

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



**MAKALAH  
UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH  
KAPAL DALAM PENANGANAN KESELAMATAN  
KERJA DI ATAS KAPAL SPB LAMPAN**

Oleh :

**DJUNARDI TUMEI**  
**NIS. 02462 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1**

**JAKARTA**

**2021**

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



**MAKALAH  
UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL  
DALAM PENANGANAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS  
KAPAL  
SPB LAMPAN**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

**OLEH :**

**DJUNARDI TUMEI  
NIS. 02462 / N**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I  
JAKARTA  
2021**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : **DJUNARDI TUMEI**  
NIS : **02462 / N**  
Program Pendidikan : **ANT-I**  
Jurusan : **NAUTIKA**  
Judul : **UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN  
ANAK BUAH KAPAL DALAM PENANGANAN  
KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL SPB  
LAMPAN**

Jakarta, Juni 2021

Pembimbing I

**Capt. Anisah, M.M.Tr**

**Penata Tk.I (IV/a)**

**NIP. 197212142002122001**

Pembimbing II

**Drs. Purnomo MM**

**Penata Tk. I (IV/a)**

**NIP. 195906121980031002**

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo Putro, MM.**

**Penata (III/c)**

**NIP. 197305262008121001**

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : DJUNARDI TUMEI  
No. Induk Siswa : 02462 / N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH  
KAPAL DALAM PENANGANAN KESELAMATAN  
KERJA DI ATAS KAPAL SPB LAMPAN

Jakarta, 12 Juli 2021

Penguji I

**A. Chalid Pasyah, Dipl. Tesl, MPd.**

Pembina (IV/a)

NIP. 19600814 198202 1 001

Penguji II

**Capt. Rudi Yulianto**

Dosen STIP

Penguji III

**Capt. Anisah, M. Mar. M.M.Tr**

Pembina (IV/a)

NIP. 197212142002122001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

**Capt. Bhima S. Putra, MM**

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

# KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat penyertaanNya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT – I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul : **“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM PENANGANAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL SPB LAMPAN”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas Jaga dan mengacu pada ketentuan konvensi Internasional STCW 78 Amandemen 2010.

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Nakhoda di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini masih jauh dari kesempurnaan. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada dalam hal Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata Bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselasainya makalah ini, terutama kepada :

1. Bapak Amiruddin, M.M., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
2. Capt. Bhima S. Putra, M.M., Selaku Ketua Program Studi Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, M.T., Selaku Kepala Devisi Pengembangan Usaha.
4. Ibu Capt. Anisah, M.M.Tr, selaku Dosen Pembimbing I

5. Bapak Drs, Purnomo, M.M., selaku Dosen Pembimbing II
6. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
7. Istriku tercinta Noveritha A. Mandagie beserta anak-anak tersayang yang selalu memberikan saya doa dan dukungan sehingga saya bisa menyelesaikan makalah ini.
8. Ibunda Neltjie Manginsihi dan Ayahanda tercinta Elieser Tumei yang sangat luar biasa, yang selalu membantu memberikan pengertian, doa dan dukungan moril yang tiada henti dari awal pendidikan sampai dengan saat ini.
9. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LVIII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) tahun ajaran 2021 yang telah memberikan sumbangan dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Juni 2021

Penulis,



**DJUNARDI TUMEI**  
NIS 02462/N-I

## DAFTAR ISTILAH

Untuk mengetahui kemampuan dengan pengujian wawancara atau tulis tentang pengetahuan, pengujian ketrampilan dengan mempragakan pelaksanaan prosedur atau penggunaan alat observasi selama pelaut melaksanakan pekerjaan. Beberapa definisi yang digunakan dalam penulisan makalah ini antara lain :

1. **International Maritime Organizaztion (IMO)** adalah suatu organisasi masyarakat maritime international yang membuat peraturan dalam usaha meningkatkan keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran dan penanggulangan pencemaran yang terjadi akibat kecelakaan kapal.
2. **Self Propelled Barge (SPB)** adalah kapal yang mempunyai bentuk seperti tongkang namun menggunakan tenaga pendorong sendiri.
3. **Safety Of Life at Sea (SOLAS)** adalah suatu peraturan tentang keselamatan kapal dan keselamatan pelayaran.
4. **Standard of Training Certification and Watching (STCW)** adalah suatu peraturan yang mengatur pemberlakuan, pendidikan dan pelatihan, sertifikasi dan komunikasi dalam memenuhi standard keselamatan yang harus dilakukan dan dimiliki oleh seorang kandidat pelaut.
5. **International Safety Management Code (ISM Code)** adalah suatu peraturan standar nasional mengenai manajemen keselamatan untuk kapal yang aman serta pencegahan pencemaran.
6. **Safety Management System (SMS)** adalah suatu system yang di dokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan–kebijakan perusahaan.
7. **Company** yaitu pemilik kapal atau organisasi lain atau perorangan atau pencharter yang mengambil alih tanggung jawab pengoperasian kapal dari pemiliknya dan siapa saja yang mengambil alih tanggung jawab yang dimaksud serta bersedia mengambil semua tugas dan tanggung jawab yang dipercayakan dalam Code.
8. **Government** adalah pemerintah suatu Negara yang benderanya digunakan suatu kapal.
9. **Policy** adalah kebijakan–kebijakan perusahaan sesuai prosedur–prosedur manajemen tertulis, terdokumentasi dan wajib dilaksanakan.
10. **Anak Buah Kapal (ABK)** adalah Awak kapal selain nakhoda

11. **Mother Vessel adalah** Kapal pengangkut dengan kapasitas besar yang mengangkut barang dari pelabuhan transit menuju pelabuhan tujuan.
12. **Job Safety Analist (JSA)** adalah Teknik Manajemen Keselamatan yang berfokus pada identifikasi bahaya dan pengendalian bahaya yang berhubungan dengan rangkaian pekerjaan atau tugas yang hendak dilakukan
13. **Tool Box Meeting (TBM)** atau biasa juga disebut dengan Safety Talk adalah merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan kepada para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja di area kerja.



# DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISTILAH .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	17
 BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data .....	18
B. Analisis Data .....	21
C. Pemecahan Masalah .....	27
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan .....	39
B. Saran .....	39
DAFTAR PUSTAKA .....	41
 LAMPIRAN-LAMPIRAN	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Dengan perkembangan dan kemajuan ilmu Pengetahuan/Teknologi yang menyebabkan kemajuan dan peningkatan taraf hidup masyarakat, kegiatan pembangunan di berbagai sektor, maka diperlukan kapal sebagai sarana transportasi laut yang potensial untuk melayani kebutuhan mobilitas arus barang dan penumpang yang terus semakin meningkat.

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi tersebut, Perusahaan Pelayaran tidak cukup dengan menyediakan kapal-kapal dalam jumlah yang banyak, tetapi kapal-kapal tersebut harus laiklaut serta dilengkapi dengan tenaga-tenaga pelaut yang terampil, ahli dan profesional serta bertanggungjawab batas kelancaran operasional dengan menunjang keselamatan pelayaran, untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan dan kerusakan harta benda sesuai dengan konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut tahun 1974 sebagaimana telah diamandemen.

Perusahaan pelayaran juga harus mempunyai tujuan manajemen keselamatan perusahaan yang secara terus menerus meningkatkan ketrampilan manajemen keselamatan dari personel darat atau kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan untuk memastikan kegiatan kapal yang dioperasikan dapat berjalan secara aman, mencegah terjadinya kecelakaan pada jiwa atau kematian dan menghindari kerusakan pada property serta lingkungan laut. Hal itu tidak terlepas dari peranan Anak Buah Kapal (ABK) dalam upaya mengantisipasi terjadinya kecelakaan saat melaksanakan pekerjaan operasional, pemeliharaan, perawatan serta perbaikan di atas kapal. Hal ini diharapkan dapat mengurangi resiko kecelakaan yang dapat timbul pada saat melaksanakan pekerjaan operasional, perawatan dan perbaikan di atas kapal. Para Anak Buah Kapal (ABK) juga dituntut memiliki pengetahuan, pengalaman dan kedisiplinan yang tinggi sehingga kemungkinan terjadinya

kecelakaan kerja dapat diperkecil sehingga aktifitas bekerja dapat berjalan dengan lancar dan aman. Namun pada kondisi yang sebenarnya masih banyak awak kapal kurang memiliki pengetahuan dan keterampilan khususnya dalam hal keselamatan kerja yang sesuai dengan prosedur kerja di atas kapal serta kurangnya pengalaman kerja awak kapal di atas kapal.

Dalam melaksanakan pekerjaan operasional, perawatan dan perbaikan di atas kapal sangat dibutuhkan ketelitian, rasa tanggung jawab dan tingkat kedisiplinan yang tinggi dari awak kapal agar tidak terjadi kecelakaan ataupun korban jiwa di atas kapal yang dapat mengganggu kelancaran operasional kapal tersebut.

Selanjutnya untuk menjaga agar kapal selalu dalam keadaan baik dan siap beroperasi tidak lepas dari peranan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menangani upaya mencegah terjadinya kecelakaan pada saat melakukan perawatan dan perbaikan kapal yang merupakan satu kesatuan system untuk menunjang kelancaran operasional kapal sebagai sarana transportasi laut. Rendahnya tingkat kedisiplinan dan kesadaran crew dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal serta prosedur yang berlaku terhadap keselamatan kerja pada saat proses pemindahan penumpang dan muatan. Kurangnya pengawasan Nahkoda dan perwira terhadap awak kapal juga berperan penting untuk kelancaran operasional kapal.

Padatnya pekerjaan di atas kapal khususnya kapal yang bekerja di terminal pengangkutan batu bara mengakibatkan kurangnya jam istirahat awak kapal sehingga terjadi kelelahan pada saat kapal beroperasi.

Sering terjadinya teguran dari pencharter dalam hal kedisiplinan crew pada saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal, yang dapat mengakibatkan turunnya performa perusahaan didaftar pencharter kapal. Begitu banyak kecelakaan yang disebabkan kurangnya pengetahuan dan ketrampilan awak kapal sesuai prosedur keselamatan kerja, kurangnya komunikasi dan koordinasi sebelum bekerja, kurangnya rasa bertanggung jawab dari awak kapal, pengawasan kerja terhadap awak kapal masih kurang dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja, maka penulis mencoba menyusun makalah yang berjudul **“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM PENANGANAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL SPB LAMPAN”**.

Pengembangan dunia pelayaran dan ilmu pengetahuan serta ilmu teknologi sangat pesat dan mendasar sehingga dapat mempengaruhi segala tipe kapal dengan

peralatan yang modern khususnya kapal–kapal baru yang memerlukan penanganan khusus yang harus menyeret sumber daya manusia untuk terampil menangani hal tersebut.

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah yang berhubungan dengan judul makalah yang diambil yaitu sebagai berikut:

1. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan *crew* sesuai prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
2. Rendahnya tingkat kedisiplinan dan kesadaran awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
3. Kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja.
4. Kurangnya pengawasan terhadap *crew* oleh perwira di atas kapal.
5. Kurangnya jam istirahat awak kapal sehingga menyebabkan kelelahan di atas kapal.
6. Kurangnya pengalaman bekerja awak kapal di atas kapal.

## **C. BATASAN MASALAH**

Dari uraian–uraian latar belakang dan identifikasi masalah sebelumnya dapat dilihat betapa luasnya permasalahan yang mungkin terjadi di atas kapal, terutama yang berhubungan dalam penggunaan perlengkapan keselamatan di atas kapal dalam menunjang keselamatan dan kelancaran operasional pada suatu kapal, maka untuk lebih menyederhanakan dalam pembahasannya perlu diberikan batasan masalah seputar keselamatan kerja di atas Kapal SPB Lampan yang meliputi :

1. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.
2. Kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja.

#### **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan batasan masalah di atas, maka dapatlah di susun rumusan masalah yang dapat kita petik, antara lain :

1. Apa yang menyebabkan rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja?
2. Apa yang menyebabkan kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja?

#### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

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

Tujuan makalah ini dibuat adalah untuk :

- a. Untuk mengidentifikasi berbagai faktor penyebab rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Untuk mencari penyebab kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja.

##### **2. Manfaat Penelitian**

###### **a. Teoritis**

Manfaat penulisan makalah ini bagi aspek teoritis adalah sebagai sumber wacana dan acuan bagi para calon pelaut yang sedang menjalani proses pendidikan keahlian pelaut terutama dalam hal keselamatan kerja dan pengoperasian kapal.

Bagi penulis, penelitian ini berguna sebagai masukan dan menambah pengetahuan tentang keselamatan kerja dan peningkatan kinerja awak kapal.

###### **b. Praktisi**

Manfaat penulisan makalah ini bagi aspek praktisi adalah memberi pemahaman yang baik dalam usaha peningkatan keterampilan dan kemampuan bekerja awak kapal, sehingga dapat diharapkan terwujudnya potensi yang tinggi saat pengoperasian kapal yang efektif, efisien dan bertanggung jawab serta mengurangi tingkat kecelakaan melalui pendidikan dan pelatihan dalam kesadaran awak kapal terhadap prosedur keselamatan dan ketrampilan personil manajemen keselamatan kerja.

## **F. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penulisan kertas kerja ini penulis mengumpulkan data dengan menggunakan beberapa metode sebagai berikut :

- a. Studi kasus, yaitu dengan menggunakan pendekatan dari data yang dikumpulkan yaitu tentang kecelakaan kerja pada awak kapal dapat disesuaikan dengan keadaan sebenarnya dan dibandingkan dengan teori yang menunjang serta prosedur – prosedur keselamatan kerja yang dibuat oleh perusahaan.
- b. Deskripsi kualitatif yaitu mendeskripsikan bagaimana kecelakaan kerja pada anak buah kapal itu terjadi dan mengatasi masalah tersebut sehubungan dengan kondisi.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan yang digunakan dalam penelitian, yaitu:

#### **a. Teknik Observasi**

Teknik pengamatan atau observasi merupakan salah satu bentuk teknik non test yang teknik pengumpulan data dimana dengan mengadakan pengamatan langsung. Teknik ini biasa digunakan untuk menilai sesuatu melalui pengamatan terhadap obyeknya secara langsung, seksama dan sistematis. Pengamatan memungkinkan untuk melihat dan mengamati sendiri kemudian mencatat perilaku dan kejadian yang terjadi di lapangan terhadap gejala–gejala subyek yang diselidiki selama penulis bekerja di atas kapal SPB Lampan, yang pada saat itu beroperasi di daerah Sungai Barito Kalimantan Selatan dengan pencharter PT ADARO LOGISTIC. penulis juga melakukan observasi terhadap kapal–kapal yang beroperasi di sekitar kapal SPB Lampan.

#### **b. Studi Pustaka**

Studi kepustakaan adalah studi yang digunakan dengan cara mencari informasi yang dibutuhkan melalui berbagai media cetak. Sumber dapat diperoleh melalui buku majalah koran dan sebagainya.

Perpustakaan merupakan fasilitas yang sangat penting dalam melakukan metode ini studi kepustakaan ini bermanfaat untuk menganalisa data yang ada. Selain perpustakaan menjadi fasilitas penulis juga mengambil referensi buku–buku panduan yang ada di kapal dan *safety alert* yang selalu dikirim setiap bulan dari perusahaan yang mana isinya terdapat laporan kejadian serta tanggapan untuk perbaikan.

## **G. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian dilaksanakan pada saat penulis menjabat sebagai Nakhoda di atas kapal SPB Lampan antara tanggal 22 July 2019 sampai dengan tanggal 10 Pebruari 2020, dimana penulis melihat dan mengecek langsung kegiatan–kegiatan yang dilakukan personil yang berkepentingan di atas kapal SPB Lampan. Penulis juga melakukan observasi terhadap kapal–kapal yang beroperasi di sekitar penulis bekerja.

### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian dilakukan di atas kapal SPB Lampan yang pada saat itu mendapat charter oleh PT ADARO LOGISTIC dan beroperasi di sungai Barito, Kalimantan Selatan.

## **H. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Adapun sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I                      PENDAHULUAN**

Berisi latar belakang masalah pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah dan rumusan masalah yang diambil. Tujuan dan manfaat penelitian yang di dapat. Metode penelitian yang digunakan. Waktu dan tempat penelitian yang dialokasikan serta sistematika penulisan dan sistematika dalam penyusunannya.

## **BAB II                    LANDASAN TEORI**

Berisi uraian–uraian teori pendukung jika ada yang didasarkan dari tinjauan pustaka buku–buku dan literatur yang digunakan. Serta kerangka pemikiran guna menghasilkan model bahasan yang konseptual.

## **BAB III                  ANALISA DAN PEMBAHASAN**

Berisikan deskripsi yang didasari kejadian nyata di lapangan yang kemudian dianalisis datanya dan dicarikan pemecahan masalah.

## **BAB IV                  KESIMPULAN DAN SARAN**

Segala pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya kemudian diambil dan disusun serta disimpulkan dalam suatu kesimpulan, yang selanjutnya dari kesimpulan tersebut akan diberikan saran–sarannya yang berupa himbauan–himbau yang baik dijalankan.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

##### **1. Pengertian Disiplin**

Keith Darwis dalam Mangkunegara (2017:130) mengemukakan bahwa :  
“*Dicipline is management action to enforce organization standars*”.

Berdasarkan pendaapat tersebut, disiplin dapat diartikan sebagai pelaksanaan manajemen untuk memperteguh pedoman-pedoman organisasi.

Prijodarminto dalam Syuaib (2017:15) mengartikan disiplin yaitu sebagai suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, dan atau ketertiban. Dalam hal ini, sikap dan perilaku tersebut tercipta melalui proses pembinaan keluarga, pendidikan, dan pengalaman, atau pengenalan dari keteladanan lingkungannya. Gibson, dkk dalam Syuaib (2017:98) disiplin yaitu sebagai penggunaan beberapa bentuk hukuman atau sanksi apabila pegawai melakukan suatu penyimpangan. Dalam konteks ini, disiplin berkaitan dengan hukuman dan peraturan.

Menurut T. Hani Handoko (2012:208) disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Adapun kegiatan disiplin dibagi menjadi dua, yaitu *preventif* dan *korektif*. *Disiplin Preventif* adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar aturan, sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah. Sasaran pokoknya adalah untuk mendorong disiplin diri diantara para karyawan. Sedangkan *Disiplin Korektif* adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut tindakan pendisiplinan (*disciplinary action*).

Pengertian disiplin menurut Wikipedia adalah perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya. *Pendisiplinan* adalah usaha-usaha untuk menanamkan nilai ataupun pemaksaan agar subjek memiliki kemampuan untuk menaati sebuah peraturan. Menurut Wandhie (wordpress): Disiplin merupakan sikap mental yang tercermin dalam perbuatan tingkah laku perorangan, kelompok atau masyarakat berupa kepatuhan atau ketaatan terhadap peraturan, ketentuan, etika, norma dan kaidah yang berlaku. Disiplin kerja adalah sikap kejiwaan seseorang atau kelompok yang senantiasa berkehendak untuk mengikuti atau mematuhi segala peraturan yang telah ditentukan. Kedisiplinan dapat dilakukan dengan latihan antara lain dengan bekerja menghargai waktu dan biaya akan memberikan pengaruh yang positif terhadap produktivitas kerja pegawai.

Dari pengertian di atas dapat kita simpulkan bahwa disiplin mengacu pada pola tingkah laku dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan sepenuhnya apa yang sudah menjadi norma, etika, dan kaidah yang berlaku dalam masyarakat.
- b. Adanya perilaku yang dikendalikan.
- c. Adanya ketaatan (obedience).

Dari ciri-ciri pola tingkah laku pribadi disiplin, jelaslah bahwa disiplin membutuhkan pengorbanan, baik itu perasaan, waktu, kenikmatan dan lain-lain. Disiplin bukanlah tujuan, melainkan sarana yang ikut memainkan peranan dalam pencapaian tujuan. Manusia sukses adalah manusia yang mampu mengatur, mengendalikan diri yang menyangkut pengaturan cara hidup dan mengatur cara kerja. Maka erat hubungannya antara manusia sukses dengan pribadi disiplin. Mengingat eratnya hubungan disiplin dengan produktivitas kerja maka disiplin mempunyai peran sentral dalam membentuk pola kerja dan etos kerja produktif.

Disiplin berasal dari bahasa latin *Discere* yang berarti belajar. Dari kata ini timbul kata *Diciplina* yang berarti pengajaran atau pelatihan. Dan sekarang kata disiplin mengalami perkembangan makna dalam beberapa pengertian. Pertama, disiplin sebagai latihan yang bertujuan mengembangkan diri agar dapat berperilaku tertib. Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa

kedisiplinan pegawai adalah sikap penuh kerelaan dalam mematuhi semua aturan dan norma yang ada dalam menjalankan tugasnya sebagai bentuk tanggung jawabnya terhadap pekerjaannya.

Disiplin terbagi menjadi beberapa macam, yaitu:

a. Disiplin dalam menggunakan waktu

Maksudnya bisa menggunakan dan membagi waktu dengan baik. Karena waktu amat berharga dan salah satu kunci kesuksesan adalah dengan bisa menggunakan waktu dengan baik.

b. Disiplin diri pribadi

Apabila dianalisis maka disiplin mengandung beberapa unsur yaitu adanya sesuatu yang harus ditaati atau ditinggalkan dan adanya proses sikap seseorang terhadap hal tersebut. Disiplin diri merupakan kunci bagi kedisiplinan pada lingkungan yang lebih luas lagi.

c. Disiplin sosial

Pada hakekatnya disiplin sosial adalah disiplin dari dalam kaitannya dengan masyarakat atau dalam hubungannya dengan lingkungan sekitar.

d. Disiplin Nasional

Berdasarkan hasil perumusan lembaga pertahanan nasional, yang diuraikan dalam disiplin nasional untuk mendukung pembangunan nasional. Disiplin nasional diartikan sebagai status mental bangsa yang tercermin dalam perbuatan berupa keputusan dan ketaatan.

## **2. Definisi Prosedur Keselamatan Kerja**

Prosedur adalah tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti dalam pelaksanaan suatu kegiatan agar mendapat hasil yang baik.

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahan, landasan tempat kerja dan lingkungan serta cara-cara melakukan pekerjaan (Suma'mur, 2015:239).

Keselamatan memiliki sifat sebagai berikut:

a. Sasarannya adalah lingkungan kerja

b. Bersifat teknik

Keselamatan kerja atau Occupational Safety, dalam istilah sehari-hari sering disebut dengan safety saja, secara filosofis diartikan sebagai suatu pemikiran

dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya.

Jadi prosedur keselamatan kerja adalah tata cara atau pedoman kerja bagaimana mencegah dan menghadapi serta menanggulangi musibah yang menyangkut keselamatan kerja pada umumnya dengan peralatan yang telah tersedia.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal.

Untuk mencapai keselamatan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua crew kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal. Berikut ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di sebuah kapal sesuai dengan prosedur keselamatan kerja:

a. Pakaian pelindung / *Coverall*



b. Helm pelindung / *Safety helmet*



- c. Sepatu Kerja / *Safety shoes*



- d. Sarung tangan / *Safety hand glove*



- e. Kaca mata pelindung / *Safety goggles*



f. Sabuk keselamatan / *Safety belt*



g. Rompi Kerja / *Work vest*



Menurut Heru Setiawan (2013:01) yang dimaksud dengan keselamatan kerja di sini adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan pada tempat kerja pada lingkungan, serta cara-cara melakukan pekerjaan.

Tujuan adanya keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

- a. Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melaksanakan pekerjaan.
- b. Menjamin keselamatan setiap orang yang berada ditempat kerja.
- c. Sumber produksi dipelihara dan dipergunakan secara aman dan efisien.

Mengingat sekarang ini teknologi sudah lebih maju, maka keselamatan kerja menjadi salah satu aspek yang sangat penting, mengingat resiko bahaya dalam penerapan teknologi.

Adapun penyebab yang harus dihilangkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal adalah, tindakan perbuatan awak kapal yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja sesuai prosedur keselamatan kerja.

Sedangkan dalam resolusi 22 dan *Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 Amendment Manila 2010, *International Maritime Organization* (IMO) mengenai Human Relationship di atas kapal menerangkan:

*“That not only safe operation of the ship and its equipment but also good human relationship between the seafarers on board would greatly enhance the safety of life at sea”* (“Bahwa bukan hanya keselamatan operasi kapal dan kelengkapannya tetapi juga *Human Relationship* yang baik antara awak kapal di atas kapal yang akan mempertinggi keselamatan jiwa bersama di laut”).

Sehubungan dengan hal ini awak kapal yang tidak mempunyai atau dibekali dengan dasar-dasar pengetahuan tata cara bagaimana menghadapi dan mencegah serta menanggulangi musibah dan menyangkut keselamatan kerja pada umumnya dengan prosedur dan peralatan yang telah tersedia.

Di dalam konvensi *International Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 Amendment Manila 2010 telah diatur sebagai berikut: yakni pelaut diharuskan untuk memahami, bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberikan pelatihan yang sungguh-sungguh. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di atas kapal, khususnya kapal-kapal yang beroperasi di Terminal Batu bara, sudah memahami dan mengetahui prosedur penggunaan perlengkapan keselamatan kerja yang dimaksud.

Kemudian tinjauan pustaka menurut Sama'mur di dalam bukunya mengatakan bahwa kecelakaan kerja dapat dicegah dengan:

- a. Peraturan perundang-undangan yaitu ketentuan-ketentuan mengenai kondisi kerja pada umumnya.
- b. Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, setengah resmi, atau tidak resmi.
- c. Pengawasan, yaitu pengawasan tentang dipatuhinya perundang-undangan yang diwajibkan.
- d. Penelitian yang bersifat teknik.
- e. Riset medis meliputi efek-efek fisiologi dan patologis.
- f. Penelitian psikologis, penyelidikan pola-pola kejiwaan.
- g. Penelitian statistik, untuk menetapkan jenis-jenis kecelakaan.

- h. Pendidikan yang menyangkut pendidikan keselamatan dan kurikulum teknik.
- i. Pengarahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan dan pendekatan.
- j. Latihan-latihan yaitu latihan praktek bagi tenaga kerja.
- k. Asuransi yang insentif finansial untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan.
- l. Usaha keselamatan kerja pada tingkat perusahaan.

Selain berdasarkan landasan teori di atas, perlu juga dicari jalan yang lebih praktis serta efisien yang dapat dilakukan di atas kapal, yaitu perlu adanya perhatian dari pimpinan maupun semua pihak terkait seperti semua ulasan tinjauan pustaka berikut ini:

“Ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan / pimpinan dengan menggunakan pikirannya. Disiplin yang terbaik adalah disiplin yang timbul karena kesadaran, pengertian yang baik mengenai tujuan dan karena loyal kepada atasan / pimpinan, pujian pimpinan kepada anggota bawahannya baik perorangan maupun kesatuan, terhadap suatu tugas yang telah diselesaikan dengan baik, dapat memperkuat ikatan disiplin dan memperkuat kerjasama team secara lancar dan kompak.

Mental awak kapal akan bertambah jika dibarengi motivasi dari dirinya sendiri di samping dari perusahaan yang sedapat mungkin menyiapkan pelautnya sebelum mereka ditugaskan di atas kapal. Sehingga dengan kesiapan mental yang tinggi mereka tidak akan panik seandainya menghadapi bahaya atau musibah kecelakaan kerja di atas kapal. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi persyaratan, bersertifikasi dan secara medis FIT, sesuai persyaratan nasional dan internasional.

Dari sebuah penyelidikan, ternyata faktor manusia dalam timbulnya kecelakaan sangat penting, seperti yang diterangkan dalam tinjauan pustaka berikut ini: “Hasil penelitian bahwa 80% - 85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian dan kesalahan manusia (human error).

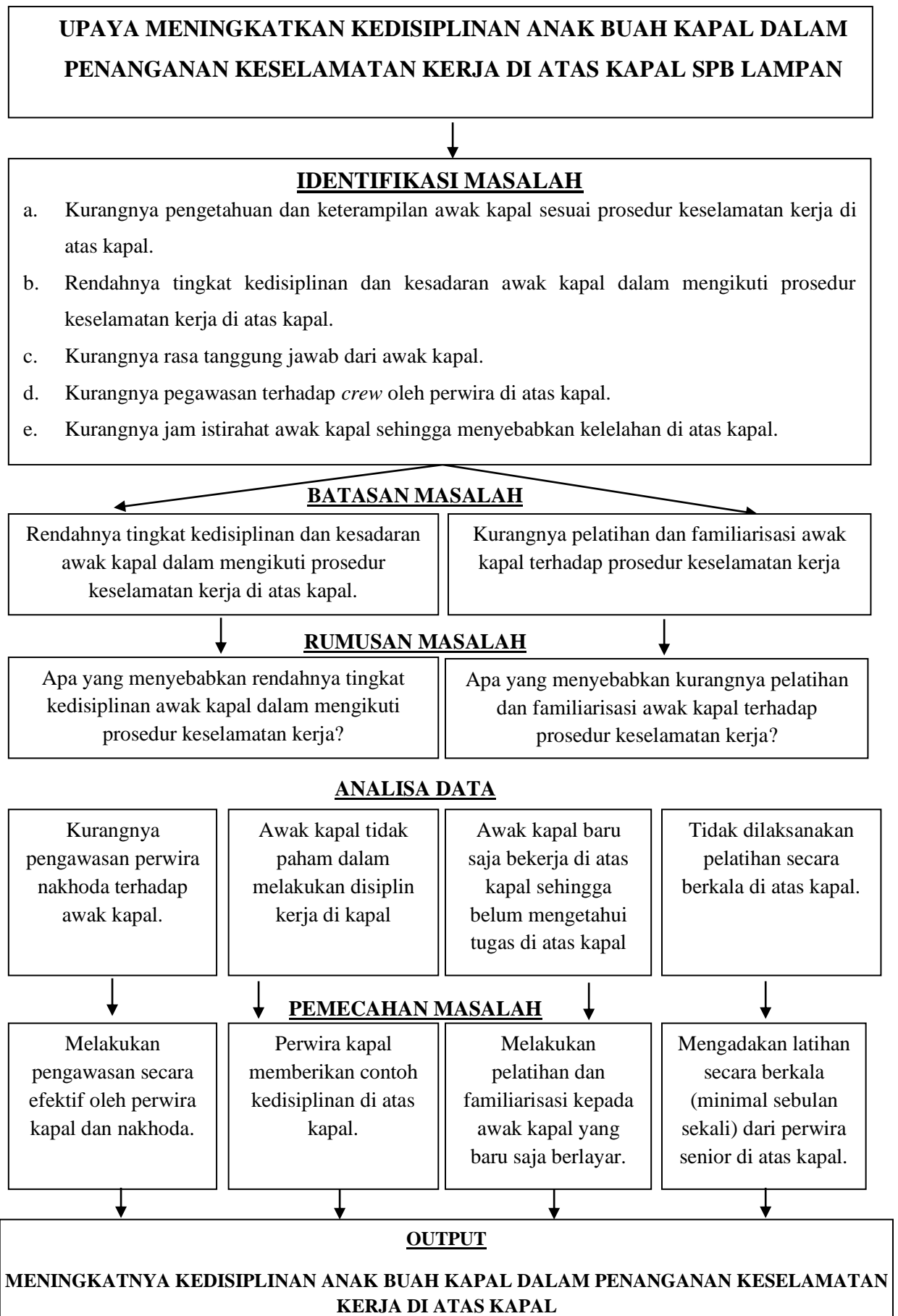


### **3. Definisi Anak Buah Kapal**

Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain nakhoda (UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran). Anak Buah Kapal adalah semua orang yang ada di kapal selain Nakhoda (KUHD).

Anak Buah Kapal adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau ketrampilan sebagai awak kapal (PP 7 / 2000 tentang kepelautan. Sedangkan Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil. ( UU RI No/ 17/2008), ( P.P RI No 7 /2000 tentang Kepelautan), (P.P RI No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan)

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nahkoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan anak buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira / bawahan. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak diinginkan, tidak dapat diduga dan tidak diharapkan oleh setiap manusia, kecelakaan merujuk kepada peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja, secara teknis kecelakaan tidak termasuk dalam kejadian yang disebabkan oleh kesalahan seseorang, contohnya jika dia lengah dan gagal mengambil langkah untuk berjaga-jaga. Jika yang akan terjadi diketahui akibat kelengahannya, peristiwa itu bukanlah kecelakaan pada peringkat itu dan orang yang lengah tersebut harus bertanggung jawab. Kecelakaan yang terjadi pada seseorang dapat berakibat fatal, cedera ringan, cedera berat, dan bahkan cacat selamanya ataupun meninggal dunia. Berikut adalah beberapa kejadian yang terjadi di atas kapal SPB Lampan selama penulis bekerja.

##### **1. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.**

###### **a. Awak kapal bekerja tanpa sarung tangan atau (*Hand Gloved*)**

Seperti yang pernah terjadi di atas kapal SPB Lampan, pada tanggal 15 Agustus 2019 pukul 14.00 LT (Local Time) petang hari dimana saat para ABK (Anak Buah Kapal) sedang melakukan kegiatan Transfer Spare Part Mesin Induk dari *LCT Bantu* di area berlabuh terminal Taboneo, Kalimantan Selatan. Dimana salah satu ABK (Anak Buah Kapal) tersebut terdapat tidak menggunakan sarung tangan (*Hand Gloved*) pada saat itu operator crane *LCT Bantu* sedang menurunkan satu barang Cylinder head dengan bobot 0,2 ton dan menggunakan peralatan bongkar muat 2 sling kanvas, saat itu keadaan laut sedang berombak sehingga kapal mengoleng dan tidak stabil, yang mengakibatkan tangan kiri Juru Mudi terjepit oleh barang yang diturunkan tersebut.

- b. Awak kapal bekerja tanpa sepatu dan topi pengaman (*Safety Helmet*).

Anak buah kapal dalam bekerja banyak yang kurang mengindahkan faktor keselamatan kerja dengan tidak menggunakan alat-alat perlengkapan keselamatan kerja sesuai dengan prosedur yang dianjurkan, dengan tidak menggunakan topi pengaman (*safety helmet*).

Seperti yang juga pernah terjadi di atas kapal SPB Lampan, pada tanggal 25 Agustus 2019 pukul 16.00 LT (*Local Time*) di Jetty K3 Kelanis Kalimantan Tengah, dimana seorang Juru Mudi yang tidak memakai topi keselamatan pada saat bekerja di deck kapal kejatuhan serpihan batu bara yang cukup besar, sehingga mengakibatkan luka di kepala. Hal ini merupakan suatu kecerobohan yang menandakan kurangnya disiplin dalam keselamatan kerja.

Topi pengaman (*safety helmet*) merupakan sarana yang sangat penting untuk melindungi kepala yang pada umumnya terbuat dari Kevlar, serat resin, *fiberglass*, molded plastic, serta berguna untuk melindungi kepala kita dari benturan yang sangat keras atau yang kejatuhan dan benda-benda berat. Saat bekerja sangat mungkin terjadi kecelakaan seperti terjatuhnya material keras dan menimpa kepala kita. Untuk itu seorang pekerja diharuskan menggunakan helm karena suatu kecelakaan akan terjadi kapan saja. Kecelakaan yang disebabkan hal tersebut di atas, merupakan suatu kecerobohan.

- c. Awak kapal terjatuh dari Dewi-Dewi Sekoci.

Dalam pekerjaan di daerah-daerah ketinggian adalah sangat berbahaya jika tidak dilengkapi dengan *safety belt* (sabuk pengaman keselamatan). Cara aman bekerja di ketinggian, jatuh adalah penyebab kematian akibat kecelakaan yang terbesar. Banyak terjadi kecelakaan di kapal yang disebabkan karena faktor kelalaian dan kecerobohan awak kapal. Semua dapat dicegah apabila menggunakan peralatan yang benar.

Seperti yang pernah terjadi di SPB Lampan pada tanggal 10 Desember 2019 pukul 10.30 *local time* di area berlabuh pelabuhan Trisakti Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Seorang awak kapal (juru mudi) terjatuh pada saat melakukan pengecetan Sekoci dan dewi-dewi sekoci

sebelah kiri. Awak kapal tersebut mengalami cedera yang cukup serius. Penyebab kejadian tersebut dikarenakan tidak digunakannya sabuk pengaman dalam melakukan pengecetan pada sekoci dan dewi-dewi sekoci tersebut.

**2. Kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja.**

*Drill* atau latihan keadaan darurat, haruslah dilaksanakan setidaknya dalam kurun waktu satu bulan sekali, karena sesuai dengan prosedur-prosedur keselamatan yang sudah ditentukan. Adapun latihan yang dilakukan antara lain, latihan kebakaran, latihan meninggalkan kapal karena kapal dalam keadaan yang sangat darurat dan tidak bisa dipertahankan lagi, latihan kemudi darurat, latihan kapal kandas, latihan kebocoran kapal dan lain-lainnya. Semua latihan dilaksanakan guna untuk meningkatkan pengetahuan *crew* mengenai respon dalam menghadapi keadaan darurat, sehingga saat terjadi keadaan darurat tidak terjadi kepanikan dan bisa melakukan evakuasi semaksimal mungkin. Semua *crew* mempunyai tugas yang berbeda-beda supaya semua pekerjaan yang dilakukan saat keadaan darurat bisa berjalan dengan seimbang dan cepat ditangani.

Seperti yang pernah penulis alami ditempat penulis bekerja, saat sedang melakukan latihan keadaan darurat, pertama-tama nakhoda membunyikan alarm. Menurut prosedur yang sudah ditetapkan, dengan adanya alarm tersebut semua *crew* harus berkumpul di titik kumpul dalam waktu paling lama 3 menit. Namun yang terjadi, semua *crew* berkumpul lebih dari 5 menit, bahkan hampir 10 menit. Hal ini sangat tidak sesuai dengan prosedur yang ada di atas kapal. Karena saat terjadi keadaan darurat, kecepatan dan ketepatan waktu sangatlah diperlukan demi menghindari keadaan yang semakin memburuk. Dan juga pengetahuan mengenai tugas yang dilakukan saat menghadapi keadaan darurat sangat diperlukan, namun masih banyak *crew* yang saat itu berkumpul tidak memakai peralatan yang diperlukan pada saat latihan, seperti pelampung keselamatan, pelindung kepala, bahkan ada yang memakai sandal jepit pada saat berkumpul. Hal ini tentunya sangat fatal karena tidak sesuai dengan prosedur keselamatan di atas kapal. Dan bisa berimbas pada operasional kapal karena semua awak belum menguasai tentang tugas-tugas

dalam menghadapi situasi darurat, dan akan menjadi masalah jika ada pemeriksaan di atas kapal.

Pelatihan dan familiarisasi di atas kapal sangatlah penting dilakukan karena berhubungan dengan tugas dan keselamatan kerja di atas kapal. Jika crew kapal menguasai dan memahami semua tugas maka pekerjaan yang ada di atas kapal bisa berjalan sesuai dengan keinginan.

## **B. ANALISIS DATA**

Masalah kedisiplinan di atas kapal sangatlah penting khususnya dalam hal penggunaan alat-alat keselamatan kerja, hal ini sangat erat hubungannya antara moril / semangat kerja yang tinggi dan disiplin. Tujuan dari disiplin adalah untuk menjuruskan atau mengarahkan perilaku pada realisasi yang harmonis dari tujuan-tujuan yang diinginkan. Dalam hal ini penulis menemukan beberapa penyebab rendahnya disiplin crew di atas kapal SPB Lampan yaitu:

### **1. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja**

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nahkoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan anak buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira / bawahan.

Struktur organisasi kapal di atas bukanlah struktur yang baku, karena setiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Awak kapal adalah semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal termasuk Nahkoda.

Menurut hukum maritime awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Pasal 1 Huruf 1 UU Nomor 1 Tahun 1962 tentang karantina laut awak kapal adalah para pegawai suatu kapal yang dipekerjakan untuk bertugas di atasnya.

Menurut Pasal 1 Angka 11 UU Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Menurut Pasal 1 Angka 40 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.

Dalam setiap program kerja diperlukan adanya suatu kerja sama antara orang yang memimpin dengan orang yang dipimpin, memenuhi syarat untuk menjadi pemimpin serta dalam pelaksanaannya perlu adanya pengawasan. Dalam hal ini tidak sesuai dengan hal fungsi manajemen, yaitu perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan dan pengawasan.

Pengertian pengawasan adalah kegiatan pemimpin yang mengusahakan agar suatu pekerjaan dan tanggung jawab terlaksana dengan baik sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikuti suatu pengawasan.

Dalam kegiatan kerja sehari-hari di atas kapal khususnya dimana penulis bekerja yaitu pada kapal SPB Lampan dalam melaksanakan perawatan kapal, diperlukan suatu pengawasan kerja yang sangat ketat terhadap para pekerja dan awak kapal yang ada di atas kapal oleh pihak atasan, yaitu antara lain nahkoda atau perwira. Misalnya dengan mengontrol mereka untuk tidak merokok di luar atau melakukan pekerjaan yang dapat menimbulkan api di dek, yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan kapal dan seluruh pekerja serta awak kapal itu sendiri. Di sini disiplin daripada awak kapal sangat diperlukan. Dengan tingginya disiplin awak kapal, dengan sendirinya telah mengurangi salah satu faktor kecelakaan di kapal.

Kurangnya pengawasan dari para perwira kapal mengakibatkan awak kapal yang melakukan proses perawatan alat-alat keselamatan tidak menggunakan kegiatan perawatan yang telah ada. Namun awak kapal menggunakan caranya sendiri, sehingga berakibat alat-alat keselamatan yang tidak terawat dengan baik. Ditambah dengan kelalaian daripada perwira-perwira baik di dek maupun di mesin untuk tidak melakukan pengawasan terhadap awak kapal secara terus menerus selama awak kapal melakukan pekerjaan. Guna menghindari pengawasan secara terus menerus terhadap awak kapal di saat bekerja, maka sebaiknya diadakan pelatihan-pelatihan secara berkala dan terencana agar mereka lebih terampil dan profesional dalam melakukan tugasnya.

Adapun penyebab kurangnya pengawasan di atas kapal SPB Lampan adalah tidak adanya sanksi yang diberikan terhadap pelanggaran peraturan.

Di dalam pelaksanaan tugas dan kewajiban di atas kapal, perlu adanya suatu peraturan-peraturan yang membatasi hak dan kewajiban dari setiap awak kapal. Hal ini sesuai dengan peraturan dari perusahaan maupun peraturan pelabuhan setempat dimana kapal berada, yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh setiap awak kapal. Adapun di dalam pelaksanaan peraturan itu harus jelas dan tegas. Karena tanpa ketegasan di dalam pelaksanaan peraturan tugas tersebut maka masing-masing awak kapal akan bertindak semaunya dan tidak ada keseragaman.

Itu semua akan dipatuhi oleh setiap awak kapal apabila dilengkapi dengan adanya sanksi-sanksi yang tegas terhadap awak kapal yang menyalahi atau menyimpang dari peraturan yang berlaku di atas kapal. Dan deskripsi data di lapangan yang terjadi di kapal SPB Lampan dapatlah dianalisa bahwa awak kapal melakukan kegiatan dengan mengabaikan peraturan keselamatan kerja, sehingga terjadilah kecelakaan kerja terhadap Juru Mudi yang tidak memakai topi keselamatan kerja pada saat kejatuhan serpihan batu bara yang cukup besar sehingga mengakibatkan luka di kepala .

Seandainya awak kapal tersebut mematuhi peraturan dengan memakai topi keselamatan kerja (*safety helmet*) serta adanya rasa takut terhadap sanksi-sanksi tegas yang akan dikenakan kepada awak kapal maka kecelakaan itu tidak akan terjadi. Sanksi itu bisa dalam bentuk denda ataupun peringatan keras.

Seringkali terjadi di atas kapal bahwa pemberi sanksi kurang tegas, itu terjadi kemungkinan karena beberapa faktor, antara lain:

a. Faktor kekeluargaan

Contoh: Perwira tidak berani memberikan sanksi terhadap Juru Mudi yang menyalahi peraturan itu dalam hal bekerja karena masih ada hubungan keluarga.

b. Faktor Senioritas

Contoh: Seorang Mualim jaga yang masih baru masa kerjanya pada perusahaan tersebut pada saat jaga tidak berani dengan tegas memberikan sanksi terhadap awak kapal yang sudah lama masa kerja, yaitu melanggar



peraturan dikarenakan membantah perintah untuk melakukan suatu pekerjaan.

## **2. Kurangnya Pelatihan dan Familiarisasi Awak Kapal Terhadap Prosedur Keselamatan Kerja**

Tingkat keselamatan kerja tergantung dari sikap dan praktek dari awak kapal yang bersangkutan. Maka dari itu penyuluhan dan latihan sangatlah penting peranannya bagi peningkatan dalam keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan. Latihan atau *training/drill* sangatlah diperlukan agar para awak kapal membiasakan diri dalam hal penggunaan alat-alat keselamatan, juga pada saat terjadi kecelakaan di atas kapal atau pada saat situasi darurat. Istilah-istilah dan latihan mempunyai makna-makna tersendiri. Penyuluhan adalah pemberian informasi yang dapat menimbulkan kejelasan pada orang-orang yang bersangkutan, dalam hal ini awak kapal, sedangkan latihan lebih khusus lagi oleh karena menyangkut ketrampilan, salah satunya dalam keselamatan dan pencegahan kecelakaan.

Istilah-istilah dan latihan mempunyai makna-makna tersendiri. Penyuluhan adalah pemberian informasi yang dapat menimbulkan kejelasan pada orang-orang yang bersangkutan, dalam hal ini awak kapal, sedangkan latihan lebih khusus lagi oleh karena menyangkut ketrampilan, salah satunya dalam keselamatan dan pencegahan kecelakaan.

Karena itu penyuluhan dan pelatihan harus diperhatikan secara khusus, dengan diadakan ketrampilan awak kapal dalam bekerja. Ketrampilan kerja meliputi pengetahuan tentang kerja dan prakteknya. Serta pengenalan-pengenalan secara terperinci, hal-hal kecil yang termasuk dalam keselamatan kerja. Kecelakaan-kecelakaan yang mudah terjadi pada awak kapal yang kurang trampil dan pengalaman dalam melakukan suatu pekerjaan. Ketrampilan dan keselamatan kerja adalah proses belajar yang kedua berkembang sejalan dan tidak bisa dipisahkan. Ketrampilan yang tertinggi adalah cermin koordinasi yang efisien, diantara pikiran, fungsi alat indera dan otot-otot tubuh dan hal ini sesuai dengan usaha keselamatan kerja.

Setelah mengikuti pelatihan dan penyuluhan, dan dianggap sudah mampu untuk bekerja di atas kapal maka akan diberikan sertifikat tersebut. Tetapi dalam kenyataannya masih banyak awak kapal yang mempunyai sertifikat

tersebut tanpa mengikuti pelatihan dan penyuluhan ketrampilan kerja. Ini merupakan pekerjaan rumah bagi Instansi yang ditunjuk. Hal ini sangat disayangkan, karena awak kapal tersebut pasti tidak memahami dan tidak terampil dalam melakukan pekerjaan terutama mengenai keselamatan kerja. Oleh adanya awak kapal yang demikian tersebut di atas kapal, menyebabkan pelaksanaan-pelaksanaan di atas kapal dilaksanakan tanpa memperhatikan unsur-unsur keselamatan kerja.

Dalam hal deskripsi data, sebelumnya telah diceritakan bahwa ada awak kapal, juru mudi yang telah mengalami kecelakaan dalam menjalankan tugas di atas kapal SPB Lampan. Sebab-sebab tersebut bersumber dari manusianya sendiri, mereka tidak mau mengenakan sabuk pengaman, sarung tangan, serta topi pengaman kepala, sekalipun di kapal telah disediakan alat-alat keselamatan kerja seperti itu. Mungkin juga mereka tidak memahami fungsi dari alat-alat keselamatan kerja seperti itu, karena kurangnya pengetahuan mereka tentang keselamatan kerja.

Mereka merasa alat keselamatan kerja tersebut tidak penting bahkan merasa alat-alat tersebut tidak dapat di fungsikan semaksimal mungkin. Hal-hal seperti itu sangat memprihatinkan dan membutuhkan pemikiran oleh karena itu penyuluhan dan latihan harus diberikan dalam hal usaha-usaha meningkatkan keselamatan kerja. Karena tujuan terpenting dari penyuluhan dan latihan adalah supaya awak kapal mempunyai pengetahuan dan keterampilan dalam hal keselamatan kerja.

Terutama dalam hal bagaimana cara menggunakan alat-alat keselamatan, apa fungsi dari alat-alat keselamatan kerja tersebut, serta tindakan apa-apa saja yang harus dilakukan jika kapal dalam keadaan darurat agar awak kapal dapat lebih terampil dan selalu megutamakan keselamatan. Berbekal dari pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh awak kapal merupakan salah satu usaha meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal, paling tidak mengurangi atau menekan angka kecelakaan di atas kapal.

Ada beberapa penyebab kurangnya pelaksanaan pelatihan dan familiarisasi di kapal SPB Lampan yaitu antara lain:

a. Banyaknya Pekerjaan dan Minimnya Waktu

SPB Lampan beroperasi didaerah sungai Barito yaitu dari terminal muat di Kelanis, Kalimantan Tengah hingga terminal Pembongkaran/Transfer

ke *Mother Vessel* di Taboneo, Kalimantan Selatan dimana kapal sedang di charter oleh PT ADARO LOGISTIC. SPB lampun beroperasi sebagai kapal pengangkut batu bara dari Kelanis melayari sungai selama 24 jam. Sesampainya di terminal Taboneo kapal langsung di sandarkan ke *Mother Ship* untuk dibongkar/ditransfer muatannya. Proses pembongkaran hanya memakan waktu 8 sampai 10 jam saja setelah itu kapal langsung kembali ke terminal muat di Kelanis. Proses pemuatan hanya membutuhkan waktu 3 sampai 4 jam. Kegiatan tersebut berlangsung terus menerus selama kapal tidak mendapat kendala. Dari padatnya kegiatan tersebut sehingga waktu untuk melakukan pelatihan-pelatihan serta penyuluhan dan familiarisasi tentang kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan guna mencegah terjadinya kecelakaan pada saat bekerja di atas kapal jarang terlaksana.

b. Tidak Mengikuti Prosedur yang Berlaku

Prosedur keselamatan kerja adalah tata cara atau pedoman kerja bagaimana mencegah dan menghadapi serta menanggulangi musibah yang menyangkut keselamatan kerja pada umumnya dengan peralatan yang telah tersedia. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahan, landasan tempat kerja dan lingkungan serta cara-cara melakukan pekerjaan.

Keselamatan memiliki sifat sebagai berikut:

- 1) Sasarannya adalah lingkungan kerja.
- 2) Bersifat teknik.

Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa crew mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa crew mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Berikut

ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di sebuah kapal sesuai dengan prosedur keselamatan kerja:

- 1). Pakaian pelindung / *Coverall*
- 2). Helm pelindung / *Safety helmet*
- 3). Rompi Kerja / *Work Vest*
- 4). Sepatu Kerja / *Safety shoes*
- 5). Sarung tangan / *Safety hand glove*
- 6). Kaca mata pelindung / *Safety googles*
- 7). Sabuk keselamatan / *Safety belt*

Pada umumnya setiap perusahaan pelayaran telah membuat atau menetapkan rincian tentang tugas dan tanggung jawab untuk masing-masing awak kapal termasuk nakhoda, yang lazim disebut “*Job Description*” yang tujuannya adalah untuk menjamin kelancaran pelaksanaan tugas di atas kapal. Perlu ada batas-batas mengenai tugas dan wewenang dan masing-masing pelaksana kerja yang dituangkan dalam bentuk uraian tanggung jawab.

Bagi awak kapal yang baru di atas kapal diwajibkan untuk mendapat penyuluhan/tutorial yang kemudian dilanjutkan untuk membaca, mempelajari, dan memahami tugas pekerjaan ini sangat baik. Sebagai bukti bahwa prosedur di atas telah dilaksanakan sesuai ketentuan, awak kapal bersangkutan akan menulis nama, jabatan, dan tanggal kemudian membubuhkan tanda tangan pada lembar dan kolom yang disediakan sebagai bukti bahwa yang bersangkutan telah membaca dan memahami isi dari *Job Description* tersebut.

Tujuan adanya keselamatan kerja adalah sebagai berikut:

- 1) Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melaksanakan pekerjaan.
- 2) Menjamin keselamatan setiap orang yang berada ditempat kerja.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan uraian dari analisa data dari 2 masalah utama, maka penulis dapat memberikan pemecahan masalah yang semestinya dilakukan dari penyebab

rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja, dan kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja diantaranya sebagai berikut:

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

Berdasarkan uraian dari analisa data dari 2 masalah utama, maka penulis dapat memberikan solusi sebagai berikut:

- a. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.

- 1) Melakukan pengawasan terhadap awak kapal secara efektif oleh perwira kapal dan nakhoda.

Untuk dapat meningkatkan pelaksanaan kedisiplinan dalam hal keselamatan kerja, salah satunya adalah dengan melakukan pengawasan secara efektif yang dilakukan oleh perwira kapal dan nakhoda serta pihak perusahaan.

Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, untuk itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan dan pengecekan. Untuk melaksanakan semua ini, diperlukan pemimpin yang berdisiplin diri dan berdisiplin tugas sehingga dapat menjadi tauladan yang baik kepada awak kapal. Cara pendekatan inilah yang sering berhasil dalam mencapai sasaran yang diinginkan.

Jika awak kapal akan melakukan suatu pekerjaan, harus peduli akan kedisiplinan. Hal tersebut untuk menghindari berbagai masalah yang berpotensi akan terjadi pada saat awak kapal sedang bekerja. Dan dalam mengerjakan sesuatu, kita harus beranggapan bahwa semua pekerjaan yang dilakukan pasti ada resikonya. Oleh karena itu dibutuhkan kesadaran dalam kedisiplinan saat akan mengerjakan sesuatu. Setelah pekerjaan akan dimulai, perwira yang bertanggung jawab tentang semua pekerjaan harus melakukan pengawasan dan pengecekan kembali, serta memastikan bahwa anak buahnya yang sedang bekerja sudah melakukan persiapan sesuai dengan prosedur keselamatan di atas kapal.

Analisis terhadap diskripsi data yang ada yaitu pada saat terjadinya kecelakaan kerja seperti: awak kapal terjatuh dari dewi-dewi sekoci saat bekerja tanpa memakai *safety harness* (sabuk pengaman) padahal sebelumnya mereka telah melakukan perencanaan pekerjaan ditempat ketinggian, mempertimbangkan dimana pekerjaan tersebut akan dilakukan sesuai dengan prosedur yang berlaku, namun pada saat melakukan pekerjaan mereka malah tidak memakai / menggunakan *safety harness* sehingga kecelakaan terjadi.

Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa setiap kecelakaan kerja pasti ada penyebabnya, sebab-sebab tersebut bersumber pada alat-alat kerja serta pada manusianya. Upaya untuk menekan/mengurangi angka kecelakaan tersebut peneliti melakukan penyelidikan dan pemeriksaan terhadap peristiwa kecelakaan.

Analisa kecelakaan memang tidak mudah, karena penemuan sebab kecelakaan secara tepat adalah pekerjaan yang sulit. Untuk menemukan jawaban mengapa kecelakaan kerja dapat terjadi, tindakan apa yang harus diambil untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja, dapat mengungkapkan sebab sesungguhnya kecelakaan kerja. Setiap kecelakaan harus dapat diketahui secara tepat dan jelas bagaimana dan mengapa terjadi. Kurangnya kedisiplinan dan kecerobohan awak kapal dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Banyak kecelakaan jatuh dari ketinggian dapat dicegah bila peralatan yang benar disediakan dan digunakan secara tepat sesuai dengan prosedur yang berlaku. Di dalam peraturan keselamatan yang dibuat oleh pencharter Adaro Logistic yaitu *The Life-Saving Rules* yang terdiri dari 12 aturan salah satunya berbunyi “*Protect your self against a fall when working at height*” *Use fall protection equipment when working outside a protective environment where you can fall over 1.8 meters (6 feet) to keep you safe.* Maksudnya gunakan alat keselamatan jatuh / *safety harness* ketika bekerja diluar area yang terlindungi / diluar ruangan dengan ketinggian lebih dari 1.8 meter (6 kaki) untuk menjaga agar tetap selamat untuk mencegah terjatuh dari ketinggian. Dalam aturan tersebut sudah sangat jelas bahwa gunakanlah alat-alat keselamatan

untuk mencegah terjadinya kecelakaan namun pada situasi dilapangan / sebenarnya masih banyak awak kapal yang menyepelekan atau kurang disiplin terhadap penggunaan peralatan keselamatan kerja sehingga masih banyak kecelakaan yang terjadi di atas kapal, atau dengan kata lain disiplin diri sangatlah penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan

Semboyan bahwa “keselamatan kerja harus dimulai dari atas” menunjukkan secara tegas, pentingnya peranan perwira dalam hal pengawasan bagi keberhasilan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal. Oleh sebab itu, usaha untuk menangani masalah keselamatan kerja di atas kapal. Tidak lepas dari para perwiranya, sehubungan dengan hal itu maka seorang perwira wajib menjalankan tugas menjalankan tugas dan tanggung jawab untuk memberikan disiplin serta contoh, memberikan pelatihan yang benar kepada seluruh anak buah kapal tentang penggunaan alat keselamatan kerja yang tepat dan benar sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan dan selalu memberikan pengawasan kepada awak kapal sebelum dan selama pekerjaan itu dilakukan.

2) Perwira kapal memberikan contoh kedisiplinan di atas kapal.

Kurangnya pengetahuan awak kapal terhadap alat keselamatan terkadang menjadi masalah utama di atas kapal. Masih banyak yang belum memahami secara benar bagaimana menggunakan alat keselamatan di atas kapal. Sehingga banyak dari awak kapal melakukan pekerjaan tidak disiplin dan mengabaikan keselamatan. Oleh karena itu, perwira di kapal harus bisa memberikan contoh dalam menjalankan disiplin kerja di atas kapal.

Seorang perwira yang disiplin akan melaksanakan tugasnya sesuai dengan ketentuan atau aturan-aturan yang berlaku di atas kapal. Mempunyai pengetahuan dan ketrampilan serta mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan level dan fungsinya. Oleh sebab itu, bila seorang perwira tidak disiplin maka secara tidak langsung dia lebih mengurangi faktor keselamatan kerja di atas kapal. Sedangkan seseorang perwira adalah pimpinan tugas di atas kapal

sehingga apabila dia sendiri tidak dapat disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja, maka bawahannya akan ikut-ikutan tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Seorang perwira harus memberikan contoh yang benar kepada bawahannya. Karena hal ini merupakan cara yang terbaik untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Adapun tujuan itu adalah bawahan bisa mengikuti apa yang dilakukan atau dicontohkan oleh seorang perwira kapal dan selanjutnya bawahannya dapat melakukan sendiri segala kegiatan serta pekerjaannya tanpa meninggalkan unsur keselamatan kerja yang pernah di dapatkan dari perwiranya. Selain memberikan contoh dan disiplin masih diperlukan pengawasan dari perwiranya. Bila seorang perwira melihat sesuatu yang tidak aman pada saat seorang anak buah melakukan pekerjaan, maka sesegera mungkin menghentikan pekerjaan itu sebelum terjadi kecelakaan.

Salah satu tindakan preventif untuk menghindari timbulnya kecelakaan kerja di atas kapal atau bisa dikatakan bahwa setiap manusia tidak akan pernah lepas dari unsur lupa, lengah ataupun ceroboh dalam melaksanakan pekerjaannya. Maka dari itu pada saat tugas-tugas atau pekerjaan yang dilakukan oleh awak kapal terjadi kesalahan, kelengahan ataupun kecerobohan yang akan menimbulkan bahaya kecelakaan bagi awak kapal tersebut maupun bagi orang yang berada di sekitarnya akan segera dapat dihindarkan ataupun dicegah. Dengan keberadaan ini maka kecelakaan kerja di atas kapal dapat dikurangi persentasenya atau sedapat mungkin dihindari sama sekali. Para perwira harus memberi pengawasan, contoh-contoh kedisiplinan serta tanggung jawab terhadap awak kapal. Dalam usaha meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal, peranan seorang perwira sangat dituntut agar tujuan di atas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.

Oleh karena itu, diperlukan ketersediaan hati dengan sungguh-sungguh dan tanpa paksaan akan tanggung jawab dari awak kapal untuk bisa menerima dan melakukan setiap contoh kedisiplinan yang diberikan oleh perwira baik itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di kapal. Untuk maksud secara



lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan kerja yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Sebelum melakukan suatu pekerjaan seorang perwira diharuskan melakukan *Tool box meeting* dan *JSA (Job Safety Analist)*, yang sangat berguna agar awak kapal tersebut mengetahui apa pekerjaannya dan alat-alat apa yang harus disiapkan termasuk alat-alat keselamatan, serta mengetahui bahaya-bahaya apa saja yang mungkin bisa terjadi saat melakukan pekerjaan tersebut agar awak kapal tersebut siap apabila terjadi sesuatu atas dirinya.

Selain memberikan pengarahan kepada awak kapal, faktor pengawasan oleh seorang perwira dalam mengawasi awak kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan, juga berperan penting mencegah terjadinya kecelakaan dalam usaha ini seorang perwira harus selalu mengawasi para awak kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan yang mengandung resiko tinggi terjadinya suatu kecelakaan.

Karena pengawasan sendiri merupakan suatu unsur yang berhubungan dengan para pekerja dan mengetahui secara langsung aktifitas pekerja tersebut di tempat kerja, sehingga dapat mengetahui dengan baik apapun yang dapat menimbulkan keadaan tidak aman atau membahayakan dalam operasi pekerjaan itu serta dapat dengan cepat mencegah terjadinya bahaya seandainya timbul hal-hal yang membahayakan dan mengancam keselamatan kerja bersama. Oleh karena itu seorang perwira di atas kapal harus mengetahui sebab-sebab dasar kecelakaan dan bagaimana cara mencegahnya, dalam hal ini dituntut untuk bisa mengambil suatu tindakan yang betul-betul bebas dari bahaya kecelakaan dan kerusakan-kerusakan, yang nantinya akan memperlancar kelangsungan suatu pekerjaan di kapal.

Salah satu faktor untuk meningkatkan keselamatan kerja adalah adanya suatu peraturan yang harus dipatuhi oleh setiap awak kapal yang bekerja di kapal. Karena dengan diketahuinya peraturan tersebut maka segala suatu pekerjaan akan selalu berjalan lancar dan aman. Untuk itu maka perlu adanya sanksi-sanksi terhadap siapapun yang

melanggar atau menyalahi peraturan tersebut. Karena sanksi-sanksi adalah suatu tindakan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap suatu aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Sanksi diberikan ditujukan agar awak kapal tersebut untuk lebih bertanggungjawab demi kebaikan awak kapal tersebut agar tidak melakukan pelanggaran yang serupa atau pun yang lainnya, meskipun kadang sanksi yang dijatuhkan dirasakan sangat merugikan tetapi sanksi diberikan semata-mata demi perbaikan. Dalam pemberian sanksi-sanksi terhadap awak kapal yang melanggar peraturan harus bersifat tegas, maksudnya tidak memandang siapapun orangnya, jabatan, maupun lamanya masa kerja dan lain-lain.

Hal ini berguna agar awak kapal yang menyalahi aturan tidak sewenang-wenang melakukan pelanggaran lagi dan bisa memperbaiki kesalahannya serta menghalangi para awak kapal yang lainnya untuk melakukan pelanggaran. Tindakan dan sanksi-sanksi berupa suatu tindakan pendisiplinan, dan lain-lain.

b. Kurangnya Pelatihan dan Familiarisasi Awak Kapal Terhadap Prosedur Keselamatan Kerja.

1) Melakukan familiarisasi kepada awak kapal yang baru saja berlayar.

Para awak kapal baru (non pengalaman) yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melakukan tugas-tugas dan pekerjaan mereka. Bahkan para awak kapal yang sudah berpengalaman pun perlu belajar mengenal dan menyesuaikan dengan kondisi orang-orang di atas kapal, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan familiarisasi dalam mengenal semua pekerjaannya, agar pekerjaan bisa dilakukan dengan baik.

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan awak kapal.

a) Familiarisasi dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal sebelum melakukan suatu pekerjaan, sehingga pekerjaan

yang akan dilakukan dilakukan nantinya bisa berjalan dengan baik.

- b) Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja awak kapal dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditentukan.

Meskipun dalam familirisasi tersebut memakan dan menyita waktu, tidak akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat awak kapal lebih produktif.

Meskipun awak kapal baru telah menjalani orientasi dengan baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka harus terus banyak belajar dan mengembangkan pengetahuan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula awak kapal yang telah berpengalaman, terkadang memerlukan waktu untuk semakin mengembangkan pengetahuannya demi mengurangi kebiasaan-kebiasaan yang buruk. Oleh karena itu, familirisasi sangat penting dilakukan agar awak kapal tersebut terbiasa dengan keadaan kapal, berkeliling kapal untuk menjelaskan keadaan kapal, tempat-tempat alat keselamatan kapal, memberikan penjelasan kepada awak kapal tersebut pada saat situasi darurat, memberi tahu letak/lokasi tempat penyimpanan alat-alat di atas kapal dan lain sebagainya. Familirisasi pun bisa dilakukan oleh awak kapal tersebut sendiri, selain itu serah terima antara awak kapal lama dengan awak kapal baru sangatlah penting agar awak kapal baru bisa mengerti dan mampu beradaptasi dengan pekerjaannya.

- 2) Mengadakan pelatihan secara berkala (minimal sebulan sekali) dari perwira senior di atas kapal.

Pendidikan dan pelatihan mempunyai manfaat jangka panjang yang membantu awak kapal untuk bertanggung jawab lebih besar di waktu yang akan datang. Program latihan tidak hanya penting untuk individu tetapi juga organisasi dan hubungan manusiawi dalam kelompok kerja, dan bahkan bagi negara. Latihan dapat juga digunakan apabila tingkat kecelakaan kerja tinggi, semangat kerja dan motivasi rendah atau masalah-masalah operasional lainnya.

Program berupaya untuk mengajarkan berbagai keterampilan tertentu, menyampaikan pengetahuan yang dibutuhkan atau mengubah sikap. Agar program efektif, prinsip-prinsip belajar harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipasi, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhi prinsip-prinsip tersebut maka latihan akan semakin efektif.

Metode latihan yang digunakan dalam proses pelatihan terhadap awak kapal dalam mencoba metode praktis, awak kapal dilatih langsung oleh seorang yang berpengalaman. Seperti Mualim I atau Nakhoda, kedua personal kapal tersebut juga bisa disetarakan dengan supervisor. Dengan memberikan *training/drill*, juga melakukan safety meeting secara berkala. Selain itu identifikasi kebutuhan *training*, perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur untuk mengenal setiap pelatihan yang mungkin diisyaratkan dalam menjamin keselamatan dan memastikan bahwa program itu telah berjalan atau tidak yaitu dengan menggunakan hasil *internal* dan *external audit*, hasil dari *emergency drill*, analisa kecelakaan dan kejadian berbahaya, *defisiensi/NC*. Bagaimanapun juga, orang seharusnya tidak berhenti belajar, karena belajar adalah proses seumur hidup. Oleh karena itu program pendidikan dan pelatihan harus bersifat berkesinambungan dan dinamis. Untuk mencapai hal tersebut salah satu caranya dengan memberikan latihan yang berkala (*safety training*) kepada awak kapal tentang cara menggunakan alat-alat keselamatan yang benar dan metode apa yang harus dilakukan dalam melakukan pekerjaan, salah satu contoh bila kapal melakukan pembongkaran/transfer batu bara ke *Mother Ship*, tidak lepas dari peran awak kapal dalam menangani pencegahan kecelakaan pada saat melakukan proses sandar sampai proses pembongkaran, serta menyiapkan alat-alat keselamatan apa saja yang harus disiapkan pada saat melakukan kegiatan yang penuh resiko celaka apalagi pada saat keadaan cuaca yang kurang mendukung, yang merupakan suatu kesatuan system untuk menunjang kelancaran beroperasinya kapal

sebagai sarana transportasi laut dan terhindarnya kecelakaan yang tinggi.

Pengenalan terhadap pekerjaan dan bahaya-bahaya kecelakaan masih belum cukup bagi keselamatan kerja, oleh karena pengenalan bersifat pasif dan tidak bersatu dengan proses belajar dalam praktek. Pengalaman untuk kewaspadaan terhadap kecelakaan bertambah baik dengan penambahan usia seseorang, masa kerja, dan lamanya bekerja di tempat kerja bersangkutan.

Berbeda dengan tenaga kerja baru, biasanya mereka belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan keselamatan kerja selama ini mereka biasanya sering mementingkan dahulu selesainya pekerjaan tersebut tanpa memperdulikan bahaya apa saja yang terjadi pada saat melaksanakan pekerjaan tersebut (*risk assessment*).

Menurut *Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 amandemen Manila 2010 serta peraturan yang diterapkan oleh Departemen Perhubungan Laut melalui Syahbandar sebagai pelaksana telah menetapkan bahwa, awak kapal yang akan bekerja di atas kapal memiliki *Watchkeeping* atau tugas jaga baik di dek maupun di mesin. Sedangkan untuk mendapatkan sertifikat tersebut harus mengikuti pelatihan dan penyuluhan yang diadakan oleh instansi yang ditunjuk.

Sejumlah pekerja tertentu yang diberikan kepadanya, akibatnya usaha keselamatannya sendiri kurang mendapat perhatian. Familiarisasi harus diberikan kepada pelaut yang baru bergabung misalnya komunikasi di kapal untuk termasuk informasi tentang symbol-symbol sign dan alarm, para awak kapal harus mengerti apa yang harus dikerjakan bila ada situasi darurat seperti *Man Overboard*, kebakaran, tindakan bila meninggalkan kapal, juga mengetahui tempat dan penggunaan life jacket, membunyikan alarm dan tempat berkumpul mengambil tindakan awal. Maka dari itu masalah keselamatan kerja harus dijelaskan kepada mereka sebelum mereka melakukan pekerjaan dan bimbingan pada hari-hari pertama mereka bekerja adalah sangat penting.

Selain memberikan pelatihan dan penyuluhan dari perwira kapal maupun perusahaan menurut penulis perlu adanya kepustakaan di atas kapal karena dengan adanya kepustakaan di atas kapal, maka para awak kapal dapat membaca dan memahami akan aturan-aturan dan prosedur-prosedur yang berlaku pada saat bekerja di atas kapal khususnya dalam hal penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

## 2. Evaluasi Pemecahan Masalah

Berdasarkan uraian dari pembahasan alternatif masalah, maka dapat mengambil evaluasi pemecahan masalah sebagai berikut:

### a. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.

#### 1) Solusi

- a) Kelebihan yang dapat ditarik dari uraian tentang alternatif masalah adalah perwira di atas kapal wajib memberikan contoh kedisiplinan kepada awak kapal, dan selalu mengawasinya agar pekerjaan yang dilakukan benar-benar sungguh-sungguh dilakukan dan tanpa paksaan dari siapapun. Karena kedisiplinan adalah landasan utama yang harus dimiliki oleh setiap orang yang bekerja di atas kapal.
- b) Kekurangan dari uraian di atas adalah karena masih banyaknya awak kapal yang bekerja malas-malasan menyebabkan mereka tidak mematuhi secara maksimal berbagai peraturan yang ada di atas kapal sehingga menyebabkan pekerjaan perwira di atas kapal menjadi bertambah karena mengawasi anak buah kapal dalam bekerja.

### b. Kurangnya Pelatihan dan Familiarisasi Awak Kapal Terhadap Prosedur Keselamatan Kerja.

#### 1) Solusi

- a) Pelatihan-pelatihan yang diberikan oleh perwira senior yang berpengalaman akan lebih mudah dipahami oleh awak kapal yang baru saja bekerja di atas kapal. Disini awak kapal akan dituntut untuk bisa menguasai apapun pekerjaan yang ada di atas

kapal, dan harus dikerjakan dengan penuh tanggung jawab, karena perwira senior yang langsung melatih awak kapal tersebut. Perwira senior mempunyai kewenangan penuh terhadap kinerja dan kualitas awak kapal, oleh karena itu jika seorang awak kapal tidak bisa mengikuti pekerjaan yang ada di atas kapal, keputusan yang terbaik adalah diberhentikan dari kapal.

- b) Kekurangan dari uraian di atas adalah beberapa awak kapal terkadang memiliki usia yang tidak muda lg, sehingga agak sulit untuk memahami berbagai prosedur yang telah ditetapkan di atas kapal. Dan juga bagi awak kapal yang baru saja berlayar, juga sangat memerlukan waktu dalam menguasai semua pekerjaan di atas kapal, sementara operasional kapal tetap berlangsung setiap hari.

### 3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan uraian dari pembahasan evaluasi pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan pemecahan masalah yang terbaik.

- a. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.

Awak kapal harus menerapkan dan melaksanakan kedisiplinan di atas kapal yang telah dicontohkan oleh perwira. Dan demi kelancaran dalam melaksanakan kedisiplinan di atas kapal perwira juga harus selalu mengawasi kinerja awak kapal setiap waktu, saat mereka sedang menjalankan tugasnya.

- b. Kurangnya Pelatihan dan Familiarisasi Awak Kapal Terhadap Prosedur Keselamatan Kerja.

Pelatihan dan familiarisasi bagi awak kapal yang baru saja bekerja di kapal dilakukan oleh perwira senior di atas kapal. Dengan demikian pelatihan dan familiarisasi yang telah diberikan ke awak kapal bisa langsung diterapkan dalam pekerjaan sehari-hari, karena perwira seniorlah yang memegang peranan penting dan bertanggung jawab terhadap kinerja dan kualitas awak kapal. Jika awak kapal tidak bisa mengikuti dengan baik, maka perwira senior juga bisa langsung memberikan tindakan.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas maka didapat kesimpulan-kesimpulan dengan harapan dapat memberikan pengalaman dan pengetahuan tambahan untuk penulis sendiri maupun bagi pihak yang terkait.

1. Rendahnya tingkat kedisiplinan awak kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.
  - a. Melakukan pengawasan secara efektif oleh perwira kapal dan nakhoda.
  - b. Perwira kapal memberikan contoh kedisiplinan di atas kapal.
2. Kurangnya pelatihan dan familiarisasi awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja.
  - a. Melakukan familiarisasi kepada awak kapal yang baru saja berlayar.
  - b. Mengadakan pelatihan secara berkala (minimal sebulan sekali) dari perwira senior di atas kapal.

#### **B. SARAN**

Setelah membahas fakta-fakta dari permasalahan yang telah dibahas ada beberapa saran yang perlu penulis sampaikan agar dapat meningkatkan kedisiplinan serta menghindari kecelakaan pada saat bekerja di atas kapal, saran-saran tersebut adalah:

1. Perlunya pengawasan kerja yang sangat ketat terhadap para pekerja dan awak kapal yang ada di atas kapal oleh pihak atasan, yaitu antara lain Nakhoda atau perwira serta perusahaan dalam usaha meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal agar selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal dan juga pekerjaan yang dilakukan bisa dikerjakan sesuai dengan harapan.



2. Diharapkan agar Perwira Kapal baik Perwira Dek maupun Perwira Mesin dapat memberikan pelatihan dan familirisasi maupun rapat-rapat di atas kapal, sehingga awak kapal yang bekerja di atas kapal dapat memahami tugasnya masing-masing dan dapat mengetahui prosedur kerja yang akan dilaksanakan melalui pelatihan ataupun rapat-rapat yang ada di atas kapal. Perwira di atas kapal juga tentunya harus memiliki pemahaman yang cukup tentang pelatihan dan familiarisasi di atas kapal, sehingga mudah dimengerti dan dipahami pula oleh awak kapal yang bekerja.
3. Sebaiknya untuk meningkatkan kualitas, pengetahuan dan keterampilan awak kapal hendaknya dalam melaksanakan *recruitment crew* / pegawai, perusahaan harus lebih ketat dan mementingkan kualitas kerja calon awak kapal agar dapat meningkatnya kedisiplinan pada saat bekerja. Pihak pelaksana perekrutan harus memastikan benar-benar bahwa calon awak kapal yang akan naik ke atas kapal sudah dibekali pengalaman kerja di atas kapal, dan tentunya perusahaan juga mengadakan pelatihan dan persiapan sebelum awak kapal tersebut naik ke atas kapal.
4. Semua perwira harus memberikan contoh kedisiplinan yang ada di atas kapal. Apapun pekerjaan yang dilakukan harus sesuai dengan prosedur-prosedur yang ada, sehingga kedisiplinan akan tetap terjaga. Kedisiplinan yang terus diterapkan dalam pekerjaan akan selalu membuat pekerjaan berjalan sesuai dengan keinginan.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.A anwar prabu mangkunegara. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan. cetakan 14*. Bandung; PT. Remaja Rosdakarya.
- Hamali, A. Y. 2018. *Pemahaman Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: PT Buku Seru.
- Handoko, T. Hani. 2012. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta. BPFE
- Mustaqim Syuaib, S.E., M.M. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY): Trussmedia Grafika.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002, Tentang Perkapalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000, Tentang Kepelautan.
- Setiawan, Heru. 2013. *Pengaruh Ukuran Perusahaan, Reputasi Auditor, Opini Audit, Profitabilitas, Solvabilitas Terhadap Audit Delay pada Perusahaan Keuangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia*. Skripsi. Jakarta. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen Manila 2010, International Maritime Organization (IMO)*
- Suma'mur.P.K. 2015. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: PT. Gunung Agung.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. Tentang Pelayaran.

## Lampiran 1

### **PT.MARITIM BARITO PERKASA**

#### **SHIP'S PARTICULARS**

<b>NAME OF SHIP</b>	<b>: SPB. LAMPAN</b>
<b>TYPE OF SHIP</b>	<b>: SELF PROPULSION BARGE</b>
<b>OWNER</b>	<b>: PT. MARITIM BARITO PERKASA</b>
<b>FLAG</b>	<b>: INDONESIA</b>
<b>PORT OF REGISTRY</b>	<b>: BANJARMASIN</b>
<b>CALL SIGN</b>	<b>: PNFC</b>
<b>MMSI NUMBER</b>	<b>: 525002014</b>
<b>CLASS</b>	<b>: AMERICAN BUREAU OF SHIPPING/BKI</b>
<b>IMO NUMBER</b>	<b>: 9484584</b>
<b>YEAR BUILD</b>	<b>: 2008</b>
<b>BUILDER</b>	<b>: PERKASA MELATI SHIPYARD, BATAM INDONESIA</b>
<b>GRT/NRT</b>	<b>: 7120/2136</b>
<b>LOA/LBP</b>	<b>: 112,5 M/103,63 M</b>
<b>BREADTH</b>	<b>: 28 M</b>
<b>DEPTH MOULDED</b>	<b>: 8,50 M</b>
<b>HIGH FROM KEEL UNTIL BRIDGE</b>	<b>: 18,90 M</b>
<b>SUMMER DRAUGHT MOULDED</b>	<b>: 5,66 M</b>
<b>SUMMER DRAUGHT (EXTREME)</b>	<b>: 5,67 M</b>
<b>COMPLEMENT</b>	<b>: 15 PERSON</b>
<b>MAIN ENGINE</b>	<b>: 2X YANMAR/8 NZ/A-AXYXH-2000C</b>
<b>TOTAL BHP</b>	<b>: 2X 1324 KW</b>
<b>DATE OF LAUNCHING</b>	<b>: 25/01/2008</b>
<b>AIR DRAFT</b>	
<b>(KEEL-SIDE BOARD)</b>	<b>: 13,15 M</b>
<b>(KEEL-RADAR SCANNER)</b>	<b>: 18,20 M</b>

## Lampiran 2

Gambar SPB Lampan sedang berlabuh jangkar



Gambar SPB Lampan sedang berlayar di Sungai Barito,Banjarmasin .Kalimantan Selatan



### Lampiran 3

Gambar *Crew* SPB Lampan usai melaksanakan Safety Drill



Gambar *Crew* SPB Lampan sedang melaksanakan Safety Meeting



<b>PT. MARITIM BARITO PERKASA</b>			<b>PM-02-2-F48 A</b>	
<b>SHIP'S CREW LIST</b>			<b>MR / CM</b>	<b>AsReq</b>
<b>Custodian</b>	<b>Master, Crewing Manager</b>	<b>Issue Date</b>	<b>1 May 2017</b>	
<b>Retention</b>	<b>5 Years</b>	<b>Revision</b>	<b>1</b>	<b>Page 1 of 1</b>

### SHIP CREW LIST

<b>1 Voyage number</b> VOY/02/Jan/ LMPN/2019			<b>2 Date of departure (DD/MM/YYYY)</b> 17 January 2019		<b>3 Date of arrival (DD/MM/YYYY)</b> 21 January 2019
<b>4 Name of Ship</b> SPB LAMPAN			<b>5 Port of departure</b> KELANIS		<b>6 Port of destination</b> PAITON
<b>7 Flag state of the ship</b> INDONESIA			<b>8 IMO number</b> 9484584		<b>9 Call sign</b> P N F C
<b>10 No</b>	<b>11 Name of crew</b>	<b>12 Age</b>	<b>13 Rank</b>	<b>14 Nationality</b>	<b>15 Nature and number of document</b>
1	DJUNARDI TUMEI	47	MASTER	INDONESIA	DOC CLASS II / 6200088366N30302
2	NOVI EFFENDI	37	CH. OFFICER	INDONESIA	DOC CLASS II / 6201040040N20115
3	KHOIRUL ANAM	29	2ND. OFFICER	INDONESIA	DOC CLASS III/ 6200353181N30517
4	ALFRIT CHRISTOF PONTOH	35	3RD. OFFICER	INDONESIA	DOC CLASS III/ 6200254144M30416
5	ASRIYANTO ABBAS	38	CHIEF ENGINEER	INDONESIA	EOC CLASS II / 6200109400T20417
6	TRI SETYOBUDI	44	2ND. ENGINEER	INDONESIA	EOC CLASS II / 6200078663T20114
7	NIMROT PATADUNGAN	31	3RD. ENGINEER	INDONESIA	EOC CLASS II / 6200394388T20416
8	ABDURRAHIM	33	ELECTRICIAN	INDONESIA	ABLE ENG. / 6201298906420716
9	ROY MARTIN S	37	ABLE SEAMAN	INDONESIA	ABLE DECK / 6200511467340717
10	AHMAD FAISAL	36	ABLE SEAMAN	INDONESIA	ABLE DECK / 6200540574340716
11	IRON LAHABU	44	ABLE SEAMAN	INDONESIA	ABLE DECK / 620007243430516
12	DEDI RAHARJO	37	OILER	INDONESIA	EOC CLASS V-M / 6200274387S52416
13	NUR HIDAYAT	37	OILER	INDONESIA	ABLE ENG. / 6200349174420517
14	MOH.MIZAR	49	COOK	INDONESIA	ABLE DECK / 6200083760340516
15	RIKianto	29	MESSMAN	INDONESIA	ABLE DECK / 6201460423340516

**16 Date signed and stamped by Master, Agent or Authority person**

  
**DJUNARDI TUMEI**  
**MASTER**

.....  
**PORT AUTHORITY**