

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ABK SAAT
PENGOPERASIAN *ANCHOR HANDLING*
DI AHTS ALLIANZ TOURMALINE**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

ANDIKA JULIANTO

N I S :21.09.101.014

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

PERYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawa ini :

Nama : Andika Julianto

Nomor Induk Siswa : 21.09.101.014

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ABK SAAT
PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHTS ALLIANZ
TOURMALINE**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 01 November 2021

Andika Julianto

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**Judul : UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ABK SAAT
PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHTS
ALLIANZ TOURMALINE**

Nama Pasis : Andika Julianto
Nomor Induk Siswa : 21.09.101.014
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan pada Seminar Karya Ilmiah Terapan yang dilaksanakan oleh Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjenjangan PIP Makassar.

Makassar, 15 November 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Tri Iriani Eka W, S.H.,M.H.,M.Mar
NIP: 19750327 199903 2 001

Capt.Endang Lestari, S.Si.T.,M. S.D.A.,M.Mar
NIP: 19801221 200912 2 005

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjenjangan

Iswansyah, S.Sos.,M.Mar.E
NIP. 19731229 199808 1 001

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ABK SAAT
PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING
DI AHTS ALLIANZ TOURMALINE**

Disusun dan Diajukan oleh:

ANDIKA JULIANTO
NIS. 21.09.101.014
Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Pada tanggal, 19 November 2021

Menyetujui,
Pembimbing I Pembimbing II

Capt. Tri Iriani Eka W, S.H.,M.H.,M.Mar
NIP: 19750327 199903 2 001

Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,M. S.D.A.,M.Mar
NIP: 19801221 200912 2 005

Mengetahui:

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
Pembina Tk.I (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala Berkah dan Rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Karya Ilmiah Terapan ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan untuk melengkapi tugas dan kewajiban serta merupakan persyaratan untuk menempuh program "ANT-I" tahun ajaran 2021 di Politenik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar dengan judul:

“UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ABK SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHTS ALLIANZ TOURMALINE”

Dalam pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini penulis berusaha menyusun berdasarkan pengalaman kerja di atas kapal dan referensi beberapa buku. Penulis menyadari bahwa makalah ini masih banyak kekurangan, dan oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun, demi kesempurnaan makalah ini sehingga dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca yang lain. Dan akhirnya pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan terima kasih yang tulus dan ikhlas kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar selaku direktur PIP Makassar.
2. Bapak Pembantu Direktur I, II, III, Seluruh dosen serta staf Pembina Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan seluruh sivitas akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Capt. Tri Iriani Eka Wahyuni, S.H.,M.H.,M.Mar ,sebagai dosen pembimbing I.

4. Ibu Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,M.S.D.A.,M.Mar sebagai dosen pembimbing II.
5. Teman-teman Pasis Angkatan XXVII sebagai mitra diskusi dalam segala hal.
6. Alumni Bumi Seram angkatan XXXI sebagai mitra diskusi dalam segala hal
7. Keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan moril, spiritual sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini.

Semoga budi baik dan bantuan berbagai pihak dapat bernilai ibadah dan memperoleh imbalan yang berlipat ganda di sisi Tuhan Yang Maha Esa. Dalam kedudukannya sebagai manusia yang tidak lepas dari kehilafan, penulis menyadari makalah ini masih perlu disempurnakan. Karenanya, dengan tangan terbuka penulis mengharapkan masukan demi kesempurnaan makalah ini. Akhir kata semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan.

Makassar, 01 November 2021

ANDIKA JULIANTO
NIS.21.09.101.014/NAUTIKA

ABSTRAK

ANDIKA JULIANTO, Upaya pencegahan kecelakaan kerja abk saat pengoperasian anchor handling di AHTS Allianz Tourmaline. Dibimbing oleh Tri Iriani Eka Wahyuni dan Endang Lestari.

Kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* merupakan kapal khusus untuk melayani pengoperasian kerja di pengeboran minyak dan gas lepas pantai. Salah satu dari pekerjaan kapal ini, yaitu penanganan *anchor handling*, kapal ini juga biasanya digunakan sebagai alat transportasi muatan dengan skala besar dan penanganan towing. *Anchor handling* adalah pekerjaan yang sangat berbahaya dan berisiko tinggi karena telah sering terjadi kecelakaan kerja yang umumnya disebabkan kesalahan manusia. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan kerja di Kapal AHTS Allianz Tourmaline.

Pada pelaksanaan *Anchor Handling* di Kapal AHTS Allianz Tourmaline, selama penulis bekerja telah terjadi beberapa kejadian yang menyebabkan kecelakaan meskipun tidak terlalu parah tapi semboyan *zero accident* tidak lagi dapat dipertahankan, hal ini disebabkan pelaksanaan pekerjaan tidak mengikuti prosedur kerja *anchor handling* yang benar. Seperti penggunaan alat yang tidak sesuai, pelaksanaan kerja yang tidak sesuai prosedur dan penggunaan alat pelindung diri yang tidak sesuai dengan pekerjaan. Ketiga kondisi tersebut pernah terjadi, yaitu pemasangan split pin karena kekecilan sehingga posisinya tidak simetris ditambah berat jangkar yang bergantung akhirnya merusak shackle, penggunaan pelindung dan juga jika tidak sesuai dengan pekerjaan sangat berbahaya seperti yang ABK AHTS Allianz Tourmaline alami yaitu tertusuk serat wire. Jika penggunaan alat pelindung diri sesuai, hal ini tidak akan terjadi. Pengawasan pada pelaksanaan pekerjaan perludilakukan agar prosedur pekerjaan dilaksanakan dengan benar, baik penggunaan alat, pelaksanaan pekerjaan maupun penggunaan alat pelindung diri.

Kesimpulan terjadinya kecelakaan kerja di Kapal AHTS Allianz Tourmaline disebabkan pelaksanaan kerja tidak sesuai *Safety Management System (SMS)* sehingga dibutuhkan pengarahan dan pengawasan yang tepat agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan prosedur.

Kata Kunci : Kecelakaan, Prosedur, Pengawasan.

ABSTRACT

ANDIKA JULIANTO, Efforts to Prevent Work Accidents for Ship's Crews Anchor Handling Operation at AHTS Allianz Tourmaline by Tri Iriani Eka Wahyuni and Endang Lestari.

Anchor Handling Tug (AHTS) is a special vessel to serve work operations in offshore oil and gas drilling. One of the ship's jobs is anchor handling, this ship is also usually used as a large-scale cargo transportation and towing handling. Anchor handling is a very dangerous and high risk job because there have been frequent work accidents which are generally caused by human error. The purpose of this paper is to determine the cause of work accident on the AHTS Allianz Tourmaline.

In the implementation of Anchor Handling on the AHTS Allianz Tourmaline ship, as long as the author worked on ship there were several events that caused accidents, although not too severe but while zero accidents could no longer be maintained, this was due to the implementation of the work not following anchor work procedures correct handling. Such as the use of tools that are not suitable, the implementation of work that is not in accordance with procedures and the use of personal protective equipment that is not suitable for the job. These three conditions have occurred, namely the installation of a split pin due to its smallness so that the position is not symmetrical plus the weight of the dependent anchor which ends up damaging the shackle, the use of personal protection if it is not accordance with very dangerous work like what AHTS Allianz Tourmaline crew experienced, namely being pierced by wire fibers. If they use of personal protective equipment is appropriate this will not happen. Supervision of the implementation of work needs to be carried out so that work procedures are carried out correctly, both using tools, carrying out work and using personal protective equipment.

The conclusion that the occurrence of work accidents at AHTS Allianz Tourmaline is due to the implementation of work that is not in accordance with the Safety Management System (SMS) so that it requires proper direction and supervision so that the implementation of work is in accordance with the procedure.

Keywords : Accident, Procedures, Supervision.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH	4
C. TUJUAN PENELITIAN	4
D. MANFAAT PENELITIAN	4
E. HIPOTESIS	5
 BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. FAKTOR MANUSIA	6
B. FAKTOR ORGANISASI DI ATAS KAPAL	13
C. FAKTOR KONDISI DAN SUASANA KERJA	16
D. FAKTOR DARI LUAR KAPAL	17

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. LOKASI KEJADIAN	19
B. SITUASI DAN KONDISI	20
C. TEMUAN	21
D. URUTAN KEJADIAN	29
E. UPAYA YANG DI LAKUKAN	30

BAB IV PENUTUP

A. SIMPULAN	35
B. SARAN	35

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Seiring dengan semakin tingginya pertumbuhan jumlah penduduk dunia maka kebutuhan akan energi juga akan semakin besar dan meningkat, salah satu kebutuhan vital untuk menunjang kehidupan manusia dalam hal energy tersebut adalah minyak dan gas bumi. Perkembangan pencarian dan eksplorasi energi berupa minyak dan gas bumi yang dikenal dengan sebutan pengeboran minyak lepas pantai semakin gencar, didukung oleh kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin berkembang maka untuk itu diperlukan alat transportasi laut khusus seperti pembuatan jenis kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)*.

Kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* yaitu kapal yang dirancang khusus untuk melayani pengoperasian kerja di pengeboran minyak dan gas lepas pantai. Kapal ini dapat digunakan sebagai sarana multi fungsi seperti melakukan pekerjaan penanganan *towing, anchor handling* dan juga dapat sebagai alat transportasi muatan atau logistik yang dibutuhkan dengan skala besar. Dalam pengoperasian kapal *anchor handling* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal-kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal AHTS akan segera merasakan hal yang berbeda dari segi karakteristik kapal dan juga sifat jenis pekerjaannya.

Bekerja di atas kapal AHTS merupakan pekerjaan yang sangat berbahaya dan beresiko tinggi karena telah sering terjadi kecelakaan kerja di kapal-kapal

tersebut. Pada umumnya kecelakaan kerja disebabkan oleh kesalahan manusia itu sendiri antara lain karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan *meeting* atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk seringkali pekerjaan yang dilakukan dengan tanpa mau mengikuti prosedur yang benar. Lemahnya pengawasan oleh Perwira Jaga merupakan faktor penyebab tidak terlaksananya manajemen keselamatan di atas kapal. Mengingat fungsi dari pengawasan yaitu untuk memastikan setiap pekerjaan dilakukan sesuai perencanaan atau prosedur yang berlaku. Hal inilah yang sering Penulis temui selama bekerja di atas kapal AHTS Allianz Tourmaline.

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

Dengan tinjauan kondisi di atas kapal dimana masih rendahnya tingkat kompetensi yang dimiliki serta terbatasnya pendidikan dan keterampilan ABK yang ditempatkan di atas kapal, Hal ini menimbulkan hambatan-hambatan dan masalah-masalah di dalam pengoperasian kapal khususnya pada saat pelaksanaan pekerjaan *Anchor handling*. Keterampilan dan kecakapan ABK juga yang mutlak

diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* yang aman. Bekerja sesuai prosedur dan disiplin menjalankan peraturan guna mencegah resiko kecelakaan dan sekaligus menghindari komplain dari pencarter.

Kejadian yang penulis alami di atas kapal AHTS Allianz Tourmaline, *deck rating* kurang memahami dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*. Kejadian ini terjadi pada tanggal 10 Maret 2020, karena kesalahan pemasangan oleh *deck rating* mengakibatkan *wire* terbelit. Akibat kejadian tersebut, proses pekerjaan *anchor handling* menjadi terhambat dan harus berhenti kurang lebih 1 jam. Kemudian Nakhoda memerintahkan *deck rating* untuk meluruskan *wire* yang terbelit. Namun pada saat meluruskan *wire* tersebut di dek utama, satu orang personil *deck rating* terpental karena terhantam *wire*. Hal tersebut terjadi karena kurangnya keterampilan *deck rating* tersebut dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* sehingga *deck rating* belum memahami prosedur kerja *anchor handling*. Selain itu, kecelakaan kerja juga disebabkan kurangnya koordinasi antara pihak kapal dengan *work barge*, kurangnya kepedulian terhadap keselamatan kerja serta kerjasama yang belum terjalin dengan baik dalam melakukan pekerjaan.

Berdasarkan dari kejadian yang penulis jelaskan di atas maka untuk mewujudkan suatu prosedur kerja yang aman di atas kapal maka penulis memilih judul **“UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA ABK SAAT PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING DI AHTS ALLIANZ TOURMALINE”**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang dan pengamatan serta fakta yang terjadi maka rumusan masalah yang penulis temukan adalah Bagaimana meningkatkan keterampilan ABK guna menghindari terjadinya kecelakaan kerja di kapal

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah memberikan pemahaman tentang manajemen keselamatan agar dapat mengatasi atau mencegah terjadinya kecelakaan kerja khususnya di atas kapal AHTS saat pelaksanaan kerja *anchor handling*.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Bagi Dunia Akademis

- a. Sebagai sumber pengetahuan bagi pasis - pasis diklat PIP Makassar mengenai cara meningkatkan keselamatan *deck rating* saat melaksanakan pekerjaan *Anchor handling*.
- b. Sebagai referensi bagi perpustakaan PIP Makassar mengenai pelaksanaan kerja *anchor handling* yang sesuai dengan prosedur sehingga dapat meningkatkan pencegahan kecelakaan kerja.

2. Manfaat Bagi Dunia Praktisi

- a. Untuk masukan atau sumbang saran bagi Perusahaan Pelayaranagar selalu merekrut *deck rating* yang berkualifikasi dan berdasarkan pendidikan dan pengalaman kerja.
- b. Berbagi pengalaman dengan kawan seprofesi khususnya di kapal AHTS tentang meningkatkan keselamatan kerja saat melaksanakan *anchor handling*.

E. HIPOTESIS

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka hipotesis yang diambil yaitu diduga masih kurangnya pemahaman ABK terhadap prosedur kerja *anchor handling* yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. FAKTOR MANUSIA

Dalam *STCW 1995* mengatakan bahwa kecelakaan-kecelakaan maritime yang terjadi dapat dianalisa dimana sebanyak 80% dari kecelakaan pada umumnya disebabkan oleh kesalahan / kelalaian manusia (Human Error) dan hanya 20% tergolong dalam kesalahan / kegagalan teknologi dan faktor alam.

Dalam *Anchor Manual (2000)* oleh *Vryhof*, Hal-106: “Untuk kapal AHT sangatlah penting untuk bekerja dengan cepat dan efisien. Banyak tergantung dari pengalaman nahkoda dan ABK, peralatan dan bentuk kapal juga penting”.

Menurut *Capt. Krest Mamandole* dalam bukunya *Anchor Handling Manual (2009)* Hal-2 mengatakan: faktor lain pekerjaan ini yang tak kalah pentingnya adalah kedisiplinan. Mengingat pada umumnya kapal anchor handling terdiri dari beragam anggota masyarakat yang berasal dari berbagai Negara dan berkumoul jadi satu kelompok masyarakat hukum di atas kapal yang pada dasarnya mempunyai latar belakang dan pandangan hidup yang berbeda. Nahkoda sebagai pemegang kewibawaan (kekuasaan) diatas kapal dan selaku pemimpin masyarakat hukum didalam kapal, dengan kedudukan yang demikian, dia diberi tugas untuk menegakkan keamanan dan ketertiban dalam masyarakat tersebut. Sebagai seorang nahkoda harus menjadi teladan bagi ABK agar tercipta sebuah kedisiplinan, karena sifat ini baik untuk

membantu dan menjamin bahwa setiap orang akan bekerja dengan baik dan tidak melanggar hak-hak orang lain.

1. Pengetahuan Dan Keterampilan ABK (Outcome dari pelatihan atau pengalaman)

Menurut Dunnette (2006:115), pengetahuan adalah suatu reaksi yang ada pada manusia dengan segala rangsangan yang terjadi pada alat indranya untuk melakukan pengindraan jauh pada objek tertentu dan secara garis besar dapat diartikan bahwa pengetahuan merupakan sesuatu yang didapatkan dari hasil daya tahu yang nantinya dapat berbentuk sebuah informasi. Sedangkan keterampilan merupakan suatu bentuk kemampuan yang mempergunakan pikiran dan perbuatan dalam menyelesaikan atau mengerjakan sesuatu dengan efektif dan efisien. Dari pengertian di atas maka jelas bahwa keterampilan dan pengetahuan awak kapal sangat berpengaruh terhadap kinerja mereka dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka. Semakin kurang pengetahuan dan keterampilan seorang awak kapal maka semakin kurang pula pencapaian kerja yang dihasilkan oleh awak kapal yang bersangkutan.

Deck rating yang terampil di dalam menggunakan alat kerja di atas kapal merupakan suatu keharusan. Dengan memiliki *deck rating* yang terampil ini maka kegiatan di atas kapal dapat berjalan lancar dan perusahaan juga dapat berjalan lancar tanpa terganggu dengan timbulnya sejumlah kecelakaan dan komplain dari pihak penyewa.

2. Personality (Kondisi Mental dan Emosi Crew)

IMO STANDAR MARINE COMMUNICATION PHRASES (ISMP) paragraph 5: : ROCOGNIZING also the wide use of English language for international navigational communications and need to assist maritime training institutions to meet the objectives of the safe operations of ships. (Bahasa Inggris digunakan secara luas sebagai komunikasi pelayaran internasional dan digunakan untuk membantu lembaga-lembaga penelitian maritime untuk memenuhi tujuan operasi kapal yang aman).

Dikutip dari buku Capt. Krest Manondole *Anchor Handling Manual (2009) Hal-1*: Koordinasi yang baik antara nahkoda dan crew maupun antar nahkoda dan *rig mover* juga sangat dibutuhkan dalam pelaksanaan tugas *anchor handling*, sering timbul kesalahan pengertian atau salah paham antara nahkoda dan ABK maupun antara nahkoda dan *rig mover* yang merupakan dari akibat kesalahan atau keterbatasan komunikasi, maka untuk itu sebelum melakukan pekerjaan *anchor handling*, nahkoda dianjurkan membuat rapat kecil dengan ABK atau mengadakan pertemuan dengan *rig mover* untuk mendiskusikan serta membahas sistem pekerjaan maupun tugas masing-masing, serta mengantisipasi kekurangan dan keterbatasan dalam menghadapi pekerjaan. Pada saat melakukan *anchor handling* sering terjadi kesalahan pengertian. Kesalah pahaman antara nahkoda dengan ABK atau sesama ABK sendiri. Kesalahan ini pada umumnya

disebabkan oleh ketidak jelasan komunikasi antara operasional itu sendiri. Maka untuk komunikasi yang lancar mempunyai peranan besar dan penting dalam menciptakan kelancaran pekerjaan, terutama nahkoda yang merupakan jembatan komunikasi antara *rig / accommodation barge* dan kapal. Untuk mencapai maksud dan tujuan maka komunikasi antara nahkoda dan ABK harus terjalin dengan baik. Dalam komunikasi terutama dalam pelaksanaan *anchor handling* harus singkat dan jelas. Demikian pula dengan *Job Hazzard Analysis* sangat perlu dilakukan sebelum pekerjaan dimulai, tujuannya adalah untuk mengantisipasi dan bagaimana cara untuk mencegah bahay itu sendiri, demikian halnya dengan rapat kecil sebelum melakukan pekerjaan karena salah satu penyebab kecelakaan di kapal karena kurangnya koordinasi. Maka untuk itu sebelum melakukan *anchor handling*, nahkoda diharuskan mengadakan rapat kecil (*Safety meeting*) setiap bulan sesuai dengan ISM manual yang ada diatas kapal dengan anak buah kapal untuk mendiskusikan serta membahas sistem pekerjaan maupun tugas masing-masing ABK serta mengantisipasi kekurangan-kekurangan dan keterbatasan dalam menghadapi pekerjaan.

Sesuai dengan pengalaman penulis sering temui di kapal, bahwa sebagai pelaut tentunya akan bertemu dengan berbagai macam suku bangsa di kapal khususnya yang bekerja pada kapal asing, dan menggunakan satu bahasa yang disepakati oleh IMO SMCP yaitu

bahasa Inggris. Dalam penggunaan bahasa Inggris, seringkali menimbulkan *miss communications* diantara para ABK dan kepala kerja (Bosun), juga dengan perwira yang memberikan order kepada ABK atau bosun. ABK yang tidak paham bahasa Inggris tersebut lambat laun akan mengalami tekanan dan stress dalam pekerjaannya, menimbulkan ketidakpercayaan diri, keragu-raguan dan akhirnya mengakibatkan ketidaknyamanan dalam pekerjaan tersebut. Disamping itu juga faktor lain yaitu adanya ABK yang memiliki pengalaman dalam anchor handling mengakibatkan timbulnya kesombongan yang berujung pada ketidakdisiplinan kerja dan kelalaian.

3. Kurangnya keterampilan dan disiplin ABK pada faktor keselamatan kerja

Dalam kamus umum Bahasa Indonesia susunan Poerwadarminta (1982) Hal-8: Disiplin diartikan sebagai latihan batin dan watak dengan maksud supaya segala perbuatannya selalu menaati tata tertib atau ketaatan pada aturan. Dengan kata lain disiplin adalah satu sikap dan perbuatan untuk selalu menaati tata tertib.

Menurut Alfred R. Lateiner dan I.S. Levine dalam buku *Teknik Memimpin Pegawai dan Pekerja* (1971) Hal-21: Memberikan definisi antara lain disiplin merupakan suatu kekuatan yang selalu berembang

di tubuh parah pekerja yang membuat mereka dapat memahami keputusan dan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin kerja secara umum dapat dibedakan menjadi dua yaitu faktor dari dalam individu dan faktor dari luar individu. Faktor dari dalam individu meliputi : kepribadian, semangat kerja, motivasi kerja intrinsik serta kepuasan kerja. Sedangkan faktor dari luar individu meliputi : motivasi kerja ekstrinsik, kepemimpinan, lingkungan kerja dan tindakan indisipliner yang diberikan.

Dikutip dari buku *Practical Intruction to Anchor Handling and Supply Vessel Operation second Edition (2007)* oleh Gary Ritchie Hal-122: Aturan kesehatan dan keselamatan di tempat kerja mengharuskan semua nahkoda untuk mengevaluasi semua resiko yang mungkin ABK alami. Salah satu alat yang sangat berharga untuk menilai resiko diatas kapal manapun adalah “*risk assessment*”. Meskipun jenis penilaian ini telah memenuhi standar *Platforms* dan *Semi-submersible* diatas kapal untuk beberapa tahun, secara relative baru-baru ini ABK diatas kapal *anchor handling* dan kapal posakan telah diminta untuk menerapkan dan menggunakan metode sesuai standar. Sebuah penilaian resiko (*Risk Assessment*) dapat didefinisikan sebagai pemeriksaan yang teliti dan dianggap suatu operasi yang dimaksudkan dan diidentifikasi bahaya yang terkait. Metodologi penilaian resiko harus digunakan untuk mengurangi

bahaya yang telah diidentifikasi untuk menghapus semua resiko praktis saat operasi. Penilaian resiko diatas kapal sebelum dimulainya pekerjaan pada setiap tugas yang tidak ada penilaian resiko yang valid telah dilakukan. Dalam beberapa kasus, jika penilaian resiko sebelumnya pada tempat operasi, maka penilaian ini dapat ditinjau secara berkala

- a. Sebelum penilaian aktivitas kerja yang direncanakan.
- b. Identifikasi bahaya yang terkait dengan operasi yang direncanakan.
- c. Peninjauan kontrol di tempat sebagai dari sistem manajemen kapal.
- d. Evaluasi resiko personil.
- e. Sebuah penilaian dan evaluasi potensi yang membahayakan personel yang terlibat.
- f. Peninjauan dan evaluasi keparahan potensi kerugian apapun yang mungkin terjadi.
- g. Sebuah penilaian dari tingkat resiko yang terlibat dalam operasional.
- h. Setiap tindakan yang akan diambil sebagai hasil dari penilaian untuk mengurangi atau menghilangkan bahaya yang telah diidentifikasi.

Dalam hal ini penulis dapat mengatakan bahwa kedisiplinan merupakan faktor penentu didalam kesuksesan pengoperasian di kapal. Adapun bidang terjadinya, kita dituntut untuk selalu bersikap disiplin sehingga kita bias sukses dalam menjalankan kewajiban kita,

termasuk pada pekerjaan yang berkaitan dengan *anchor handling*. Kebiasaan ABK dalam bekerja tanpa menggunakan alat-alat keselamatan yang diharuskan karena kepedulian terhadap keselamatan masih kurang, dan terkadang menganggap remeh dan merasa alat keselamatan tersebut justru mengganggu dalam kerja.

Bahkan tidak jarang rendahnya tingkat kedisiplinan ini pada akhirnya menyebabkan kecelakaan kerja. Lemahnya disiplin ini tentu saja menyebabkan pekerjaan menjadi berantakan dan tidak dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Masalah ini salah satunya disebabkan karena kurang tegasnya perwira yang berperan dalam menegakkan disiplin di atas kapal.

B. FAKTOR ORGANISASI DI ATAS KAPAL

1. Penanggung Jawab dan Pekerjaan

Pada saat melakukan pekerjaan *anchor handling*, crew akan dibagi dalam tugasnya masing – masing tergantung dari kebijaksanaan nakhoda, sebagai berikut:

a. Nakhoda

Nakhoda secara umum menjadi penanggung jawab atas semua kejadian atau pekerjaan yang dilakukan di atas kapal. Menurut Soebakti (2000) dalam hubungannya dengan *anchor handling* nakhoda mempunyai tugas dan tanggung jawab, yaitu sebagai penanggung jawab penuh dalam kegiatan *anchor handling*, bertanggung jawab penuh dalam olah gerak kapal dan manuver,

dan bertanggung jawab untuk memberikan komando baik dari anjungan ke deck maupun ke rig/barge.

b. Chief Officer dan Second Officer

Tugas dan tanggung jawab Chief Officer dan Second Officer yaitu memonitor setiap kegiatan selama pekerjaan anchor handling berlangsung

dan menjadi radio komunikator antara anjungan dengan deck maupun dengan rig/barge.

c. Chief Engineer atau Kepala Kamar Mesin

Chief Engineer ketika pekerjaan anchor handling berlangsung memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai towing operator dan bertanggung jawab atas semua kelancaran peralatan machinery.

d. Second Engineer dan Third Engineer

Ketika pekerjaan anchor handling berlangsung Second Engineer dan Third Engineer memiliki tugas dan tanggung jawab untuk memonitor setiap peralatan machinery agar tetap dalam kondisi yang baik selain itu juga membantu Chief Engineer sebagai towing operator.

e. Bosun

Bosun selain menjadi kepala kerja juga bertanggung jawab ketika pekerjaan anchor handling dan menjadi leader bagi A/B untuk mengatur segala persiapan peralatan di deck maupun mengatur penempatan bouy dan jangkar serta sebagai radio komunikator

antara deck dan anjungan.

f. Able Body (A/B)

Ketika pekerjaan anchor handling sedang berlangsung maka A/B akan berperan sebagai assist bosun dan mengikuti arahan dari bosun.

g. Oiler

Ketika pekerjaan anchor handling berlangsung mempunyai tugas untuk memonitoring di Engine Control Room dan main engine.

2. Jam Kerja/Jam Istirahat

Pada dasarnya jam kerja dan jam istirahat di kapal telah diatur dan mengacu terhadap Regulasi 2.3 dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 tentang keadaan pekerjaan :

- a. Setiap Anggota harus memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat untuk pelaut diatur
- b. Setiap Anggota harus menetapkan jam kerja maksimum atau minimum jam istirahat selama periode tertentu yang konsisten dengan ketentuan dalam Kode.

Dalam hal ini, di kapal AHTS Allianz Tourmaline jam kerja dibagi menjadi 2 tahap, yaitu 12 jam waktu kerja dan 12 jam waktu istirahat (waktu 24 jam).

3. Tugas Rutin

Sebagai awak kapal yang bekerja di kapal-kapal niaga tentunya telah mengetahui pekerjaan dan kegiatan-kegiatan yang dilakukan di

atas kapal. Pada umumnya tugas atau kegiatan tersebut terbagi atas tiga bagian antara lain tugas jaga laut yang terdiri atas jaga laut dan jaga berlabuh, tugas kerja anchor handling dan tugas sebagai pekerja harian.

C. FAKTOR KONDISI DAN SUASANA KERJA

1. Ketersediaan dan Kesesuaian Alat Kerja

Pada saat melakukan kegiatan *anchor handling* sebelumnya harus dipastikan bahwa semua alat – alat penunjang harus dalam kondisi baik dan siap digunakan baik dari peralatan ringan smpai mesin-mesin *hydrolick*. Menurut Istopo (2010) alat – alat tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Towing Drum
- b. Tungger Winch
- c. Work Wire
- d. Towing Wire
- e. Towing Pin
- f. Carm Fork
- g. Shackle
- h. Bouy Catcher
- i. Serta beberapa peralatan bantu di deck seperti linggis, palu, kunci, pin split dan lain-lain.

2. Persiapan di Deck Sebelum Pelaksanaan Anchor Handling

Sebelum melakukan pekerjaan anchor handling ada beberapa persiapan yang harus dilakukan yaitu sebagai berikut:

- a. Melakukan tool box meeting dan job safety analysis kepada seluruh crew yang akan terlibat dimana didalamnya dibahas tugas dan tanggung jawab masing – masing serta memastikan seluruh crew dalam kondisi yang prima.
- b. Melakukan pemeriksaan dan memastikan semua alat – alat hidrolis dalam keadaan siap pakai misalnya: towing winch dapat menarik dan mengulur wire, towing pin dapat terbuka dan tertutup dengan lancar serta tugger winch dapat menarik dan mengulur dengan baik.
- c. Persiapan peralatan di deck seperti shackle dengan beberapa ukuran yaitu (17T, 25T, 35T dll), tugger wire dan work wire di area dan standby di deck serta peralatan bantu seperti linggis, palu, pin split dan kunci – kunci juga harus disiapkan.
- d. Memastikan semua alat – alat komunikasi terhubung dengan baik dan lancar baik antara anjungan dengan deck maupun anjungan dengan rig/barge untuk menghindari adanya kesalahan komunikasi yang dapat terjadi.

D. FAKTOR DARI LUAR KAPAL

1. Dari Pihak Pencharter

Pengaruh dari pihak pencharter yang memiliki hubungan kontrak kerja dengan pihak pengusaha kapal, *rig* dan *barge* yang menyebabkan sering kali pencharter memberikan batas waktu dalam pekerjaan tersebut. Hal ini yang menyebabkan ABK kapal sering bekerja terus menerus yang berdampak pada berkurangnya tenaga

crew dan alat-alat pendukung tidak bekerja secara optimal.

2. Pengaruh Alam

Pengaruh alam yaitu pengaruh karena seringnya terjadi perubahan cuaca / ombak besar yang mengakibatkan olengan yang besar di deck kapal sehingga mengakibatkan kinerja dari ABK terbatas dan keadaan ini berbahaya.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. LOKASI KEJADIAN

Lokasi dari kejadian yang akan dijelaskan dalam Karya Tulis ini adalah di Kapal AHTS Allianz Tourmaline saat bekerja di ADNOC Oilfield, UAE pada tanggal 10 Maret 2020 .Dimana kapal AHTS Allianz Tourmaline merupakan milik Perusahaan Allianz Middle East LLC, UAE. Penulis mengamati didalam melaksanakan pekerjaan *Anchor handling* masih ada beberapa perwira junior dan ABK yang kurang pemahaman, pengetahuan, dan rendahnya tingkat kedisiplinan kerja. Pada dasarnya, *Anchor handling* merupakan suatu aktivitas atau operasi dimana kapal *Anchor handling Tug Supply* menurunkan atau menaikkan jangkar dari *Accommodation Work Barge (AWB)* di lokasi yang telah ditentukan. Pekerjaan *Anchor handling* dapat dikatakan sangat menyenangkan, membosankan bahkan dapat membahayakan. Pekerjaan ini mengandung resiko yang sangat tinggi, namun apabila ditangani secara profesional, pekerjaan ini akan menghasilkan sebuah kepuasan tersendiri karena bersifat khusus.

Adapun data kapal tempat penulis bekerja yaitu sebagai berikut :

<i>Name Of Vessel</i>	:	AHTS Allianz Tourmaline
<i>Call Sign</i>	:	J8B5718
<i>Speed</i>	:	13 Knots
<i>Gross Tonnage / Net Tonnage</i>	:	1678 T / 654 T

<i>LOA / Breadth / Depth / Draft</i>	:	65.5 M / 16.00 M / 6.50 M / 5.5M
<i>Bollard Pull</i>	:	120 Tonnes @100% MCR
<i>Main Engine</i>	:	2 x MAK 9M25 4,040@ 750 Rpm
<i>Generator</i>	:	2 x Cat C18 550 ekw/440V/3/60Hz
<i>Bow Thruster</i>	:	Kawasaki 2 x 600kw (2x9.5MT) CPP Tunnel Thruster.

Data lengkap dapat dilihat pada lampiran ship particular

B. SITUASI DAN KONDISI

Terjadinya kecelakaan kerja anak buah Kapal AHTS Allianz Tourmaline pada saat pengoperasian anchor handling di Abu Dhabi (UAE). Dimana Kapal AHTS. Allianz Tourmaline sedang melayani *Accommodation Work Barge* (AWB) di Abu Dhabi (UAE). Ketika jangkar berada di posisi yang telah ditentukan, Nakhoda memerintahkan ABK untuk memasang *pick up sling* S-1 dari *pennant wire* ke *anchor buoy*. Tetapi karena kesalahan pemasangan oleh ABK mengakibatkan *wire* terbelit. Dampaknya, proses pekerjaan *Anchor handling* menjadi terhambat dan harus terhenti kurang lebih 1 jam. Kemudian nakhoda memerintahkan ABK untuk meluruskan *wire* yang terbelit. Namun pada saat meluruskan *wire* tersebut di main deck, satu personel ABK terpentak karena terhantam *wire*. Hal tersebut terjadi karena kurangnya pemahaman dan pengetahuan ABK dalam melaksanakan pekerjaan *Anchor handling* sehingga ABK belum memahami prosedur kerja *Anchor handling*.

C. TEMUAN

1. Faktor Manusia

a. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Melaksanakan Pekerjaan *Anchor Handling*

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan oleh pihak penyewa sesuai dengan jenis pekerjaan kapal *Anchor handling and towing Supply (AHTS)*, sangat perlu adanya waktu luang yang dimanfaatkan untuk pengenalan alat-alat kerja serta pelatihan ABK dalam pekerjaan *anchor handling*. Apabila kinerja ABK bagus maka pekerjaan akan mudah dan terasa ringan untuk dikerjakan serta keterpaduan kerja dimana pekerjaan jangkar dan penundaan merupakan satu kesatuan tim dalam pelaksanaan terjalannya kerjasama.

Kurangnya kinerja ABK dalam pekerjaan *anchor handling* disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya sebagai berikut :

1) Sumber Daya Manusia Yang kurang

Sumber daya manusia merupakan faktor yang sangat penting dan berpengaruh terhadap efektifnya kerja di atas kapal. Tanpa adanya dukungan sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas di atas kapal AHTS adalah pekerjaan yang profesional serta mempunyai kemampuan kerja perorangan maupun dalam berkelompok.

Dalam hal ini, perwira-perwira dan ABK lainnya tidak terkecuali Nakhoda sangat mempengaruhi keberhasilan pekerjaan

yang dilaksanakan. Disamping kemampuan profesionalisme yang tinggi, orang yang bekerja di atas kapal AHTS juga harus memiliki loyalitas dan kesadaran, serta tanggung jawab yang tinggi sehingga selalu siap untuk menerima perintah dari penyewa dan melaksanakan perintah itu dengan cepat, aman, dan tepat waktu.

Seorang perwira harus dapat memahami benar-benar perintah dari nakhoda karena perwira-perwira tersebutlah yang mengatur langsung pekerjaan di atas deck, dimana diperlukan juga pengetahuan mengenai keselamatan kapalnya. Kekurangannya dan kelebihanannya dari ABK dengan demikian akan dapat membantu nakhoda dalam memberikan masukan untuk memutuskan sesuatu hal dalam memecahkan masalah dengan baik.

2) **Kurang Maksimalnya Familiarisasi yang Dilaksanakan**

ABK yang bekerja di atas kapal baik yang telah berpengalaman, pada saat lolos dalam proses perekrutan dan siap ditempatkan di atas kapal untuk menggantikan salah seseorang ABK yang habis masa kontraknya maka harus diberikan familiarisasi. Hal tersebut bertujuan agar ABK memahami tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan posisi atau jabatannya di kapal. Akan tetapi familiarisasi kurang maksimal diberikan karena beberapa faktor salah satunya keterbatasan waktu karena ABK pengganti terlambat dikirim oleh perusahaan. Pada saat ABK pengganti tiba, ABK yang akan digantikan harus *sign off* dalam waktu 1 atau 2 hari kedepan.

Familiarisasi sesuai dengan manual book harus dijalankan selama seminggu.

Familiarisasi yang dijalankan tidak maksimal sehingga membuat pengetahuan ABK menjadi minim dan keterampilan dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* masih kurang. Sumber daya yang berkompeten sangat mendukung kelancaran operasional di atas kapal, terutama dalam menjalankan order atau perintah yang telah diberikan pencharter sesuai dengan rencana kerja yang telah dibuat.

3) Kurangnya Pelatihan (*On board Training*) Bagi ABK untuk Pekerjaan Anchor Handling

Program pelatihan (training) bertujuan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan dan tehnik pelaksanaan kerja tertentu. Pendidikan dan pelatihan berbeda, pendidikan bersifat teoritis sedangkan pelatihan lebih mengacu kepada praktek secara langsung. Sebelum melakukan pelatihan, biasanya dilakukan pengenalan atau disebut dengan familiarisasi. Kedua hal tersebut, dilakukan agar ABK memiliki pengetahuan yang memadai dan keterampilan kerja sesuai dengan bidangnya.

Akan tetapi di AHTS Allianz Tourmaline pelatihan tentang *anchor handling* pada ABK tidak dapat dilakukan dengan secara maksimal disebabkan padatnya waktu kerja di lepas pantai. Karena hal tersebut maka training on board dilakukan dua minggu sekali

bahkan sebulan sekali. Dampak dari kejadian ini ABK tidak menyadari bahwa pelatihan sangat penting untuk memperbaiki kemampuan dalam pekerjaan *anchor handling*.

b. Rendahnya Tingkat Kedisiplinan ABK dalam Pelaksanaan Pekerjaan *Anchor Handling*

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penulis mencari dua penyebab masalah, yaitu sebagai berikut:

1) Kurangnya Kesadaran ABK akan Tugas dan Tanggung Jawabnya

Nahkoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) di kapalnya dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal. Dalam kedudukan demikian, maka Dia diberi tugas untuk menegakkan keamanan dan ketertiban umum di dalam masyarakat.

Berdasarkan penjelasan di atas berarti Nahkoda dan Perwira adalah pemimpin di atas kapal, sehingga merupakan suri teladan bagi ABK. Sebagai suri teladan, tentunya sikap dan perilaku nahkoda dan perwira diperhatikan oleh ABK. Oleh karena itu nahkoda dan perwira dituntut sebagai orang pertama yang melaksanakan dan menjalankan kedisiplinan serta tata tertib terlebih dulu, dengan demikian ABK pun akan mengikuti.

Berdasarkan pengalaman penulis di kapal AHTS Allianz Tourmaline dimana kapal sering kali bekerja di lokasi ladang minyak lepas pantai begitu lama bahkan sampai berbulan-bulan,

serta dilihat kegiatannya menurut fungsi kapal AHT dan AHTS begitu banyak sehingga menimbulkan rasa kebosanan dan kejenuhan, kelelahan di dalam diri ABK dan personil-personil lainnya. Kelelahan, kebosanan dan kejenuhan yang timbul dalam diri ABK yang mana akan mengakibatkan menurunnya kepedulian atau kesadaran rasa disiplin dalam diri ABK, selanjutnya akan mempengaruhi keutuhan dan kerjasama tim dalam bekerja serta dapat mengganggu keharmonisan dan ketertiban di atas kapal. Sebagai akibat menurunnya ataupun tidak adanya kedisiplinan dalam diri ABK dapat melakukan hal-hal atau bertindak sebagai berikut:

- a) Melaksanakan tugas kerja tidak sempurna.
- b) Menolak perintah Nahkoda maupun Perwira.
- c) Saat kapal di pelabuhan, ABK kembali ke kapal tidak tepat waktu.
- d) Berlaku tidak patuh terhadap Nahkoda, Perwira ataupun terhadap ABK lainnya.
- e) Bahkan dapat mengganggu ketertiban umum di atas kapal.

Didalam menjaga, meningkatkan ataupun mendidik kedisiplinan perlu menggunakan cara tegas dan keras. Tetapi cara yang begini akan menghasilkan disiplin yang keras dan kaku. Sedangkan di atas kapal AHT atau AHTS mengantut paham disiplin yang *fleksible*. Maksudnya disiplin yang hadir

dari kesadaran hai nurani manusia yang kemudian dibina melalui pendidikan baik pendidikan formal maupun informal.

2) Kurangnya Pengawasan Terhadap Prosedur Kerja *Anchor Handling*

Kurangnya pengawasan kerja membuat ABK melakukan pekerjaan tidak sesuai dengan prosedur yang ada. Mereka tidak sadar bahwa hal tersebut dapat mengancam keselamatan jiwa ABK dan membuat pekerjaan lambat serta tidak sesuai dengan target yang telah ditentukan oleh pencharter. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dengan tidak mengikuti prosedur kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

2. Faktor Peralatan Kapal

Kurangnya Familiarisasi tentang Penggunaan Alat-Alat Kerja di Kapal AHTS

Peralatan kerja di kapal AHTS memiliki kekhususan dimana disesuaikan dengan sifat kerja dari kapal AHTS yang berkaitan dengan daerah operasinya di lokasi pengeboran minyak lepas pantai.

Penggunaan alat-alat tersebut harus benar-benar dikuasai oleh ABK didalam melaksanakan suatu pekerjaan secara tepat guna. Adapun alat-alat kerja AHTS sebagai berikut:

Peralatan *Anchor handling* sebagai berikut

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

Para perwira dan ABK dari kapal AHTS harus benar-benar menguasai serta terampil dalam menggunakan dan mengoperasikan alat-alat tersebut diatas terutama di kapal tempat penulis bekerja, oleh karena

dilokasi pengeboran minyak lepas pantai, kapal AHTS wajib bersiap sedia (*stand by*) 24 jam dalam sehari dan kapal AHTS harus dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran (*fire fighting system*).

3. Faktor External (Faktor Perusahaan Pelayaran)

Sebagai pemilik kapal yang sangat berkompetensi dengan kelancaran operasi kapal-kapalnya, pihak perusahaan sudah selayaknya berusaha dengan keras untuk mempertahankan kelangsungan operasi kapal-kapalnya. Maka apabila timbul keluhan dari penyewa sebagai akibat terganggunya operasi kapal sebaiknya segera dikonfirmasi dengan pihak kapal agar dengan cepat dapat mencari jalan keluarnya.

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

Para perwira dan ABK dari kapal AHTS harus benar terampil dalam menggunakan dan mengoperasikan alat tersebut diatas untuk mengantisipasi keadaan darurat yang sewaktu-waktu dapat terjadi di lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Kapal-kapal AHTS diwajibkan bersiap-siap (*stand by*) 24 jam dalam sehari untuk menunjang atau membantu

tongkang (*crane barge*) Pengeboran Minyak (*Rig*), *Platform*, *Floating Storage tanker*.

D. URUTAN KEJADIAN

Pada tanggal 10 Maret 2020 pukul 10:30 di ADNOC Oilfield, UAE. AHTS Allianz Tourmaline melayani *Accommodation Work Barge* (AWB) Sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan toolbox meeting, dan menggunakan PPE. Ketika jangkar berada di posisi yang telah ditentukan, Nakhoda memerintahkan ABK untuk memasang *pick up sling* S-1 dari *pennant wire* ke *anchor buoy*. Tetapi karena kesalahan pemasangan oleh ABK, mengakibatkan *wire* terbelit. Dampaknya, proses pekerjaan *Anchor handling* menjadi terhambat dan harus berhenti kurang lebih 1 jam. Kemudian nakhoda memerintahkan ABK untuk meluruskan *wire* yang terbelit. Namun pada saat meluruskan *wire* tersebut di main dek, satu personil ABK terpeleceh karena terhantam *wire* yang mengakibatkan kakinya mengalami cedera. ABK yang cedera tersebut langsung dibawa ke *Accommodation Work Barge* untuk mendapatkan perawatan. Untung saja cedera yang dialami ABK tersebut tidak serius. Hal tersebut terjadi karena kurangnya pemahaman dan pengetahuan *deck rating* dalam melaksanakan pekerjaan *Anchor handling* sehingga *deck rating* belum memahami prosedur kerja *Anchor handling*.

Upaya Yang Dilakukan Untuk Pencegahan Kecelakaan Kerja

Berdasarkan analisis data yang membahas penyebab masalah, maka penulis mencari pemecahan dalam upaya peningkatan pencegahan kecelakaan kerja ABK pada pengoperasian *Anchor handling*, diantaranya yaitu :

1. Meningkatkan Pelatihan bagi ABK dalam Pekerjaan *Anchor handling*

Para personel ABK baru (non pengalaman) yang diterima belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik.

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

Adapun petunjuk pengerjaan diberikan secara langsung pada ABK tentang cara pelaksanaan pekerjaan mereka, yaitu :

- a. Pelatihan, yaitu atasan memberikan bimbingan dan pengarahan kepada ABK dalam pelaksanaan kerja rutin mereka.
- b. Penugasan Sementara, yaitu penempatan ABK pada posisi tertentu untuk jangka waktu yang ditetapkan ABK terlibat dalam pemecahan masalah-masalah organisasional nyata.
- c. *Vestibule Training*, yaitu program latihan dengan cara Mualim I atau Bosun memberikan *training* atau praktek kepada ABK yang dikatakan baru dengan pekerjaan di atas kapal.

Latihan Sensitivitas / *Responsive*, yaitu suatu metode dimana ABK belajar menjadi lebih peka terhadap perasaan orang lain dan lingkungan.

2. Menonton Video Demonstrasi Latihan Keselamatan Kerja

Meningkatkan pemahaman dan keterampilan ABK dapat juga dilakukan dengan menonton video demonstrasi latihan. Metode latihan yang dilakukan dengan cara peragaan dan penjelasan bagaimana cara-cara mengerjakan sesuatu pekerjaan melalui contoh-contoh atau percobaan yang didemonstrasikan. Metode ini sangat efektif karena peserta melihat sendiri teknik mengerjakannya dan diberikan penjelasan-penjelasan, bahkan jika perlu boleh dicoba mempraktkannya.

3. Memberikan Familiarisasi yang Sesuai dan Tepat Guna

Tujuan utama keselamatan kerja adalah mencegah timbulnya kecelakaan kerja yang di alami seluruh *deck rating*. Oleh karena itu perlu

diberikan familiarisasi kepada ABK agar mengetahui prosedur kerja yang benar dan memahami peraturan-peraturan tentang keselamatan kerja. Kebanyakan ABK mengalami kecelakaan kerja disebabkan karena kurangnya pengetahuan tentang pekerjaan, prosedur dan peraturan kerja.

4. Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin

Sebelum melaksanakan suatu kegiatan maka seorang Nakhoda atau Mualim I mengadakan suatu meeting dalam membahas bersama dengan ABK yang lain tentang kesiapan peralatan-peralatan yang akan dipergunakan dan cara-cara yang akan digunakan demi lancarnya proses kegiatan tersebut.

5. Meningkatkan Pengawasan Kerja terhadap ABK

Beberapa hal yang perlu pengawasan dalam kegiatan pekerjaan jangkar (*anchor handling*) maupun pekerjaan lain diatas antara lain :

- a. Pengawasan terhadap pemeliharaan peralatan kerja yang akan digunakan serta cara penggunaannya.
- b. Memastikan pekerja menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai dengan persyaratan, jika diperlukan membuat lembar kontrol kerja atau prosedur tentang penggunaan alat pelindung diri.
- c. *Alcohol Test* (tes alcohol) untuk memastikan bahwa ABK yang bekerja dalam kondisi sehat, tidak sedang dipengaruhi oleh alkohol.

6. Memberikan Pembinaan kepada *Deck Rating*

ABK yang baru perlu mendapat bimbingan dan pengarahan dari Safety Officer untuk menjelaskan prosedur keselamatan dan peraturan-

peraturan di kapal sesuai dengan kebijakan perusahaan, termasuk pelaksanaan prosedur-prosedur keselamatan.

7. Meningkatkan Motivasi Kerja ABK

Cara meningkatkan motivasi kerja deck rating, yaitu :memberi sarana penyegaran seperti sarana hiburan dan olah raga, pemberian akomodasi yang layak, mendengar keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi di atas kapal dan memuji anak buah kapal yang berprestasi dan memberikan penghargaan yang layak.

8. Membenahi Manajemen Kerja di Atas Kapal

Sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal, Nakhoda melalui Mualim I harus dapat merencanakan, mengorganisir dan mengkoordinasikan para anak buahnya untuk mewujudkan tanggung jawabnya.

Untuk membuat perencanaan kerja yang efektif maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Menentukan target
- b. Pemimpin tim kerja yang tepat
- c. Menentukan tugas dan waktu pelaksanaan
- d. Pembagian tugas kerja

BAB IV

PENUTUP

A. SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya mengenai upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja anak buah kapal pada saat pengoperasian anchor handling, maka penulis mengambil simpulan, yaitu kurangnya pemahaman kerja ABK terhadap prosedur *anchor handling* yang menyebabkan kecelakaan kerja. sehingga diperlukan upaya seperti meningkatkan pelatihan bagi ABK dalam pekerjaan anchor handling, menonton video demonstrasi latihan keselamatan kerja, memberikan familiarisasi yang sesuai dan tepat guna, melakukan safety meeting secara rutin, meningkatkan pengawasan kerja, memberikan pembinaan kepada deck rating, meningkatkan motivasi kerja, dan membenahi manajemen kerja di atas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja ABK di Kapal AHTS Allianz Tourmaline, maka penulis menyarankan yaitu Nakhoda dan Mualim I sebaiknya memberikan pemahaman mengenai prosedur *anchor handling* dan penggunaan peralatan kerja *anchor handling* kepada ABK, memberikan familiarisasi seperti menonton video demonstrasi, dan latihan keselamatan kerja khususnya di bidang *offshore* diatas kapal AHT dan AHTS, sebagai usaha untuk

meningkatkan kualitas dan keterampilan ABK dalam pengoperasian kapal AHTS di pengeboran minyak lepas pantai serta mengadakan *safety meeting* sebelum memulai pekerjaan untuk menjamin keselamatan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

Dunnette. (2006). *Handbook of Industrial and Organizational Psychology*. Chicago.

Raid Mc Nally

Gary Ritchie, (2007), *Partical Introduction to Anchor Handling and Supply Vessel Operation*.

International Safety Management Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code Edition. (2010). London : IMO

Istopo. (2010). *Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan*.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2007). Jakarta : Balai Pustaka

Lateiner, Alfred R, (1982), *Teknik Memimpin Pegawai dan Pekerja*

Mamondole, Krets. (2009). *Anchor Handling*. Jakarta : Yayasan Sinergi Reformata

Maritime Labour Convention (MLC). 2006. London : ILO

Poerwadarminta, (1982), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta, Balai Pustaka

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, (2014), *Prosedur Penulisan Karya Ilmiah Terapan*

Siswanto. (2002). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia :Pendekatan Administratif Dan Operasional*. Jakarta : Bumi Aksara

STCW Convention and STCW Code Including 2010 Manila Amandements, Third Consolidated edition. 2011. London : IMO

Suma'mur. (2009). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. Jakarta
:Sagung Seto

SOLAS, (1974), *Consolidated, Edition 2009*

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Vryhof, (2000), *Anchor Handling*

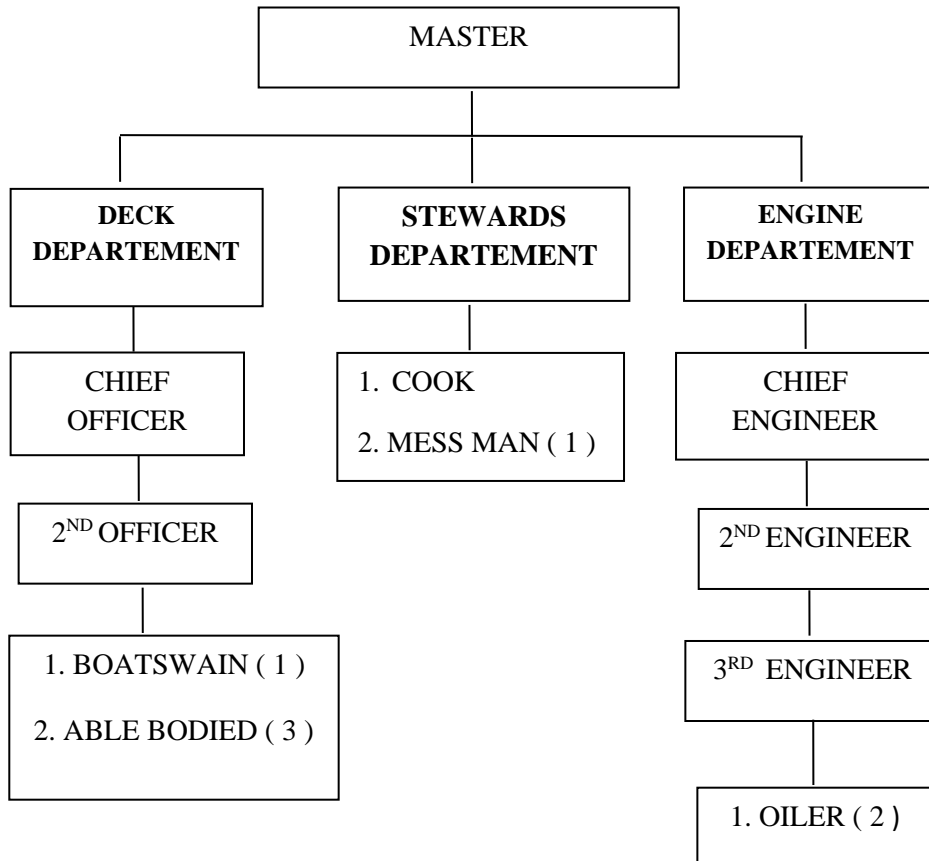
RIWAYAT HIDUP



Andika Julianto, lahir di Kota Palopo pada tanggal 30 Juli 1992. Anak dari pasangan Drs. Daniel Limbong dan Bertha R. Pasalli. Merupakan anak keempat dari empat bersaudara. Penulis bertempat tinggal di Kota Palopo (Sulawesi Selatan). Pendidikan yang ditempuh oleh penulis yaitu: SDN 83 Boting, Kota Palopo dan lulus tahun 2004, SMPN 1 Palopo, Kota Palopo dan lulus tahun 2007, SMAN 1 Palopo, Kota Palopo, lulus tahun 2010. Mengikuti program diklat pelaut jurusan Nautika dan Diploma-IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar angkatan XXXI dan lulus (ANT-III) tahun 2015. Program diklat pelaut (DP-II / ANT-II) di PIP Makassar lulus tahun 2017. Program diklat pelaut (DP-I / ANT-I) di PIP Makassar angkatan XXVI periode bulan September 2021 sampai dengan sekarang, penulisan Karya Ilmiah Terapan yang penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan DP-I.

DAFTAR LAMPIRAN

STRUKTUR ORGANISASI DI KAPAL



Crew List AHTS Allianz Tourmaline

Flag : St Vincent & Grenadines

IMO No : 9655743

NO	NAMA	JABATAN	KEBANGSAAN
1	DEDDY YAKS MAKAHINDA	MASTER	INDONESIA
2	ANDIKA JULIANTO	CHIEF OFFICER	INDONESIA
3	RAVI KUMAR	2 ND OFFICER	INDIA
5	WAHYUDI JAMALUDDIN	CHIEF ENGINEER	INDONESIA
6	JEFFERSON LOMBAN	2 ND ENGINEER	INDONESIA
7	MOHAMED FARID GAFAR	3 RD ENGINEER	EGYPT
9	ALWI MASRI	BOATSWAIN 1	INDONESIA
11	LIDETEAB SALOMON YESUF	AB 1	ETHOPIA
12	ZEKARIYAS BIRHANU DESSE	AB 2	ETHOPIA
13	ACHMAD SYAFIRIN	AB 3	INDONESIA
16	RAHMAT MIDDING	OILER 1	INDONESIA
17	MASHAALAH JEBRIL ABAGISA	OILER 2	ETHOPIA
20	MUHAMMAD REZA SYAHPUTRA	COOK	INDONESIA
24	MAHAPILLY GANESH	MESS MAN	INDIA

KAPAL AHTS ALLIANZ TOURMALINE



ANCHOR HANDLING OPERATIONS



SHIP PARTICULAR



ALLIANZ TOURMALINE

59 M ANCHOR HANDLING SUPPLY VESSEL

TECHNICAL SPECIFICATIONS

PRINCIPAL PARTICULARS

Year Built/Delivered	2012
IMO number	9655743
Official number	398445
Call Sign	9V2035
GRT / NRT	1678 / 503
Class	ABS
Notation	A1 (E) Towing Vessel, Fire Fighting Class 1, Offshore Support Vessel, +AMS, +DPS-1, AH
Flag	Singapore

DIMENSIONS

Length Overall	59.25M
Length BP	56.00M
Breadth Moulded	14.95M
Depth Moulded	6.10M
Draft Max	4.95m
Deadweight	1340mt

PERFORMANCE

Trial Speed	13.0 Knots
Bollard Pull	65 Tons

CAPACITIES

Deck Strength	7.5 tonnes/m ²
Clear Deck Area	330 m ²
Deck Cargo	500 mt
SWR/DW Tank	400 m ³
Fresh Water Tank	300 m ³
Fuel Oil Tank	525 m ³
Dry Bulk Cargo Tank	186 m ³
Mud Tank	378 m ³
	(Figures are Approx.)

DISCHARGE RATES

Fuel Oil	1 x 150 m ³ /hr @ 7.5 bar
Fresh Water	1 x 100 m ³ /hr @ 1.5 bar
Liquid Mud	2 x 75 m ³ /hr @ 7.5 bar
Ballast / Drill Water	1 x 100 m ³ /hr @ 7.5 bar

MACHINERY

Main Engines	2 x CA1 3516B = 2 X 2575dhp @ 1600rpm
Shaft Alternator	2 x Leroy Somer, 415V, 800kW, 50Hz
Gear Box	2 x Reintjes LAF3465
Main Genset	2 x Caterpillar C18 415V, 350KW, 50Hz
Emergency Genset	1 x Caterpillar 65kw, 415V, 50Hz
Bow Thruster	2 x 8mt
Propellers	2 x Berg CPP in Kort Nozzles
Steering Gear	Electro Hydraulic
Rudder	Becker high lift, flap type

ACCOMMODATION

Crews	8 x 3 men = 32 men 3 x 2 men = 6 men 4 x 1 men = 4 men 42 men Cabins
-------	---

Total	
Other compartment	
Officer Mess	
Crew Mess	
Hospital	1 no.
Gym	
Laundry	
Office	
FULLY AIRCONDITIONED	

OUTLINE SPECIFICATION

RADIO & NAVIGATION EQUIPMENT

GPS	Furuno/JCR
Gyro-compass	Furuno/JCR
GMDS Radio Console	Furuno FS-2570 FM 8800VHF DSC-60 watch keeping receiver
INMARSAT C	Furuno Falcom 12
Navtex Receiver	Furuno NV 700A
EPIRB	2 x (9GHz) sailor
SART	Furuno/JRC
Handheld VHF radio	MCM-406A
Weather Facsimile Receiver	Saura 15mm card
Radar	3 x units
Echo Sounder	1 x unit
Speed Log	1 x JRC
Automatic Identification System	Furuno FA 150
Magnetic Compass	1 x Anschuetz Pilotstar
Auto-pilot	2 x Anschuetz Standard 20
VHF	3 x units

DECKEQUIPMENT

Anchor Handling / Towing Winch	Macgregor, double drum waterfall type, electric hydraulic 150mt pull
Capacity	56mm x 1000m upper, 56mm x 300m lower
Pull 1st layer	low speed, 150mt @ 6m/min Mid speed, 71mt @ 12m/min Hi speed, 23mt @ 36m/min
Brake Capacity	200mt
Anchor	2 x HHP 1305 kg
Windlass	Electro Hydraulic 9mt pull
Chain Capacity	440m, 38mm Dia. Grade 2
Tugger winch	2 x 10mt @ 15m/min
Hydraulic Capstan	2 x 5mt @ 15m/min
Hydraulic Storage Reel	56mm x 1000m wire rope
Towing Pin	1 x 200mt
Sharks Jaw	1 x 200mt
Stern Roller	4m x 1.6m Dia. 200mt
Deck Crane	1 x 2mt @ 9m radius
Pneumatic Bulk Handling System	Make Unslip
Capacity	2 x 12m ³ /min @ 80psi air pressure

DPS - 1 SYSTEM

Make	Kongsberg POS DP1
Joystick	1 x Furuno DS-80

FIRE-FIGHTING EQUIPMENT & ANTI POLLUTION EQUIPMENT

External	
FIT System	Class 1 Fire Fighting System
Monitor	2 x fire monitor 1200m ³ /hr
Oil Dispersant	13m ³ Capacity, 2 cluster nozzles
Fire Protection	fixed water spray system
Internal	
Emergency Fire Pump	1 x 25m ³ /hr @ 45m head
BA Recharging Compressor	1 x 75lbs/min @ 200 bar
Fire Protection	CO2 Fire Fighting System in Engine room

OTHER FEATURES

Life rafts	6 x 25 men SOLAS Approval type
Fast Rescue Boat	SOLAS approved Rigid Fire Resistant
Deck Freezer connection	FRC 6 men, davit launch
Oil Water Separator	2 x 220V + 4 x 415V
Sewage Treatment Plant	1 x 1m ³ /hr c/w 15ppm alarm
Fresh Water Generator	1 x 50 men type
	1 x 5m ³ /day Reverse Osmosis

*Particulars are believed to be correct but not guaranteed. All figures given are approximate only. Owners reserve the right to amend the specifications without notification.