

**MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENGAWASAN  
TERHADAP PROSEDUR KERJA DI ATAS KAPAL FSIV  
BOURBON CALIMA**



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I.

**LILIK HARTONO PRIBADI**

**NIS : 20.12.101.015**

**AHLI NAUTIKA TINGKAT I**

**PROGRAM PELAUT TINGKAT I**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**TAHUN 2021**

**PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : LILIK HARTONO PRIBADI

Nomor Induk Siswa : 20.12.101.015

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENGAWASAN  
TERHADAP PROSEDUR KERJA DI ATAS KAPAL FSIV  
BOURBON CALIMA**

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 penulis bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu pelayaran Makassar.

Makassar, .....Februari 2021

**LILIK HARTONO PRIBADI**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENGAWASAN  
TERHADAP PROSEDUR KERJA DI ATAS KAPAL FSIV  
BOURBON CALIMA**

Nama Pasis : LILIK HARTONO PRIBADI

NIS : 20.12.101.015

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan.

Makassar, .....

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

**Capt. Hadi Setiawan, M.T.,M.Mar**  
NIP : 198680423 198903 1 002

**Masrupah, S.Si.T, M.Adm.SDA., M.Mar**  
NIP : 19800110 200812 2 001

**MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENGAWASAN TERHADAP  
PROSEDUR KERJA DI ATAS KAPAL FSIV BOURBON CALIMA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**LILIK HARTONO PRIBADI**

NIS. 20.12.101.015

Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT  
Pada tanggal.....

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

**Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar**  
NIP. 19751224 199808 1 001

**Masrupah, S.Si.T, M.Adm.SDA., M.Mar**  
NIP : 19800110 200812 2 001

Mengetahui :

a.n Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Manajer Diklat Teknisi, Peningkatan dan  
penjenjangan

**Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar**  
NIP. 19751224 199808 1 001

**Abdul Basir, M.T., M.Mar.E**  
NIP. 19681231 199808 1 001



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat kasih dan karunia-NYA, sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dengan judul **“Meningkatkan pemahaman dan pengawasan terhadap prosedur kerja di atas kapal FSIV BOUBON CALIMA”**.

Dalam usaha melengkapi persyaratan sebagai rangkaian penyelesaian Program dan Pelatihan (DP) Tingkat I, dengan maksud agar penulis sebagai perwira siswa dapat memberikan tambahan pengetahuan praktis sebagai bekal yang berguna bagi perwira siswa.

Penulis sadar bahwa karya ilmiah terapan ini pun tak luput dari buah ketidak sempurnaan, terdapat banyak kekurangan mengingat keterbatasan kami sebagai manusia. Kritik dan saran serta koreksi yang sifatnya membangun, kami harapkan guna memperbaiki karya ilmiah terapan ini selanjutnya agar lebih berdaya guna bagi pembacanya.

Tersusun dan terwujudnya karya ilmiah terapan ini tidak lepas dari bantuan dan saran berbagai pihak yang telah bersedia meluangkan waktu, pikiran dan tenaganya dalam membimbing kami baik secara langsung maupun tidak langsung. Patutlah kiranya penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada :

1. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak dan Ibu Dosen Pembimbing serta seluruh staff Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Semua Crew Kapal FSIV BOURBON CALIMA.
4. Rekan – Rekan Pasis DP I Angkatan XXIII.

Demikian karya ilmiah terapan ini penulis susun sebagai bahan panduan, pemikiran atau literature khususnya kepada kalangan perwira siswa.

Makassar, ..... February 2021

**LILIK HARTONO PRIBADI**

## ABSTRAK

Lilik Hartono Pribadi, **Peningkatan Pemahaman dan Pengawasan Terhadap Prosedur Kerja Di Atas Kapal FSIV BOURBON CALIMA**. Dibimbing Hadi Setiawan dan Masrupah.

Kapal FSIV merupakan salah satu sarana angkutan laut yang paling banyak bergerak di bidang offshore, terutama di platform pengeboran laut lepas pantai baik dalam negeri maupun luar negeri. Indonesia sangat dikenal sebagai salah satu negara penyumbang sumber daya manusia pelaut terbesar di dunia yang mampu bersaing di dunia nasional maupun internasional, tapi pada kenyataannya masih banyak pelaut yang kurang pemahamannya terhadap prosedur kerja di atas kapal, baik dari segi keamanan maupun pelaporan. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan agar para pelaut dapat meningkatkan pemahaman terhadap prosedur kerja di atas kapal sehingga kedepannya tidak lagi menghambat operasional kapal.

Penelitian dilaksanakan selama 3 bulan terakhir selama berada di kapal FSIV BOURBON CALIMA yang beroperasi di platform pengeboran lepas pantai. Data primer didapatkan secara langsung selama mengamati kebiasaan crew dalam bekerja di atas kapal dan juga hasil wawancara dari beberapa crew kapal serta pihak manajemen perusahaan.

Hasil penelitian yang didapatkan bahwa rata-rata faktor yang menghambat operasional kapal dalam beroperasi adalah kurangnya pemahaman crew terhadap prosedur kerja yang tidak hanya menghambat operasional kapal tapi juga dapat mengancam keselamatan jiwa crew itu sendiri dan juga orang lain.

## ABSTRACT

Lilik Hartono Pribadi, **Increased Understanding and Supervision of Work Procedures on FSIV BOURBON CALIMA.**  
Supervised Hadi Setiawan, and Masrupah.

FSIV vessel is one of the most frequent sea transportation facilities in the offshore sector, especially in offshore marine drilling platforms both domestically and abroad. Indonesia is well known as one of the biggest contributors of seafarers' human resources in the world that is able to compete in the national and international world, but in reality there are still many seamen who lack understanding of work procedures on board, both in terms of security and reporting. This research was carried out with the aim that seafarers could improve their understanding of work procedures on board so that in the future they would no longer hamper ship operations.

The research was carried out during the last 3 months while on board FSIV BOURBON CALIMA operates on an offshore drilling platform. Primary data were obtained directly while observing the habits of the crew in working on the ship and also the results of interviews from several crew members and company management.

The results of the study found that the average operational factor inhibiting the ship in operation is the crew's understanding of the work procedures that not only hinder the operation of the ship but can also threaten the life safety of the crew it self and others.

**DAFTAR ISI**

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN KIT	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
<b>I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Hipotesis	4
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Faktor Manusia	6
B. Faktor Organisasi diatas Kapal	8
C. Faktor Kapal	9
D. Faktor Kondisi dan Suasana Kerja	9
E. Faktor Manajemen pada Perusahaan	10
F. Factor Eksternal	10

### III. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi kejadian	12
B. Situasi dan Kondisi	13
C. Temuan	16
D. Urutan Kejadian	17

Halaman

### IV. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	20
B. Saran	20
Daftar Pustaka	21
Lampiran	

## DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
3.1	Tabel Proses Penentuan Masalah Pokok Melalui U.S.G	15

DAFTAR LAMPIRAN

SHIP PARTICULAR

Lampiran : 1

CREW LIST

Lampiran : 2

RIWAYAT HIDUP

Lampiran : 3

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kapal merupakan moda transportasi laut yang memegang peranan penting pada dunia pelayaran khususnya kapal supply yang selalu melayani pengeboran minyak lepas pantai. Dalam operasinya kapal supply harus dapat siap setiap saat apabila dibutuhkan demi kelancaran pekerjaan-pekerjaan pengeboran minyak yang beresiko tinggi bagi keselamatan kerja

Seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi modern, maka kapal Supply juga mengalami pembaharuan yang tiada henti hentinya, sehingga kapal supply yang beroperasi dipengoboran minyak banyak jenis dan type yang baru seperti kapal FSIV ( Fast Support Intervention Vessel) yang dalam pelaksanaan tugas dan pengoperasian kapalpun semakin kompleks dan disertai prosedur kerja yang baku baik dari perusahaan maupun dunia internasional IMO.

Perwira dek maupun mesin harus memahami sistem keselamatan dan prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh perusahaan maupun IMO. FSIV BOURBON CALIMA dalam operasinya di awaki oleh Anak Buah Kapal dari bermacam-macam Negara, sehingga pengaruh budaya sangat melekat dan terbawa oleh para ABK. Prosedur kerja yang telah baku sering dianggap sebagai sesuatu yang mengada-ada dan menyulitkan oleh ABK, hal ini terjadi karena ABK selalu mengandalkan kebiasaan-kebiasaan dari daerah asalnya masing-masing.

Pemahaman dari para ABK sangat berpengaruh pada pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal, sering ditemukan pekerjaan yang dilakukan tidak sesuai atau mengabaikan prosedur yang ada. Dengan pelaksanaan kerja tanpa mengindahkan prosedur yang ada maka timbul banyak permasalahan yang terjadi sehingga menghambat oprasional kapal.

Dari semua yang terlibat dalam kegiatan perawatan kapal perlu mengadakan dan mengatasi kendala yang seharusnya tidak terjadi sehingga mempengaruhi kelancaran operasional kapal.

Salah satu kecelakaan kerja yang paling fatal pernah terjadi, pada saat aktivitas pembersihan tanki air tawar dan salah satu ABK kapal memasuki ruangan tertutup (enclosed space) dalam pembersihan tanki ( tank cleaning), baik perwira maupun ABK tidak mengikuti prosedur kerja yang benar tanpa memperhatikan aspek keselamatan dalam bekerja, perwira tidak mengawasi pekerjaan yang dilaksanakan dengan baik dan ABK juga hanya mengikuti instruksi dari perwira tanpa prosedur seperti mengukur kadar oksigen dalam tanki sampai dalam batas kadar oksigen yang aman untuk bekerja dalam tanki, membiarkan tanki terbuka dalam 1 X 24 jam atau selama dalam aktivitas bekerja dalam tanki dan seterusnya, sehingga pada saat ABK yang memasuki tanki keracunan udara dan harus dilarikan ke rumah sakit terdekat, peristiwa ini terjadi pada tanggal 13 September 2020 ketika kapal sedang berada di PBL Jetty Brunei Darussalam dalam kegiatan Maintenance day.

Dari kejadian tersebut diatas sehingga penulis dalam penyusunan makalah ini penulis memilih judul sebagai berikut :

***“MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENGAWASAN TERHADAP PROSEDUR KERJA DI ATAS KAPAL FSIV BOURBON CALIMA”***

## **B. Rumusan Masalah**

Fakta di atas menguraikan tentang betapa pentingnya pengetahuan yang cukup mengenai pengaruh pemahaman ABK pada pelaksanaan prosedur kerja sehingga mengganggu pengoperasian kapal pada umumnya yang menimbulkan kerugian-kerugian baik dari pihak perusahaan maupun dari ABK itu sendiri hingga bisa mengancam keselamatan jiwa.

Dari uraian tersebut masalah yang sangat menonjol yang perlu mendapat perhatian dan menjadi lingkup bahasan permasalahan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pemahaman ABK terhadap prosedur kerja ?
2. Bagaimana pengawasan pelaksanaan kerja diatas kapal ?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Memberikan pemahaman kepada ABK diatas kapal, khususnya di kapal FSIV agar lebih memahami prosedur kerja diatas kapal sehingga tidak lagi mengganggu oprasional kapal yang dapat membahayakan jiwa dan keselamatan pelayaran.
2. Diharapkan dapat menjadi motivasi bagi diri pribadi penulis dan bagi para pelaut yang bekerja di atas kapal bahwa pentingnya memahami prosedur kerja diatas kapal serta pentingnya pengawasan kerja oleh perwira yang bertanggung jawab.

### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat di ambil oleh penulis dari penelitian ini adalah:

#### **1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis untuk menambah wawasan dan pengetahuan para pembaca utamanya untuk penulis mengetahui dan dapat memahami pengawasan terhadap prosedur kerja diatas kapal agar dapat meminimalkan kecelakaan kerja yang sering terjadi diatas kapal.

#### **2. Manfaat Praktis**

Secara praktis dapat menambah wawasan kedapa para pelaut sebagai ABK ataupun sebagai perwira diatas kapal dalam meningkatkan pemahaman dan pengawasan terhadap prosedur kerja diatas kapal, khususnya kapal FSIV yang bekerja di pengeboran lepas pantai dan semua kapal pada umumnya.

## **E. Hipotesis**

1. Diduga pemahaman ABK yang kurang tentang prosedur kerja diatas kapal dikarenakan tidak dilaksanakannya familiarisasi tentang prosedur kerja terhadap ABK yang baru join.
2. Diduga pengawasan kerja tidak dilaksanakan dengan baik oleh perwira diatas kapal sehingga ABK bekerja tidak sesuai dengan prosedur kerja yang berlaku diatas kapal.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Awak kapal dalam susunan organisasi kapal adalah sebagai tenaga pelaksana atau yang kita kenal dengan supporting level. Tenaga pelaksanan adalah faktor yang menunjang keberhasilan atau tidak berhasilnya suatu kinerja anak buah kapal dan tujuan yang akan dicapai dalam organisasi.

Dalam hal ini tujuan organisasi yang dimaksud adalah terlaksananya pekerjaan yang dibebankan kepada manusia baik dalam hal perawatan kapal maupun waktu kapal beroperasi. Semua harapan dan rencana yang diharapkan diatas tidak akan tercapai jika sumber daya manusianya bersikap apatis dan semaunya. Kenapa ini terjadi ?. Untuk itu penulis dapatkan jawabannya pada buku karangan H. Hadari Nawawi “ Manajemen Sumber Daya Manusia “ hal 23 & 24 ada 9 yang perlu diciptakan, dibina dan dikembangkan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia ( SDM ) :

1. Dilingkungan kerja, antara pekerja sebagai SDM memerlukan komunikasi yang terbuka dalam batas wewenang dan tanggung jawab masing – masing, pertemuan kelompok melalui sarana publikasi perusahaan, seperti papan bulletin, majalah perusahaan dan lain – lain.
2. Pemberian kesempatan pemecahan konflik dengan perusahaan atau sesama karyawan.
3. Memerlukan kejelasan pengembangan karier masing – masing dalam menghadapi masa depannya, memberi kesempatan mengikuti pelatihan atau pendidikan diluar perusahaan atau pada lembaga pendidikan yang lebih tinggi.
4. Setiap karyawan perlu diikut sertakan dalam proses pengambilan keputusan dan pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan posisi, kewenangan dan jabatan masing-masing. Menyelenggarakan pertemanan- pertemanan yang tidak sekedar dipergunakan untuk menyampaikan perintah-perintah

dan informasi-informasi, tetapi juga untuk memperoleh masukan dan mendengarkan saran-saran para karyawan.

5. Setiap karyawan perlu dibina dan dikembangkan perasaan bangganya pada tempatnya bekerja, termasuk juga pada pekerjaan dan jabatannya.
6. Setiap karyawan harus memperoleh komperansi yang adil dan wajar dan mencukupi
7. Setiap karyawan memerlukan keamanan lingkungan kerja untuk itu suatu perusahaan berkewajiban menciptakan dan mengembangkan serta memberi jaminan lingkungan kerja yang aman. Perusahaan perlu memiliki program keamanan kerja yang dapat dilaksanakan bagi semua karyawannya.
8. Setiap karyawan memerlukan rasa aman dan jaminan kelangsungan pekerjaannya. Untuk itu perusahaan perlu menghindari pemberhentian sementara para karyawan.
9. Setiap karyawan memerlukan perhatian terhadap pemeliharaan Kesehatan agar dapat bekerja secara efektif, efisien dan produktif.

Keterampilan dalam bekerja memang mutlak harus dipenuhi sebagai seorang pelaut professional. Keterampilan kerja yang tinggi sangat diperlukan untuk menunjang semua tugas pekerjaan yang dibebankan pada dirinya dan dikembangkan dengan kemampuan seorang pelaut yang baik dan handal dibidangnya.

“Motivasi : berarti suatu kondisi yang mendorong atau menjadi sebab seseorang melakukan sesuatu perbuatan / kegiatan yang berlangsung secara sadar . ”(Manajemen sumber daya manusia hal 351 H. HADARI NAWAWI)

#### **A. Faktor Manusia**

FSIV BOURBON CALIMA adalah jenis kapal Supply Multi purpose dengan pengoperasian yang sangat ketat dan padat untuk melayani pengeboran minyak. Sehingga dalam perekrutan juga diperlukan seleksi yang ketat sesuai dengan karakteristik ABK yang diperlukan dan memahami prosedur kerja

diatas kapal, biasanya pengalaman berlayar sangat menunjang dalam hal ini. Seorang perwira juga dituntut membimbing ABK yang dibawahinya dan memberikan penilaian tiap bulannya untuk memantau perkembangannya.

ABK yang berada diatas kapal FSIV BOURBON CALIMA seharusnya adalah ABK yang sudah mampu memahami tentang prosedur kerja di atas kapal, tetapi pada kenyataannya banyak ABK yang diatas kapal kurang mengerti tentang jaminan keselamatan melalui prosedur kerja. Hal ini terlihat sewaktu diadakan inspeksi oleh petugas dari perusahaan dalam persiapan internal audit didapati banyak terdapat pekerjaan yang asal-asalan tidak mengikuti prosedur yang ada sehingga sulit sekali menelusuri atau mendata apa saja yang telah dilaksanakan selama kurun waktu mingguan, bulanan bahkan tahunan.

Prosedur kerja seringkali diabaikan diatas kapal bahkan untuk pekerjaan-pekerjaan dengan resiko tinggi seperti memasuki ruangan tertutup, bunker, pengelasan dan lain-lain. Hal ini akan sangat berdampak jika ABK tidak memahami prosedur dalam pengerjaannya dan akan berdampak pada kesehatan ABK itu sendiri kedepannya.

Menurut Poerwanto (1987:4) bahwa 85 % kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (Unsafe Human Act), walaupun sebenarnya telah ada sebab-sebab lain yang tidak terlihat.

Berdasarkan hasil analisis data rekapitulasi putusan Mahkamah Pelayaran terhadap kasus kecelakaan kapal di perairan Indonesia pada tahun 2006 sampai dengan tahun 2008 ditemukan penyebab kecelakaan kapal di Indonesia yang tertinggi adalah faktor Sumber Daya Manusia (63,46%), faktor Alam (20,19%) dan faktor Teknis (16,35%) ( Rudiana Muchlis, 2009: 1).

Selain itu juga berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, jumlah kecelakaan kapal sejak tahun 1990 dan

tahun 2000 semenjak 1.551 kasus dengan menelan korban jiwa sebanyak 2684 orang serta kerugian barang sebesar 140.622,25 ton.

Penelitian Sinaga Y, dkk terhadap kasus kecelakaan kapal dari tahun 1991 hingga 1999 menunjukkan bahwa sebanyak 72% kecelakaan kapal laut yang terjadi disebabkan oleh Sumber Daya Manusia, 19% disebabkan oleh Alam, dan 9% disebabkan faktor Teknis. Sedangkan, hasil studi Sinaga & Mudana mengenai kecelakaan kapal penyeberangan di Indonesia dari tahun 2001 hingga tahun 2006 menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan yang dominan adalah Sumber Daya Manusia (SDM) /awak kapal (63%), faktor Alam (27%), dan faktor Teknis (10%) (Rudiana Muchlis: 2009: 1).

Menurut Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : Personil Safety and Society Responsibility, Departemen Perhubungan (2000:54), Menjelaskan bahwa : Setelah mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan maka dapat ditentukan cara penanggulangan atau pencegahannya, baik untuk meniadakan atau mengurangi akibat kecelakaan itu

## **B. Faktor Organisasi di atas Kapal**

Nakhoda, Mualim Satu, Kepala Kamar Mesin dan Masinis Satu sangat diperlukan untuk meningkatkan semangat atau kinerja dari ABK. Di Kapal FSIV BOURBON CALIMA, ABK bersifat acuh tak acuh dengan prosedur kerja untuk melaksanakan pekerjaan di atas kapal karena Perwira Senior juga kurang mengawasi ABK dan kurang memberi mereka pengertian tentang pentingnya mengikuti prosedur kerja di atas kapal.

Kendala yang terjadi, pelaut-pelaut Indonesia kurang memiliki motivasi dan tanggung jawab yang memadai, karena sebagai seorang pelaut muda mereka merasa mampu untuk bekerja walaupun tidak mengikuti petunjuk prosedur kerja. Contoh kasus, ketika berada di atas deck seorang pelaut diwajibkan menggunakan safety helmet dan safety shoes dengan benar, terutama pada saat kapal akan sandar ke platform maupun dalam cargo

operasi, hal seperti ini seringkali dianggap sepele sehingga ketika terjadi kecelakaan kerja akan sangat merugikan diri sendiri dan perusahaan.

Beban kerja yang begitu banyak dan jam kerja yang sangat padat sehingga waktu berkumpul untuk mengadakan safety meeting juga hampir tidak ada untuk membicarakan permasalahan pokok yang ada diatas kapal mengenai prosedur kerja.

### **C. Faktor Kapal**

Sesuai dengan pelaksanaan ISM code (International Safety Management) yaitu perencanaan, dibuatlah rencana dan familiarisasi terhadap ABK yang baru bergabung serta review atau safety meeting setiap bulannya untuk terus mengingatkan ABK yang lama akan tugas dan tanggung jawabnya dalam bekerja. ABK FSIV BOURBON CALIMA kurang mendapat bimbingan dari para perwiranya dalam mempelajari apa saja yang harus dipahami serta menghilangkan pengaruh kebiasaan dari masing- masing ABK.

Pelaksanaan familiarisasi terkadang tidak bisa dilaksanakan karena faktor-faktor seperti ketatnya jadwal perjalanan, ombak yang terlalu kuat sehingga pada waktu-waktu tersebut tidak mungkin di laksanakan kegiatan-kegiatan pelatihan dan akhirnya terlupakan. Khusus untuk ABK baru akan merasa asing dan bingung sehingga tidak dapat berbuat tanpa perintah dari perwira, hal ini tentu akan mengganggu operasional kapal.

### **D. Faktor Kondisi dan Suasana Kerja**

Dikarenakan profesi pelaut harus bisa ditempatkan dimanapun dan dituntut untuk bisa bekerja sama dengan orang-orang dari negara lain ataupun dengan orang-orang sebangsa. Adat dan kebiasaan didaerah masing-masing tentu juga sangat mempengaruhi cara kerja setiap ABK diatas kapal.

Untuk membangun suatu hubungan kerja yang baik perlu dilakukan familirisasi oleh pihak kapal dan juga perusahaan terhadap ABK yang baru akan bergabung agar. Akan tetapi karena hal ini sering disepelekan dan dianggap hal yang biasa maka seringkali hal ini tidak terlaksana sehingga ABK dituntut untuk familiar dengan keadaan dan pekerjaannya secara individu.

#### **E. Faktor Manajemen pada Perusahaan**

Sesuai dengan aturan internasional IMO bahwa perlunya dilakukan internal audit dari pihak manajemen dan perusahaan tiap sebulan sekali atau minimal sekali tiap 3 bulan. Namun kegiatan kapal yang begitu padat dan perusahaan yang terlalu mengejar keuntungan, memaksa kapal harus terus beroperasi dan dijadikan alasan untuk terus menunda audit yang semestinya dilakukan tiap bulannya.

Hal yang paling sering terjadi ketika operasional kapal terganggu adalah karena kecelakaan kerja yang diakibatkan ABK yang bekerja tidak mematuhi dan juga karena memang tidak memahami prosedur dalam bekerja. Ini disebabkan karena tidak adanya pengawasan dari pihak manajemen dan perusahaan yang hanya mengandalkan laporan-laporan sebelumnya dan menyepelekan pengawasan terhadap prosedur bekerja diatas kapal.

#### **F. Faktor Eksternal**

Lemahnya pengawasan yang dilakukan oleh petugas yang berwenang untuk melakukan audit, pemeriksaan secara berkala terhadap Safety Managemen Certificate (SMC), dan juga kendala yang dihadapi dilapangan untuk petugas ke kapal melakukan audit karena jarak yang jauh antara pelabuhan khusus tempat kapal beroperasi dengan kantor otoritas pemerintah sehingga selalu diberikan toleransi tanpa pengecekan langsung dilapangan. Hal ini sering terjadi dan ditemukan pada perusahaan dan kapal kapal yang beroperasi di pengoboran minyak lepas pantai dikarenakan padatnya jadwal

operasi kapal sehingga petugas yang berwenang untuk melakukan audit kapal terkendala dengan waktu dan jadwal audit dan pada akhirnya petugas audit memberikan toleransi tanpa melakukan audit yang seharusnya.

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Lokasi Kejadian**

Karena kapal berbendera St. Vincent and Grenadines maka semua buku petunjuk diatas kapal berbahasa Inggris, sedangkan ABK seperti diterangkan di atas kurang dalam menguasai bahasa Inggris, sehingga tidak dapat mengartikan petunjuk-petunjuk dan keterangan yang ditulis dalam prosedur kerja di kapal. Di kapal tersedia buku-buku mengenai berbagai petunjuk pelaksanaan prosedur kerja yang diletakkan di anjungan, saloon, dan ruang kontrol kamar mesin yang mudah untuk dibaca oleh semua awak kapal. Karena keterbatasan bahasa ABK kapal tidak pernah membaca dan belajar dari buku-buku yang ada diatas kapal sehingga pengetahuan mengenai prosedur kerja yang benar sangat terbatas.

Latihan / familiarisasi adalah suatu kegiatan dari perusahaan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan memperkembangkan sikap, tingkah laku , ketrampilan dan pengetahuan dari para karyawannya, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan. Dengan demikian familiarisasi yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan ketrampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain.

Proses familiarisasi dilaksanakan setelah terjadi penerimaan karyawan, sebab familiarisasi hanya diberikan pada karyawan dari perusahaan yang bersangkutan. Memang familiarisasi adakalanya diberikan setelah karyawan tersebut ditempatkan dan ditugaskan. Tetapi adakalanya latihan diberikan efisien.

Sesuai dengan pengalaman selama berada diatas kapal FSIV BOURBON CALIMA terganggunya pengoperasian kapal disebabkan oleh Anak Buah Kapal yang kurang familirisasi dan pelatihan pada prosedur kerja.

Hal ini sangat terlihat / teridentifikasi ketika ada pekerjaan di atas kapal. Sebagai nahkoda tentunya ini adalah hal yang sangat penting karena semua kendali diatas kapal ada ditangan seorang nahkoda.

Salah satu kecelakaan kerja yang paling fatal pernah terjadi, pada saat aktivitas pembersihan tanki air tawar dan salah satu ABK kapal memasuki ruangan tertutup (enclosed space) dalam pembersihan tanki ( tank cleaning), baik perwira maupun ABK tidak mengikuti prosedur kerja yang benar tanpa memperhatikan aspek keselamatan dalam bekerja, perwira tidak mengawasi pekerjaan yang dilaksanakan dengan baik dan ABK juga hanya mengikuti instruksi dari perwira tanpa prosedur seperti mengukur kadar oksigen dalam tanki sampai dalam batas kadar oksigen yang aman untuk untuk bekerja dalam tanki, membiarkan tanki terbuka dalam 1 X 24 jam dan seterusnya, sehingga ABK yang memasuki tanki keracunan udara dan harus dilarikan ke rumah sakit terdekat, peristiwa ini terjadi pada tanggal 13 September 2020 ketika kapal sedang berada di PBL Jetty di Brunei Darussalam dalam kegiatan Maintenance day.

## **B. Situasi dan Kondisi**

Kemampuan ABK yang belum maksimal dalam bekerja karena perusahaan banyak mempekerjakan tenaga-tenaga muda dan pelaut baru, hal inipun berefek juga dalam operasional kapal. Mereka datang dari bermacam perusahaan, ada yang dengan sistim SMS lebih maju dan ada yang ketinggalan. Bila ABK berasal dari Perusahaan yang berbasis manajemen lebih baik maka tidak ada masalah, tetapi bila ABK berasal dari perusahaan yang berbasis manajemen yang kurang baik atau benar-benar baru sebagai pelaut dalam arti kata pertama kali jadi pelaut, hal ini yang menimbulkan masalah. ABK tersebut akan perlu waktu dalam beradaptasi terutama dalam menggunakan peralatan-peralatan yang ada.

Kemampuan ABK juga sangat berbeda beda dalam menyesuaikan diri dengan SMS yang diterapkan oleh perusahaan, hal ini terlihat pada saat breafing sebelum melakukan pekerjaan, perwira deck dan ABK deck sangat acuh terhadap satu sama lain pada saat bekerja, semua berjalan tanpa ada

prosedur yang sesuai. Seringkali didapati ABK yang bekerja tidak menggunakan APD dan mengabaikan prosedur kerja yang ada. Pada saat briefing sebelum bekerja dapat terlihat jelas apa yang disampaikan tidak begitu dimengerti oleh ABK yang lain dikarenakan keterbatasan bahasa.

Diatas kapal FSIV BOURBON CALIMA mempunyai latar belakang pendidikan dan bangsa yang berbeda-beda ada yang dari SD sampai SMA, hal ini sangat besar mempengaruhi daya pikir ABK untuk memahami pentingnya melaksanakan prosedur kerja untuk kelancaran pelaksanaan proses perawatan kapal. Mereka hanya berpikir sesaat dalam arti mereka bekerja hanya sebatas menyelesaikan kontrak kerja. Mereka tidak berpikir sebagai seorang profesionalis yang bekerja di atas kapal.

Personil yang terkait dengan pelaporan (Safety Management System) SMS baik deck maupun mesin seringkali ditemui hanya sekedar pelaporan dan mengada ngada, terbukti dari beberapa laporan yang dibuat dan ketika di review pada saat meeting tidak ada pertanggung jawabannya. Prosedur yang dilaporkan sangat sistematis dan seolah olah berjalan sesuai dengan standar oprasional prosedur yang ada. Semua hal tersebut sudah sangat menjamur dan melekat kepada ABK yang ada diatas kapal jauh sebelum peneliti ikut bergabung diatas kapal.

### **PENDEKATAN U.S.G**

- |                        |  |
|------------------------|--|
| <b>U : URGENCY</b>     | masalah yang apabila tidak segera diatasi akan segera berakibat fatal dalam jang panjang.                                  |
| <b>S : SERIOUSNESS</b> | masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berdampak fatal terhadap kegiatan tetapi berpengaruh pada jangka pendek.    |
| <b>G : GROWTH</b>      | masalah potensial yang tumbuh dan berkembang masalah dalam jangka panjang dan timbulnya masalah baru dalam jangka panjang. |

**3.1 TABEL PROSES PENENTUAN MASALAH POKOK  
MELALUI U.S.G.**

NO	MASALAH	ANALISIS PERBANDINGAN	U	S	G	NILAI				PRIORITAS
						U	S	G	T	
A.	Latar Belakang Pendidikan Dan Negara Asal Bangsa Yang Berbeda	A – B A – C A – D A – E	A A A A	A A A A	A C D A	4	4	2	10	I
B.	Kemampuan Anak Buah Kapal Belum Memadai	B – C B – D B – E	C B B	C B B	C B E	2	2	1	5	III
C.	Pengetahuan ABK Tentang Prosedur Kerja	C– D C– E	D C	C C	C C	2	3	4	9	II
D.	Safety Management System (SMS)	D – E	D	D	E	2	1	1	4	IV
E.	Kurangnya Komunikasi Kapal Dengan Darat					-	-	2	2	V

Melalui proses pilihan yang paling potensial dengan metode pendekatan Urgency, Seriousness, Growth (USG), adalah :

1. Latar Belakang Pendidikan Dan Negara Asal Bangsa Yang Berbeda.
2. Kurangnya Pengetahuan ABK Tentang Prosedur Kerja.

### **C. Temuan**

Pengenalan Prosedur Kerja pada kapal FSIV sangat diperlukan sesuai dengan jenis dan jumlah pekerjaan yang akan dikerjakan. Yang paling utama bagi ABK baru harus mengenal tentang manfaat dan tujuan dari diadakannya Prosedur Kerja kapalnya. Sistem Prosedur Kerja yaitu tata cara dan bagian apa saja yang harus dikerjakan sebelum melaksanakan suatu pekerjaan dimana pekerjaan yang satu berhubungan dengan pekerjaan yang lain dalam kelompok-kelompok tersendiri dalam satu sistem.

Faktor paling dominan terhadap kemampuan ABK adalah penguasaan bahasa Inggris dalam memahami prosedur kerja. Hal ini sangat diperlukan karena prosedur kerja selalu menggunakan bahasa Inggris pada tiap-tiap instruksi kerja dan menyesuaikan dengan manajemen perusahaan. Kurangnya penguasaan bahasa Inggris menyebabkan lambatnya pemahaman terhadap prosedur kerja yang ada di atas kapal.

Pada kapal FSIV BOURBON CALIMA diawaki oleh beberapa macam Negara asal dimana faktor budaya dapat berpengaruh terhadap pelaksanaan prosedur kerja. Dalam melaksanakan prosedur kerja para ABK sering mengabaikan aturan-aturan yang berlaku terutama pada suatu pekerjaan yang kecil dan sepele. Untuk menanggulangi dan mencegah hal di atas sebaiknya di atasi dengan cara mengimplementasikan semua prosedur kerja yang ada di kapal.

Pemahaman tentang fungsi atau kegunaan Prosedur Kerja di kapal supply dengan jenis FSIV terutama dalam mempersiapkan suatu pekerjaan sangat

diperlukan. Prosedur Kerja dari sebuah kapal supply jenis FSIV sangat bervariasi dan banyak serta fungsi kegunaan dari masing-masing prosedur tidak sama.

Peranan Prosedur Kerja dalam proses kegiatan kerja sangat menentukan kelancaran pengoperasian kapal, ABK datang dan berasal dari berbagai latar belakang. Di kapal FSIV BOURBON CALIMA sebagian besar berasal dari Filipina dan Rusia. Khusus AB yang berasal dari Indonesia selalu mempunyai kendala masalah bahasa dan latar belakang pengalaman kerja yang berbeda beda dari jenis dan type kapal yang berbeda.

#### **D. Urutan Kejadian**

Penulis menguraikan kejadian-kejadian yang ditemuka dilapangan untuk mempermudah indentifikasi permasalahan yang akan dibahas. Sehingga dapat dianalisa masalah lebih terperinci dengan berbagai teori dan peraturan yang mendukung konsepsi kearah pemecahan masalah secara sistematis dan interaksi motivasi agar menghasilkan pemecahan yang tepat.

Dimulai dari pengalaman pertama saat join dikapal FSIV BOURBON CALIMA penulis sudah menemui kejanggalan terhadap prosedur ketika menaiki kapal pertama kali, tidak adanya familirisasi oleh DPA atau pihak perusahaan lainnya karena dianggap sudah berpengalaman dalam bekerja sebagai Nakhoda. Hal ini tentu sangat tidak dibenarkan karena setiap perusahaan memiliki standar oprasional prosedur yang berbeda beda dan tentunya sebagai pimpinan ditas kapal kita harus dituntut untuk mengenali struktur organisasi yang ada pada perusahaan. Pada saat pertama kali menandatangani kontrak pihak perusahaan melimpahkan segala urusan yang berkaitan dengan administrasi kepada agen setempat dan memberikan instruksi untuk mempelajari segala prosedur kerja melalui buku safety manajemen system (SMS Book).

Seiring berjalannya waktu penulis mulai memperhatikan prosedur kerja yang dilakukan diatas kapal tidak sesuai dengan standar oprasional prosedur yang ada dan sempat melaporkan kepada DPA dan Port Captain

perusahaan, namun tidak ada tanggapan dari pihak perusahaan dan menganggap itu adalah hal yang biasa. Semua prosedur kerja terlapor melalui laporan ISM Code bulanan kapal, tapi kenyataann dilapangan sangat berbeda.

Selama berada diatas kapal penulis mendapatkan beberapa kejadian yang menghambat oprasional kapal bahkan samapai meengancam jiwa keselamatan ABK lainnya.

Urutan kejadian yang penulis alami diatas kapal antarlain sebagai berikut:

1. Salah satu kecelakaan kerja yang paling fatal pernah terjadi, pada saat aktivitas pembersihan tanki air tawar dan salah satu ABK kapal memasuki ruangan tertutup (enclosed space) dalam pembersihan tanki ( tank cleaning), baik perwira maupun ABK tidak mengikuti prosedur kerja yang benar tanpa memperhatikan aspek keselamatan dalam bekerja, perwira tidak mengawasi pekerjaan yang dilaksanakan dengan baik dan ABK juga hanya mengikuti instruksi dari perwira tanpa prosedur seperti mengukur kadar oksigen dalam tanki sampai dalam batas kadar oksigen yang aman untuk bekerja dalam tanki, membiarkan tanki terbuka dalam 1 X 24 jam atau selama dalam aktivitas bekerja dalam tanki dan seterusnya, sehingga pada saat ABK yang memasuki tanki keracunan udara dan harus dilarikan ke rumah sakit terdekat, peristiwa ini terjadi pada tanggal 13 September 2020 ketika kapal sedang berada di PBL Jetty Brunei Darussalam dalam kegiatan Maintenace day.
2. Tepat pada tanggal 12 December 2019 kecelakaan kerja terjadi di dek tepatnya di pelabuhan DMC Jetty (Dubai Marine City) salah seorang ABK yang sedang bekerja nyaris kehilangan penglihatannya akibat menyepelekan prosedur dan menganggap dirinya sudah mahir dalam pekerjaannya, pada saat memotong wire untuk mengganti wire crane yang lama, mata gurinda potong terlepas dan terlempar hingga mengenai pelipis mata ABK yang bekerja, hal ini dikarenakan terlalu yakin dengan alat kerja yang digunakan sehingga ABK tersebut tidak memakai kaca mata pelindung / safety glasses.

Akibat dari kecelakaan tersebut ABK yang bersangkutan dilarikan ke rumah sakit terdekat dan kapal diperiksa oleh Safety Officer pelabuhan untuk menelusuri penyebab kecelakaan. Hal ini membuat kapal tidak diijinkan beroperasi hingga beberapa minggu dan menghambat oprasional kapal dan tentunya menunggu hasil investigasi serta menunggu pengganti ABK tersebut sehingga tentunya kejadian ini sangat merugikan perusahaan dan pihak pencarter.

Kejadian seperti ini membuat oprasional kapal terganggu dan tentu menjadi klaim kepada perusahaan karena juga menghambat pekerjaan yang seharusnya dikerjakan.

Hal hal tersebut merupakan hasil dari pengalaman selama bekerja diatas kapal diatas kapal FSIV BOURBON CALIMA. Hal ini sangat sering terjadi bukan hanya dikapal ini tapi juga dibeberapa kapal lainnya sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal FSIV BOURBON CALIMA diakibatkan oleh kurangnya pemahaman ABK terhadap prosedur kerja dan tidak berjalannya pengawasan kerja oleh perwira diatas kapal sehingga kecelakaan kerja terjadi beberapa kali.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan hasil Analisa dari rumusan masalah maka dapat di simpulkan bahwa :

1. Kurangnya pemahaman ABK terhadap prosedur kerja diatas kapal sehingga terjadi kecelakaan kerja diatas kapal.
2. Lemahnya pengawasan kerja oleh perwira diatas kapal sehingga ABK sering kali melakukan pekerjaan tanpa mengikuti prosedur kerja yang berlaku diatas kapal sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan kerja.

#### **B. Saran**

Berdasarkan simpulan diatas maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya perusahaan mengadakan pelatihan-pelatihan untuk ABK sebelum join ke kapal dan setelah join diatas kapal diberikan familiarisasi tentang prosedur kerja diatas kapal agar ABK paham dan mengerti prosedur kerja diatas kapal sehingga sasaran kelancaran operasional kapal dapat terlaksana dengan lancar sesuai dengan yang diharapkan.
2. Sebaiknya perusahaan memberikan pelatihan kepada perwira diatas kapal dan perusahaan menekankan kepada Nakhoda kapal agar supaya perwira yang bertanggung jawab untuk meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK dan memastikan prosedur kerja berjalan dengan prosedur yang berlaku diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- H. Hadari Nawawi, Drs. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, PT.Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.1992.
- Poerwanto, “*Keselamatan Kerja*”, Yayasan Neptune jl. Singasari 2 A Semarang, 1987.
- Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul-4, “*Personal Safety and Social Responsibility*”, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2000
- Rudiana Muchlis, Dian Wahdiana dan Sugeng Supriyono, (2009), Laporan Penelitian “*Kajian Aspek SDM dalam kecelakaan Kapal di Indonesia*”. STIP Jakarta, hal.
- Sinaga, Mudana, “*Data Kecelakaan Kapal Penyeberangan di Indonesia*” Jakarta, 2006
- Sinaga Y, “*Kajian Kasus Kecelakaan Kapal Laut di Indonesia*” Jakarta, 1999
- Moedjiman R., SH, *Pedoman Penulisan Makalah Profesi Kepelautan*, Edisi kedua,.
- Nitisemito. Alex. S. Drs, *Manajemen Personalia*, Tahun 1982.
- Sondang P.Siagian, (1985), *Peranan Staf dan Management* dipetik oleh Kartini Kartono, Psikologi Sosial Untuk Managemen Perusahaan dan Industri Jakarta, hal.L6.

## LAMPIRAN

### SHIP PARTICULAR

<b>NAME OF VESSEL</b>	<b>: FSIV BOURBON CALIMA</b>
<b>PORT OF REGISTRY</b>	<b>: ST. VINCENT AND GRENADINES</b>
<b>IMO NUMBER</b>	<b>: 9719848</b>
<b>OWNER</b>	<b>: BOURBON OFFSHORE ASIA</b>
<b>CALL SIGN</b>	<b>: YJTS9</b>
<b>YEAR OF REBUILD</b>	<b>: 2015</b>
<b>CLASSIFICATION</b>	<b>: BV CLASS</b>
<b>GROSS TONNAGE</b>	<b>: 1513 T</b>
<b>NET TONNAGE</b>	<b>: 1271 T</b>
<b>DWT</b>	<b>: 1837 T</b>
<b>LENGTH OVER ALL</b>	<b>: 63,5 m</b>
<b>BREADTH</b>	<b>: 12,3 m</b>
<b>DEPTH</b>	<b>: 5,0 m</b>
<b>DRAFT</b>	<b>: 4,3 m</b>
<b>MAIN ENGINE</b>	<b>: CUMMINS 4 x 1873 KW</b>
<b>AUXILARY ENGINE</b>	<b>: 6 x 210 KW</b>

## **CREW LIST FSIV BOURBON CALIMA**

<b>NO</b>	<b>NAMA</b>	<b>JABATAN</b>	<b>KEBANGSAAN</b>
1	ALEKSEY MAKARI	NAKHODA	UKRAINA
2	LILIK HARTONO PRIBADI	CHIEF OFFICER	INDONESIAN
3	IFTEKHAR KHAN	2 <sup>ND</sup> OFFICER	PAKISTAN
4	DINO ANANTA	CHIEF ENGINEER	INDONESIAN
5	OLAV CRISTOV	2 <sup>ND</sup> ENGINEER	RUSIAN
6	MARCUS	3 <sup>RD</sup> ENGINEER	FILIPINO
7	IGOR VLADIMIR	ETO	RUSIAN
8	BURSA ASHARI	A/B I	INDONESIAN
9	JUMIYANTO	A/B II	INDONESIAN
10	MUNAWIR	A/B III	INDONESIAN
11	DAVE CARLOS	OILER	FILIPINO
12	AGUS SUPRIYANTO	COOK	INDONESIAN

## RIWAYAT HIDUP



**LILIK HARTONO PRIBADI**, dilahirkan di Kajang, 25 Februari 1984, Penulis merupakan anak ke 2 dari 3 bersaudara pasangan Suyono dan Andi Dirwati. Penulis sekarang bertempat tinggal di Kompleks Puri Pallanga Mas 2 Blok B No.6, Kelurahan Je'ne tallasa, Kecamatan Pallanga, Kabupaten Gowa, Sulawesi Selatan.

Pendidikanyang telah di tempuh oleh penulis, yaitu

- Sekolah Dasar Negeri 191 Lembanna, Kajang lulus tahun 1995
- Sekolah Menengah Pertama Negeri 2 Kajang lulus tahun 1998
- BPLPD Barombong tahun 1999 ank XXV
- Ahli Nautika Tingkat IV / ANT-IV lulus tahun 2005 di BP2IP Barombong
- Ahli Nautika Tingkat III / ANT-III lulus tahun 2010, Program Diklat Pelaut (DP-III) ANK XVI PIP Makassar
- Ahli Nautika Tingkat II / ANT-II lulus tahun 2017, Program Diklat Pelaut (DP-II) ANK XXX PIP Makassar

Sejak tahun 2000 penulis berprofesi sebagai pelaut, dan telah bekerja di beberapa perusahaan pelayaran baik dalam negeri maupun luar negeri. Penulisan karya ilmiah terapan ini sebagai syarat untuk menyelesaikan program diklat pelaut (DP-I) Ahli Nautika Tingkat I angkatan XXIII.