

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENERAPAN  
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DALAM MENUNJANG  
KELANCARAN OPERASIONAL CS. LIMIN VENTURE**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

**Oleh :  
MASKURI  
NIS. 02432/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2020**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : MASKURI  
No. Induk Siwa : 02432/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN  
PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN  
DALAM MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL  
CS. LIMIN VENTURE

Jakarta, Januari 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Capt. Fausil, MA.,M.Mar**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19571201 199203 1 001

**Bagaskoro, S.Kom.,MM**

Pembina (IV/a)

NIP. 195909271980031002

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

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

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kepatuhan anak buah kapal (ABK) terhadap peraturan yang berlaku sesuai muster list di kapal, merupakan syarat mutlak untuk terciptanya pengoperasian kapal yang lancar secara menyeluruh baik di dek maupun di kamar mesin. Banyak manfaat yang diperoleh jika ABK disiplin dalam bekerja, dimana semua pekerjaan dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Disiplinnya ABK memakai alat – alat keselamatan dalam bekerja dapat menghindari / memperkecil resiko terjadinya kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Secara umum dunia kerja tidak lepas dari masalah, demikian halnya dengan kegiatan kerja di atas kapal yang menjadi wajah terdepan dari industri maritim. Oleh karenanya keselamatan dalam bekerja menjadi perhatian utama dari misi *International Maritime Organization* (IMO) adalah untuk mempromosikan *Safe, Secure, and Efficient Shipping on Clean Oceans And Sustainable Shipping Through Cooperation*.

Keselamatan merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasional perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Untuk menjamin keselamatan di atas kapal maka harus diefektifkan penerapan sistem manajemen keselamatan. Sistem manajemen keselamatan di kapal merupakan perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur,

proses, dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan di atas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif dan efisien di atas kapal.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas CS. Limin Venture menunjukkan bahwa masih ditemui Sebagian *ABK* yang kurang memahami tentang system manajemen keselamatan dan disiplin *ABK* yang rendah dalam penerapan manajemen keselamatan tersebut. Meskipun prosedur keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian *ABK* yang kurang memahaminya sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang maksimal. Fakta ini sebagaimana sewaktu dilaksanakan latihan keselamatan (drill) pada tanggal 02 Juli 2020 ditemukan beberapa *ABK* yang masih terlihat belum memahami tugasnya masing-masing.

Adapun masalah kedisiplinan *ABK* sebagai contoh pada saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek seharusnya *ABK* memakai *safety shoes* dan juga *safety helmet* akan tetapi tidak menggunakannya. Contoh lain yaitu saat kerja di dek membersihkan karat (*chipping*), *ABK* tersebut tidak memakai kacamata. Semua ini akan sangat berbahaya terhadap keselamatan dari *ABK* itu sendiri, maka perlu adanya pencegahan karena kecelakaan tidak bisa diprediksi atau diperhitungkan. Kurangnya pemahaman dan kedisiplinan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja merupakan permasalahan yang menjadi penyebab *ABK* tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja di atas kapal menjadi tinggi.

Dengan latar belakang keterangan tersebut diatas, yang menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul **“UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN DAN PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DALAM MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL CS. LIMIN VENTURE”**.

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

##### **1. Pemahaman**

###### **a. Definisi Pemahaman**

Pemahaman berasal dari kata paham yang mempunyai arti mengerti benar, sedangkan pemahaman merupakan proses perbuatan cara memahami Em Zul, Fajri & Ratu Aprilia Senja, (2008:607). Sehingga, dapat diartikan bahwa pemahaman adalah suatu proses, cara memahami cara mempelajari baik-baik supaya paham dan pengetahuan banyak.

Menurut Sardiman (2016: 42) pemahaman yaitu menguasai sesuatu dengan pikiran, dan di lanjutkan dengan kegiatan. Paham berarti mengerti secara mental dan filosofinya, maksud dan implikasi serta aplikasi aplikasinya, sehingga menyebabkan ABK dapat memahami sesuatu dengan benar. Sardiman menambahkan pemahaman sangat penting, pemahaman tidak sekedar tahu.

###### **b. Tingkat Pemahaman**

Pemahaman memiliki arti kata yang luas, maka dari itu beberapa ahli membedakan jenis-jenis pemahaman sebagai berikut:

- 1). Pemahaman menurut Pollatsek, membedakan dua jenis pemahaman Tianingrum, (2017:442-443).
  - a. Pemahaman komputasional, yaitu dapat menerapkan sesuatu pada perhitungan rutin/ sederhana, atau mengerjakan sesuatu secara algoritmik saja.

- b. Pemahaman fungsional, yaitu dapat mengkaitkan sesuatu dengan hal lainya secara benar dan menyadari proses yang di lakukan.
- 2). Pemahaman menurut Copeland, membedakan dua jenis pemahaman, Tianingrum (2017: 442-443).
- a. Knowing how to, yaitu dapat mengerjakan sesuatu secara rutin/algoritmik.
  - b. Knowing, yaitu dapat mengerjakan sesuatu dengan sadar akan proses yang di kerjakanya
- 1) Menurut Sudjana, (2016:24) menyatakan bahwa pemahaman dapat dibedakan k edalam 3 kategori, yaitu:
- a) Tingkat terendah adalah pemahaman terjemahan, mulai dari menerjemahkan dalam arti yang sebenarnya, mengartikan dan menerapkan prinsip-prinsip.
  - b) Tingkat kedua adalah pemahaman penafsiran yaitu menghubungkan bagian-bagian terendah dengan yang diketahui berikutnya atau menghubungkan beberapa bagian grafik dengan kejadian, membedakan yang pokok dengan yang tidak pokok.
  - c) Tingkat ketiga merupakan tingkat pemaknaan ekstrapolasi.
- Memiliki pemahaman tingkat ekstrapolasi berarti seseorang mampu melihat dibalik yang tertulis, dapat membuat estimasi, prediksi berdasarkan pada pengertian dan kondisi yang diterangkan dalam ide-ide atau simbol, serta kemempuan membuat kesimpulan yang dihubungkan dengan implikasi dan konsekuensinya.

Berdasarkan definisi-definisi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan pemahaman adalah kemampuan ABK untuk menangkap makna dan arti dari prosedur keselamatan di atas kapal, dan mengimplementasikan dalam setiap kegiatan.

## 2. Penerapan

#### **a. Definisi Penerapan**

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Menurut Lukman Ali (2017:104) bahwa penerapan adalah mempraktekkan atau memasang. Penerapan dapat juga diartikan sebagai pelaksanaan. Sedangkan Riant Nugroho (2018:158) bahwa penerapan pada prinsipnya cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

Sedangkan Wahab (2018:65) menyatakan bahwa penerapan menurut Van Meter dan Van Horn adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau kelompok-kelompok yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan. Dalam hal ini, penerapan adalah pelaksanaan sebuah hasil kerja yang diperoleh melalui sebuah cara agar dapat dipraktekkan ke dalam masyarakat.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas, penulis menyimpulkan bahwa penerapan adalah mempraktekkan atau cara melaksanakan sesuatu berdasarkan sebuah teori.

#### **b. Unsur-Unsur Penerapan**

Menurut Wahab (2018:45) penerapan merupakan sebuah kegiatan yang memiliki tiga unsur penting dan mutlak dalam menjalankannya. Adapun unsur-unsur penerapan meliputi :

- 1) Adanya program yang dilaksanakan
- 2) Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- 3) Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut

Berdasarkan penjelasan unsur-unsur penerapan di atas maka penerapan dapat terlaksana apabila adanya program-program yang memiliki sasaran serta dapat memberi manfaat pada target yang ingin dicapai dan dapat dipertanggungjawabkan dengan baik oleh target. Berdasarkan definisi di

atas maka dapat disimpulkan bahwa penerapan adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh ABK dengan maksud untuk mencapai tujuan yang diharapkan.

### **3. Sistem Manajemen Keselamatan**

#### **a. Definisi Sistem Manajemen Keselamatan**

Secara umum sistem merupakan suatu kesatuan yang terdiri komponen atau elemen yang dihubungkan bersama untuk memudahkan aliran informasi, materi atau energi untuk mencapai suatu tujuan. Sedangkan definisi Sistem Manajemen Keselamatan Kerja ialah bagian dari sistem secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung-jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengajian dan pemeliharaan kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2018:89) bahwa definisi Sistem Manajemen Keselamatan ialah bagian dari sistem secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung-jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengajian dan pemeliharaan kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja.

Menurut Cooper (2017:23), bahwa dari tiga faktor yang dinamis dan saling berinteraksi dalam Budaya keselamatan kerja (*Safety Culture*) yaitu:

- 1) *Person* adalah faktor pekerja yang mempengaruhi keselamatan ditempat kerja termasuk sikap dan keyakinan yang berupa pengetahuan (*knowledge*), keterampilan (*skills*), kemampuan (*abilities*), kecerdasan (*intelligence*), dorongan (*motives*), kepribadian (*personality*).
- 2) *Behaviour* adalah faktor perilaku yang mempengaruhi keselamatan yaitu perilaku sehari-hari di tempat kerja, pelatihan (*complying*), bimbingan keselamatan (*coaching*), pengenalan (*recognizing*),



komunikasi interpersonal (*communicating*), *demonstrating active caring* (kepedulian secara aktif).

- 3) *Environment* adalah faktor lingkungan kerja yaitu prosedur kerja, perlengkapan (*equipment*), peralatan (*tools*), mesin (*machines*), tata letak barang (*housekeeping*), suhu (*heat/cold*) dan sistem manajemen keselamatan kerja.

#### **b. Pencegahan Kecelakaan Kerja**

Menurut Goenawan Danuasmoro (2018), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, bahwa untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

- 1) Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :
  - a) Pengetahuan keselamatan
  - b) Pencegahan kebakaran
  - c) Prosedur keadaan darurat
  - d) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
  - e) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
  - f) Pencegahan polusi dan lain-lain.
- 2) Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :
  - a) Teknik penyelamatan diri (*Personal Survive Technique*)
  - b) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*Fire Prevention and Fighting*)
  - c) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*Elementary First Aid*)

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

CS. Limin Venture adalah kapal jenis *Cable Ship* berbendera Indoensia milik PT. Limin Marine & Offshore dimana penulis mengadakan penelitian terhadap ABK dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari ataupun berdinam jaga di atas kapal. Perusahaan pelayaran ini telah mengikuti *Safety Management System* (SMS) sejalan dengan ISM Code.

Adapun fakta kondisi yang pernah penulis alami selama bekerja di atas kapal CS. LIMIN VENTURE diantaranya sebagai berikut :

##### **1. Kurang Adanya Pemahaman yang Baik dari Kru dan Perwira di Atas Kapal Perihal Sistem Manajemen Keselamatan**

Di atas CS. Limin Venture masih ditemui *ABK* yang tidak bersungguh-sungguh dalam melaksanakan pekerjaan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas pertemuan sehingga Manajemen dilaksanakan secara formalitas. Bila terjadi audit biasanya akan bermasalah karena tidak melaksanakan dan bila ada petugas dari perusahaan biasanya dengan berat hati melakukannya dengan bersungguh-sungguh.

*Safety officer* akan membuat *permit to work* atau *check list* dengan segera mengadakan meeting untuk semua team kerja yang akan bekerja. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian *ABK* yang kurang memahami manajemen keselamatan sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang maksimal. Fakta ini sebagaimana sewaktu dilaksanakan latihan keselamatan (drill) pada tanggal 02 Juli 2019 ditemukan beberapa *ABK* yang masih terlihat belum memahami tugasnya masing-masing.

## **2. Rendahnya Tingkat Disiplin Kerja Anak Buah Kapal**

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian setiap perencanaan keputusan dari organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan (*Safety First*). ISM Code merupakan kumpulan manajemen kerja yang menjamin keselamatan kerja apabila diikuti secara benar. Namun dalam kenyataan sehari-hari penulis sering melihat dalam mengerjakan suatu arahan dari perwira, ABK sering mengabaikan *prosedur-prosedur* kerja ini. Sebagai contoh:

Pada saat melakukan pekerjaan panas safety officer tidak membuat *hot work permit* tanggal 10 Mei 2019.

pada saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek seharusnya ABK memakai *safety shoes* dan juga helm keselamatan, begitu pula pada saat melakukan olah gerak sandar ke dermaga dilanjutkan dengan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

Salah satu kejadian pada tanggal 13 Juli 2019 pada saat kapal dalam pelayaran, penulis melihat ABK saat itu bekerja di dek tidak memperhatikan kondisi di area pekerjaan dimana dia sedang bekerja. ABK tersebut tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja secara lengkap, dimana ABK tersebut tidak menggunakan *safety harness* dan *helmet*. Contoh lain yaitu saat kerja di dek membersihkan karat (*chipping*), ABK tersebut tidak memakai kacamata. Semua ini akan sangat berbahaya terhadap keselamatan dari ABK itu sendiri, maka perlu adanya pencegahan karena kecelakaan tidak bisa diprediksi atau diperhitungkan.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

### **1. Kurang Adanya Pemahaman yang Baik dari Kru dan Perwira di Atas Kapal Perihal Sistem Manajemen Keselamatan**

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya sebagai berikut :

**a. Kurangnya Pengetahuan Kru dan Perwira tentang Sistem Manajemen Keselamatan**

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon pimpinan dan *ABK* yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistem perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut manajemen keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira-perwiranya terutama oleh *Safety officer* sebagai ship *Safety officer* di atas kapal. Apalagi perwira-perwira kapal tersebut tidak serius untuk membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk yang ada di kapal dari perusahaan maupun dari pencharter sesuai dengan yang telah dianjurkan oleh perusahaan dan pencharter sebagai bahan pengetahuan saat pengawas melakukan tugasnya.

Dengan tidak memadainya pembinaan tersebut diatas membuat *Safety officer* dan perwira-perwira lainnya kurang pemahaman tentang cara pengawasan terhadap pelaksanaan keselamatan kerja. Banyak faktor yang menyebabkan target dari rencana kerja yang tidak tercapai, antara lain motivasi kerja yang kurang dan tidak adanya kemauan untuk belajar, hal ini disebabkan karena faktor kemalasan, faktor usia dan masalah keuangan. Faktor-faktor inilah yang menghambat adanya Sumber Daya Manusia yang berkualitas sesuai dengan standar yang diharapkan.

Kurangnya pengetahuan anak buah kapal dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan (*safety procedure*), seringkali menimbulkan masalah yang dapat mengganggu produktivitas awak kapal dan kegiatan pelayaran, salah satunya adalah kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan terhadap awak kapal itu sendiri.

Di saat bekerja, dari yang penulis perhatikan sebagian awak kapal kurang memiliki kesadaran bahwa keselamatan kerja di atas kapal itu sangat

penting, terutama bagi keselamatan jiwa masing-masing awak kapal. Namun banyak sekali dari perilaku awak kapal yang menunjukkan mereka meremehkan hal-hal kecil yang dapat menimbulkan bahaya bagi keselamatan diri mereka. Misalnya awak kapal kurang memperhatikan fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah diberikan atau disediakan untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal dan harus digunakan sesuai dengan prosedur kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja. awak kapal seolah-olah mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja. Jika awak kapal kurang memiliki kesadaran akan keselamatan kerja di atas kapal maka resiko terjadinya kecelakaan kerja semakin besar. Proses pembinaan sumber daya manusia tidak sama, sekalipun umum memandangnya sebagai proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional.

Pelatihan kerja di atas kapal harus dilaksanakan minimal sebulan sekali mengingat pekerjaan mereka membutuhkan keterampilan khusus. Perwira senior dalam hal ini mualim I (*chief officer*) sekaligus sebagai kepala kerja di bagian dek diwajibkan memberikan petunjuk dan latihan agar semua Anak Buah Kapal dalam melaksanakan tugasnya dapat mengerti menggunakan peralatan sesuai dengan fungsinya.

**b. Kurangnya Peran *Safety Officer* dalam Memberikan Pembinaan Kepada ABK Perihal Sistem Manajemen Keselamatan**

Masih ada perwira – perwira di atas kapal, khususnya *safety officer* yang tidak mau serius membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk mengenai manajemen keselamatan kerja yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari pencharter. Mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan manajemen keselamatan kerja yang benar sesuai kebijakan perusahaan.

Ada diantara para perwira yang telah membaca buku-buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi

mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja. Tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang-buang waktu dan menambah kegiatan saja. Sebab pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang-ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap keselamatan kerja. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dan tidak mengikuti manajemen keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang-buang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

Untuk mendapatkan *chief officer* yang berkualifikasi, perusahaan melakukan sistem merekrut *chief officer* yang profesional dan berpengalaman di bidangnya. Perusahaan harus lebih selektif dalam hal penerimaan *chief officer* yang hendak bekerja di atas kapal. Seorang *chief officer* juga akan menjadi contoh atau panutan bagi ABK serta motor penggerak utama dilapangan, maka seorang *chief Officer* tidak hanya sekedar mengetahui manajemen, tetapi juga dapat menerapkan dalam pekerjaan sehari-hari di atas kapal. Misalnya pada saat berada di Area tempat kerja, dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja agar tidak membahayakan keselamatan jiwa *chief officer* tersebut dan ABK lain akan mengikuti manajemen keselamatan kerja yang dilakukan *chief Officer*.

## **2. Rendahnya Tingkat Disiplin Kerja Anak Buah Kapal**

Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya yaitu:

### **a. Kurangnya Perhatian dari Perusahaan dalam Sosialisasi Sistem Manajemen Keselamatan**

Dampak dari kurangnya sosialisasi oleh perusahaan mengenai manajemen keselamatan kerja terhadap ABK menyebabkan ABK baru tersebut tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta tidak menyadari pentingnya keselamatan kerja sehingga ABK mengabaikan manajemen keselamatan kerja.

Menurut SMS manual yang ditetapkan oleh perusahaan, sosialisasi harus dilakukan selama dua hari sebelum serah terima jabatan antara *ABK* lama dan baru. Namun yang sering terjadi di atas kapal sosialisasi dilakukan tidak sampai 1 hari, dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Sehingga *ABK* baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan sosialisasi mengenai semua sistem dari prosedur yang ada, manajemen tersebut mengenai keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab *ABK* selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Berdasarkan ISM Code pasal 6.2, peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua *ABK* yang akan bekerja di atas kapal menyatakan perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus diawaki dengan *ABK* yang berkualitas mampu, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua *ABK* mampu dan siap bekerja di atas kapal adalah mereka memiliki sertifikat profesi seperti *Basic Safety Training* (BST), dan *Survival Craft and Rescue Boat* (SCRB), *Advanced Fire Fighting* (AFF) dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat. Dan berdasarkan ISM code pasal 6.5 menyatakan : Perusahaan Pelayaran harus siap menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin di perlukan dalam menunjang Sistem Manajemen Keselamatan dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan untuk semua personil yang berkepentingan.

Perusahaan pelayaran memberikan peraturan persyaratan sertifikat keahlian umum bagi pelaut-pelaut yang akan bekerja di perusahaan ini supaya siap bekerja di atas kapal dengan kemampuan kerja, kualitas dan keselamatan. Selain itu perusahaan ini juga mengikuti apa yang menjadi peraturan dasar seperti yang tertulis di dalam ISM code dan SOLAS 1974 yaitu supaya melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat minimal satu kali setiap bulannya dan harus dilaporkan hasil latihan tersebut ke bagian

## DAFTAR ISTILAH

<i>ABK (Anak Buah Kapal)</i>	: Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
<i>In House Training</i>	: Program pelatihan yang diselenggarakan oleh suatu perusahaan dengan menggunakan tempat pelatihan sendiri, peralatan sendiri dan dosen sendiri
<i>ISM Code</i>	: <i>International Safety Management Code</i> , adalah kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
<i>Job Description</i>	: Uraian pekerjaan / uraian jabatan
<i>On Board Training</i>	: Program Pelatihan yang diselenggarakan di atas kapal
<i>Shipboard Appraisal Report</i>	: Laporan tentang penilaian awak kapal oleh Nakhoda dan nantinya akan dikirim ke perusahaan
<i>Team Work</i>	: Kemampuan bekerja sama dengan orang lain secara kooperatif
<i>IMO</i>	: <i>International Maritime Organization</i> , adalah suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
<i>STCW ( 1978 )</i>	: <i>International Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for seafarers</i> , adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.
<i>SOLAS</i>	: <i>Safety of life at Sea</i> , adalah ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di laut