatan pimpinan mengusahakan agar sesuatu pekerjaan terlaksana sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikuti suatu pengawasan kerja.

Disiplin adalah salah satu faktor yang sangat penting dalam melaksanakan suatu pekerjaan, juga sangat diperlukan untuk menjamin suatu tugas yang sudah ditetapkan dan diberikan tertib dan teratur. Hendaknya ABK diberikan pengarahan oleh *Safety Officer* mengenai pentingnya bahaya resiko kecelakaan kerja di atas kapal dan

pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Pengarahan ini penting sekali dilakukan agar ABK tidak mengalami kebingungan di dalam cara-cara penggunaan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Dengan pengarahan, ABK diharapkan dapat memahami dengan teliti manfaat masing-masing alat keselamatan tersebut sehingga kecelakaan kerja dapat dikurangi sekecil mungkin.

Kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal karena disebabkan oleh beberapa hal. Penyebab kecelakaan kerja yang terutama adalah adanya tindakan-tindakan tidak aman (*Unsafe Acts*) yang dilakukan oleh pekerja, sebagai contoh (Danuasmoro, 2003. 23)

**b. Bekerja tanpa wewenang**

ABK dalam menjalankan tugasnya di atas kapal harus sesuai keahlian yang dimiliki agar ketrampilan pada dirinya dapat disesuaikan dengan pekerjaan yang dijalankan.

**c. Alat pelindung tidak berfungsi**

Peralatan perlindungan yang sudah disediakan tidak digunakan dengan alasan mengganggu atau tidak nyaman, atau karena alatnya kotor (misalnya kacamata yang buram karena keringat atau mengembun).

**d. Bekerja tanpa alat keselamatan**

Biasanya karena dianggap tidak perlu atau karena malas mengambil alat keselamatan di tempat penyimpanan yang jauh.

**e. Menggunakan alat yang rusak**

Biasanya karena terlalu sering dipakai dan segan mengambil yang baru atau karena alat yang baik tersedia sehingga terpaksa menggunakan alat yang rusak.

**f. Menggunakan alat secara tidak benar**

Ini akibat tidak mengetahui cara pemakaian atau Karena merasa tidak nyaman atau terganggu jika memakainya sehingga dipakai hanya sekedar memenuhi aturan.

**g. Melanggar peraturan keselamatan kerja**

Ini adalah bentuk pelanggaran yang seharusnya tidak dilakukan dan memberi peringatan kepada yang bersangkutan. walaupun mungkin yang melanggar belum mengetahui peraturan tersebut.

**h. Bergurau di tempat kerja**

Bentuk lain dari pada pelanggaran yang seharusnya tidak perlu dilakukan karena yang bersangkutan tidak serius dalam melakukan tugas.

Kecelakaan kerja merupakan hal yang tidak diinginkan terjadi di atas kapal. Oleh karena itu selain diberikan pemahaman dan pengarahan. ABK yang bekerja di atas kapal harus diawasi oleh Nakhoda dan Perwira dalam penggunaan alat-alat keselamatan saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian dari permasalahan tentang “Upaya Meningkatkan Kedisiplinan ABK dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja di ASD PACIFIC VORTEX” guna mendukung kebijakan dari Vortex Offshore DMC EST Pengendalian kecelakaan kerja serta program *zero accident*, maka sebagai bagian akhir dari makalh ini penulis mencoba memberikan beberapa kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang di bahas dalam skiripsi ini yaitu :

1. Rendahnya kesadaran ABK dalam mematuhi peraturan sehingga ABK tidak menjalankan prosedur kerja yang ada di atas kapal.
2. Kurang maksimalnya persiapan ABK pada saat kapal akan beroperasi.
3. Kurang maksimalnya kepedulian ABK terhadap pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
4. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat- alat keselamatan kerja di atas kapal.

#### **B. Saran**

Dari kesimpulan yang telah diambil diatas maka dapat ditarik beberapa saran agar dapat terwujud Upaya Meningkatkan Kedisiplinan ABK dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja di ASD PACIFIC VORTEX sesuai dari kebijakan Perusahaan.. Adapun saran-saran pemecahan masalah yang dapat dihimpun adalah sebagai berikut :

1. Hendaknya Nakhoda dan Perwira memberikan sanksi kepada ABK yang melanggar peraturan di atas kapal sehingga ABK mematuhi prosedur yang berlaku dan tidak mengulangi kesalahan yang sama lagi di waktu mendatang.

2. Sebaiknya Perwira Menegakan kedisiplinan kerja kepada ABK untuk mempersiapkan diri sebelum kapal beroperasi agar tidak terjadi keterlambatan dan pengoperasian kapal berjalan dengan lancar.
3. Nakhoda atau Perwira memberikan pengarahan sebelum melakukan pekerjaan dan menyiapkan *form checklist* untuk ABK sehingga dapat mencegah kelalaian ABK dalam penggunaan alat- alat keselamatan kerja .
4. Hendaknya Nakhoda dan Perwira meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK sehingga dapat langsung memberikan sanksi atau teguran kepada ABK yang tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja pada saat bekerja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Danuasmoro, Goenawan, (2003), Kesehatan Keselamatan Kerja, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.
- Dewi Hanggraeni, DR. SE., (2012), Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia
- Hasibua, Malayu SP, (2006), Manajemen Sumber Daya Manusia, Bumi Aksari, Jakarta.
- Suma'mur, (1981), Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan Gunung Agung, Jakarta.
- , (2024), Prosedur Penulisan Makalah Jakarta, STIP
- Aripin, S. (2019). Keselamatan Kerja di Kapal: Panduan Praktis untuk Pelaut. Jakarta: Penerbit Maritim Indonesia.
- Firdaus, R., & Sunaryo, T. (2020). Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan ABK terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di Kapal Tanker. *Jurnal Ilmu Pelayaran*, 12(3), 145-160.
- International Maritime Organization. (2014). SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. London: IMO Publishing.
- Prasetyo, B., & Kurniawan, D. (2017). Pengaruh Pelatihan dan Pengawasan terhadap Kedisiplinan Penggunaan APD pada ABK. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 74-83.
- Setiawan, H. (2020). Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan di Kapal Niaga. Surabaya: Penerbit Pelayaran Indonesia.
- Yulianto, T., & Kusuma, I. R. (2022). Hubungan antara Budaya Keselamatan dan Kepatuhan ABK terhadap Prosedur Keselamatan di Kapal Penumpang. *Jurnal Kelautan dan Perikanan Terapan*, 3(1), 21-34.



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Ship Particular ASD Pacific Vortex



**Commercial and Operational Office**  
P.O. Box 930001  
Empire Heights Building  
Suite 13F-A-01 Business Bay  
Dubai, United Arab Emirates

Tel: + 971(4) 551 9930  
Fax : +971(4) 551 9931

#### ASD Tug PACIFIC VORTEX – 5400 BHP – 75 TBP



#### GENERAL

**Vessel type** Azimuth Stern Drive Anchor Handling Tug  
**Year Built** 2009  
**Previous names** OP SPRITE  
**IMO nr.** 9499204  
**Official nr.** 742036  
**Call sign** ZJL8037  
**Classification** LRS + 100A1 Tug+LMC+FIFI1 with Water spray, Unrestricted  
**Flag** British Virgin Islands  
**GRT** 478T  
**NRT** 143T

#### DIMENSIONS

**Length Overall** 31.00m  
**Beam** 11.00m  
**Depth Moulded** 5.60m  
**Design Draft** 4.60m

#### CAPACITIES

**Fuel Oil** 180T  
**Fresh Water** 65T  
**Max. Speed** 12 Knots  
**Dispersant Tank (S)** 10.77m<sup>3</sup> (max)  
**Foam Tank (P)** 10.77 m<sup>3</sup> (max)

#### PERFORMANCE

**Bollard Pull** 75 TBP

#### MACHINERY

**Main Engines** 2 Caterpillar High Speed 4 Stroke Engines  
**Total Power (MCR)** 4000KW@1600 rpm  
**Propulsion** 2Rolls Royce Aquamaster CPP Azimuth Units  
**Propeller Diameter** 2600 mm Diameter  
**Nozzle Type** TK

#### Bow Thruster Tunnel

Mounted, transverse diesel driven FPP Thruster of 250 BHP

#### POWER GENERATION

**Main Generators** 2x4 Stroke Marine Diesel Generating Sets  
**Output** 2x380 Volts, 50Hz, 3 phase, 136 Kw  
**Harbour Generator** Air Cooled Diesel Generator  
**Output** 380 Volts, 50Hz, 3 phase, 69 Kw  
**Shore Supply** 380 Volts, 50Hz, 3 phase, 100 Amperes  
**Power Supply** Main Power-380 Volts, 3 phase, 50Hz, 3 wire  
General Lighting Low Power-220Volts, 1Phase, 50Hz  
Alarms, Radio and Navigation Systems-24 V DC

#### DECK EQUIPMENT

##### Anchor Windlass/Towing Winch

Electro-Hydraulic anchor windlass with split towing drum, two de clutchable warping drums and two gypsies, Local and wheelhouse control

##### Forward Towing Winch

Split Drum Capacity 2x110mx80mm Polyprop Rope,  
Brake Holding Capacity 150 Tonnes Static (1<sup>st</sup> Layer)  
Pull 18 Tonnes at 0-10 M/min (1<sup>st</sup> Layer)  
4 Tonnes at 0-40M/min (1<sup>st</sup> Layer)

##### Main Towing Winch

Electro-Hydraulic single drum towing winch with double warping heads and spooling device, Local and wheelhouse control.  
Drum Capacity 700 metersx52mm SWR.  
Brake Holding Capacity 175 Tonnes Static (1<sup>st</sup> Layer)  
Pull 20 Tonnes at 0-8M/min,  
5 Tonnes at 0-24 M/min

**Stern roller** 3.0 m length x 0.65 m diameter.30 tonnes SWL

The Vessel are reviewed and new brochures printed at regular intervals. Every endeavour has been made to provide accurate information on this brochure; however, the vessel owners do not accept any liability for errors, omissions or misprints published.



Lampiran 2 Crew List ASD VORTEX

## CREW LIST

Page 1 of 1

1. Name of Ship : PACIFIC VORTEX			Port of departure : TBA		3. Date of Departure : TBA			
4. Nationality of Ship : BRITISH VIRGIN ISLAND (BVI)			5. Next Port : TBA		6. Name and No.			
					identity document			
7 No.	8. Given /middle/family name	Rank	Natuionality	Date of birth	Seaman's Book No.	Expire Date	Passport No.	Expire Date
1	MUHAMMAD ALI	MASTER	INDONESIA	18.07.1971	F 027066	08.08.2024	C 3187010	27.02.2025
2	RIZAL NUR MAULANA	CH OFFICER	INDONESIA	07.10.1989	H 010531	09.02.2025	E 1052084	27.10.2032
3	YURIY FIRSOV	CH ENGINEER	UKRAIN	26.08.1968	AB 541816	16.11.2025	EE 066027	16.11.2025
4	SERGEI	2ND ENGINEER	RUSIA	28.12.1970	Rus 0104608	19.02.2026	732143192	07.10.2030
5	SAID HAMAD BATAWI	AB	TANZANIA	09.02.1975	DB 00675	02.08.2026	AB 395377	11.08.2027
6	ANIL JOHN	AB	INDIA	19.12.1980	MUM 95100	28.08.2024	E 9683300	03.11.2033
7	RASHID RAJAB JUMA	OILER	TANZANIA	27.08.1979	CDC 0576	09.08.2025	A 1588659	06.11.2025
8	NAUSHAD SALMANI	COOK	INDIA	05.05.1997	MUM 313911	05.06.2028	R 7774084	26.02.2028



MUHAMMAD ALI  
MASTER

PACIFIC VORTEX  
P.O. BOX ROAD HARBOUR  
IMO No. 9499204  
GRT 478 NRT 143  
POWER 4500 KW

--	--	--	--

## Lampiran 3 Class Certificate

Certificate no: **2038411**  
Page 1 of 3



### Certificate of Class

This certificate is issued to the **PACIFIC VORTEX**  
LR Number **9499204**  
Date of Build **05/07/2009**  
Port of Registry **Road harbour**  
Gross tons **478**

to confirm that having been surveyed by Lloyd's Register EMEA and having been found in compliance with the Rules and Regulations for the Classification of Ships, the aforesaid ship has been assigned the class

**\*100A1 Tug, Fire-Fighting Ship 1 (2400 m<sup>3</sup>/h) with water spray**

**\*LMC**

Date Special Survey Assigned **07 May 2019**

This Certificate is valid until\* **06 May 2024**

\* Unless extended after completion of a Special Survey (see page 3) or in accordance with Part 1, Chapter 2, Section 3.5.9 of the Rules and Regulations (see page 3) and is subject to surveys as prescribed (see page 2) being satisfactorily completed. (See notes 1 to 4, page 3)

Issued at **Dubai**  
on **13 July 2019**



A. Jain  
Surveyor to Lloyd's Register EMEA

Note: 1. To establish the classification status of this ship, the Class Direct web site and the Interim Certificates issued on completion of classification surveys should be consulted in addition to this certificate. Access to Class Direct is available via <http://www.cdlive.lr.org>

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1717 (2014.06)

# Lampiran 4 Ship Registry Certificate



VIRGIN ISLANDS SHIPPING REGISTRY

## CERTIFICATE OF BRITISH REGISTRY



### PARTICULARS OF THE SHIP

Ship's name	Port of registry	Year No.	Official No.
PACIFIC VORTEX	Road Harbour	112 IN 2009	742036
Built at	Keel laying date	IMO No.	Call sign
GUANGZHOU SOUTHERN SHIPYARD DONGLU, GUANGZHOU, CHINA	2008	9499204	
Type of ship	Description of the ship		
Tug	MOTOR SHIP - TWIN SCREW STEEL		

### PARTICULARS OF PROPELLING ENGINES

Engine Serial Number	Engine Manufacture Date	No. of Engines / Shafts	No. of Cylinders per set
	2008	2 / TWO	SIXTEEN
Engine Builder's Name and Address	Description of engines	Total Power (kW)	
CATERPILLAR - LAFAYETTE, INDIANA - USA	INTERNAL COMBUSTION DIESEL	2000.0	

### TONNAGES AND PRINCIPAL DIMENSIONS

Gross tonnage GT		Net tonnage NT	
478		143	
Alternative Tonnage where vessel is under 24m in length and ITC 69 GT and NT are not assigned		-	
Registered length (m)	Length overall (m)	Breadth (m)	Depth (m)
29.15	-	11.0	5.6

### OWNERSHIP

Name and Address of Owner(s)	Shares/64
2 OCEANS OFFSHORE SERVICES INC, 7TH FLOOR, SCOTIA PLAZA BUILDING - FEDERICO BOYD AVENUE - PO BOX 0834-02262, P.O. BOX 957 ROAD TOWN, TORTOLA, Panama	64

### REGISTRY

Date of registry in the British Virgin Islands	Date of issue of this certificate	Date of expiry of the registry
29 May, 2009	08 March 2023	28 May, 2024

THIS IS TO CERTIFY THAT the vessel above is registered in the Virgin Islands register of ships.



Monika A. Donovan (Registrar of Shipping)

This certificate does not have the effect of proving ownership or title to the property in the ship and it does not indicate any mortgages or other encumbrances that might be registered against the ship. For information on these please contact the registrar.

Virgin Islands Shipping Registry  
1st Floor Ritter House, Wickhams Cay II  
Road Town, Tortola  
British Virgin Islands

Email: [vishipping@bvimaritime.vg](mailto:vishipping@bvimaritime.vg)  
Web: [bvimaritime.vg](http://bvimaritime.vg)



Revision 1

BVI-COR-230234

## Lampiran 5 Cargo Ship Safety Radio Certificate

(SRC No. 67 / 2019 )



### CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a  
Record of Equipment of Radio Facilities (Form R)

*Issued under the provisions of the*

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,**

*as amended and modified by the Protocol of 1988 relating thereto,  
under the authority of the Government of*

**THE VIRGINISLANDS**

*by*

**THE VIRGINISLANDS SHIPPING REGISTRY**

#### PARTICULARS OF SHIP

NAME OF SHIP	PACIFIC VORTEX
DISTINCTIVE NUMBERS OR LETTERS	ZJL8037
PORT OF REGISTRY	ROAD HARBOUR
GROSS TONNAGE	478
SEA AREAS IN WHICH THE SHIP IS CERTIFIED TO OPERATE (Regulation IV/2)	A1 + A2 + A3
IMO NUMBER	9499204

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character commenced: **19-SEP-2008**

#### THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Regulation I/9 of the Convention.
2. That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
  - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
3. That an Exemption Certificate has not been issued.

**THIS CERTIFICATE IS VALID UNTIL: 06 MAY 2024** subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: **13-Jul-2019**

Issued at: **Road Town, British Virgin Islands**  
(Place of issue of certificate)

**03-Sep-2019**  
(Date of issue)

(Signature of duly authorised official issuing the certificate)

Frank Akoto  
(Name of authorized official issuing the certificate)



*This certificate is issued by or on behalf of the British Virgin Islands under the responsibility of the United Kingdom as flag-state under the Convention.*



## Lampiran 6 Minimum Safe Manning Certificate



### MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

(SMD 11/2021)

*Issued under the provisions of regulation V/14(b) of the*

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR  
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,**

*as amended under the authority of the*

**GOVERNMENT OF THE VIRGIN ISLANDS  
by the Virgin Islands Shipping Registry**

PARTICULARS OF SHIP		
NAME OF SHIP <b>PACIFIC VORTEX</b>	OFFICIAL NUMBER <b>742036</b>	IMO NUMBER <b>9499204</b>
PORT OF REGISTRY <b>ROAD HARBOUR</b>	GROSS TONNAGE (ITC 1969) <b>478</b>	LENGTH (OVERALL) <b>31.00M</b>
TYPE OF SHIP <b>TERMINAL TUG</b>	MAIN PROPULSIVE POWER (KW) <b>2000</b>	MANNING OF MACHINERY SPACE <b>Periodically Unattended</b>
TRADING AREA: <b>PERSIAN GULF</b>		

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table below. The following manning assessment takes into account the principles of Safe Manning adopted in IMO Resolution A.890(21).

PERSONNEL									
CAPACITY	STCW REG.	No.	TF*	TE**	CAPACITY	STCW REG.	N O.	TF*	TE**
Master	II/2 or 3	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chief Engineering Officer	III/2 or 3	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chief Mate	II/1 or 2	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Second Engineering Officer		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Officer in Charge of a Navigational Watch		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Officer in Charge of an Engineering Watch		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radio Operator		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Assistance Engineering Officer		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deck Rating forming part of a Navigational Watch	II/4	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Engine Rating forming part of an Engineering Watch	III/4	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deck Rating for Safe Operation of Ship/ Cook	II/4	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Engine Rating for Safe Operation of Ship		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deck Rating (Trainee)		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Engine Rating (Trainee)		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ship's Cook		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Electrician		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Total number of crew to be carried on board: <b>6</b> (see overleaf for provisions for sailing under exceptional circumstances)									

\* Tanker Familiarisation Certificate \*\* Tanker Endorsement

SPECIAL REQUIREMENTS OR CONDITIONS, IF ANY: COASTAL TOWAGE VOYAGE WITHIN 150 NM FROM NEAREST LAND. IF ENGAGED IN UNLIMITED TRADING THEN INSTEAD OF THE ENGINE RATING A SECOND ENGINEER OFFICER WITH STCW REG. III/1 OR 3 MUST BE CARRIED.

*The vessel shall carry at least one GMDSS Radio Operators who may be any of the Deck Officers holding the appropriate GMDSS qualifications. The Master shall designate one such operator to carry out primary responsibility for radio communications during distress incidents.*

ISSUED AT: **ROAD TOWN, TORTOLA, BVI**

DATE OF ISSUE: **31 MAY 2021**

DATE OF EXPIRY: **30 MAY 2026**

SR 610-06 SMD-SOLAS Rev 0610



*Signature of Authorised Official*

**Frank Akoto**

*Name of Authorised Official*



Lampiran 7 ASD VORTEX Crew Manning

