KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

PENINGKATAN DISIPLIN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL MT. GAS ONE

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

AHMAD FAUZAN

NRP. 14.7752 / N

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2019

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA	**:**	**AHMAD FAUZAN**
NRP	**:**	**14.7752 / N**
PROGRAM STUDI	**:**	**DIPLOMA IV**
JURUSAN	**:**	**NAUTIKA**
JUDUL	**:**	**PENINGKATAN DISIPLIN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL MT. GAS ONE**

Jakarta, Oktober 2018

Pembimbing I	**Pembimbing II**
Suhartini, M.M.Tr	**Imam Fachruddin, M.Sc**
Penata (III/c)	**Penata Muda Tingkat I (III/b)**
NIP. 19800307 200502 2 002	**NIP. 19881120 201503 1 001**

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

Suhartini, M.M.Tr
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan Rahmat Allah SWT. Serta mengucapkan puji syukur kehadirat-Nya yang telah memberikan kesempatan dan kesehatan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan dan penyusunan skripsi ini dengan tepat waktu.

Adapun skripsi ini disusun sebagai persyaratan kurikulum program diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dalam menyusun skripsi ini, penulis telah melakukan berbagai konsultasi dengan dosen pembimbing dan memutuskan untuk mengajukan skripsi dengan judul :

"PENINGKATAN DISIPLIN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL MT. GAS ONE"

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis. Akan tetapi penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya berdasarkan data-data yang penulis dapatkan. Tidak lupa penulis mengucapkan Terima Kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak yang selama ini telah membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan, tidak lupa kepada pihak yang telah banyak berkorban untuk mengantarkan penulis hingga sampai pada jenjang akhir dari pendidikan di STIP ini, dan penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. **Capt. Marihot Simanjuntak, MM. Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.**
2. **Ibu Suhartini, M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Tehnika dan Dosen Pembimbing I.**
3. Bapak Imam Fachruddin, S. SI, selaku Dosen Pembimbing II.
4. **Seluruh Civitas Akademika, Dosen dan karyawan-karyawati Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.**
5. Yang tercinta Bapak Ismail Jumaer dan Ibu Nurhayati yang telah membesarkan dan mendidik dengan penuh cinta dan kasih sayang, yang selalu membantu penulis baik berupa moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan dan skripsi ini tepat pada waktunya.

6. Yang saya hargai Izky Nurrafli Farhan selaku saudara sepupu dan juga junior saya dikampus, Judith Wisnu yang telah menjadi junior terbaik bagi saya, Ridho Muchlisina, Ikhwan Satria, Mohammed Irvan selaku Adik Alat yang saya banggakan.
7. **Seluruh rekan taruna/taruni Angkatan LVII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran dalam kebersamaannya selama 4 tahun ini**
8. **Seluruh Awak MT. GAS ONE atas dukungannya selama penulis menjalankan praktek laut.**
9. **Seluruh anggota Bastard Terhormat Wahyu Selaw Anggoro, Dewo, Kevin Ocol Cungkring, Irzha Ridho Bucin dan Danny Darso Kiye yang bersama sama menjalani pendidikan di STIP.**
10. **Teman Perempuan saya yang memotivasi dan mendukung saya selama menjalani pendidikan di STIP**

Penulis berharap semoga Allah S.W.T memberikan berkat dan rahmat-Nya kepada semua pihak yang telah turut serta membantu penulis baik secara moril maupun materiil dalam menempuh pendidikan hingga dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Harapan penulis, semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca, serta dapat memenuhi persyaratan program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, Januari 2019
Penulis

AHMAD FAUZAN
NRP. 14.7752/N

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM……. i

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI……. ii

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI…… iii

KATA PENGANTAR……. iv

DAFTAR ISI…… vi

DAFTAR SINGKATAN…… viii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang..... 1

B. Identifikasi Masalah……..... 2

C. Batasan Masalah…… 2

D. Rumusan Masalah……. 3

E. Tujuan dan Manfaat Penelitian……..... 3

F. Sistematika Penulisan……..... 4

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka..... 8

B. Kerangka Pemikiran..... 24

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian..... 25

B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data..... 26

C. Subjek Penelitian 30

D. Teknik Analisis Data..... 30

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data..... 31

B. Analisis Data..... 34

C. Alternatif pemecahan masalah..... 37

D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah..... 41

E. Pemecahan Masalah 42

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan..... 43

B. Saran..... 44

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR SINGKATAN

IMO	*International Maritime Organization*
MT	*Motor Tanker*
LPG/C	*Liquid petrolium gas / carrier*
ABK	Anak Buah Kapal
UU	Undang – Undang
COSWP	*Code of Safe Working Practices Merchant Marine*
STCW	*Standard Training and Certification of Watchkeeping*
BST	*Basic Safety Training*
Diklat	Pendidikan dan Latihan
Prala	Praktik Laut

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Angkutan laut sekarang ini berkembang sangat pesat. Kapal sebagai sarana angkutan laut memegang peranan penting dalam kelancaran transportasi laut. Kapal merupakan sarana angkutan laut yang sangat ekonomis dan efisien. Dalam kemajuan teknologi, kapal – kapal menjadi semakin canggih menyesuaikan tuntutan kemajuan teknologi. Kapal yang merupakan alat transportasi yang mempunyai berbagai instrumen dan peralatan – peralatan serta mesin – mesin penggerak dan dioperasikan oleh manusia. Oleh karena itu kelancaran operasi kapal tentu tidak lepas dari awak kapal yang menanganinya, sehingga diperlukan perhatian yang cukup besar pada sumber manusia dan masalah kedisiplinan kerja di atas kapal.

Selain melaksanakan tugas dan tanggung jawab dituntut pula suatu keseriusan dan ketelitian, terutama dalam mencegah kecelakaan kerja yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan intsrumen bahkan jiwa dari ABK (anak buah kapal) sendiri.

Dalam hal ini sering dijumpai suatu kendala dalam kelancaran pengoperasian kapal yaitu kurang disiplinnya para anak buah kapal dalam penggunaan perlengkapan alat keselamatan kerja.

Dalam perlengkapan keselamatan kerja, ABK harus memahami arti keselamatan kerja karena dapat mengakibatkan seperti luka tangan, cacat tubuh bahkan sampai kehilangan nyawa manusia. Hal – hal tersebut sangatlah jelas menimbulkan kerugian. Dari beberapa penyelidikan dan beberapa fakta yang didapat, ternyata faktor manusia sering menjadi penyebab timbulnya kecelakaan. Penulis sering melihat atau mendengar bahwa di atas kapal banyak kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Keselamatan kerja merupakan salah satu

faktor yang sangat diutamakan dalam menunjang kelancaran sistem operasi kapal. Salah satu faktor itu adalah perlengkapan keselamatan kerja sangat penting untuk digunakan agar dapat mengurangi resiko terjadinya kecelakaan diatas kapal yang dapat mengganggu kelancaran sistem operasi kapal. Oleh karena itu diperlukan suatu usaha dari nahkoda beserta ABK-nya untuk meningkatkan profesional kerja terutama kedisiplinan dalam penggunaan keselamatan pada saat bekerja, sehingga dapat mengurangi resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Dari permasalahan di atas, penulis memilih judul tentang :

“ PENINGKATAN DISIPLIN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL MT. GAS ONE “

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dari latar belakang masalah yang telah dikemukakan, penulis mengidentifikasi masalah tentang kedisiplinan bawahan dalam kedisiplinan penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal dan di sini akan diurai menjadi beberapa hal yaitu:

1. Pengawasan langsung tidak dilakukan oleh perwira pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan.
2. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan bawahan pada saat menggunakan perlengkapan keselamatan kerja.
3. Kurangnya pengetahuan bawahan tentang penyebab apabila tidak menggunakan alat perlengkapan keselamatan kerja.
4. Kurangnya sosialisasi dari sistem manajemen keselamatan baik dari pihak perusahaan maupun dari pihak kapal itu sendiri.
5. Kurangnya perencanaan kerja dan pengorganisasian diatas kapal sebelum melakukan kegiatan harian.
6. Kurang disiplinnya para Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja diatas kapal.

C. BATASAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, penulis membatasi permasalahan mengenai pengawasan langsung dari perwira terhadap bawahan pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan, serta pengetahuan dan keterampilan bawahan pada saat

menggunakan perlengkapan keselamatan kerja. Adapun masalah yang dibatasi pada skripsi ini adalah kurangnya pengawasan langsung dari perwira pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan dan pengetahuan serta keterampilan bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja yang akan dibahas, di kapal MT. GAS ONE milik PT. KSS LINE yang merupakan tempat penulis menjalani praktek kerja laut selama 12 bulan dan 3 hari yang terhitung mulai tanggal 28 oktober 2016 sampai dengan 1 november 2017.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka perumusan masalah yang akan dikemukakan oleh penulis berdasarkan kejadian yang terjadi di atas kapal MT. GAS ONE diantaranya :

1. Bagaimana pengawasan yang dilakukan oleh perwira pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan?
2. Apa penyebab kurangnya pengetahuan dan keterampilan bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian
   a. Mencari penyebab kurangnya pengetahuan para bawahan dalam penggunaan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja di atas kapal.
   b. Mencari pemecahan masalah atau solusi seputar peningkatan pengetahuan dan keterampilan bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja agar tidak menimbulkan kecelakaan atau kerugian terutama bagi awak kapal sendiri.

2. Manfaat penelitian
   a. Untuk memberikan pemikiran dan pemasukan kepada perusahaan – perusahaan terutama perusahaan pelayaran di dalam mengoperasikan alat - alat keselamatan dan perawatannya yang fungsinya sangat vital di atas kapal serta meningkatkan kerja sama dengan pihak kapal.

b. Untuk memberikan pengetahuan pada taruna/taruni STIP akan pentingnya menggunakan alat keselamatan pada saat bekerja di atas kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Guna mempermudah pembaca dalam mengikuti alur penyajian skripsi ini, maka penulis menguraikan skripsi ini berdasarkan pada sistematika sebagai berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di dalam latar belakang penulis memaparkan kondisi yang ditemukan di atas kapal, hal – hal apa saja yang menyebabkan permasalahan tersebut diangkat untuk menjadi sebuah penelitian.

B. Identifikasi Masalah

Di dalam identifikasi masalah penulis memaparkan beberapa faktor masalah.

C. Batasan Masalah

Di dalam pembatasan masalah penulis membatasi permasalahan yang akan dituangkan dalam skripsi ini yang disesuaikan dengan pengalaman yang dimiliki oleh penulis.

D. Rumusan Masalah

Di dalam rumusan diuraikan tentang faktor yang menjadi timbulnya permasalahan.

E. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Di dalam tujuan dan kegunaan penelitian penulis memaparkan tujuan yang ingin dicapai dari penulisan skripsi ini dan manfaat dari penulisan skripsi ini.

F. Sistematika Penulisan

Di dalam sistematika ini penulis menjelaskan secara singkat tentang urutan dan isi dari setiap bab yang ditulis di skripsi ini.

BAB II: LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan pendukung, serta dikaitkan dalam teori – teori yang relevan dengan permasalahan yang dibahas.

B. Kerangka Pemikiran

Pada kerangka pemikiran, diberikan asumsi – asumsi yang berkaitan dengan permasalahan yang ada.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian menyatakan berapa lama penelitian di lakukan, dan tempat penelitian menjelaskan di mana tempat penelitian di laksanakan.

B. Metodologi Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data

Metodologi pendekatan dan teknik pengumpulan data mengungkapkan dengan cara apa saja yang di lakukan untuk mengumpulkan data yang dituangkan dalam skripsi.

C. Subjek Penelitian

Subjek penelitian mengemukakan individu atau kelompok yang dijadikan sumber data oleh penulis skripsi.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data mengemukakan metode yang digunakan dalam menganalisis permasalahan yang dituangkan dalam skripsi.

BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Menggambarkan kasus – kasus yang terjadi di atas kapal.

B. Analisis Data

Menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya masalah.

C. Alternatif Pemecahan Masalah

Mengemukakan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang telah di temukan.

D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

Melakukan evaluasi atau penilaian terhadap alternatif pemecahan masalah yang ditemukan.

E. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Memilih Pemecahan masalah yang sebaiknya dilakukan oleh penulis skripsi.

BAB V: PENUTUP

A. Kesimpulan

Berisikan jawaban terhadap masalah penelitian yang telah dibuat berdasarkan analisis dan pembahasan.

B. Saran

Berisikan usul – usul kongkret bagi penyelesaian masalah yang dihadapi objek penelitian atau benda umumnya berdasarkan hasil penelitian.

BAB II
LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan topik pembahasan skripsi ini maka buku–buku referensi dijadikan sebagai bahan perbandingan untuk membuktikan kebenaran dan melengkapi data yang sudah ada. Berikut data – data yang dikutip dari berbagai sumber buku yang berkaitan dengan topik yang menjadi pokok pembahasan :

1. Anak Buah Kapal

a. (Indonesia, 2008) Menurut UU Republik Indonesia no.17 tahun 2008 pasal 1 yang menjelaskan bahwa Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda.

b. Urutan Anak Buah Kapal:

1. Mualim I.
2. Mualim II.
3. Mualim III.
4. Kepala Kamar Mesin.
5. Masinis II.
6. Masinis III.
7. Masinis IV.
8. Masinis V.
9. Ahli listrik.
10. Mandor.
11. Kasab Mesin.
12. Juru Mesin.
13. Juru Minyak.
14. Bosun.
15. Kasab dek.
16. Juru mudi.

17. Kelasi.
18. Juru pompa (khusus kapal – kapal tanker).
19. Juru las.
20. Kepala Permakanan.
21. Juru masak.
22. Tukang Cuci.
23. Pelayan.

2. Disiplin

Menurut (Dr. Ahmad Susanto, 2018) disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai – nilai yang dipercaya merupakan tanggung jawabnya.

Adapun menurut Cruzz (1994: 171) merumuskan definisi disiplin sebagai *the ability to identify the essential character of a situation or circumstance, to determine one's most sonstructice role in it, to carry out that role directly and to sustain it as along as necessary.* Ini menunjukan bahwa disiplin merupakan suatu kemampuan aktif *self-direction,* yang mencakup empat kemampuan aktif yang kompleks, yakni :

1. Mengidentifikasi suatu *setting.*
2. Menentukan peran yang sesuai dalam *setting* tersebut.
3. Membawakan peran secara efektif.
4. Mempertahankan dalam arti membuatnya menjadi perilaku ajek berkelanjutan sesuai dengan karakter *setting.*

Adrian Smith dalam Barus (2007: 370) menyatakan bahwa disiplin merupakan suatu proses untuk mencari modifikasi perilaku para siswa sehingga sesuatu akan tercipta lingkungan belajar positif di dalam kelas dan sekolah tersebut. Hampir mirip dengan Smith, Pridjodarminto (1994: 23) mengemukakan arti disiplin sebagai kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dan serangkaian perilaku yang menunjukan nilai – nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, atau ketertiban. Nilai – nilai tersebut telah menjadi bagian perilaku dalam kehidupannya. Perilaku tersebut tercipta melalui proses binaan melalui keluarga, pendidikan, dan pengalaman. Jadi, menurut Smith dan Pridjodarminto disiplin sebagai proses untuk terbentuknya ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban.

Dari uraian mengenai pengertian disiplin yang telah dikemukakan oleh para ahli di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pengertian disiplin, terutama yang berkaitan dengan belajar, disiplin adalah suatu sikap yang menunjukkan keterkaitan sikap siswa terhadap peraturan sekolah. Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana orang – orang yang tergabung dalam suatu sistem patuh terhadap peraturan – peraturan dengan senang hati.

a. Jenis – Jenis Disiplin

Disiplin dikelompokan menjadi dua jenis, yaitu disiplin internal dan disiplin eksternal. Disiplin internal disebut sebagai disiplin yang positif, sedangkan disiplin eksternal disebut sebagai disiplin yang negatif. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Hurlock (1989: 20) terdapat dua konsep mengenai disiplin yaitu disiplin positif dan disiplin negatif. Disiplin yang negatif adalah yang berhubungan dengan kontrol seseorang berdasarkan otoritas luar yang biasanya dilakukan secara terpaksa, dan dengan cara yang kurang menyenangkan / dilakukan karena takut hukuman. Adapun disiplin yang positif sama artinya dengan pendidikan dan bimbingan karena menekankan pertumbuhan dan perkembangan di dalam diri yang mencakup disiplin diri dan pengendalian diri.

b. Fungsi Disiplin

Beberapa fungsi disiplin menurut Tulus (2004: 38 – 39), yaitu :

1. Menata kehidupan bersama.
2. Membangun kepribadian.
3. Melatih kepribadian.
4. Pemaksaan.
5. Hukuman.
6. Menciptakan lingkungan kondusif.

c. Unsur – unsur Disiplin

Empat unsur disiplin yang dikemukakan oleh Hurlock (1994: 84).

1. Peraturan.
2. Hukuman.
3. Penghargaan.
4. Konsistensi.

Berdasarkan beberapa faktor, hal yang terpenting dalam pembentukan disiplin siswa, yaitu harus mampu melaksanakan disiplin atas kesadaran sendiri, jika mereka memiliki pemikiran positif terhadap disiplin, bahwa disiplin bukanlah sesuatu yang harus dipaksakan, tetapi datang dari kesadaran diri sendiri, maka hal itu akan membuat siswa memiliki keyakinan terhadap disiplin.

Selain kesadaran tersendiri, disiplin juga dapat dibentuk melalui pembiasaan disiplin. Pembiasaan disiplin di sekolah akan mempunyai pengaruh positif bagi siswa di masa yang akan datang. Pada mulanya disiplin dirasakan sebagai sesuatu yang akan mengekang kebebasan. Akan tetapi, bila aturan ini dirasakan sebagai sesuatu yang memang seharusnya dipatuhi secara sadar untuk kebaikan dirinya dan sesama, lama kelamaan akan menjadi suatu kebiasaan yang baik menuju arah disiplin. Disiplin tidak lagi merupakan aturan yang datang dari luar atau dipaksakan, tetapi disiplin merupakan aturan yang datang dari kesadaran diri dan merupakan suatu hal yang wajar dilakukan dalam kehidupan sehari – hari.

3. Keselamatan Kerja

Menurut (Suma'mur, 2018) keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaannya. Keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa.

Tujuan keselamatan kerja ada beberapa hal diantaranya:

1. Agar tenaga kerja dan setiap orang lain yang berada dalam tempat kerja selalu dalam keadaan selamat dan sehat.
2. Agar sumber-sumber produksi dapat dipakai dan digunakan secara efisien.
3. Agar proses produksi dapat berjalan secara aman tanpa hambatan apapun.

Kecelakaan kerja atau kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan, atau kecelakaan yang terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Hal – hal yang dapat mencegah kecelakaan ada beberapa hal yaitu:

1. Peraturan perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi kerja pada umumnya, perencanaan, perawatan, dan pengawasan, pengujian, dan cara kerja peralatan.
2. Standarisasi yang ditetapkan secara resmi, setengah resmi, atau tidak resmi misalnya syarat-syarat keselamatan sesuai intruksi alat pelindung diri (APD).
3. Pengawasan, agar ketentuan undang-undang wajib dipenuhi.
4. Penelitian bersifat teknik, misalnya tentang bahan-bahan yang berbahaya, pagar pengaman, pengujian APD, pencegahan ledakan.
5. Penelitian secara statistik, untuk menetapkan jenis-jenis kecelakaan yang terjadi.
6. Pendidikan meliputi subyek keselamatan sebagai mata ajaran dalam akademi teknik, sekolah dagang ataupun kursus magang.
7. Pelatihan yaitu pemberian instruksi-instruksi praktis bagi pekerja, khususnya bagi pekerja baru dalam hal-hal keselamatan kerja.

   Asuransi yaitu insentif untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan dan usaha keselamatan pada tingkat perusahaan.

4. Peralatan Keselamatan Kerja

Peralatan keselamatan sesuai dengan fungsinya yang dijelaskan dalam (IMO, Code of Safe Working Practices For Merchant Seaman 2015 - Amandment 2, 2017) yaitu:

a) Kacamata pelindung (*safety googles*)



Gambar :2.1

Untuk melindungi mata dari benda-benda berbahaya, contohnya pada saat mengetok karat (chipping), gas welding, electric welding, serta melindungi mata dari percikan bahan kimia.

b) Helm pengaman (*safety helmet*)



Gambar :2.2

Helm pengaman paling sering disediakan sebagai perlindungan terhadap benda yang jatuh. Helm pelindung juga dapat melindungi terhadap ledakan atau pukulan ke samping, dan cipratan kimia.

c) Sarung tangan pengaman (*safety gloves*)

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

1. Sarung tangan kulit umumnya harus digunakan saat menangani benda kasar atau tajam.



Gambar :2.3



2. Sarung tangan tahan panas harus digunakan saat menangani benda panas.

Gambar :2.4

3. Sarung tangan karet, sintetis atau PVC umumnya paling baik untuk menangani asam, alkali, berbagai jenis minyak, pelarut dan bahan kimia secara umum.



Gambar :2.5

d) Penutup telinga (*ear plug*)



Gambar :2.6

Bentuk perlindungan telinga yang paling sederhana adalah penutup telinga. Tipe ini, bagaimanapun, memiliki kemampuan terbatas dari pengurangan tingkat kebisingan.

e) Alas kaki (*footwear*)



Gambar :2.7

Cedera kaki paling sering disebabkan oleh penggunaan alas kaki yang tidak cocok (misalnya sandal, *plimsolls* dan *flip-flops*). Namun demikian sangat disarankan agar semua personil memakai sepatu keselamatan yang sesuai. Cedera biasanya disebabkan oleh benturan, penetrasi melalui telapak kaki, tergelincir, dan panas. Sepatu pengaman tersedia yang dirancang untuk melindungi ini atau lainnya bahaya khusus yang diidentifikasi dalam penilaian risiko, diproduksi dengan berbagai standar sesuai dengan bahaya khusus yang terlibat.

f) Sabuk Pengaman (*Safety Harness*)



Gambar :2.8

Semua personel yang bekerja di ketinggian (yaitu dalam posisi apapun yang ada risiko jatuh) harus memakai sabuk pengaman atau sabuk dengan *shock absorber* (yang di lengkapi oleh *life line*. Jika kapal dalam jangka waktu yang lama di lautan, tidak ada yang harus bekerja di dek kecuali mutlak diperlukan. Namun, di mana hal ini tidak dapat dihindari, orang - orang di dek seharusnya memakai

safety harness dan, jika memungkinkan, harus digunakan sebagai perlindungan dari jatuh.

5. Tanggung Jawab

(Handoyo, 2014) menjelaskan beberapa tanggung jawab – tanggung jawab beberapa anak buah kapal yaitu sebagai berikut:

a. Kepala Kamar Mesin

1. Sebagai Kepala Departemen Mesin diatas Kapal bertanggungjawab kepada Nakhoda dan Perusahaan atas keamanan, ketepat-gunaan dan ekonomisnya pekerjaan Perawatan dan Perbaikan Mesin.
2. Kepala Kamar Mesin bertanggungjawab atas administrasi bagian mesin dan membuat pelaporan bulanan atas seluruh kegiatan *Engine Department* kepada Manajer Armada / Perusahaan, atas persetujuan Nakhoda.
3. Menyelenggarakan pengoperasian, pemeliharaan, perbaikan pada semua mesin, perlengkapan listrik termasuk pompa muatan. Pengawasan ketat terhadap semua kegiatan di kamar mesin, baik yang dilakukan oleh personil bagian mesin maupun dari pihak ketiga. Melakukan inspeksi ke kamar mesin untuk memastikan pengoperasian mesin – mesin dan melihat personil bagian mesin apakah telah mengoperasikan mesin dengan benar sesuai kecakapan pelaut bagian mesin.
4. Harus membuat rencana kerja di kamar mesin atas pemeliharaan dan perbaikan serta bertanggung jawab atas tersedianya suku cadang yang cukup diatas kapal, dengan melakukan permintaan dan penghematan suku cadang untuk mesin dan pesawat di kapal.

Kepala Kamar Mesin mempunyai tugas dan tanggung jawab lebih dari 27 – item, dalam hal ini penulis hanya mengambil contoh 4 (empat) item tanggung jawab Kepala Kamar Mesin yang berhubungan langsung dengan pembahasan ini.

b. Kepala Kamar Mesin dibantu Masinis II

1. Masinis II bertanggung jawab kepada Kepala Kamar Mesin atas pemeliharaan umum dan pelaksanaan tata tertib departemen mesin.

2. Merangkap Kepala Kerja Departemen Mesin yang berarti memberikan perintah kerja harian kepada semua Masinis dan Ahli Listrik, Merencanakan pekerjaan harian yang berttik tolak dari buku petunjuk dan sistim perawatan berencana, yang akan dilaksanakan bersama – sama oleh personil bagian mesin.
3. Melaksanakan perawatan dan perbaikan Mesin Penggerak Utama / Mesin induk, mesin / pesawat penting lainnya, semua perlengkapannya dan perawatan suku cadang dibantu oleh personil harian. Mesin / pesawat penting yang dimaksudkan, antara lain : *Inert Gas System, Cargo Pump, Fresh Water Generator, Emergency Generator, Emegency Fire Pump* dan *Compressor.*
4. Menjaga keselamatan dan efisiensi kegiatan departemen mesin sesuai dengan peraturan dan kebijaksanaan Perusahaan dan yang ditetapkan oleh Nakhoda / Kepala Kamar Mesin.
5. Sebagai perwira keselamatan bersama Mualim I bertanggung jawab dalam pencegahan kecelakaan, mewaspadai kondisi – kondisi yang tidak aman.
6. Melakukan tugas – tugas pekerjaan sesuai jadwal dan pemeliharaan terencana dan melakukan pengawasan terhadap semua pekerjaan yang berkaitan dengan tugas – tugas kamar mesin dan personil yang melakukan pekerjaan tersebut.

c. Kepala Kamar Mesin dibantu Masinis III

1. Masinis III bertanggung jawab kepada Kepala Kamar Mesin dan membantu Masinis II sesuai pembagian tugasnya.
2. Melaksanakan perawatan *Diesel Generator Set, Main Air Compressor* dan Pesawat – pesawat bantu yang berhubungan dengan bahan – bakar / *Lub. Oil* dan termasuk perawatan suku cadangnya.
3. Melaksanakan tugas jaga Jam 00.00 – 04.00 dan 12.00 – 16.00 secara teratur di *Engine Room,* pada saat kapal berlayar ataupun sedang berlabuh.
4. Melaksanakan perawatan dan perbaikan terencana bersama pekerja harian, pada saat kapal sedang berlabuh jangkar atau di pelabuhan.

d. Kepala Kamar Mesin dibantu Masinis IV

1. Bertanggung jawab kepada Kepala Kamar Mesin dan membantu Masinis II sesuai pembagian tugasnya.
2. Melaksanakan perawatan *SteamBoiler, Steam Winch, Steam Turbine, Steam Duplex / Simplex,* semua pesawat yang digerakkan dengan Uap (*steam*) dan termasuk perawatan suku cadangnya.
3. Melaksanakan tugas jaga jam 04.00 – 08.00 dan 16.00 – 20.00 secara teratur di ruang mesin pada saat kapal layar berlayar ataupun sedang berlabuh.
4. Melaksanakan perawatan dan perbaikan terencana bersama pekerja harian, pada saat kapal sedang berlabuh jangkar atau dipelabuhan.

e. Kepala Kamar Mesin dibantu

1. Bertanggung jawab kepada Kepala Kamar Mesin dan membantu Masinis II sesuai pembagian tugasnya.
2. Melaksanakan perawatan semua Pompa – pompa, dan termasuk perawatan suku cadangnya.
3. Membantu Administrasi Kepala Kamar Mesin dalam membuat pelaporan bulanan.
4. Melaksanakan tugas jaga jam 08.00 – 12.00 dan 20.00 – 24.00 secara teratur di ruang mesin pada saat kapal berlayar ataupun sedang berlabuh.
5. Melaksanakan perawatan dan perbaikan terrencana bersama pekerja harian, pada saat kapal sedang berlabuh jangkar atau di pelabuhan.

f. Kepala Kamar Mesin dibantu Ahli Listrik

1. Bertanggung jawab kepada Kepala Kamar Mesin dan membantu Masinis II sesuai pembagian tugasnya.
2. Melaksanakan perawatan semua Instalasi listrik, *Main Switch Board, Switch Box, Electro Motor,* Automatisasi dan Penerangan Listrik, melaksanakan perawatan sistim *Air Condition* dan sistim Mesin Pendingin Permakanan dan semua suku cadang listrik.
3. Melaksanakan perawatan dan perbaikan terrencana bersama pekerja harian, pada saat kapal sedang berlabuh jangkar atau di pelabuhan.

g. Mandor Mesin

1. Mandor mesin adalah kepala kerja anak buah kapal bagian mesin, dimana setiap hari memimpin dan membagi kerja kepada selruh anak buahnya untuk membantu setiap pekerjaan yang dilakukan oleh para Masinis.
2. Mandor mesin melaksanakan perintah harian dari kepala kerja kamar mesin yaitu Masinis I yang sudah direncanakan dan dikerjakan setiap hari kerja.
3. Mandor mesin bertanggung jawab atas seluruh kebersihan kamar mesin, peralatan – peralatan bantu untuk pekerjaan di kamar mesin.
4. Mandor mesin berperan aktif didalam setiap perawatan dan perbaikan semua Permesinan kapal.

h. Juru las

1. Juru las sesuai namanya adalah seorang ahli mengelas yang melakukan pekerjaan pengelasan untuk perawatan dan perbaikan permesinan kapal.

i. Juru Mesin dan Juru Minyak

1. Juru mesin sekaligus merangkap Juru minyak adalah anak buah bagian mesin yang membantu Masinis Jaga, pada waktu kapal sedang berlayar dan membantu semua pekerjaan harian yang diperintahkan oleh mandor mesin.

j. Mualim I

1. Memeriksa dan mengawasi kegiatan bongkar muat.
2. Melakukan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh nakhoda.
3. Melakukan pemeliharaan seluruh kapal, kecuali kamar mesin dan ruangan – ruangan yang dipergunakan untuk keperluan dinas.
4. Mengadakan tugas jaga navigasi.
5. Melakukan perawatan pada baju pelampung, pelampung keselamatan, dan perlengkapannya.
6. Mengawasi penggunaan – penggunaan tangki tangki air tawar / *ballast* dan got – got palka serta mencatatnya dalam jurnal.

k. Mualim II

1. Memastikan pesawat pembantu navigasi elektronik bekerja dengan baik.
2. Bertanggung jawab atas fungsi lampu kapal, baik lampu – lampu navigasi, termasuk lampu jangkar dan sebagainya, maupun lampu semboyan aldis.
3. Membuat *Noon Position Report*.

4. Bertanggung jawab atas penerimaan, penyimpanan, pengiriman, dan administrasi barang – barang kiriman.

l. Mualim III

1. Membantu Mualim II dalam menentukan *noon position*.
2. Bertanggung jawab atas perwatan, pemeliharaaan, dan pengamanan sekoci penolong dan perlengkapannya.
3. Memelihara dan menjaga kelengkapan bendera – bendera.
4. Bertanggung jawab melakukan pemeliharaan, kelengkapan, dan bekerjanya dengan baik dari botol – botol pemadam kebakaran, alat – alat pelempar tali, alat – alat semboyan bahaya.
5. Melakukan pengawasan, pengamanan, dan pemeliharaan alat – alat isyarat bahaya, selang – selang, dan *nozzle* pemadam, tabung – tabung pemadam api, dan alat – alat keselamatan jiwa lainnya.

6. **Pengawasan**

(Dr. Juliansyah Noor, 2014) Pengawasan ialah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaab yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Dari definisi ini jelas terlihat bahwa terdapat hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan. Artinya bahwa perencanaan dan pengawasan merupakan kedua belahan mata uang yang sama. Jelas bahwa tanpa rencana pengawasan tidak mungkin dilaksanakan karena tidak ada pedoman untuk melakukan pengawasan itu. Sebaliknya, rencana tanpa pengawasan akan berarti timbulnya penyimpangan – penyimpangan dan atau penyelewengan – penyelewengan yang serius tanpa ada alat untuk mencegahnya.

Proses pengawasan pada dasarnya dilaksanakan oleh administrasi, manajemen dengan menggunakan dua macam teknik, yakni:

a. Pengawasan langsung (*direct control*).

b. Pengawasan tidak langsung (*indirect control*).

a. Pengawasan Langsung

Pengawasan langsung ialah apabila pimpinan organisasi mengadakan sendiri pengawasan terhadap kegiatan yang sedang dijalankan.

b. Pengawasan Tidak Langsung

Pengawasan tidak langsung ialah pengawasan dari jarak jauh. Pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para bawahan. Laporan itu dapat berbentuk tertulis dan lisan.

Kelemahan daripada pengawasan tidak langsung ialah bahwa sering para bawahan hanya melaporkan ha- hal yang positif saja. Padahal, seorang pimpinan yang baik akan menuntut bawahannya untuk melaporkan beberapa hal, baik yang bersifat positif maupun negatif. Karena kalau hanya hal – hal yang positif saja yang dilaporkan, pimpinan tidak akan mengetahui keadaan yang sesungguhnya. Akibatnya, dia akan mengambil kesimpulan yang salah. Lebih jauh lagi ia akan mengambil keputusan yang salah.

Kesimpulannya ialah bahwa pengawasan tidak akan dapat berjalan dengan baik apabila hanya bergantung kepada laporan saja, karena itu pengawasan tidak langsung tidak cukup. Sebaiknya pimpinan organisasi menggabungkan teknik pengawasan langsung dan tidak langsung dalam melakukan fungsi pengawasan itu agar *efisien*.

7. Aturan

(IMO, Convention on Standard Training and Certifcation Watchkeeping, 1995) Dalam *Convention on Standard Training and Certification Watchkeeping 95 Resolution 8* hal. 60 tentang peningkatan pengetahuan teknis, keterampilan dan profesionalisme para pelaut diharapkan pemerintah hendaknya membuat aturan-aturan untuk menjamin bahwa perusahaan-perusahaan :

1. Menetapkan kriteria dan proses-proses untuk menyeleksi personil untuk menunjukkan standar-standar tertinggi pengetahuan teknis, keahlian dan profesionalisme.

2. Memantau standar-standar yang ditunjukkan oleh personil kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya.
3. Mendorong semua perwira untuk berpartisipasi secara aktif dalam melatih personil junior.
4. Memantau secara seksama dan meninjau secara sering kemajuan yang dicapai oleh personil junior dalam memperoleh pengetahuan dan keahlian selama melaksanakan tugas dikapal.

8. Penyebab Kecelakaan

(Perhubungan, 2000) Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : Personal Safety and Social Responsibility, Departemen Perhubungan. Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan ditempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab:

a. Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Acts*), misalnya:
    1. Melaksanakan pekerjaan tanpa wewenang atau yang berwenang gagal mengamankan atau memperingatkan seseorang.
    2. Menjalankan alat/mesin dengan kecepatan diluar batas aman.
    3. Menyebabkan alat-alat keselamatan tidak bekerja.
    4. Menggunakan alat yang rusak.
    5. Bekerja tanpa prosedur yang benar.
    6. Tidak menggunakan pakaian pengaman atau alat pelindung diri.
    7. Menggunakan alat secara salah.
    8. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
    9. Bergurau ditempat kerja.
    10. Mabuk, ngantuk, dll.

b. Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*), Misalnya:
    1. Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
    2. Bahan atau peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
    3. Ventilasi dan penerangan kurang.

4. Lingkungan yang terlalu sesak, lembab, bising.
5. Bahaya ledakan atau terbakar.
6. Kurang sarana pemberi tanda.
7. Keadaan udara beracun: gas, debu, uap.

9. Keterampilan

(Agung Praseptiana Putra, 2017) Keterampilan merupakan suatu kemampuan yang dimiliki oleh seorang individu untuk melakukan sesuatu hal. Seseorang dikatakan terampil apabila orang tersebut mampu menyelesaikan tugas atau pekerjaannya secara efektif dan efisien. Derajat penguasaan yang dicapai oleh seseorang menggambarkan tingkat keterampilannya, makin baik dan cepat seseorang dalam menyelesaikan suatu tugas, maka orang tersebut dikatakan mempunyai keterampilan yang baik. Dalam hal ini Singer (1980) dalam Amung dan Yudja (1999: 57) mengatakan bahwa keterampilan adalah derajat keberhasilan yang konsisten dalam mencapai suatu tujuan dengan efisien dan efektif. Dari pernyataan tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa keterampilan itu merupakan suatu kemampuan dalam mencapai suatu tujuan yang maksimal dengan efektif dan efisien. Keterampilan bersifat konsisten, dan keterampilan merupakan kerjasama dari sistem tubuh.

10. Pengetahuan

(DR. Marhaeni Ria Siombo, 2010) Pengetahuan merupakan kemampuan untuk mengingat beberapa informasi yang digunakan melalui pemikiran manusia yang memberikan arti serta tujuan, kemampuan untuk megetahui tempat, kemampuan untuk mengetahui waktu kemampuan untuk mengungkapkan pendapat dan lain sebagainya. Pengetahuan mempunyai ciri – ciri yang spesifik mengenai apa (*ontologi*), bagaimana (*epistemologi*) dan untuk apa (*aksiologi*) pengetahuan tersebut disusun, yang saling terkait antara ketiganya.

Pengetahuan merupakan informasi yang terbentuk dari hubungan fakta, generalisasi, yang tersimpan di dalam ingatan pembelajar. Menurut Romiszowski, aspek yang membentuk pengetahuan dapat dibedakan menjadi:

1. Pengetahuan yang bersifat faktual seperti objek, peristiwa, prosedur.

2. Pengetahuan yang bersifat konseptual, seperti konsep yang spesifik dan prinsip yang menghubungkan konsep – konsep atau fakta.

Pengetahuan adalah sesuatu yang hadir dan terwujud dalam jiwa dan pikiran seseorang dikarenakan adanya reaksi, persentuhan dan hubungan dengan lingkungan dan alam sekitarnya. Pengetahuan ini meliputi emosi, tradisi, keterampilan, informasi, akidah dan pikiran – pikiran.

IDENTIFIKASI MASALAH

1. Pengawasan langsung tidak dilakukan oleh perwira pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan.
2. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan bawahan pada saat menggunakan perlengkapan keselamatan kerja.
3. Kurangnya pengetahuan bawahan tentang penyebab apabila tidak menggunakan alat perlengkapan keselamatan kerja.
4. Kurangnya sosialisasi dari sistem manajemen keselamatan baik dari pihak perusahaan maupun dari pihak kapal itu sendiri.
5. Kurangnya perencanaan kerja dan pengorganisasian diatas kapal sebelum melakukan kegiatan harian.
6. Kurang disiplinnya para Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja diatas kapal.

BATASAN MASALAH

1. Kurangnya pengawasan langsung dari perwira pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan.

2. Pengetahuan serta keterampilan bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja.

PENDEKATAN PEMECAHAN MASALAH

1. Memberikan pengawasan langsung oleh perwira terhadap bawahan pada saat melakukan pekerjaan harian.

2. Memberikan pengarahan melalui safety meeting secara rutin dan berkala.

RUMUSAN MASALAH

1. **Bagaimana pengawasan yang dilakukan oleh perwira pada saat melakukan pekerjaan harian terhadap bawahan?**
2. **Apa penyebab kurangnya pengetahuan dan keterampilan bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja?**

JUDUL SKRIPSI :

PENINGKATAN DISIPLIN ABK DALAM PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN KERJA DIATAS KAPAL M.T. GAS ONE

BAB III
METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulisan skripsi ini berdasarkan pengalaman selama melaksanakan praktek laut selama 12 bulan dan 3 hari (sebagai pelaksanaan semester V dan semester VI) dari Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta terhitung mulai tanggal 28 Oktober 2016 sampai dengan 1 Nopember 2017.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dimana penulis melaksanakan penelitian ini adalah kapal yang menjadi tempat penulis melakukan kegiatan praktek laut yaitu kapal MT. GAS ONE. Milik perusahaan PT. KSS LINE selama 12 bulan dan 3 hari terhitung mulai tanggal 28 Oktober 2016 sampai dengan 1 Nopember 2017.

Adapun spesifikasi kapal tersebut adalah:

a. Nama Kapal : MT. GAS ONE
b. Pemilik Kapal : PT. KSS LINE
c. Nama Panggilan Kapal : 3 F J A
d. Bendera : PANAMA
e. Type kapal : Gas yang Dicairkan (LPG)
f. Bobot mati kapal (DWT) : 3830,15 Tons
g. Pelabuhan Registrasi : PANAMA
h. Pembuatan mesin : Jepang
i. Tipe mesin : Akasaka Diesels Limited
j. Putaran mesin tiap menit : 6 UEC 33 LS II 2,380KW x 215RPM
k. Klasifikasi : Korean Register

B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penyusunan skripsi ini diperlukan adanya data – data dan informasi lengkap, objektif dapat ditanggung jawabkan untuk menjadi suatu gambaran dan pandangan yang benar dan terpecaya sehingga dapat disajikan serta dapat diuji kebenarannya. Oleh karena itu, agar untuk mendapatkan data – data tersebut yang diperlukan untuk menyusun skripsi ini maka teknik yang digunakan dalam mengumpulkan data antara lain :

1. Metode Pendekatan

Agar pemecahan masalah di dalam skripsi ini dapat dilakukan dengan baik dan mendapatkan pemecahan masalah yang maksimal, maka penulis menggunakan beberapa metode pendekatan masalah yang dianggap sesuai dengan masalah di dalam skripsi ini. Berikut ini adalah beberapa metode pendekatan yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian yang meliputi:

a. Studi Kasus

Metode pendekatan studi kasus adalah suatu metode pendekatan dengan mempelajari masalah – masalah yang sedang dihadapi. Artinya, masalah – masalah yang ada dipelajari terlebih dahulu.

Selama penulis melakukan praktek laut di kapal MT. GAS ONE, penulis melakukan pendekatan pemecahan masalah dan mempelajari masalah – masalah apa saja yang mungkin terjadi apabila ABK tidak terampil dan tidak disiplin dalam penggunaan alat keselamatan kerja dan bagaimana cara pemecahan terhadap masalah tersebut.

b. Problem Solving

Metode pendekatan dengan cara *problem solving* adalah lanjutan dari pendekatan studi kasus yang telah dilakukan terlebih dahulu oleh penulis, sehingga *problem solving* adalah suatu proses menemukan masalah dan memecahkannya

berdasarkan data dan informasi yang akurat, sehingga dapat diambil kesimpulan yang tepat.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang di pakai dalam menyusun skripsi ini, di dasarkan pada fakta – fakta yang pernah dialami oleh penulis selama melaksanakan praktek laut di atas MT. GAS ONE dan sumber – sumber data lainnya, kemudian dari semua fakta yang ada tersebut menjadi bahan penyusun skripsi ini, adapun dalam penyusunan skripsi ini, teknik pengumpulan data yang di gunakan adalah:

a. Teknik Observasi

Observasi dapat diartikan sebagai pengamatan yang meninjau dan menganalisa objek atau pun permasalahan yang akan diteliti secara langsung sehingga data yang diperoleh bersifat objektif.

Selama melaksanakan praktek laut atau masa penelitian di atas kapal MT. GAS ONE, penulis mengalami dan mengamati secara langsung terjadi permasalahan – permasalahaan yang terjadi pada umumnya di atas kapal. Adapun permasalahan yang diteliti yaitu mengenai kedisiplinan ABK dalam menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja harian di atas kapal. Berdasarkan pengamatan selama di atas kapal, penulis mendapatkan beberapa fakta dan data – data yang dapat dijadikan suatu bahan untuk penelitian, di antaranya :

1. Seringkali ditemukan beberapa ABK yang kurang disiplin dalam menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja di atas kapal, diantaranya seorang kru kapal yang tidak menggunakan kaca mata pengaman, safety shoes, wear pack dan lain – lain.
2. Kurang tanggapnya sikap perwira di atas kapal apabila menemukan bawahannya yang tidak menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat melakukan pekerjaan (harian).
3. Beberapa kecelakaan yang terjadi di atas kapal MT. GAS ONE diakibatkan karena ABK tidak menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat kerja.
4. Kurangnya pengetahuan ABK akan kegunaan dari alat keselamatan kerja pada saat melakukan suatu pekerjaan yang diperintahkan perwira di atas kapal.

Dari hasil pengamatan tersebut penulis merasa tertarik untuk meneliti lebih lanjut dalam penelitian yang akan dibahas dalam skripsi ini. Mengapa permasalahan itu terjadi dan bagaimana untuk mengupayakan agar pemecahan masalah dapat dipecahkan dengan baik sehingga resiko kecelakaan kerja di atas kapal dapat diminimalisasikan.

b. Teknik Komunikasi langsung (Wawancara)

Selain beberapa teknik pengumpulan data di atas kapal, penulis juga mengadakan wawancara mengenai dengan disiplinya ABK dalam menggunakan alat – alat keselamatan kerja. Informasi lainnya didapatkan melalui wawancara dengan rekan – rekan seprofesi di atas kapal antara lain : Nahkoda, Mualim I serta tidak lupa penulis juga melakukan wawancara dengan bosun yang sudah cukup berpengalaman dalam menggunakan alat – alat keselamatan kerja.

c. Teknik Komunikasi Tidak Langsung (angket)

Merupakan teknik pengumpulan data berdasarkan rangkuman dan teori – teori yang bersumber dari *website – website* dan buku – buku penunjang untuk studi kasus yang terjadi di atas kapal MT. GAS ONE. Adapun *website – website* dan buku – buku tersebut antara lain :

1. Disiplin (Dr. Ahmad Susanto, M.Pd. – Bimbingan dan Konseling di Sekolah: Konsep, Teori, dan Aplikasinya, halaman 118 – 126, 2018) yang menjelaskan definisi, jenis – jenis, fungsi, dan unsur – unsur disiplin itu sendiri.
2. Keselamatan Kerja dan Pencegahan Keselamatan Kerja (Suma'mur, 1996) yang menjelaskan definisi, dan tujuan keselamatan kerja dan teknik untuk mencegah kecelakaan.
3. *Code of Safe Working Practices For Merchant Seaman 2015 edition – Amandment 2, December 2017* bagian 8 yang menjelaskan beberapa perlengkapan keselamatan kerja di atas kapal dan fungsinya.
4. Tanggung jawab (Jusak Johan Handoyo, halaman 15 – 19) yang menjelaskan beberapa tanggung jawab dari masing – masing anak buah kapal.

5. Pengawasan (Dr. Juliansyah Noor, S.E.,M.M., 2013) menjelaskan pengertian dari beberapa macam definisi pengawasan, menurut Juliansyah Noor tersebut pengawasan ada dua macam yaitu pengawasan langsung dan tidak langsung.
6. Isi dari *Convention on Standard Training and Certification Watchkeeping 95 Resolution* 8 hal. 60 yang berisikan aturan tentang "peningkatan pengetahuan teknis, keterampilan dan profesionalisme para pelaut".
7. Menurut Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : Personal Safety and Social Responsibility, Departemen Perhubungan, yang menjelaskan tentang Tindakan tidak aman dari manusia, dan Keadaan tidak aman.

d. Studi Dokumentasi

Data di peroleh dari pengalaman di atas kapal MT. GAS ONE. Teknik pengumpulan data ini di dapatkan dengan cara memperhatikan mengenai dengan hal – hal kedisiplinan dan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja.

Sertifikasi awak kapal adalah sertifikat yang harus dimiliki pelaut seperti BST, AFF, SCRB, dan lain – lain sehingga pelaut sudah dianggap familiar dengan alat keselamatan kerja, ditambah dengan kegiatan familiarisasi awak kapal pada saat pertama kali menaiki kapal terhadap alat keselamatan kerja dikapal MT. GAS ONE.

C. SUBJEK PENELITIAN

Yang menjadi subjek penelitiannya itu adalah ABK dalam kedisiplinan dan keterampilannya dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas MT. GAS ONE. Dalam penulisan skripsi ini, penulis tidak menggunakan penelitian dengan teknik sampling, tetapi melakukan pendekatan dengan menggunakan studi kasus.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam permasalahan skripsi ini penulis menggunakan teknik deskriptif kualitatif, di mana penulis hanya mengangkat skripsi berupa studi kasus. di mana penulis menemukan penyebab timbulnya masalah yang didapat di atas kapal MT. GAS ONE yaitu kasus yang menyangkut kurang disiplin dan keterampilannya ABK dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja yang menyebabkan timbulnya kerugian – kerugian bagi pihak perusahaan maupun pihak awak kapal itu sendiri.

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Beberapa pengalaman yang pernah penulis alami selama praktek laut (Prala) di atas kapal. sebagai gambaran deskripsi data dalam penyusunan skripsi ini sebagai berikut :

1. Pada tanggal 5 Januari 2017 kapal MT. GAS ONE sedang berlabuh jangkar pada jam 08.45 di lintang 12.36'.72" N – 101.11'.41" E di Mapthaput (Thailand). Saat itu seluruh bawahan dek yaitu: Bosun, satu orang juru mudi dan taruna dek mendapatkan perintah dari mualim I untuk mengecat tiang depan haluan. Bosun sebagai pemimpin kerja membagi tugas agar proses pengerjaannya berjalan dengan cepat. Bawahan bertugas naik ke atas untuk mengecat bagian teratas, sedangkan taruna dek bertugas untuk mengecat bagian bawah tiang depan haluan, dan bosun mengecat bagian tengah tiang depan haluan. Dengan begitu pekerjaan dapat diselesaikan dengan cepat.

   Pada saat menaiki anak tangga bosun tidak menggunakan sabuk pengaman (*safety harness*) dengan semestinya sedangkan sebelum melakukan pekerjaan itu, semua sudah mendapatkan pesanan dari mualim I bahwa seluruh bawahan dek harus menggunakan sabuk pengaman. Kejadian bermula pada saat bosun mulai menaiki anak tangga. Pada ketinggian sekitar dua setengah meter tiba – tiba bosun terpleset. Karena pada saat itu bosun tersebut tidak menggunakan sabuk pengaman dengan semestinya, maka dia terjatuh sehingga menyebabkan kaki kanan bosun terkilir dan mengalami pembengkakan. Setelah itu mualim III melapor ke nakhoda dan oleh nakhoda meneruskan kejadian tersebut ke agen. Mualim III pada saat itu sedang berdinas jaga sebagai mualim jaga segera mengambil tindakan dengan mengangkat korban ke atas tandu yang sudah

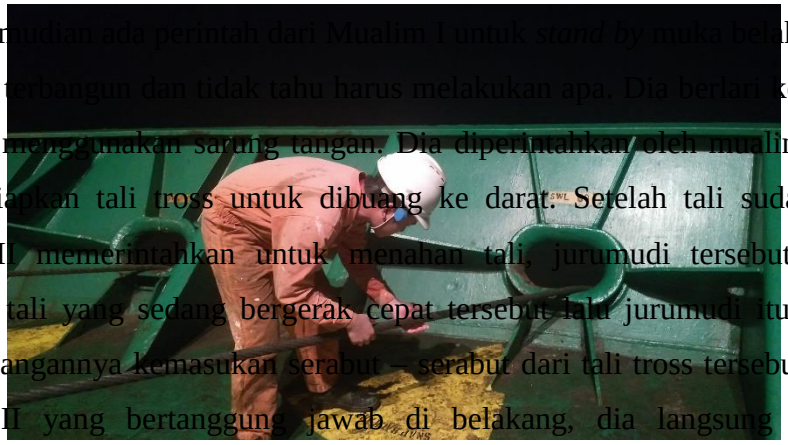
disiapkan sebelum pekerjaan harian dimulai. Dalam waktu 20 menit bosun tersebut dibawa ke darat dengan menggunakan Service boat. Setelah sampai di darat bosun tersebut dibawa dengan menggunakan mobil menuju rumah sakit untuk mendapatkan pertolongan lebih lanjut.



Gambar : 4.1

2. Pada tanggal 28 Mei 2016, saat itu kapal berlabuh jangkar di Vung Tau (Vietnam) pada lintang 10.27'.74" N – 107.00'.25" E. Seperti biasa seluruh ABK melakukan kegiatannya pada jam 08.00 masing – masing di mana ABK dek melakukan kegiatan yang diperintahkan oleh mualim I. Pada saat waktu istirahat semua ABK mendapatkan perintah dari nakhoda bahwa kapal akan sandar jam 14.00 waktu setempat.

Setelah selesai istirahat bosun menghentikan kegiatan agar seluruh ABK dek melakukan persiapan sandar. Karena habis makan ada seorang jurumudi tertidur lelap dan tidak bersiap – siap untuk melakukan sandaran di pelabuhan. Beberapa selang kemudian ada perintah dari Mualim I untuk *stand by* muka belakang disitu jurumudi terbangun dan tidak tahu harus melakukan apa. Dia berlari ke belakang dan lupa menggunakan sarung tangan. Dia diperintahkan oleh mualim II untuk mempersiapkan tali tross untuk dibuang ke darat. Setelah tali sudah di area mualim II memerintahkan untuk menahan tali, jurumudi tersebut bergegas menahan tali yang sedang bergerak cepat tersebut lalu jurumudi itu berteriak, ternyata tangannya kemasukan serabut – serabut dari tali tross tersebut. Sebagai Mualim II yang bertanggung jawab di belakang, dia langsung membawa jurumudi tersebut ke klinik dan melapor ke nakhoda di mana nakhoda segera melapor ke agen agar mendapatkan tindakan lebih lanjut. Selang 20 menit mobil dari agen datang dan ABK tersebut dibawa ke rumah sakit untuk mendapatkan perawatan yang lebih baik.



Gambar : 4.2

3. Pada tanggal 10 Juli 2017, pada saat itu lintang 35.09’.04” N – 129.07’.80” E kapal berlabuh di Busan *Anchorage* (Korea). Seperti biasa di awal pagi sekitar pukul 07.30 waktu setempat, bosun menuju anjungan untuk menghadap mualim I untuk mendapat perintah kerja yang harus dikerjakan pada hari itu. Mualim I yang saat itu melaksanakan dinas jaga 4 – 8 memberi order kepada semua bawahan dek melalui bosun untuk mengetok karat di kapal, mualim I pun tidak lupa memberikan nasehat agar saat melakukan pekerjaan supaya menggunakan kacamata pengaman (safety goggles).

   Setelah mendapatkan order dari mualim I maka bosun langsung menyampaikan kepada seluruh bawahan dek lainnya apa yang mualim I tugaskan hari itu. Bawahan dek yang bertugas hari itu adalah bosun, satu orang juru mudi, dan satu orang kadet. Pekerjaan dimulai pukul 08.00 waktu setempat. Bosun memerintahkan kepada jurumudi untuk mengetok karat. Seperti biasa, sebelum melakukan pekerjaan bosun dan kadet mempersiapkan segala peralatan yang akan dipergunakan dalam pekerjaan mengetok karat nanti. Sementara jurumudi menunggu dan bersiap – siap untuk melaksanakan pekerjaan, bosun telah memperingatkan kepada jurumudi agar menggunakan perlengkapan keselamatan terutama kacamata pengaman (safety goggles). Karena begitu banyaknya karat yang harus diselesaikan hari itu, maka bosun pun ikut melakukan pekerjaan itu. Tapi bosun yang semula memberikan nasehat kepada yang lainnya agar menggunakan kacamata pengaman tapi dia menggunakan kacamata pengaman yang tidak sesuai. Satu jam pertama pekerjaan berlangsung dengan lancar.

   Namun sekitar pukul 09.30 bosun yang sedang melakukan pekerjaan mengetok karat tadi tiba – tiba berteriak sambil memegang mata kanannya. Secara spontan jurumudi yang sedang serius bekerja terkejut dan langsung menghampiri bosun yang sedang merasakan kesakitan kemudian menanyakan apa yang terjadi.

Ternyata serpihan besi karat yang dia ketok tadi masuk ke dalam matanya. Pada saat itu korban di bawa ke klinik kapal.

Mualim III yang pada saat itu sedang berdinas jaga langsung memberitahu mualim II, karena mualim II bertanggung jawab mengenai kesehatan di atas kapal maka mualim II segera memeriksa bosun dan memberi tetes mata. Keesokan harinya mata bosun membaik, tapi bosun masih tetap menggunakan obat yang diberikan oleh mualim II.



Gambar : 4.3

B. ANALISA DATA

Dari hasil penelitian tersebut di atas, di dapat beberapa data dan informasi tentang permasalahan sehubungan dengan alat - alat keselamatan dan penggunaan alat - alat keselamatan kerja oleh anak buah kapal di atas kapal MT. GAS ONE. Adapun permasalahan yang dapat penulis kumpulkan adalah :

1. Kurangnya Pengetahuan dan Kedisiplinan Anak Buah Kapal

Perkembangan ilmu pengetahuan terus menerus mengikuti jaman dan perubahan - perubahan mengikuti perkembangan bahkan menghasilkan penemuan - penemuan baru. Alat-alat keselamatan kerja pada kapal modern dibuat dengan sistem yang baru atau modern.

Dengan demikian secara bertahap dan terus menerus akan terjadi perubahan atau perbedaan sistem pengoperasian pada alat-alat keselamatan kerja tersebut jarang dioperasikan meskipun sering diadakan pengecekan oleh perwira namun jika setiap pengecekan hanya di tempat tentunya anak buah kapal hanya bisa membayangkan cara penggunaannya tanpa mempraktekannya. Tidak dapat disangkal lagi bahwa kemampuan anak buah kapal melaksanakan tugas-tugasnya sangat ditentukan oleh seberapa jauh mereka menguasai pengetahuan atau ilmu dan seberapa banyak pengalaman yang mereka miliki, yang berkaitan dengan tugas-tugas yang yang harus dipertanggung jawabkan. Selanjutnya penguasaan ilmu pengetahuan ditentukan oleh sejauh mana mereka mendapatkan pendidikan dan tingkat keterampilan yang ditentukan oleh sejauh mana mereka mendapatkan pendidikan dan tingkat keterampilan, ditentukan oleh seberapa banyak mendapatkan latihan – latihan atau pengalaman yang sudah didapat.

Diketahui berdasarkan fakta-fakta yang ditemui penulis selama melaksanakan tugas praktek laut di atas MT. GAS ONE adalah bahwa ketidak siapan dari beberapa anak buah kapal terutama bawahan dalam menghadapi kejadian atau kecelakaan karena pengetahuan dan keterampilan mereka yang terbatas serta tidak disiplinnya beberapa anak buah kapal tersebut dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja termasuk kurang pahamnya mengenai pentingnya alat – alat keselamatan kerja tersebut.

Kurangnya kedisiplinan yang dimiliki oleh anak buah kapal jelas sangat mempengaruhi keberhasilan di dalam melaksanakan tugas-tugasnya di atas kapal baik tugas rutin maupun tugas yang sifatnya temporer seperti pengoperasian alat – alat kerja yang menggunakan mesin. Selanjutnya, meskipun mereka mempunyai kedisplinan yang tinggi tetapi jika tidak di tunjang oleh keterampilan dan kemampuan yang memadai sesuai dengan prosedur keselamatan kerja dari perusahaan,,maka tetap akan menjadi kendala di dalam pelaksanaan tugas-tugasnya.

Oleh karena itu faktor kedisiplinan dan keterampilan bagi Awak Kapal harus mendapat perhatian yang besar dari pihak - pihak yang bertanggung jawab akan hal tersebut. Pembekalan dan peningkatan kedisiplinan serta keterampilan bagi

anak buah kapal pada umumnya dilakukan melalui prosedur – prosedur dan pengalaman yang sudah didapatkan.

Pendidikan biasanya dilakukan sebelum yang bersangkutan menjadi awak kapal atau dilakukan diluar waktu berlayar. Sedangkan peningkatan keterampilan pada umumnya dilakukan pada saat berlayar atau dalam pelaksanaan tugas - tugas mereka di atas kapal. peningkatan keterampilan anak buah kapal dilakukan melalui program pendidikan dan latihan akan dapat memberikan pembekalan yang berarti bagi peningkatan keterampilan anak buah kapal.

2. Pengawasan Prosedur Keselamatan Yang Di Lakukan Di Atas Kapal

Latihan - latihan yang diadakan di atas kapal adalah melakukan safety meeting yang rutin. Di mana di dalam safety meeting menjelaskan tentang prosedur alat – alat keselamatan kerja.

Karena alat – alat keselamatan kerja tersebut merupakan alat bantu kerja harian yang paling penting untuk melindungi anak buah kapal tersebut dalam menyelesaikan tugas – tugas yang di berikan oleh perwira di atas kapal. Kecelakaan yang sering diakibatkan oleh kelalaian bawahan ataupun hal lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di atas kapal. Namun dikarenakan kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh perwira yang diakibatkan oleh padatnya jadwal atau kerjaan perwira mengenai manajemen kapal. Oleh sebab itu penggunaan alat keselamatan kerja tersebut di atas kapal kurang mendapat perhatian dari Bawahan di atas kapal. Mereka tidak menyadari betapa pentingnya arti dari alat – alat keselamatan kerja tersebut. Oleh karena itu dengan jarang diadakan pengawasan terhadap penggunaan keselamatan kerja di atas kapal maka Bawahan menjadi kurang mengetaui tentang prosedur-prosedur penggunaan alat - alat keselamatan kerja di atas kapal.

Seorang pemimpin bertanggung jawab atas keberhasilan atau kegagalan dalam mencapai tujuan organisasi, mutlak menjadi tanggung jawab pimpinan. Dalam mengorganisasi para anak buahnya dapat ditentukan oleh sifat – sifat yang dimiliki pemimpin tersebut, di antaranya :

a. Pada umumnya pemimpin harus memiliki kecerdasan yang cukup relatif tinggi daripada bawahannya.
b. Kematangan dan keluasan pandangan sosial.
c. Mempunyai motivasi dan keinginan berprestasi yang datang dari dalam.
d. Mudah mengambil keputusan.
e. Mempunyai kewibawaan.
f. Menjadi teladan yang baik bagi anak buahnya.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berbagai masalah yang penulis kemukakan pada skripsi ini merupakan fakta – fakta yang terjadi pada saat melakukan praktek laut (Prala) di atas kapal. Berdasarkan hasil penelitian mengenai tidak disiplinnya bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja pada saat bekerja seperti yang telah dijelaskan di atas. Maka penulis membuat beberapa alternatif pemecahan masalah pada suatu masalah yang terjadi di atas kapal MT. GAS ONE. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam penggunaan perlengkapan keselamatan kerja di atas kapal bukanlah suatu hal yang mudah tanpa disertai usaha – usaha yang keras yang dilandasi suatu sikap disiplin dalam menjalankan tugas atau pekerjaan.

Dari analisa data yang ada, maka pemecahan masalah yang dapat diambil adalah:

1. **Memberikan pengawasan lansung oleh perwira terhadap bawahan**

   Di mana para perwira terutama mualim I harus meluangkan waktu lebih untuk mengawasi para bawahan yang sedang bekerja di geladak sehingga tugas dan tanggung jawabnya tidak hanya mengurusi masalah muatan tapi juga harus mengawasi para bawahan yang sedang bekerja.

   Terutama dalam hal ini mualim I tidak hanya terfokus pada saat pekerjaan tetapi terbagi antara pengawasan terhadap bawahan dan penanganan muatan. Terkadang mualim I sebagai kepala kerja geladak di atas kapal dan terkadang mualim I mendapat perintah dari nakhoda atau di sibukkan dengan tugas lainnya yang memaksanya untuk meninggalkan lokasi kerja, sehingga pengawasan yang dilakukannya tidak efektif dan efisien.

Akan tetapi ada juga bawahan yang merasa tidak senang ketika kerjaannya selalu diawasi. Oleh karena itu dari mereka ada yang berfikir bahwa ketika pekerjaannya selalu diawasi, sehingga mereka berfikir bahwa kemampuan yang dimiliki oleh para bawahan masih diragukan atau tidak sanggup menyelesaikan pekerjaan yang diberikan oleh perwira.

Dapat di artikan bahwa perwira – perwira di atas kapal masih belum mempercayai sepenuhnya akan kualitas dan kemampuan yang dimiliki oleh para bawahannya. Oleh sebab itu setiap perwira yang ada di atas kapal terutama mualim I sebagai perwira senior di atas kapal agar selalu memberikan pengawasan dan sering melakukan pendekatan terhadap bawahannya. Di atas kapal juga dianjurkan untuk perwira melakukan kerja harian, sebagai contoh oleh para bawahan diatas kapal.

Mualim I sebagai kepala kerja geladak yang bertanggung jawab atas keselamatan anak buahnya. Dengan mengadakan pengawasan langsung terhadap para bawahan yang sedang melakukan tugasnya agar setiap kegiatan yang dilakukan oleh para bawahan dapat dipantau. Pengawasan terhadap bawahan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja pada saat melaksanakan suatu pekerjaan adalah hal penting dalam meningkatkan keselamatan. Oleh karena sebab itu usaha untuk menangani keselamatan kerja di atas kapal tidak lepas dari pada peran serta perwiranya. Perwira sebagai pemimpin di atas kapal haruslah menjadi panutan bagi bawahannya.

2. **Pemberian penghargaan dari nakhoda terhadap ABK yang patuh terhadap peraturan dan menggunakan perlengkapan keselamatan kerja saat bekerja dan pemberian hukuman terhadap ABK yang tidak patuh dan tidak menggunakan perlengkapan keselamatan kerja pada saat bekerja di setiap bulannya.**

Dengan adanya penghargaan atau hadiah kepada para ABK, ABK akan berlomba – lomba dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan benar sesuai standar – standar yang ada, sehingga hasil yang diinginkan dapat tercapai secara optimal.

Pemberian penghargaan atau hadiah dapat memberi motivasi kepada para ABK untuk bekerja lebih baik dan profesional, hal ini menyebabkan ABK akan semangat untuk mendapatkan penghargaan atau hadiah tersebut.

Dengan adanya hukuman atau sangsi yang berat kepada para ABK, ABK akan patuh dalam mejalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan benar sesuai dengan standar – standar yang ada, sehingga hasil yang diinginkan dapat tercapai secara optimal.

Pemberian hukuman dapat memberi motivasi bagi para ABK untuk bekerja lebih baik dan professional, hal ini menyebabkan ABK akan memiliki rasa khawatir dan takut apabila mendapat hukuman yang berat.

Apabila masih ditemukan pelanggaran, perlu diadakan sangsi – sangsi tegas dalam menegakkan peraturan keselamatan kerja oleh nakhoda. Jika ABK melakukan tindakan ceroboh, bekerja tanpa alat pelindung keselamtan kerja, maka sebagai nakhoda harus memanggil dan memberi peringatan kepada seluruh ABK agar mematuhi prosedur yang telah ditetapkan dalam standar keselamatan kerja. ABK diberikan beberapa nasehat dan pengarahan mengenai fungsi dan kegunaan dari perlengkapan keselamatan tersebut sehingga diharapkan ABK dapat mengikuti prosedur kerja yang berlaku di atas kapal demi kepentingan bersama. Apabila masih terulang kembali kesalahan yang sama maka seorang nakhoda harus mengambil suatu tindakan tegas dalam hukuman yang lebih berat bukan hanya suatu peringatan saja. Pemberian hukuman atau sangsi yang tegas dapat mendorong ABK sehingga dia mau bekerja lebih baik dan melaksanakan perintah.

Sebelum hukuman yang lebih serius diberikan seperti pemecatan atau diturunkan dari kapal, terlebih dahulu nakhoda harus mengambil tindakan berupa perbaikan terhadap kedisiplinan ABK, sehingga apabila tindakan untuk memperbaiki disiplin ini tidak mencapai hasil yang memuaskan, dapat diambil tindakan disiplin yang tegas (disiplin korektif) yaitu pemecatan atau penurunan dari kapal.

Nakhoda dalam mengambil tindakan memperbaiki disiplin ABK nya harus memperhatikan hal – hal berikut :

a. Mengetahui sebaik – baiknya disiplin tersebut, diantaranya :

1) Mengapa harus diambil tindakan
2) Bentuk pelanggaran apa yang terjadi
3) Dalam keadaan apa pelanggaran itu terjadi
4) Berapa kali pelanggaran itu terjadi

b. Mengumpulkan fakta – fakta yang diperlukan sebanyak – banyaknya. Pengumpulan fakta melalui informasi yang di dapat dari berbagai sumber dan juga dari perwira lainnya tentang pelanggaran disiplin yang telah dilakukan oleh ABK tersebut.

c. Pilihan tindakan apa yang harus diambil (termasuk tindakan sementara) :
   1) Teguran secara lisan
   2) Penurunan pangkat
   3) Laksanakan tindakan itu.

   Sebelum nakhoda mengambil tindakan tegas berupa pemecatan atau pemutusan hubungan kerja terhadap ABK, maka ada prosedur yang harus diperhatikan oleh nakhoda, yaitu:
   1) Masalah kedisiplinan ini telah didiskusikan bersama seluruh perwira senior diatas kapal yang pelaksanaannya diadakan dalam *undicipliner meeting*.
   2) Nakhoda harus mengirimkan laporan kerja ke perusahaan yang berisi laporan kondite awak kapal tersebut. Penegakan disiplin harus ditegakan dengan konsisten. Hal ini dikarenakan konsisten merupakan bagian penting dari tercapainya kelancaran operasi kapal.

3. Memberikan pengarahan melalui Safety Meeting secara rutin dan berkala.

Dalam pemberian pengarahan melalui safety meeting itu sangat penting karena seorang perwira dapat memberikan penjelasan dan penyuluhan tentang akan pentingnya menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja dan dibutuhkan suatu sikap disiplin dalam setiap pekerjaan baik dalam melakukan pekerjaan harian maupun tugas pada saat persiapan sandar di pelabuhan.

Safety meeting sangat penting kita laksanakan karena dalam safety meeting ini kita bisa ketahui tentang apa yang diinginkan oleh para ABK, sehingga antara nakhoda dengan ABK saling menghargai.

Dalam melakukan safety meeting para ABK boleh mengeluarkan pendapat baik berbentuk saran maupun pertanyaan, sehingga seluruh ABK yang di atas kapal bebas mengeluarkan pendapatnya.

Sarana – sarana seperti ini diharapkan dapat membantu untuk menumbuhkan kesadaran akan disiplin dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja sehingga dapat meminimalisasikan resiko terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam upaya meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja pada saat bekerja di atas kapal di mana sebagai usaha untuk menjaga kesalamatan jiwa ABK guna menunjang kelancaran operasional kapal, perlu di evaluasi kembali alternatif dari pada pemecahan masalah yang telah dijelaskan. Beberapa solusi yang diusulkan nantinya sebagai awal mengembali tindakan – tindakan dan langkah pemecahan selanjutnya. Dari sebagai alternatif pemecahan masalah yang diusulkan dapat mengatasi suatu permasalahan yang terjadi di atas kapal .MT. GAS ONE seputar penggunaan perlengkapan keselamatan kerja.

Tindakan apa yang di ambil dan bagaimana pelaksanaan pengawasan serta pengarahan terhadap ABK guna meningkatkan kedisiplinan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja di atas kapal, sehingga resiko kecelakaan kerja. Maka dari itu, usaha – usaha tersebut akan di evaluasi kembali sehingga nantinya diharapkan ditemukan solusi yang tepat dan akurat.

Adapun evaluasi alternatif pemecahan masalah yang di usulkan tersebut diantaranya:

1. Dasar kedisiplinan dan keterampilan yang harus dimiliki oleh para pelaut sebelum naik kapal benar – benar harus diperhatikan oleh perusahaan.

2. Pengarahan dari Nakhoda melalui safety meeting terhadap ABK mengenai pentingnya penggunaan perlengkapan keselamatan kerja di atas kapal.
3. Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal harus bisa mengkoordinasi anak buahnya agar tercipta suasana harmonis diatas kapal.
4. Prosedur keselamatan kerja harus ditetapkan dengan baik di atas kapal. Agar awak kapal familiar terhadap alat-alat keselamatan kerja yang ada diatas kapal.
5. Kerjasama antara perwira bersama anak buah kapal dalam melaksanakan kegiatan – kegiatan rutin yang diselenggarakan di atas kapal.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah penulis telah menentukan alternatif pemecahan masalah yang paling tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah, setelah memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian, antara lain:

1. Memberikan pengawasan lansung oleh perwira terhadap bawahan
2. Pemberian penghargaan dari nakhoda terhadap ABK yang patuh terhadap peraturan dan menggunakan perlengkapan keselamatan kerja saat bekerja dan pemberian hukuman terhadap ABK yang tidak mematuhi aturan dan tidak menggunakan perlengkapan keselamatan kerja pada saat bekerja di setiap bulannya.
3. Memberikan pengarahan melalui Safety Meeting secara rutin dan berkala.

BAB V
PENUTUP

A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang diambil penulis dari hasil analisa dan pembahasan dari penelitian iniadalah sebagai berikut :

1. Tingkat kedisiplinan bawahan dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal kurang, seperti dengan penggunaan perlengkapan keselamatan kerja pada saat bekerja harian, sebagai contoh yaitu bosun tidak menggunakan sabuk pengaman dan kacamata pengaman dengan semestinya dan jurumudi yang tidak menggunakan sarung tangan saat bekerja. Hal ini dapat mengganggu kinerja operasi kapal.
2. Motivasi yang diberikan oleh nakhoda untuk para ABK untuk melaksanakan kesehatan dan keselamatan kerja masih kurang. Di mana para ABK dapat memahami arti disiplin dan tidak lagi melakukan kesalahan yang sama dan kurangnya pengawasan langsung serta pendekatan antara perwira terhadap bawahan, sehingga pengarahan dari perwira yang diberikan kepada bawahan sering kali diabaikan. Dari pengarahan itu keselamatan bawahan bisa terjaga apabila dia mendengarkan arahan tersebut.

B. SARAN

Adapun saran – saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil kesimpulan yang sudah dilakukan untuk penyelesaian masalah adalah sebagai berikut :

1. Pihak Kapal :
    a. Nakhoda :
        1. Memotivasi para bawahan agar lebih disiplin dalam penggunaan alat – alat keselamatan, maka disarankan agar Nakhoda dan Perwira memberikan pengarahan kepada Bawahan tentang penggunaan alat – alat keselamatan.
        2. Dapat bertindak tegas dengan memberikan sangsi berupa teguran terhadap Bawahan yang melakukan kesalahan.
    b. Perwira :
        1. Melakukan pengawasan dan pengontrolan pada para Bawahan pada saat berdinas jaga.
        2. Melakukan pendekatan terhadap Bawahan dan menciptakan suasana kekeluargaan di atas kapal.
    c. Bagi para *rating* :
        1. Meningkatkan kesadaran akan pentingnya menggunakan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja.
        2. Menerapkan rasa disiplin dan tanggung jawab dalam setiap pekerjaannya, misalnya dengan perlengkapan keselamatan pada saat bekerja.
        3. Mematuhi segala peraturan dan prosedur yang telah dibuat di atas kapal.

Dari seluruh penjelasan yang telah dikemukakan dalam bentuk saran – saran yang ada di atas, merupakan suatu usaha untuk mengatasi masalah – masalah yang timbul. Agar dapat berguna untuk meningkatkan professional ABK dalam meningkatkan keselamatan guna menunjang kelancaran operasional kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Agung Praseptiana Putra, M. (2017). *Prosiding Seminar Nasional Pendidikan Jasmani 2017.* Sumedang: UPI Sumedang Press.

Dr. Ahmad Susanto, M. (2018). *Bimbingan dan Konseling di Sekolah.* Jakarta: PRENADAMEDIA GROUP.

Dr. Juliansyah Noor, S. M. (2014). *Penelitian Ilmu Manajemen Tinjauan Filosofis dan Praktis.* Jakarta: PRENADAMEDIA GROUP.

DR. Marhaeni Ria Siombo, S. M. (2010). *Hukum Perikanan Nasional dan Internasional.* Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Handoyo, J. J. (2014). *Mesin Penggerak Utama Motor Diesel.* Jakarta: DEEPUBLISH.

IMO. (1995). *Convention on Standard Training and Certifcation Watchkeeping.* London: IMO.

IMO. (2017). Code of Safe Working Practices For Merchant Seaman 2015 - Amandment 2. *IMO* (hal. Bagian 8). London: IMO.

Indonesia. (2008). Tentang Pelayaran. *Undang - Undang Republik Indonesia.* Jakarta: Pemerintah.

Perhubungan, B. D. (2000). *BST, Modul 4 : Personal Safety and Social Responsibility, Departemen Perhubungan.* Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Suma'mur. (2018, Oktober 9). *Penerapan Penggunaan Alat Pelindung Diri Sebagai Upaya Perlindungan Terhadap Tenaga Kerja di PT Bayer Indonesia Bayer Cropsceince.* Diambil kembali dari https://core.ac.uk/download/pdf/12348344.pdf