



Peranan Penting *One Hour Notice* Bagi Kru Dek di MT. Gas Soechi XXVIII

Bryan Felix Gabriel Katili¹, Hadi Setiawan², Frisca Mareyta Pongoh³

^{1,2,3} Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara, Indonesia

Jl. Trans Sulawesi KM. 80 Desa Tawaang Kecamatan Tenga, Kec. Amurang,
Kabupaten Minahasa Selatan, Sulawesi Utara 95355

Email : ¹bryanfgkatili@gmail.com, ²hdsetiawan15@gmail.com, ³mareytafrisca@gmail.com

Abstract. *Ignorance of information is a very fatal matter. Many incidents occur due to the lack of information resulting in the absence of preparation. In the maritime world, sailors are certainly familiar with the term One Hour Notice (OHN), which is a notice or announcement one hour before the ship departs, arrives, or undergoes relocation. The type of research used in this study is qualitative research, by examining and analyzing the results of observations, as well as conducting interviews about the important role of One Hour Notice (OHN), and how to implement One Hour Notice (OHN) procedures for deck crew on MT. GAS SOECHI XXVIII. The results obtained from the research on MT. GAS SOECHI XXVIII are: (1) Understanding the importance of One Hour Notice (OHN) when the ship is about to depart, arrive, or undergo relocation, (2) Procedures for implementing One Hour Notice (OHN) for deck crew.*

Keywords: *One Hour Notice, Crew, World of Shipping*

Abstrak. Ketidaktahuan suatu informasi merupakan hal yang sangat fatal bagi setiap orang. Terkadang seseorang bisa mendapatkan suatu insiden dikarenakan adanya ketidaktahuan informasi. Hal ini pun membuat seseorang tersebut tidak mempunyai persiapan yang matang dan dampak buruknya dapat menimbulkan suatu insiden. Dalam dunia pelayaran para pelaut pasti sudah tidak asing lagi dengan istilah *One Hour Notice* (OHN), yang merupakan suatu edaran atau pemberitahuan satu jam sebelum kapal berangkat, tiba ataupun melakukan pemindahan tempat. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan cara meneliti menganalisis hasil dari observasi, melakukan wawancara kepada kru kapal tentang peranan penting *One Hour Notice* (OHN), serta bagaimana prosedur menjalankan *One Hour Notice* (OHN) bagi kru dek di MT. GAS SOECHI XXVIII. Hasil yang diperoleh dari penelitian di MT. GAS SOECHI XXVIII yaitu: (1) Mengetahui peranan penting *One Hour Notice* (OHN) pada saat kapal akan berangkat, tiba maupun melakukan pemindahan tempat, (2) Prosedur saat menjalankan *One Hour Notice* (OHN) bagi kru dek.

Kata Kunci: *One Hour Notice, Kru Kapal, Dunia Pelayaran*

1. LATAR BELAKANG

Dengan adanya perkembangan zaman, penggunaan alat-alat transportasi juga berkembang dengan pesat. Pada umumnya, alat transportasi terbagi menjadi 3 yaitu udara, darat, dan laut. Meskipun dalam era globalisasi yang semakin pesat, transportasi laut menjadi salah satu pilar utama dalam mendukung perdagangan internasional. Banyak faktor-faktor yang mempuat alat transportasi laut dinilai lebih efisien

Kapal merupakan alat transportasi laut yang dirancang untuk mengangkut barang dan penumpang melintasi lautan samudra, atau perairan lainnya. Kapal termasuk salah satu komponen penting dalam sistem global, yang berperan sebagai penghubung antara pasar, produsen, dan konsumen di seluruh dunia. Dalam bahasa Inggris terdapat dua kata yang sama-sama mengartikan kapal, yaitu *Ship* (untuk kapal yang berukuran besar) dan *Boat* (untuk kapal

yang berukuran kecil). Kapal juga merupakan salah satu alat transportasi yang digunakan oleh manusia sejak ribuan tahun yang lalu.

Kapal memiliki beberapa jenis berdasarkan fungsinya, seperti Kapal Penumpang (*Passanger Ship*), Kapal Kargo (*Cargo Ship*), Kapal Kontainer (*Container Ship*), dan lainnya. Setiap jenis kapal ini dirancang dengan khusus untuk memenuhi kebutuhan operasionalnya. Seperti, kapal LPG Gas *Carrier* dirancang khusus untuk memuat muatan berupa Gas LPG dalam jumlah yang besar, sedangkan kapal Penumpang dirancang untuk kenyamanan dan keselamatan penumpang selama pelayaran.

Semua kapal yang beroperasi di seluruh dunia, mengangkut barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan efisiensi tinggi. Namun, setiap operasional kapal yang berjalan selalu mempunyai risiko. Keamanan menjadi aspek krusial yang harus dijaga dengan ketat demi melindungi nyawa manusia, lingkungan laut, serta aset-aset berharga.

Pada saat peneliti melaksanakan praktik laut, peneliti menemukan beberapa kru yang pada saat proses kapal sandar maupun lepas sandar dalam kondisi tidak prima, kelelahan, stress, kurangnya fokus, konsentrasi bahkan mengalami keterlambatan bekerja. Hal ini dapat berdampak negative dan bahkan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada saat bekerja

Oleh karena itu, salah satu inovasi dalam upaya meningkatkan keamanan dan kesiapan di kapal adalah sistem yang dikenal dengan istilah "*One Hour Notice*". Sistem ini dirancang untuk memberikan pemberitahuan cepat dan efisien kepada kru kapal dan otoritas terkait dalam menghadapi situasi darurat atau potensi ancaman keamanan. Dalam konteks ini, "*One Hour Notice*" tidak hanya sekadar prosedur standar, tetapi juga sebuah filosofi yang mengedepankan tanggung jawab dan kewaspadaan terhadap setiap potensi ancaman yang dapat mengganggu kelancaran dan keamanan perjalanan kapal.

Peranan "*One Hour Notice*" menjadi semakin penting di tengah tantangan global seperti ancaman terorisme maritim, penangkapan ilegal, atau bencana alam yang dapat mengancam keselamatan kapal dan seluruh muatan yang dibawanya. Dengan adanya sistem ini, kapal-kapal modern dapat lebih siap menghadapi situasi darurat dan dapat merespons dengan cepat dalam meminimalisir kerugian yang mungkin timbul.

2. KAJIAN TEORITIS

P. McGowan (2008), Dalam bukunya "*Maritime Safety and Security*", McGowan mendefinisikan "*One Hour Notice*" sebagai sistem pemberitahuan yang dirancang untuk memberikan waktu minimum satu jam kepada awak kapal dan penumpang untuk

mempersiapkan diri sebelum situasi darurat yang memerlukan tindakan seperti evakuasi atau penyelamatan. Pemberitahuan ini bertujuan untuk memastikan kesiapan dan mengurangi panik dalam keadaan darurat."

D. E. Williams (2010), Dalam artikelnya di "*Journal of Maritime Research*", Williams menyatakan bahwa "*One Hour Notice*" adalah suatu kewajiban yang diatur oleh regulasi SOLAS (*Safety of Life at Sea*) untuk memberikan waktu kepada kru dan penumpang kapal, mempersiapkan evakuasi atau tindakan keselamatan dalam situasi darurat.

Menurut Hilmi (2022), Istilah *One Hour Notice* (OHN) adalah sebuah edaran atau pemberitahuan tertulis untuk persiapan kapal sebelum berangkat, tiba di dermaga ataupun di area berlabuh jangkar. Pada Buku OHN juga berisi daftar nama serta tanda tangan Kapten.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan pada karya ilmiah ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian ini dilakukan selama masa berlayar 12 bulan di kapal MT.Gas Soechi XXVIII. Penulis menggunakan metode berupa pengumpulan data observasi dalam karya ilmiah tulis ini. Peneliti juga menggunakan metode–metode tertentu dalam mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis dan harus sesuai dengan tujuan penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Hasil

Pada MT. Gas Soechi XXVIII terkadang masih terdapat beberapa kru dek yang lalai pada saat OHN dijalankan. Akibatnya pada saat proses kapal akan sandar di dermaga (*Berthing*) mereka datang terlambat. Hal ini mengakibatkan kru lainnya merasa lebih lelah dan mengakibatkan kondisi tubuh menjadi kurang fit.

Pada saat proses menjalankan *One Hour Notice*, terdapat alat-alat navigasi di MT.Gas Soechi XXVIII berupa ECDIS, Radar, Echosounder maupun AIS yang akan dipersiapkan dalam menjalankan *One Hour Notice*. Alat-alat tersebut mempunyai fungsi dan kegunaan sendiri dalam proses pelaksanaan *Arrival/* Kedatangan maupun *Departure/* Keberangkatan.

b. Pembahasan

1) Prosedur Menjalankan *One Hour Notice*

Dalam dunia pelayaran terdapat istilah berupa *Departure/* Keberangkatan, *Arrival/* Kedatangan, *Shifting/* Perpindahan Tempat, dan *Departure* (Keberangkatan).

a) OHN Persiapan *Arrival/ Kedatangan*

Arrival merupakan merupakan suatu tindakan dimana kapal yang berlayar telah tiba di *Outer buoy* (Bui luar). Pada saat kapal tiba di *Outer buoy* kapal belum tentu langsung sandar di dermaga (*Berthing*), terkadang kapal masih melakukan proses *Anchor/* berlabuh jangkar sesuai dengan intruksi dari keagenan setempat. Berikut merupakan hal hal yang dipersiapkan pada saat persiapan *Arrival/* kedatangan pada saat kapal akan *Anchor/* Berlabuh jangkar:

- 1) Memberikan informasi kepada pihak agen serta kepanduan setempat tentang kedatangan kapal
- 2) Mempersiapkan buku Manuver Kapal (*Bell Book*)
- 3) Memberitahukan dan menjalankan pemberitahuan OHN kepada xcBossun dan kepada semua *Engineer* (Perwira Kamar Mesin)

Berikut merupakan hal yang harus dipersiapkan pada saat persiapan kapal akan sandar di dermaga/ *Berthing*

- 1) Mengaktifkan semua peralatan navigasi di anjungan
- 2) Mempersiapkan Buku Manuver kapal (*Bell Book*)
- 3) Mengkoordinasi dengan *Chief Officer/* Mualim 1 tentang draft kedatangan
- 4) Menginformasikan kepada pihak agen serta kepanduan setempat mengenai kedatangan kapal
- 5) Memberitahukan dan menjalankan pemberitahuan OHN kepada setiap semua kru dek dan semua *Engineer* (Perwira Kamar Mesin)

b) OHN Persiapan *Departure/ Keberangkatan*

Berikut merupakan hal-hal yang harus dipersiapkan pada saat persiapan *Departure/* Keberangkatan

- 1) Mengaktifkan semua peralatan navigasi di anjungan
- 2) Menginformasikan kepada pihak agen serta kepanduan mengenai kapal yang akan berangkat agar dapat mempersiapkan OHN
- 3) Mempersiapkan Buku Manuver kapal (*Bell Book*)
- 4) Menyinkronisasi/ mencocokkan jam antara anjungan dan *Engine Room*
- 5) Mengadakan tes telegraph antara anjungan dan *Engine Room*
- 6) Memberitahukan dan menjalankan pemberitahuan OHN kepada semua kru dek dan semua *Engineer* (Perwira Kamar Mesin)

c. OHN Persiapan *Shifting/ Perpindahan Tempat*

Shifting adalah proses perpindahan tempat di pelabuhan. Berikut merupakan hal-hal yang harus dipersiapkan pada saat persiapan *Shifting/* Perpindahan Tempat.

- 1) Mengaktifkan semua peralatan navigasi di anjungan
- 2) Mempersiapkan Buku Manuver kapal (*Bell Book*)
- 3) Memberitahukan dan menjalankan pemberitahuan OHN kepada semua kru dek dan semua *Engineer* (Perwira Kamar Mesin)
- 4) Memastikan ke kamar mesin bahwa mesin utama dan mesin bantu (*Auxiliary*) siap

Pada saat OHN dijalankan Perwira di atas kapal akan menyiapkan *Bridge Checklist* (BCL) guna untuk menyiapkan apa saja yang diperlukan pada saat kapal *Arrival* maupun saat *Departure*

- 1) *Bridge Checklist* (BCL) pada saat Arival/ Kedatangan
BCL yang digunakan pada saat *Arrival/* Kedatangan yaitu:
 - a) BCL 03–*Preparation for Arrival in port*
 - b) BCL 04–*Pilotage*
 - c) BCL 05–*Passage Plan Appraisal*
 - d) BCL 13–*Pilot Embarkation and Disembarkation*
 - e) BCL 14–*Pilot Card*
 - f) BCL 15–*Master Pilot Information Exchange*

- 2) *Bridge Checklist* (BCL) pada saat *Departure/* Keberangkatan
BCL yang digunakan pada saat *Departure/* Keberangkatan yaitu:
 - a) BCL 02–*Preparation for Sea*
 - b) BCL 04–*Pilotage*
 - c) BCL 05–*Passage Plan Appraisal*
 - d) BCL 12–*Changing Over the Watch rev 02*
 - e) BCL 13–*Pilot Embarkation and Disembarkation*
 - f) BCL 14–*Pilot Card*
 - g) BCL 15–*Master Pilot Information Exchange*

2) Dampak Bagi Kru Dek Yang Melalaikan OHN Pada Saat Bekerja

Melalaikan pemberitahuan *One Hour Notice* dapat menimbulkan dampak negatif yang memengaruhi keselamatan, efisiensi operasi, serta performa kapal secara keseluruhan.

Dalam *Maritime Labour Convention* (2006), peraturan 2.3 tentang Jam Kerja dan Jam Istirahat mengatur setiap anggota awak kapal memiliki jam kerja dan jam istirahat. Pada Standar A2.3-Jam Kerja dan Jam Istirahat menulis bahwa batas jam kerja maksimum wajib tidak melebihi dari:

- a) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
- b) 72 jam dalam jangka waktu 7 hari

Pada standar A2.3-Jam Kerja dan jam istirahat menulis bahwa jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:

- a) 10 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
- b) 77 jam dalam jangka waktu 7 hari

Pada saat *One Hour Notice* dijalankan pasti terdapat kru yang masih beristirahat setelah dinas jaga. Kemungkinan besar kelalaian terjadi dikarenakan kru yang kecapean saat kerja harian, dan menyebabkan kru menjadi lalai saat *One Hour Notice* dijalankan. Dampak dari melalaikan *One Hour Notice* yaitu:

- a) Kurangnya persiapan untuk mempersiapkan peralatan diri sendiri serta dapat menimbulkan kelalaian bahkan kesalahan dalam pelaksanaan tugas.
- b) Timbulnya risiko kecelakaan ataupun insiden di atas kapal akibat persiapan yang dilakukan secara tergesa-gesa.
- c) Tanpa adanya persiapan yang cukup, kru dapat merasa setres dan tertekan. Hal ini dapat mempengaruhi kinerja dan berpotensi menyebabkan kelelahan.
- d) Kurangnya persiapan serta koordinasi dapat mengakibatkan penurunan kualitas operasi kapal secara keseluruhan, yang dapat berdampak negatif pada reputasi dan kinerja jangka panjang.

3) Upaya Yang Dilakukan Untuk Mencegah Kru Dek Yang Lalai Saat OHN Dijalankan

Demi mencegah kru dek yang lalai saat *One Hour Notice* dijalankan berikut merupakan upaya yang dilakukan:

- a) Mendatangi kru secara langsung dan memastikan informasi *One Hour Notice* benar-benar diterima dengan jelas
- b) Memastikan kru dek menandatangani Buku OHN saat dijalankan
- c) Dengan adanya *Double Check* (pengecekan ulang) dapat memastikan kru benar-benar sedang persiapan

5. KESIMPULAN DAN SARAN

a. Kesimpulan

Melaksanakan *One Hour Notice* dapat menimbulkan dampak negative bagi kru dek berupa, kurangnya persiapan, timbulnya risiko kecelakaan, rasa stress dan tertekan, serta kurangnya koordinasi yang dapat mengakibatkan penurunan kualitas operasi di atas kapal.

b. Saran

Demi kelancaran suatu kegiatan pelayaran di atas kapal, penulis menyarankan beberapa hal yang harus diperhatikan sebelum pelaksanaan *Arrival/* Kedatangan maupun *Departure/* Keberangkatan. Pada saat kapal akan melaksanakan *Persiapan Departure/* Keberangkatan ataupun *Arrival/* Kedatangan, diharapkan bagi Perwira di kapal agar menjalankan *One Hour Notice* dengan benar dan sesuai dengan prosedurnya.

DAFTAR REFERENSI

- Herdiansyah, H. (2013). *Wawancara, observasi, dan focus groups: Sebagai instrumen penggalan data kualitatif*. Retrieved from https://www.gramedia.com/literasi/pengertian-metode-observasi-dan-contohnya/#google_vignette
- Hilmi, I. F. (2022). *Optimalisasi One Hour Notice guna mencegah kegagalan dalam proses olah gerak kapal di KT Muara Jati 01*. Karya Tulis.
- International Maritime Organization. (2006). *Maritime Labour Convention*. Swiss.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2024, August 10). *Kamus daring*. Retrieved from <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kapal>
- McGowan, L., Jay, S., & Kidd, S. (2019). Scenario-building for marine spatial planning. *Maritime Spatial Planning: Past, Present, Future*, 327–351. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301479713001898>
- Roe, M. (2013). *Maritime governance and policy-making: International and European contexts*. Springer.
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). Routledge.
- Sugiyono, P. (2013). *Metode penelitian pendidikan: Pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Williams, D. M. (2010). Humankind and the sea: The changing relationship since the mid-eighteenth century. *International Journal of Maritime History*, 22(1), 14. Retrieved from <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/084387141002200103>