

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB  
WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI KEGIATAN  
TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA GUENEA.**

Oleh :

**DARMADI**  
**NIS. 02669/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022**



**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA : DARMADI  
NIS : 02669/N-1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

**Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut**

**A. Judul**

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA GUENEA.**

**B. Masalah Pokok**

1. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja.
2. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja.

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Meningkatkan pengawasan pelaksanaan menuju keselamatan kerja secara konsisten.
2. Mengadakan sosialisasi dan familiarisasi pemahaman awak kapal secara rutin terhadap manajemen keselamatan kerja.

Menyetujui :

Jakarta, September 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

**Capt.Suhartini,S.S.T.,M.M.M.MTr**

**Sari Kusumaningrum,M.Hum**

**Darmadi**

NIP.19800307 200502 2 002

NIP.19810106 201503 2 001

NIP. 02669/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

**Dr. Ali Muktar Sitompul. MT**

Penata Tk.I (III/d)






NIP. 19730331 200604 1 001

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA GUENEA.

Dosen Pembimbing I Makalah : Capt.Suhartini.M.MTr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	15/22 10g	Pengajaran Sinopsis	
	18/22 10g	Pengajaran Bab I	
	19/22 10g	Pengajaran Bab II, Revisi pake lambang ferni.	
	20/22 10g	Pengajaran Bab III, Revisi pake Masalah yg diuraikan.	
	21/22 10g	Pengajaran Bab IV	

Catatan : Makalah siap untuk di urut


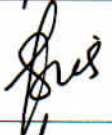
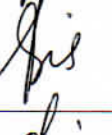
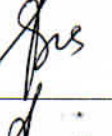
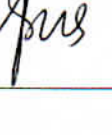


**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA GUENEA.

Dosen Pembimbing II Makalah : ~~Sari Kusuma Ningrum~~ Kusumaningrum, M.Hum.

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	15/09/22	Sinopsis	
2.	18/09/22	Pengajuan Bab I	
3.	19/09/22	PENGAJUAN BAB II	
4.	26/09/22	PENGAJUAN BAB III	
5.	26/09/22	PENGAJUAN BAB IV	

Catatan : Makalah siap untuk di rapikan

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB  
WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI KEGIATAN  
TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA GUENEA.**

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

**Oleh :  
DARMADI  
NIS. 02669/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2022**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : DARMADI  
No. Induk Siwa : 02669/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB  
WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI  
KEGIATAN TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA  
GUENEA.

Jakarta, September 2022

Pembimbing I,

**Capt. Suhartini.S.S.T..M.M.M.MTr**

NIP.19800307 200502 2 002

Pembimbing II,

**Sari Kusumaningrum.M.Hum**

NIP.19810106 201503 2 001

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T.MM**

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

**“UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB WINNING PIONEER 18  
YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA  
GUENEA”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

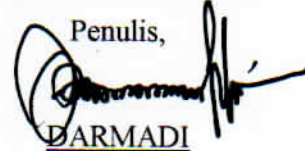
1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T.MM selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Capt. Suhartini.S.S.T.M.M.M.MTr selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistimatika materi yang baik dan benar
5. Sari Kusumaningrum.M.Hum pembimbing II yang telah meberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.

7. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 27 September 2022

Penulis,



DARMADI

NIS. 02669/N-1



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	vi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
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 .....	7
F. Sistematika Penulisan .....	7
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran .....	24
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	25
B. Analisis Data .....	28
C. Pemecahan Masalah .....	34
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	48
B. Saran .....	48
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>50</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kemajuan teknologi dewasa ini membawa perkembangan dalam bidang pendidikan, tata hubungan sosial dan pergaulan masyarakat, yang mana hal ini akan berpengaruh terhadap tingkah laku manusia. Khususnya dalam bidang Maritim. Banyak mesin-mesin, bahan-bahan maupun proses-proses baru yang ditemui sebagai hasil kemajuan teknologi. Tetapi kemajuan teknologi juga dapat merugikan bila tidak ditangani dengan baik, yaitu dalam bentuk bahaya baru yang muncul seperti kecelakaan kerja. Tidak jarang suatu industri perkapalan karena kurang teliti dalam perawatan dan perancangannya mengakibatkan jiwa manusia menjadi korban. Walau bagaimanapun kecelakaan tidak terjadi dengan sendirinya, akan tetapi ada yang menyebabkannya.

Menurut Daryanto (2010), penyebab terjadinya kecelakaan sering diakibatkan oleh lebih dari satu sebab. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghilangkan hal-hal yang menyebabkan kecelakaan. Pertama, tindakan yang tidak aman. Kedua, kondisi kerja yang tidak aman. Orang yang mendapat kecelakaan sering kali disebabkan oleh orang lain atau karena tindakannya sendiri yang tidak menunjang keamanan.

Masalah kecelakaan kerja secara umum masih perlu mendapatkan perhatian. Menurut data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO, diketahui secara faktual bahwa  $\pm 80\%$  kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh faktor kesalahan manusia atau yang disebut dengan *human error* serta diakibatkan oleh buruknya manajemen (*poor management*) perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Humas Dithubla, 2017). Adapun Menurut ILO, setiap tahun ada lebih dari 250 juta kecelakaan di tempat kerja dan lebih dari 160 juta pekerja menjadi sakit karena bahaya di tempat kerja. Terlebih lagi, 1,2 juta pekerja meninggal akibat kecelakaan dan sakit di tempat kerja ( K3 Modul 5 ).

Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik

yang ringan maupun berat yang memiliki tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Dalam penelitian ini penulis mengamati sering terjadinya kecelakaan kerja karena kurangnya disiplin ABK itu sendiri terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, lemahnya pengawasan dari perwira jaga dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja, kurangnya alat pelindung diri yang mendukung keselamatan kerja ABK, kurang memadainya peralatan yang mendukung kegiatan pekerjaan, dan minimnya pengetahuan ABK akan bahaya keselamatan dalam pelaksanaan kegiatan pekerjaan tersebut. Dan juga tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum melakukan sesuatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur dengan benar.

*Safety Management Manual* dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan *International safety Management* (ISM) Code merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, apalagi di dukung oleh Sumber Daya Manusia yang berpengalaman serta adanya kepedulian dari perusahaan pemilik kapal itu sendiri.

Pada saat melaksanakan tugas di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berkualitas. Dengan disiplin yang cukup tinggi sangat menentukan apakah tugas dan tanggung jawab ABK dapat dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan kerja dapat dicegah sedini mungkin agar keselamatan kapal dan awak kapal dapat terjamin aman. Kurangnya pemahaman dan pengawasan 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.

Bekerja diatas kapal tundayang beroperasi dalam kegiatan *transshipment* sering mengalami resiko kecelakaan kerja yang mengakibatkan kecelakaan fatal seperti cacat permanen pada tubuh. Seperti yang penulis alami saat bekerja diatas kapal pada tanggal 25 Mei 2021 ada seorang AB yang sedang bekerja di dek pada waktu memasang *yokohama fender* mengalami kecelakaan terjepit tali yang mengakibatkan satu jari tangannya luka yang mengakibatkan korban harus dirawat di rumah sakit. Pada umumnya semua jenis pekerjaan diatas kapal berbahaya dan kecelakaan kerja dimana saja bisa terjadi bukan hanya di kapal yang beroperasi dalam kegiatan *transshipment* saja.



Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan disiplin ABK sangat berhubungan dengan tingkat keselamatan itu sendiri, penulis melakukan pengamatan dan bekerja di TB. Winning Pioneer 18 yang dioperasikan di Atlantic Sea Guinea West Africa, perusahaan ini telah mematuhi dan mengikuti secara ketat pedoman *Ship to Ship operation*, *IMO Regulation /STCW'95 amended 2010* tentang kebijakan keselamatan dan lingkungan dan standar pelatihan dan sertifikasi awak kapal serta SMS (*Safety Management System*) sejalan dengan ISM (*International Safety Management*) Code dimana sangat memperhatikan keselamatan kerja bagi para awak kapalnya akan tetapi tetap saja banyaknya kecelakaan kerja karena kurangnya disiplin ABK dalam mengikuti prosedur kerja yang ditetapkan oleh perusahaan.

Berikut adalah fenomena yang pernah peneliti alami yang terjadi di atas kapal. Pada tanggal 02 Juli 2021 terjadinya putus tali *yokohama fender* pada waktu pemasangan di MT. KunLun San untuk kegiatan *transshipment*. Hal ini dikarenakan kapal kami bersistem *Azimuth Stern Drive* (ASD) maka kapal bergerak sensitive dan lincah sehingga tali *fender* yang kondisinya sudah lapuk tersentak sedikit saja langsung putus dan hamper mengakibatkan kecelakaan (*Near Miss*) pada ABK. Sedangkan menurut standar operasional untuk peralatan penunjang *transshipment* termasuk tali yang digunakan harus dalam kondisi baik dan kuat. Karena terlambatnya pengiriman tali terpaksa kami menggunakan tali yang sudah lapuk tersebut.

Dengan latar belakang keterangan tersebut diatas, yang menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis memberi judul :**“UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI TB. WINNING PIONEER 18 YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI ATLANTIC SEA GUENEA”**

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi permasalahan yang terjadi sebagai berikut:

- a. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja
- b. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja
- c. Sering terjadi kecelakaan crew saat bekerja di kapal
- d. Kurangnya kesadaran crew terhadap keselamatan
- e. Kurangnya pengalaman ABK bekerja di atas kapal

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat luasnya permasalahan mengenai keselamatan kerja di kapal, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di TB.Winning Pioneer 18 sebagai berikut:

- a. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja
- b. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja.

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah yang akan dibahas pada bab selanjutnya sebagai berikut:

- a. Bagaimana meningkatkan pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja ?
- b. Bagaimana meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja ?

# **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

## **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mencari penyebab dan sekaligus solusi dari masalah peralatan yang mendukung kelancaran kegiatan *transshipment* yang tidak memadai di TB. Winning Pioneer 18.
- b. Untuk mencari penyebab dan cara untuk meningkatkan pengetahuan

ABKdek akan bahaya keselamatan dalam melaksanakan kegiatan *transshipment* di TB. Winning Pioneer 18.

## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Agar hasil penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri khususnya maupun bagi para pelaut pada umumnya untuk mengetahui bagaimana meningkatkan manajemen keselamatan di atas kapal untuk menghindari kecelakaan kerja.
- 2) Agar hasil penelitian ini dapat sebagai sumbangsih kepada perpustakaan STIP untuk menambah perbendaharaan buku bacaan.

### **b. Aspek Praktis**

- 1) Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbang saran pengetahuan dan pengalaman kepada kawan-kawan satu profesi dalam meningkatkan manajemen keselamatan kerja yang pernah penulis dapatkan selama bekerja di atas TB. Winning Pioneer 18.
- 2) Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangsih kepada perusahaan pelayaran supaya lebih memperhatikan manajemen keselamatan kerja di semua kapalnya.

## **D. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu :

### **1. Metode Pendekatan**

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.



## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

### **a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan kegiatan *transshipment* diTB. Winning Pioneer 18.

### **b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistematis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

### **c. Studi Kepustakaan**

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP yang berhubungan dengan kegiatan *transshipment*.

## **3. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang

objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistik yaitu berupa deskriptif kualitatif.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas TB. Winning Pioneer 18 sejak 05 Januari 2021 sampai dengan 20 Januari 2022.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas TB. Winning Pioneer 18 berbendera Singapore dengan isi kotor 475 T yang beroperasi di alur pelayaran Atlantic Sea Guinea Afrika.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan akan mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini dijelaskan tentang pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini dijelaskan tentang teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi

untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

### **BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas TB. Winning Pioneer 18. Data-data dirumuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini dijelaskan tentang penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.



## 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, yaitu :

##### 1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu terkait dengan pembahasan pada makalah ini dapat dilihat pada tabel 2.1 di bawah ini :

No	Judul Penelitian	Penulis	Hasil
1	Analisis Terjadinya Kecelakaan Kerja Di MV. Sea Salmon Pada Saat Pelaksanaan <i>Transshipment</i> Di West OPL Singapura	Eman Sulaeman	Faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerjayang paling dominan yaitu faktor sumber daya manusia (human error). Untuk itu diperlukan keterampilan dan kompetensi ABK sebagai upaya pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal.
2	Optimalisasi Keselamatan Kerja Di TB. Pioneer 3, Dalam Melayani <i>Transshipment</i>	Jefry Sahabati	Perwira Jaga harus meningkatkan pengawasan secara konsisten terhadap rating yang bertugas sehingga hal-hal yang dapat menghambat kegiatan <i>transshipment</i> serta kecelakaan kerja dapat diminimalisir
3	Upaya Meningkatkan Kinerja ABK Dalam Penerapan <i>Safety Management System</i> Di Atas Kapal Miclyn Power	Saragih	Kesadaran ABK dalam penerapan <i>safety management system (SMS)</i> salah satu upaya untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja. disamping itu juga diperlukan pengawasan dari perwira jaga terhadap ABK dalam menjalankan tugasnya.

## 2. Upaya

Menurut Muhammad Ali (2015:605) dalam buku yang berjudul Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi, mendefinisikan upaya adalah usaha daya upaya, berusaha mencari sesuatu untuk mencari jalan, mengambil tindakan untuk berusaha.

Menurut Sulchan Yasin (2017:493) dalam Kamus Pintar Bahasa Indonesia mendefinisikan upaya adalah usaha, daya, ikhtiar, cara akal. Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2017:189) kata upaya diartikan sebagai usaha atau tindakan yang dilakukan seseorang.

Maka upaya mencegah kecelakaan kerja dalam pelaksanaan *transshipment* dapat disimpulkan dengan suatu usaha untuk tujuan suatu maksud untuk memecahkan persoalan yang terjadi pada pelaksanaan kegiatan *transshipment* agar kegiatan tersebut bisa berjalan lancar dan aman.

## 3. Mencegah

Menurut Yunita (2015:10) bahwa mencegah adalah sebuah tindakan pencegahan, yaitu *prevention* atau pencegahan terdiri dari berbagai pendekatan, prosedur dan metode yang dibuat untuk meningkatkan kompetensi interpersonal seseorang. Pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan. Pencegahan identik dengan perilaku. Dalam penelitian ini ditekankan upaya yang akan diteliti berupa upaya pencegahan atau upaya preventif. Upaya preventif biasanya dilakukan kepada pihak yang belum atau rentan terhadap suatu masalah.

Sebuah tindakan yang diambil untuk mengurangi atau menghilangkan kemungkinan terjadinya suatu kejadian yang diinginkan dimasa yang akan datang. Menahan agar sesuatu tidak terjadi atau mengusahakan agar sesuatu tidak terjadi. Tindakan mencegah ini memiliki cara yang lebih mudah dan biaya yang lebih murah jika dibandingkan dengan biaya mengurangi dampak dari peristiwa buruk yang terjadi. Jadi upaya preventif adalah tindakan yang dilakukan sebelum sesuatu terjadi. Hal tersebut dilakukan karena sesuatu tersebut merupakan hal yang dapat merusak ataupun merugikan.

Maka upaya peningkatan sistem keselamatan dalam pelaksanaan *transshipment* dapat disimpulkan dengan tindakan untuk menghilangkan ataupun mengurangi akan adanya resiko dari sumber bahaya pada saat kegiatan *transshipment*, alat - alatnya dan juga pekerja awak kapal kami sendiri.

#### **4. Kecelakaan Kerja**

##### **a. Definisi Kecelakaan**

Menurut Siswanto (2012:47) dalam buku yang berjudul Manajemen Tenaga Kerja Indonesia menyebutkan bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan harta benda.

Berdasarkan *International Labour Office*(ILO-1989), kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi atau faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan injury, kesakitan, kematian, kerusakan property atau kejadian yang tidak diinginkan.

Menuurut Suma'mur (2015:120) mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan property ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur.

Setelah melihat definisi kecelakaan dari beberapa sumber, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan merupakan kejadian tidak terduga dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kombinasi beberapa faktor dan dapat menimbulkan kerugian pada manusia berupa injury, kesakitan, kematian, kerusakan properti, ataupun gangguan pada proses kerja.

Maka upaya peningkatan sistem keselamatan dalam pelaksanaan *transshipment* merupakan suatu kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan yang terjadi dengan berhubungan kerja kami pada saat kegiatan *transshipment* yang dapat menimbulkan kerugian pada awak kapal kami ataupun menimbulkan kerusakan pada peralatan, kapal sendiri

maupun kapal yang dilayani sehingga kegiatan *transshipment* tersebut jadi terhambat.

**b. Tindakan Pencegahan Kecelakaan**

1) SOLAS 1974 amandement 2017

Tindakan untuk mencegah kecelakaan kerja ini sebagaimana aturan SOLAS 1974 amandement 2017 yaitu :

- a) Bab III : Memerlukan pemeriksaan menyeluruh, pengujian operasional, perbaikan dan overhaul sekoci, kapal penyelamat, peralatan peluncuran, dan peralatan pelepas menjadi dilakukan oleh penyedia layanan resmi. Tujuannya adalah untuk mencegah cedera pada awak yang berpartisipasi dalam sekoci dan perahu penyelamat latihan dan inspeksi, dan untuk memastikan tingkat kualitas pelayanan.
- b) Bab IX: Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (*Management for the Safe Operation of Ships*), berisi ketentuan tentang manajemen pengoperasian kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Bab ini hadir karena peralatan canggih tidak menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar. Dari Bab inilah lahir ISM Code.
- c) Bab XI-1: Langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim (*Special measures to enhance maritime safety*), berisi ketentuan tentang RO (*Recognized Organization*), yaitu badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana survey kapal atas nama pemerintah, nomor identitas kapal dan *Port State Control* (Pemeriksaan kapal berbendera asing oleh suatu negara).

2) Pendekatan Sub Sistem Lingkungan fisik

Menuurut Suma'mur (2015:120) usaha keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik inibertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang

terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja.

Usaha Pencegahan Kecelakaan melalui:

- a) Perancangan mesin atau peralatan dengan memperhatikan segi-segi keselamatannya.
  - b) Perancangan peralatan atau lingkungan kerja yang sesuai dengan batas kemampuan pekerja, agar tercipta “*The Right Design for Human*” sehingga dapat dihindari ketegangan jiwa, badan maupun penyakit kerja terhadap manusia.
  - c) Pembelian yang didasarkan mutu dan syarat keselamatan kerja.
  - d) Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
  - e) Pembuangan bahan limbah, *ballast* maupun air got dengan memperhitungkan kemungkinan bahayanya, baik terhadap masyarakat maupun lingkungan sekitarnya.
- 3) Pendekatan Sub Sistem Manusia

Masram (2015:82) pengertian Sumber daya manusia adalah kemampuan terpadudari daya pikir dan daya fisik yang dimiliki individu, perilakudan sifatnya ditentukan oleh keturunan dan lingkungannya, sedangkan prestasi kerjanya dimotivasi oleh keinginan untuk memenuhi kepuasannya.

Tinjauan terhadap unsur manusia ini dapat berdiri sendiri, tetapi harus dikaitkan dengan interaksinya bersama unsur lingkungan fisik dan sistem manajemen. Dari sudut manusia secara pribadi, kita harus mengusahakan agar dapat dicapainya penempatan kerja yang benar (*the right man in theright job*) disertai suasana kerja yang baik.

Menurut Masram (2015:82) bahwa dari segi kemampuan, dapat dilakukan program pemilihan penempatan dan pemindahan pegawai yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua ABK sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada. ABK yang

secara fisik mampu melaksanakan pekerjaannya dengan baik, perlu dilakukan:

- a. Uji kesehatan pra kerja
- b. Uji kesehatan tahunan secara berkala
- c. Penempatan kerja yang baik
- d. Uji kesehatan untuk pemindahan pegawai pengamatan keterbatasan fisik dari pekerja dan lain-lain

Sedangkan untuk memperoleh ABK yang tepat dari segi pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja sesuai kompetensi perlu dilakukan pembinaan, baik bagi ABK baru, maupun ABK lainnya.

Menurut Sardiman (2006:73), Pengertian Motivasi merupakan perubahan energi dalam seseorang yang ditandai dengan munculnya *filling* dan didahului dengan tanggapan terhadap adanya tujuan.

#### 4) Pendekatan Sub Sistem Manajemen

Masram (2015:44), menurut Daft (2001) Manajemen adalah usaha pencapaian tujuan organisasi melalui perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian dengan menggunakan sumber daya organisasi.

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemenlah yang menentukan pengaturan unsur produksi lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digaris bawahi bahwa keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan. Ini dapat terwujud jika keselamatan kerja dipadukan dalam prosedur yang ada dalam perusahaan. Selain usaha untuk memadukan keselamatan kerja kedalam sistem prosedur kerja perusahaan, masih diperlukan usaha-usaha lain untuk memadukan keselamatan kerja dalam kegiatan operasi perusahaan. Umumnya usaha-usaha ini dirumuskan dalam suatu program keselamatan kerja yang komponen-komponennya antara lain:

- a) Kebijakan keselamatan kerja (*Safety Policy*) dan partisipasi manajemen (*Manajemen Participation*).



- b) Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban (*Accountability*) dalam bidang keselamatan kerja.
- c) Pimpinan keselamatan kerja (*Safety Commitee*).
- d) Peraturan standar dan prosedur keselamatan kerja.
- e) Sistem untuk menentukan bahaya, baik yang potensial melalui inspeksi, analisa kegagalan (*Fault Tree Analysis*). Analisa keselamatan (*Job Safety Observation*). Incident Recall Techniques maupun yang telah terjadi melalui penyelidikan kecelakaan (*Accident Investigation*):
- f) Pencegahan secara teknik melalui: pengawasan teknik, perlindungan mesin, alat-alat keselamatan, perlindungan perorangan (*Personal Protective Equipment*), program medis, pengendalian lingkungan dan tata rumah tangga.
- g) Prosedur pemilihan, penempatan dan pemindahan kru serta program pembinaan.
- h) Program motivasi yang meliputi: indoktrinasi keselamatan kerja, pertemuan keselamatan kerja dan lain-lain.
- i) *Enforcement* dan *Supervission*.
- j) *Emergency Action Plan* (Rencana Tindakan Darurat).
- k) Program Pengendalian Kebakaran.
- l) Pengendalian Tuntutan dan Biaya Ganti Rugi.
- m) Penilaian efektifitas program keselamatan kerja, melalui Catatan dan Analisa
- n) Kecelakaan, pelaporan kecelakaan audit keselamatan, perhitungan biaya.

#### **4. *Transhipment***

##### **a. *Pengertian Transhipment***

*Definition of Ship to ship (STS) transfer operation in which cargo oil is transferred between ships that are moored side by side. Such operations*

*can occur when one ship is docked or on the side or when both are in progress. In general, these expressions include approach maneuvers, moorings, connecting hoses, loading transfer procedures, disconnecting hoses, releasing moorings and departure maneuvers. This operation may also be referred to as "transshipment" (STS Transfer Operation plan 2013:34). Definition of Transshipment is generic term for any STS cargo transfer operation (STS Transfer Operation plan 2013:35).*

Mengutip dari <https://jurnal.maritim.com> tentang yang diakses pada tanggal 07 Agustus 2021 bahwa *transshipment* adalah aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Secara sederhana *transshipment* adalah proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya yang dilakukan ditengah laut. Mudahnya disebut alih muatan dari kapal yang satu ke kapal lainnya, baik secara langsung (*ship-to-ship*) maupun melalui tempat penyimpanan sementara (*temporary storage*).

Dalam dunia pelayaran, *transshipment* pada awalnya diterapkan pada pelabuhan yang karena keterbatasan teknisnya tidak dapat disandari atau melayani kapal yang berukuran besar. Sehingga, muatan (kargo) terlebih dahulu diangkut menggunakan kapal berukuran kecil untuk kemudian dialihkan ke kapal yang lebih besar. Praktek seperti ini sering ditemukan pada pengapalan batu bara di Indonesia. Untuk mengeksport Batu bara dari Kalimantan Timur misalnya, batu bara diangkut menggunakan tongkang (*barge*) dari dermaga sungai (yang *draft* rendah) untuk dipindahkan ke kapal yang lebih besar (umumnya *bulk carrier* kapasitas di atas 40 ribu ton) yang berlabuh di lepas pantai.

Pada saat kegiatan *transshipment* ditengah laut ada beberapa pihak yang terlibat, yaitu :

- 1) Agen

Tugas dan fungsi agen yaitu perwakilan dari pihak *shipowner* yang akan mengawasi semua kegiatan *loading* dan melaporkannya kepada *shipowner*.

2) *Foreman*

Pelaksana dan pengendali kegiatan *loading* untuk dimuat ke *mother vessel* serta penyandaran tongkang yang mengangkut muatan ke lambung *mother vessel* dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.

3) *Shipper*

Pemilik muatan yang akan dimuat ke *mother vessel* dan akan mengontrol untuk menghindari kurangnya muatan selama proses *transshipment*.

4) *Surveyor*

Setelah kegiatan *transshipment* batubara selesai, *surveyor* dan *chief officer* akan menghitung berapa jumlah batubara yang telah dimuat ke *mother vessel*.

**b. Peralatan yang digunakan dalam kegiatan *transshipment***

Alat-alat yang Digunakan Dalam *Transshipment* Batubara Saat kegiatan *transshipment* batubara ada berbagai alat yang sangat penting untuk digunakan untuk menunjang kegiatan *transshipment* batubara agar berjalan dengan lancar, yaitu :

- 1) *Fender* yaitu ban besar yang dipasang dilambung kapal agar tidak terjadi benturan pada saat penyandaran tongkang
- 2) Crane Kapal (*Ship Gear*) yaitu alat ini biasanya terletak dibagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat cargo dari tongkang, kemudian dipindahkan ke palka kapal. Lengan dari crane kapal harus cukup panjang. Sistem yang digunakan pada crane kapal serupa dengan crane pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja, dengan motor sebagai penggeraknya.
- 3) Bulldozer yaitu alat yang diletakkan di tongkang untuk mendorong batubara agar lebih dekat dengan kapal dan mudai diambil oleh grab.

- 4) Tali Tross yaitu tali yang digunakan untuk mengikat tongkang dan mother vessel agar tongkang tidak terlepas dengan *mother vessel* sehingga mempermudah proses *transshipment*

Alat-alat yang Digunakan Dalam *Transshipment* secara langsung untuk kapal tanker (*ship-to-ship transfer*) yaitu :

- 1) *Primary Fender* adalah *Fender* yang berukuran besar, mampu menyerap energi tumbukan dari berlabuh dan cukup lebar untuk mencegah kontak antar kapal jika kapal berguling sambil berdampingan. *Primer Fender* biasanya pneumatik dan bertekanan hingga tekanan pengukur 50 kPa atau 80 kPa.
- 2) *Fender Sekunder* adalah *Fender* yang digunakan untuk mencegah kontak antara dua kapal, baik yang menggelinding maupun tidak sejajar satu sama lain. *Fender* ini sangat efektif ketika dipasang di ujung kapal dan menawarkan manfaat paling besar selama operasi mooring dan unmooring.
- 3) *Baby Fender* adalah *Fender* yang memiliki ukuran diameter dari 200mm, dan panjang dari 500mm digunakan di Kapal induk yang di pasang disisi haluan dan buritan kapal.
- 4) Tali *Fender* adalah Tali yang digunakan untuk mengikat dua sisi fender dan dimana ujung-ujung dua sisinya dikatkan pada *mother vessel*.
- 5) *Cargo hose / Dock hoses* adalah selang hisap dan pembuangan tugas berat yang dirancang untuk mentransfer antara barge, tangki penyimpanan, dan kapal laut.

## **5. Pengawasan**

### **a. Definisi Pengawasan**

Rois, Arifin dan Helmi Muhammad (2016:138) pengawasan dapat diartikan sebagai usaha menentukan apa yang sedang dilaksanakan dengan cara menilai hasil/prestasi yang dicapai dan kalau terdapat penyimpangan

dari standar yang telah ditentukan, maka segera diadakan usaha perbaikan, sehingga semua hasil/prestasi yang dicapai sesuai dengan rencana.

Usman Effendi (2014:224) bahwa pengawasan yaitu proses yang memastikan bahwa aktivitas actual sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

#### **b. Macam-Macam Pengawasan**

Usman Effendi (2014:225) pengawasan dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu :

##### **1) Pengawasan langsung**

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang langsung dilakukan oleh pimpinan suatu organisasi terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya.

##### **2) Pengawasan tidak langsung**

Pengawasan yang dilakukan dari jarak jauh, pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para anak bawahan.

#### **c. Pentingnya Pengawasan**

Usman Effendi (2014:232) terdapat beberapa alasan mengapa pengawasan diperlukan, yaitu :

- 1) Perubahan lingkungan organisasi, seperti adanya peraturan-peraturan baru dan sebagainya.
- 2) Peningkatan kompleksitas organisasi, seperti adanya pekerjaan baru yang harus selalu diawasi.
- 3) Terjadinya kesalahan-kesalahan, sehingga dengan adanya pengawasan kesalahan dapat terdeteksi sebelum menjadi kritis.

- 4) Kebutuhan atasan untuk medelegasikan wewenang, terutama dalam mengimplementasikan sistem pengawasan dari seorang atasan.

#### **d. Fungsi Pengawasan**

Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi pengawasan yaitu:

- 1) Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
- 2) Mengambil langkah-langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
- 3) Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.

### **6. Pemahaman**

#### **a. Defnisi Pemahaman**

Suharsimi (2009:23) pemahaman (*Comprehension*) adalah bagaimana seseorang mempertahankan, membedakan, menduga (estimates), menerangkan, menyimpulkan, menggeneralisasikan, memperluas, memberikan contoh, menuliskan kembali, dan memperkirakan. Pemahaman dapat juga diartikan menguasai sesuatu dengan pikiran, karena itu belajar berarti harus mengerti secara mental makna dan filosofinya, maksud dan implikasi serta aplikasi-aplikasinya, sehingga menyebabkan siswa memahami suatu situasi. Dengan pemahaman, siswa diminta untuk membuktikan bahwa ia memahami hubungan yang sederhana diantara fakta-fakta atau konsep.

#### **b. STCW 1978Amandemen 2010**

Berdasarkan STCW 1978 amandemen 2010 sebagai berikut :

- 1) Para pelaut yang akan bertugas pada setiap kapal, maka para pelaut harus mengenal akan tugas tugasnya dan dengan semua penataan kapal,instalasi,prosedur-prosedur perlengkapan dan karateristik



dengan tugas-tugas rutin mereka dalam keadaan darurat. (Regulation I/14 alinea 4)

- 2) ABK selengkapnya dapat secara efektif mengkoordinasikan tugas-tugas mereka dalam suatu situasi darurat dan dalam menyelenggarakan fungsi fungsi yang vital terhadap keselamatan dan pencegahan pencemaran. (Regulation I/14 alinea 5)

## **7. Sosialisasi dan Familiarisasi**

Menurut Soerjono Soekanto(2012:23) mendefinisikan sosialisasi adalah proses sosial tempat seseorang atau individu untuk mendapatkan pembentukan sikap dan berperilaku yang sesuai dengan standar operasional prosedur guna untuk tercapai hubungan kerja yang harmonis sehingga dalam melaksanakan tugas keseharian dapat bekerja sama dalam satu team agar tetap selalu menjaga hubungan baik dengan orang-orang di sekitarnya.

Malayu S.P Hasibuan (2017:16) menyatakan bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, Perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

Dalam ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Berdasarkan Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code), Edisi 2002 menyatakan sebagai berikut :

- a. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi kualifikasi, bersertifikat dan secara medis fit, sesuai persyaratan nasional maupun internasional. (ISM Code 6.2)
- b. Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personel personel yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pembiasaan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar, harus dikenali, didokumentasi dan diberikan. (ISM Code 6.3)
- c. Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur untuk mengenal setiap pelatihan yang mungkin diisyaratkan dalam menunjang sistem manajemen keselamatan dan memastikan bahwa pelatihan dimaksud, diberikan kepada semua personil terkait. (ISM Code 6.5)
- d. Perusahaan harus menyusun prosedur dari mana semua personil kapal menerima informasi yang berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan dalam bahasa lapangan atau bahasa yang dimengerti oleh mereka. (ISM Code 6.6)

## **8. Pelatihan**

### **a. Definisi Pelatihan**

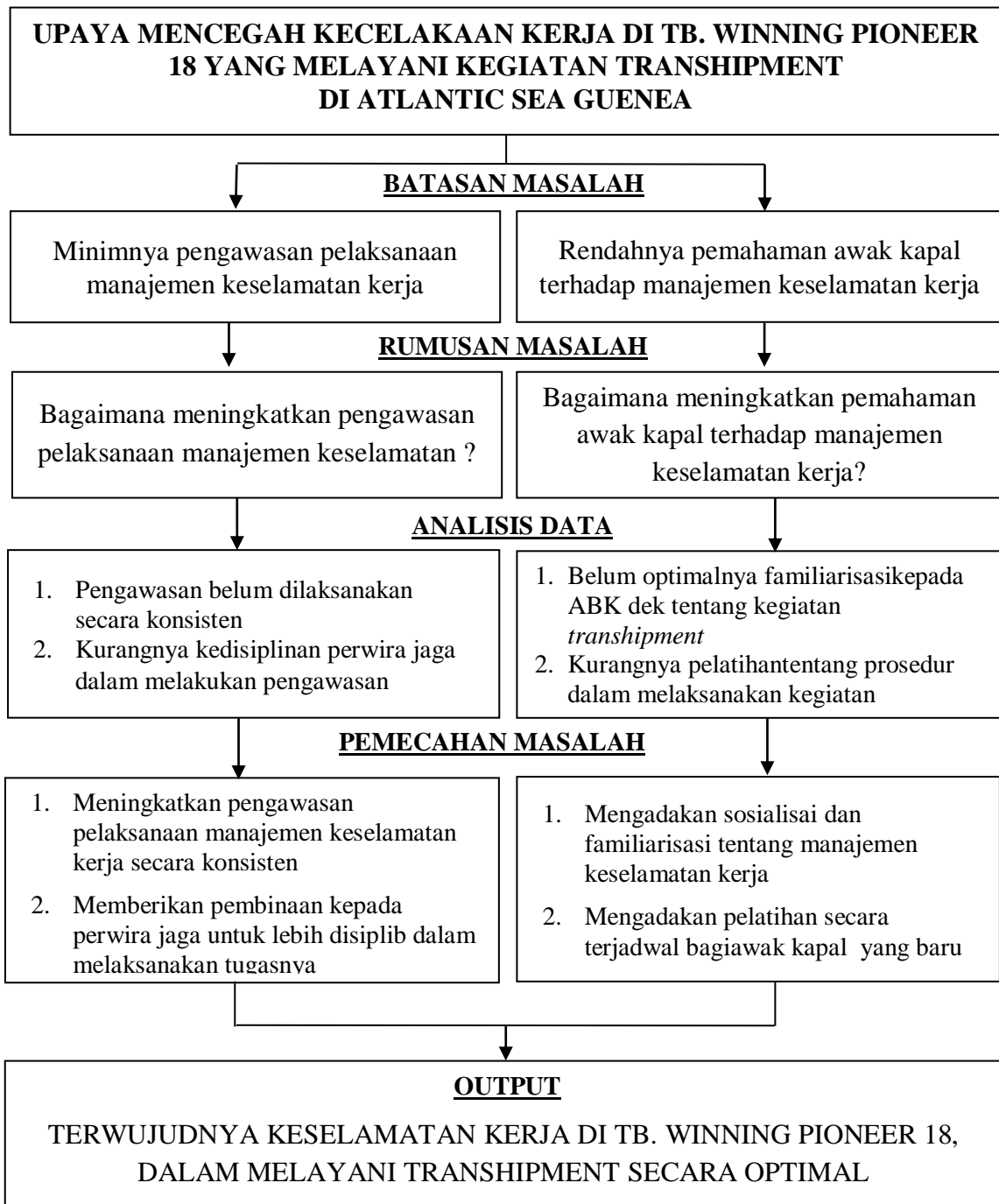
Menurut Simamora (2010:154) pelatihan adalah proses membantu pegawai memperoleh efektivitas dalam pekerjaan sekarang atau yang akan datang melalui pengembangan kebiasaan, pikiran dan tindakan, kecakapan, pengetahuan dan sikap. Pelatihan pegawai merupakan aktivitas Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) yang penting. Ketika permintaan pekerjaan berubah, kemampuan pegawai pun harus berubah. Pelatihan bertujuan untuk membekali, meningkatkan dan mengembangkan kompetensi kerja guna meningkatkan kemampuan, produktivitas dan kesejahteraan. Hal ini biasanya berarti melakukan perubahan perilaku, sikap, keahlian, dan pengetahuan yang khusus atau spesifik.

## **b. Manfaat Pelatihan**

Menurut Simamora (2010:183-184) bagi organisasi terdapat paling sedikit tujuh manfaat dari pelaksanaan program pelatihan dan pengembangan, yaitu:

- 1) Peningkatan produktifitas kerja sebagai keseluruhan, antara lain karena tidak terjadinya pemborosan, karena kecermatan melaksanakan tugas.
- 2) Terwujudnya hubungan yang serasi antara atasan dan bawahan antara lain karena adanya pendelegasian wewenang, interaksi yang didasarkan pada sikap dewasa baik secara teknikal maupun intelektual, saling menghargai dan adanya kesempatan bagi bawahan untuk berpikir dan bertindak secara inovatif.
- 3) Terjadinya proses pengambilan keputusan yang lebih cepat dan tepat karena melibatkan para pegawai yang bertanggung jawab.
- 4) Meningkatkan semangat kerja seluruh tenaga kerja dalam organisasi dengan komitmen organisasional yang lebih tinggi.
- 5) Mendorong sikap keterbukaan manajemen melalui penerapan gaya manajerial yang partisipatif.
- 6) Memperlancar jalannya komunikasi yang efektif yang pada gilirannya memperlancar proses perumusan kebijaksanaan organisasi dan operasionalisasinya.
- 7) Penyelesaian konflik secara fungsional yang dampaknya adalah tumbuh suburnya rasa persatuan dan suasana kekeluargaan di kalangan para anggota organisasi.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

TB. Winning Pioneer 18 adalah jenis kapal tunda yang dimiliki oleh perusahaan Winning Logistic - Africa yang berkedudukan di Singapura dimana kapal tersebut dioperasikan di Atlantic Sea Guinea West Africa. Kapal ini dipergunakan sendiri oleh perusahaan untuk melayani kapal-kapal tanker miliknya sendiri untuk *assist* kapal dalam kegiatan *transshipment, security boats* untuk mencegah *oil spill* pada kegiatan *transshipment* dan menyupply barang-barang seperti bahan makanan, suku cadang, *store* dan juga peralatan *Ship to Ship* (STS) seperti *fender* dan selang minyak dari darat ke tempat berlabuh kapal-kapal tanker tersebut di Atlantic Sea Guinea West Africa.

Data kapal sebagai berikut :

<i>Vessel Name</i>	: TB. Winning Pioneer 18
<i>Call Sign</i>	: V 7 O N 3
<i>IMO No</i>	: 9 5 7 4 6 76
<i>MMSI No</i>	: 5 3 8 0 0 6 5 6 1
<i>Flag</i>	: REPUBLIC Of MARSHALL ISLAND
<i>Owner</i>	: Winning Logistic – Africa
<i>Port Of Registry</i>	: MAJURO
<i>GRT / NRT</i>	: 274/ 82
<i>L.O.A</i>	: 29.20 M
<i>L.B.P</i>	: 27.50 M
<i>Breadth MLD</i>	: 9.00 M
<i>Depth MLD</i>	: 4.84 M
<i>Complement</i>	: 12 M
<i>Main Engine</i>	: CUMMINS KTA38-M2 2200x 2–Rpm 1800

Adapun fakta-fakta yang terjadi diatas TB. Winning Pioneer 18 adalah sebagai berikut :

## **1. Minimnya Pengawasan Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja**

Pada tanggal 02 Juli 2021 terjadinya putus tali *yokohama fender* pada waktu pemasangan di MT. Kun Lun San untuk kegiatan *transshipment* hampir terjadi kecelakaan (*near miss*) pada ABK dikarenakan kurangnya pengawasan dari perwira dalam pelaksanaan manajemen keselamatan kerja.

Pada tanggal 23 Juli 2021 kapal menerima order untuk mengganti satu buah *Big Fender* yang bocor atas perintah *Person in overall advisory control* (POAC) yang berada di kapal MT. Wu Yi San. Ketika AB naik ke atas *fender* tersebut sempat mau jatuh untung saja masih sempat memegang ratai yang menjadi jaring *fender* tersebut dan mengikatkan *seling belt* ke *fender* dan mata selingnya disangkutkan ke *crane hooknya*. Setelah disangkutkan AB naik lagi ke atas dek kapal dengan perasaan ketakutan atas kejadian tersebut. *Big fender* yang bocor diangkat dan di simpan diatas dek kapal untuk di perbaiki di *work shop*. *Big fender* yang tadinya disimpan dibagian depan digeser menggantikan *fender* yang tadi bocor. Sedangkan yang depan di ganti dengan *white fender*.

Setelah selesai Nakhoda meminta izin ke POAC untuk kembali ketempat berlabuh menunggu approval masuk singapura untuk mengantarkan *fender* bocor tadi dan loading bahan makanan berikut *store* untuk kapal-kapal yang berada di *West OPL*. Namun POAC tidak mengijinkan dan disuruh untuk menunggu didekat MT. Wu Yi San. POAC berkata kepada Nakhoda menunggu sampai kapal MT. Ocean Premier sandar di samping MT. Wu Yi San dalam waktu 1 jam kedepan sebab *Moring Master* sudah naik di kapal MT. Ocean Premier.

## **2. Rendahnya Pemahaman Awak Kapal Terhadap Manajemen Keselamatan Kerja**

Pada saat *safety meeting* Nakhoda sudah sering mengingatkan kepada perwira dan ABK untuk menjaga keselamatan diri sewaktu melakukan pekerjaan, namun kenyataanya di lapangan *near miss accident* atau *accident* yang terjadi di akibatkan banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur dengan benar dan masih rendahnya pengetahuan ABK tentang pengetahuan *snap back zone* pada tali dan posisi memegang tali yang masih salah yang dapat mengakibatkan terjadinya luka pada ABK tersebut. Dan



Ketika melakukan pekerjaan yang harus dilakukan dengan bantuan *crane* pun sering mengabaikan prosedur *lifting crane* dengan masih berdirinya diradius jangkauan *crane* sehingga resiko kejatuhan barang dari yang kondisinya kurang bagus sering terjadi.

Pada tanggal 25 Mei 2021, kapal mendapat perintah untuk *demobilisasi STS equipment* yaitu 4 *Big fender* dan 2 buah *Cargo hose* ukuran 12” yang telah dipisah dari MT. Sea Coral. Ketika itu kapal masih berada di Atlantic Sea Guinea West Africa jadi langsung menuju ke lokasi MT. Sea Coral. Dan langsung bekerja terlebih dahulu pengambilan 2 *Cargo hose* yang berada disebelah kanan MT. Sea Coral kemudian disimpan didek kapal. Pada waktu *lifting crane* dari MT. Sea Coral ada seorang AB yang bekerja mengatur *Cargo hose* yang disimpan didek yang masih berdiri diposisi tidak aman di dalam radius jangkauan *crane* dibawah *Cargo hose* dan ini terjadi pada waktu *lifting, sling belt* yang mengikat ke *Cargo hose* bergeser dan *Cargo hose* melorot 1 meter dari posisi semula dan hampir mengenai AB tersebut. Setelah selesai menyimpan ke 2 *Cargo Hose* tersebut dilanjutkan mengambil 4 *Big fender* untuk disimpan di sisi kiri dan kanan kapal. Pada waktu pengambilan *fender* ke 1, 2 dan 3 dapat berjalan dengan aman dan dapat disimpan di sisi kiri dan kanan kapal. Pada waktu pengambilan *Big fender* yang ke 4 seorang AB karena merasa orang lama dan sudah terbiasa melakukan pekerjaan tersebut dia mengambil jalan pintas pekerjaan tersebut pada waktu mengikat tali *fender* ke *bollard* depan, dia memegang talinya yang posisi ujung jarinya berada dibagian dalam dekat *bollard* tersebut. Karena kapal berjenis ASD ketekan sedikit saja *handle clutch*nya haluan kapal bergerak keluar dan sementara AB tersebut masih dalam proses pengikatan tali *fender* di *bollard*. Posisi ujung jari tangannya dia berada dibagian dalam dekat *bollard* maka ujung jarinya terjepit tali. Karena haluan kapal tadi kedorong keluar dan tali *fender* jadi kencang. Kemudian *Bosun* yang berada didekatnya langsung memberitahukan ke anjungan melalui VHF Ch 17 bahwa ada AB tangan terjepit dan memberitahukan haluan untuk didekatkan kembali ke MT. Sea Coral agar tali menjadi kendur dan dapat membuka tali yang menjepit ujung jari AB tersebut. Setelah itu dilakukan pertolongan pertama dan langsung berkordinasi dengan kantor untuk dikirim *luch boat* guna dilakukan pengobatan berikutnya dengan

dokter didarat.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Minimnya Pengawasan Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja**

Dari permasalahan ini penulis menganalisa dan menemukan dua penyebab masalah yaitu:

#### **a. Pengawasan Belum Dilaksanakan Secara Konsisten**

Rating dek dalam melaksanakan pekerjaan dan kegiatannya sehari-hari di atas kapal memerlukan suatu pengawasan yang ketat oleh perwira baik perwira jaga Mualim II maupun perwira kerja harian dalam hal ini Mualim I. Dalam hal ini perusahaan telah menunjuk safety officer di bagian dek dan Second Engineer sebagai *Safety Officer* di bagian mesin sesuai VOM-35-3 : *The company appoint Chief Officer and the Second Engineer of each ship as safety officer on board*. Perusahaan menunjuk Mualim I dan Masinis II pada masing-masing kapal sebagai safety officer di atas kapal.

Tujuan dari pembentukan *Safety Officer* ini untuk memperkuat pengawasan, pelatihan, dan penerapan keselamatan kerja di kapal seperti pada VOM-35-1 *Purpose : To strengthen the monitoring, training and implementation of ship safety work, to ensure that safety of ship, personel, and environment, to avoid the occurrence of accidents and dangerous situations*. Pengawasan bertujuan agar pekerjaan yang dilakukan oleh rating dek sesuai dengan prosedur SMS manual perusahaan. Namun apabila kurang pengawasan oleh *Safety Officer* kemungkinan akan terjadi pelanggaran terhadap prosedur pekerjaan atau suatu kegiatan menjadi tidak efisien, tidak efektif, dan membahayakan keselamatan.

Kurangnya pengawasan secara langsung mengakibatkan rendahnya kedisiplinan dalam hal keselamatan kerja atau *safety concern* dan *safety awareness* sehingga rating dek kurang profesional melakukan tugasnya. Pelanggaran di atas kapal yang dilakukan oleh rating dek salah satunya yaitu menjalankan pekerjaan atau tugas yang diberikan tanpa menerapkan prosedur keselamatan kerja yang berlaku. Perwira kadang melihat langsung rating dek yang mengabaikan peraturan tersebut. Rating dek

menganggap bahwa pekerjaan yang dilakukannya adalah tugas rutin dan menganggap remeh prosedur keselamatan tersebut. Hal ini berulang kali terjadi dan perwira tidak memberikan ketegasan secara langsung sehingga rating dek menganggap pelanggaran tersebut adalah hal yang biasa.

Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. Pengawasan yang tidak dilaksanakan dengan baik tidak dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Dengan demikian, suatu aktivitas yang berkaitan erat dengan penentuan atau evaluasi, tidak dapat diketahui sejauh mana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauh mana perintah kerja dijalankan dan sampai sejauh mana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

Konsep pengawasan demikian sebenarnya menunjukkan pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, dimana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih kepada anak buahnya. Dalam ilmu manajemen, pengawasan ditempatkan sebagai tahapan terakhir dari fungsi manajemen. Untuk mendapatkan hasil yang maksimal, pengawasan harus dilaksanakan berdasarkan fungsi dan tujuan pengawasan itu sendiri, menggunakan metode pengawasan yang sesuai dengan kondisi pekerjaan di atas kapal.

Pengawasan yang tidak dilakukan secara konsisten dapat menyebabkan tingkat keberhasilan suatu pekerjaan yang dilakukan menurun. Dengan demikian tidak dapat tercipta pelaksanaan kerja yang efektif dan efisien karena pembagian tugas benar-benar berjalan dengan baik sesuai dengan tugas dan jabatannya masing-masing. Pengawasan pelaksanaan aturan perusahaan besar peranannya sebagai motivator dalam arti peran aktif dari perwira senior mengawasi jurumudi dalam melaksanakan pekerjaan. Dengan kurangnya pengawasan dari perwira maka dapat menurunkan disiplin kerja jurumudi yang berakibat pada penurunan kinerja secara keseluruhan.

**b. Kurangnya Kedisiplinan Perwira Jaga Dalam Melakukan Pengawasan**

Kurangnya ketegasan perwira dalam menanggulangi hal tersebut membuat rating dek yang lainnya mencontoh perilaku rating dek yang telah mengabaikan peraturan tersebut. Seharusnya perwira sebagai pengawas di atas kapal minimal memberikan peringatan atau teguran kepada rating dek yang melakukan pelanggaran. Jika dengan teguran tidak dihiraukan oleh rating dek, maka diberi peringatan yang agak keras. Apalagi jika pelanggaran tersebut dapat membahayakan keselamatan orang lain. Sanksi keras lainnya harus melaporkan hal ini kepada *Safety Officer* selanjutnya membicarakan dengan Nakhoda apabila masih tidak dapat ditanggulangi, maka jalan satu-satunya dilaporkan ke pihak perusahaan, sebelum terjadi kecelakaan dari pelanggaran prosedur keselamatan di atas kapal. Hal ini telah di jelaskan dalam VOM-35-5.1 : *The Safety Officer is to carry out regular ( at least monthly) safety inspections of the vessel. Any points that are raised during this inspection are to be recorded and discussed in the monthly safety meeting. Any points requiring immediate attention are to be dealt with on an urgent basis : stop any work which may result in an accident and report this to the Master. The Master is then responsible for deciding as to when work can safely be resumed.*

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.

Kapal jenis ASD tug sering dipakai untuk mensupply provision dan store yang melayani kapal-kapal tanker milik perusahaan itu sendiri yang sedang berlabuh di *Atlantic Sea Guinea West Africa* baik yang melakukan perawatan, pengisian bahan bakar maupun yang sedang melakukan kegiatan *STS (Ship To Ship)*, karena banyaknya kapal-kapal yang di layani

setiap hari sehingga hampir tidak ada waktu kru untuk melakukan perawatan baik peralatan pendukung kegiatan *transshipment* seperti perawatan *minor* seperti pergantian *shacles*, rantai ataupun ring yang patah masih bisa diperbaiki hanya waktu untuk perawatan agak susah karena padatnya jadwal. Pada *fender* yang memerlukan perawatan dan perbaikan *Major* dilakukan di *work shop* seperti menambal *fender* dan pasang jarring *tyres* yang full ganti dilakukan di *work shop*. Adapula peralatan secara tidak langsung untuk *transshipment* yaitu mesin *winch* depan yang sering digunakan untuk *transfer provision* ke kapal-kapal VLCC disisi bagian belakang yang memiliki *slope* yang curam. Dan kerusakan yang didapat pada *winch* yaitu bocornya pipa oli hidroliknya dan pernah juga didapat kerusakan pada bintang gearnya yang rontok yang harus menunggu suku cadangnya dari Korea yang memakan waktu 3 bulan. Dan tali juga menurut aturan dari perusahaan setelah pemakaian 6 bulan baru bisa diganti baru. Mesin induk kapal dan motor bantu pun seperti generator sangat kurang perawatan.

Adapun kesibukan kesibukan kapal bukan hanya dioperasikan untuk *Mobilizing* peralatan *STS Equipment* saja tetapi juga beroperasi untuk *assist* kapal sandar dan lepas sandar yang melakukan *transshipment* juga *pensupply* kebutuhan makanan dan *store* bagi kapal kapal Ocean Tankers yang masuk Atlantic Sea Guinea West Africa. Dan juga *Security boat* untuk mencegah *oil spill* yang melakukan kegiatan *transshipment*. Adapun tentang kegiatan kesibukan kapal di lampirkan di no 4 lampiran dengan *Record of Tug Activities* (OT/S/D/0699/131) dibulan September 2021

Hal ini sudah sering juga di laporkan ke perusahaan oleh Nakhoda dan meminta waktu untuk melakukan perawatan tetapi kurang mendapat respon yang baik dari perusahaan sehingga hal ini menimbulkan kendala dan mengurangi kelancaran operasional kapal.

## **2. Rendahnya Pemahaman Awak Kapal Terhadap Manajemen Keselamatan Kerja**

Kurangnya pemahaman terhadap manajemen keselamatan kerja dapat mengakibatkan terjadinya resiko kecelakaan kerja, karena awak kapal tersebut

belum memahami tugas dan tanggung jawabnya dalam hal manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan prosedur. Dari permasalahan ini penulis menganalisa penyebab-penyebabnya yaitu:

**a. Belum Optimalnya Familiarisasi Kepada ABK Dek Tentang Kegiatan *Transshipment***

ABK dek belum mengerti dan memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya sosialisasi dari perwira jaga pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dari tugas– tugas pekerjaan ABK yang lama. Dimana pekerjaan yang akan dilakukan di atas kapal memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi.

Menurut SMS (*Safety Management System*) 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. Dalam *Familiarisation Checklist* (OT/S/G/0119/428) *Instruction No 3. Part A is to be completed within 24hours upon joining or prior sailing, whichever comes first and Part B to be completed within 2 weeks of joining the vessel.* Pada kapal kami instruksi ini belum bisa sepenuhnya dijalankan karena jadwal yang padat dan keseringan begitu crew baru naik kapal maka kru yang lama langsung sekalian turun jadi kru yg lama tidak sempat untuk serah terima ini biasanya pada *rating* sedangkan untuk *officer* hanya diberi waktu sehari untuk serah terima.

Para ABK sering acuh tak acuh dan berprinsip bahwa hal itu biasanya tak apa apa walaupun mengandung resiko seperti ada kejadian Berdiri tetap dalam zona bahaya, persis di bawah beban yang diangkat, ataupun berdiri di dalam snapback zone tali. Padahal sudah ada safety meeting seperti



didalam SSMM Reg OT-TK-4-7, Sec 2.6 & 2.7. *Conduct pre-berthing/unberthing briefing to all crew involved in mooring station. And wear proper PPE.*

Sedang dalam SSMM OT/TG-07-1 tentang *STS Equipment demobilization* bahwa seluruh crew yang bekerja harus menggunakan PPE yang sesuai diantaranya helmet, Coverall, safety shoes, glove, harness dan work vest. Tetapi ABK banyak yang enggan menggunakan *work vest* dan *harness* ketika kerja naik diatas *fender* padahal itu mengandung resiko jatuh kelaut dan alasan mereka sudah biasa kerja tidak memakai *work vest* dan mereka kalau memakai menghambat gerakan, tidak licah dan gerah.

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

**b. Kurangnya Pelatihan Kepada ABK Dek Tentang Prosedur Dalam Melaksanakan Kegiatan *Transshipment***

Kurangnya pemahaman ABK dek dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan (*safety procedure*), seringkali menimbulkan masalah-masalah yang dapat mengganggu produktivitas awak kapal dan kegiatan *transshipment*, seperti kecelakaan kerja, kerusakan muatan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan pelayaran dan terhadap awak kapal itu sendiri. 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.

Belum tersedianya pelatihan secara husus dari Balai diklat di Indonesia tentang system *Transshipment* atau *STS operation* kepada pelaut-pelaut Indonesia. Jadi pengetahuan yang dimiliki pelaut dalam pelaksanaan *STS Operation* masih rendah.

Pelatihan mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang akan membantu ABK untuk mengerti tugas dan tanggung jawab di atas kapal

yang diberikan kepada mereka yang berhubungan dengan operasional kapal terutama pada ABK yang baru pertama kali bekerja diatas kapal. Bilamana tidak dilakukan *training* kepada ABK yang baru baik dek maupun mesin dikhawatirkan akan mengalami ketertinggalan atau kebingungan dalam melaksanakan pekerjaan walaupun mereka telah menjalani orientasi dengan baik. dan juga ABK tersebut masih sering melakukan kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan kepada mereka.

Mengingat betapa pentingnya *training* tentang prosedur pelaksanaan kegiatan *transshipment* ini adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan pada alat-alat penunjang, muatan yang akan dibongkar muat dan juga untuk mencegah kecelakaan kerja pada ABK itu sendiri. Perusahaan dimana penulis berkerja belum mengadakan pelatihan tentang kegiatan *transshipment*, bagi ABK yang baru diterima adalah tugas Nakhoda dan perwira senior yang memberinya pemahaman tentang prosedur kerja *transshipment* dan prosedur keselamatan. Kelancaran operasi kapal adalah tanggung jawab dari Nakhoda. Demikian juga dengan ABK yang baru bergabung, bila belum mempunyai pengalaman tentang *transshipment*, maka sebagai Nakhoda wajib untuk memberinya *training* atau pelatihan demi terciptanya operasi kapal yang lancar dan aman serta terhindar dari kecelakaan, karena ABK yang bersangkutan belum berpengalaman.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Dari dua batasan masalah dan rumusan masalah serta analisa data yang penulis paparkan diatas maka untuk mencegah kecelakaan kerja diatas TB. WINNING PIONEER 18 yang melayani kegiatan *transshipment* di *Atlantic Sea Guinea West Africa* penulis menemukan pemecahan masalah atau solusi diantaranya sebagai berikut:

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

##### **a. Minimnya Pengawasan Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja**

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisis dan mencari solusi pemecahannya sebagai berikut:

#### **a. Meningkatkan Pengawasan Secara Konsisten**

Pengawasan bisa didefinisikan sebagai suatu usaha sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan penyembuhan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan efektif dan efisien mungkin didalam mencapai tujuan.

Dalam hal pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, harus dilaksanakan secara konsisten, artinya pekerjaan tersebut diawasi hingga pekerjaan itu selesai dan terlihat hasilnya. Perlu diingat bahwa yang diawasi itu adalah pekerjaan serta pelaksanaannya dan bukan orang-orang yang melaksanakannya.

Pengawasan membantu penilaian apakah perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan dan pengawasan. Oleh sebab itu diantara perencanaan dan pengawasan mempunyai hubungan yang sangat erat, diibaratkan seperti kedua sisi mata uang yang sama, dan semua fungsi-fungsi dari manajemen mempunyai hubungan yang saling terkait. Pengawasan membantu penilaian apakah perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan dan pengawasan telah dilaksanakan secara efektif dan fungsi pengawasan itu sendiri harus diawasi.

Agar pengawasan berjalan dengan efektif dan efisien perlu adanya sistem pengawasan yang baik. Untuk itu perlu dipenuhi beberapa pengawasan yaitu :

- a) Pengawasan harus bersifat *fact finding*, artinya pengawasan harus menentukan fakta-fakta tentang bagaimana tugas-tugas dijalankan dalam organisasi.
- b) Pengawasan harus bersifat preventif, artinya harus dapat mencegah timbulnya penyimpangan-penyimpangan dan penyelewengan- penyelewengan dari rencana semula.
- c) Pengawasan diarahkan kepada masa sekarang

- d) Pengawasan hanya sekedar alat untuk meningkatkan efisiensi dan tidak boleh dipandang sebagai tujuan.
- e) Karena pengawasan hanya sekedar alat administrasi, maka pelaksanaan harus mempermudah tercapainya tujuan.
- f) Pengawasan tidak dimaksudkan untuk terutama menemukan siapa yang salah jika ada ketidak beresan, akan tetapi untuk menemukan apa yang tidak benar.
- g) Pengawasan bersifat harus membimbing supaya para Jurumudi meningkatkan kemampuannya untuk melaksanakan tugas yang telah ditentukan baginya.

Dari penjelasan di atas, untuk meningkatkan pengawasan terhadap jurumudi maka perwira jaga harus melakukan pengawasan secara efektif dengan cara :

- (1) Memberikan pemahaman tentang apa yang harus dilakukan, dan apa yang tidak boleh dilakukan serta bagaimana cara melakukannya. Dengan demikian setiap jurumudi memahami prosedur kerja yang benar, sehingga dapat meminimalisir terjadinya kesalahan.
- (2) Melakukan pengawasan secara terus-menerus sehingga dapat mencegah timbulnya pelanggaran dari rencana kerja yang telah ditetapkan.

Pelaksanaan pengawasan di mulai sebelum pekerjaan di mulai, *ChiefOfficer* sebagai pemimpin kerja di dek sekaligus sebagai *Safety Officer* akan membuat *Risk Assessment* guna menentukan tingkat bahaya yang akan timbul dan resikonya selama melakukan pekerjaan tersebut. Kemudian dilanjutkan dengan *tool box meeting* guna menjelaskan kepada rating dek tentang jenis pekerjaan, posisi pekerjaan, peralatan yang diperlukan, pembagian tugas pada masing-masing rating dek, serta bahayanya. Sehingga masing-masing rating dek mengerti batasan pekerjaan, bahayanya serta akan saling mengingatkan / mengawasi satu sama lainnya. Di lanjut dengan *Check List* yang harus diisi untuk mempersiapkan semua

perlengkapan yang diperlukan, kondisi yang aman yang memungkinkan pekerjaan tersebut dilakukan, siapa perwira yang bertanggung jawab dalam mengawasi pekerjaan tersebut dan rating dek yang berkompeten untuk melakukan pekerjaan tersebut.

Semua pekerjaan yang telah dilakukan oleh rating dek akan diawasi, diarahkan, didokumentasikan oleh *Chief Officer* dan dilaporkan ke Nakhoda dan Nakhoda akan melaporkan secara harian, mingguan dan bulanan kepada manajemen perusahaan. Ini semua adalah suatu proses pengawasan terhadap rating dek dalam melaksanakan pekerjaan di kapal.

**b. Memberikan pembinaan kepada perwira jaga untuk lebih disiplin dalam melaksanakan tugasnya**

Dalam urutan susunan Awak Kapal di atas kapal kita mengetahui bahwa Awak Kapal terdiri dari perwira dan *Rating*. Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari *Rating* agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka *Rating* yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

Apabila *Rating* tidak menjalankan tugas dengan baik hendaknya diberi sanksi agar kelalaian dan kesalahannya tidak terjadi lagi di waktu yang akan datang. Sanksi tersebut berupa teguran dari *Safety Officer*. Apabila sanksi berupa teguran atau peringatan yang diberikan oleh *Safety Officer* masih tetap diabaikan oleh *Rating* dan masih terus ada kelalaian dan pelanggaran yang dilakukan *Rating* atau *crew* yang

lain maka sanksi utama yaitu *Safety Officer* melaporkan kepada Nakhoda untuk selanjutnya ditindak lanjuti perusahaan. Pihak Manajemen Perusahaan akan menegur langsung *Rating* yang bermasalah tersebut atau mengirimkan surat peringatan. Apabila hal tersebut ternyata tidak dapat mengatasi masalah yang ada maka pihak manajemen perusahaan memberikan sanksi penurunan *Rating* itu sebelum kontrak kerjanya habis.

Sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal, Nakhoda harus dapat merencanakan, mengorganisir, dan mengkoordinasikan *rating* dek untuk mewujudkan tanggung jawabnya. Disini diperlukan langkah-langkah pimpinan untuk dapat membuat perencanaan kerja yang baik yang dapat dimengerti dan dipahami oleh *Rating* dek. Selain prosedur keselamatan juga diperlukan suatu panduan pembagian tugas serta tanggung jawab dari tiap-tiap pelaksana untuk menjamin efektifitas kerja dari kinerja tenaga pelaksana.

Manajemen keselamatan yang diterapkan di kapal adalah manajemen perusahaan yang telah dituangkan dalam SMS manual yang merupakan pedoman bagi perusahaan dan kapal yang di operasikannya. Hal ini tertuang dalam SMM-01-4.2 (*Safety Management Manual*) *Company means Winning (Guinea) Ship Management Sarl, manager of the ship. The company agrees to bear all duties and responsibilities stipulated in the ISM Code.* Pada butir 1.6 di jelaskan bahwa *The Safety Management Manual is a series of documents to elaborate and implement the safety management system which is formally approved on August 1, 2017 and require all the leaders of various levels and whole staff of the company to strictly follow the regulations of the manual.* Meminta kepada semua pemimpin termasuk Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal dan semua staf perusahaan untuk mengikuti secara ketat semua aturan dalam manual perusahaan.

Untuk membuat perencanaan kerja yang efektif maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

a) Menentukan target

*Safety Officer* perlu menentukan tujuan / target yang ingin dicapai dari keseluruhan pekerjaan yang akan dilakukan. Ada baiknya tujuan / target tersebut tertulis, sehingga dapat digunakan untuk bahan evaluasi.

b) Memilih pemimpin tim kerja yang tepat

Keberhasilan sebuah pekerjaan membutuhkan peran seorang pemimpin yang tepat, sesuai dengan bidang pekerjaan yang berlangsung. Oleh karena itu, agar pekerjaan di atas kapal dapat berjalan lancar dibutuhkan peran perwira lainnya seperti Mualim II sebagai pemimpin kerja.

c) Menentukan tugas dan waktu pelaksanaan

Dalam membuat perencanaan kerja perlu adanya langkah-langkah yang harus dikerjakan, sehingga *Rating* memahami apa yang harus mereka kerjakan. Dan juga perkiraan waktu yang dibutuhkan untuk masing-masing pekerjaan agar dapat menjadi acuan untuk dapat diselesaikan dengan cepat. Dengan demikian, setiap pekerjaan dapat terorganisir dengan baik

d) Melakukan pembagian tugas kerja

Mualim I hendaknya mengatur tugas untuk masing-masing *Rating* dalam satu tim kerja. Fokuskan pada *Rating* yang mampu dan cocok dengan jenis pekerjaan / tugas yang diberikan. Setelah masing-masing *Rating* sudah mendapatkan tugasnya, hasil dari perencanaan kerja yang sudah dibuat diharapkan akan terlaksana sesuai tujuan yang ingin dicapai.

**b. Rendahnya Pemahaman Awak Kapal Terhadap Manajemen Keselamatan Kerja**

Dari permasalahan tersebut diatas, penulis menganalisa dan mencari solusi pemecahan sebagai berikut :

**a. Mengadakan Sosialisai Dan Familiarisasi Bagi ABK Secara Rutin**

Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, Sumber Daya dan Personil 6. 3 yaitu : Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Mengadakan Sosialisasi juga sangat diperlukan bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal minimal 3 hari setelah di atas kapal. Sosialisasi yang dilakukan tidak sampai 1 hari ternyata tidak efektif bagi ABK yang akan bergabung di atas kapal. ABK yang baru bergabung diatas kapal kurang mendapatkan sosialisasi karena jadwal kapal yang padat. Untuk mengatasinya ABK yang akan turun diikutkan lagi di atas kapal untuk mendampingi ABK yang baru yang akan menggantikan pekerjaannya. ABK yang lama memberi pengarahan mengenai tugas–tugas yang harus dikerjakan, tanggung jawab dan hal–hal lainnya yang berkaitan dengan pekerjaan ABK yang lama tersebut. Pengarahan atau petunjuk yang diberikan ABK lama bertujuan agar ABK yang baru mengetahui dan mengerti manajemen kerja yang benar di atas kapal. Setelah itu Nakhoda memberitahu kepada perusahaan mengenai ABK lama yang masih mengikuti pelayaran mendampingi ABK baru, agar diberikan bonus sesuai dengan waktu tambahan selama di atas kapal.

Selain itu, ABK baru juga mendapat bimbingan dan pengarahan dari *Safety Officer* sesuai dengan OT/SOPM/9-2-1 *All new joining crew shall be given proper Shipboard Familiarisation and Safety tour of the vessel before being assigned to their duties. These Safety and familiarisation and Safety tour will be given by Safety Officer or his nominee.* Dengan memberikan bimbingan dan pengenalan awal secara bijaksana terhadap ABK yang baru naik kapal. *Safety Officer* akan menjelaskan prosedur–prosedur yang berlaku di atas kapal, tentang kegiatan transshipment dan peraturan–peraturan dikapal sesuai dengan



kebijakan perusahaan, termasuk pelaksanaan manajemen kegiatan *transshipment*.

*Safety Officer* melaksanakan pengarahan secara rutin. Pengarahan tersebut berupa sosialisasi manajemen kegiatan *transshipment* yang dikerjakan setiap dua kali dalam sebulan. Dan selalu didokumentasikan menurut OT/S/G/0500/429 didalam *Training and Performance Record*. Sosialisasi ini bertujuan agar ABK dapat mengambil pelajaran berharga, dimana dalam pengarahan tersebut *Safety Officer* memberikan program yang berkaitan tentang kegiatan *transshipment*. Program tersebut diantaranya berupa pengarahan, pelatihan dan penayangan video–video *safety* khususnya tentang kegiatan *transshipment* yang apabila tidak diterapkan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal maka akan menimbulkan bahaya dan resiko kecelakaan kerja.

Dengan meningkatkan sosialisasi manajemen kegiatan *transshipment* terhadap ABK diatas kapal dengan memberikan pengarahan dari ABK lama dan bimbingan prosedur kegiatan *transshipment* dari *Safety Officer*. Hal tersebut dapat memberikan pengetahuan tentang manajemen keselamatan kerja agar ABK dapat mengetahui dan mengerti tugas dan tanggung jawabnya serta meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya kegiatan *transshipment*.

Penulis Ketika itu menjabat sebagai Nakhoda kapal itu selalu melaksanakan sosialisasi prosedur keselamatan kerja terhadap ABK secara terus menerus dan berkesinambungan, hal ini dilaksanakan mengikuti jadwal dari *safety meeting* di atas kapal. Hal ini dapat memberikan pengetahuan terhadap ABK untuk menjalankan aktivitas sesuai dengan prosedur keselamatan kerja yang ada.

Pelaksanaan sosialisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal diharapkan dapat menekan angka kecelakaan kerja yang mungkin terjadi di atas kapal TB. WINNING PIONEER 18, sehingga terciptalah suasana kerja yang baik, aman dan sesuai dengantujuan yang diharapkan.

Para Anak Buah Kapal yang baru (*non* pengalaman) yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan ABK yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan familiarisasi agar dapat menjalankan tugas – tugasnya sesuai prosedur kerja dengan baik.

Tujuan dilakukannya sosialisasi kepada ABK yang baru diantaranya untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dengan permintaan jabatan dan diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif.

Lebih lanjut, sosialisasi membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik meskipun ABK baru telah menjalani orientasi dengan baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka harus diberikan familiarisasi dalam bidang tugas-tugas mereka.

Sosialisasi, bagi seorang ABK sesuai dengan bidangnya secara umum dan khusus, proses pengenalan akan memakan waktu yang agak lama karena proses ini juga mencakup aspek operasi yang artinya harus menyesuaikan dengan jadwal kerja dari perusahaan, dimana ABK akan diberikan praktek secara langsung terjun pada operasi yang sesungguhnya. Diharapkan dalam proses tersebut ABK akan dapat meningkatkan pengetahuannya akan kegiatan *transshipment*. Khusus bagi ABK yang baru pertama kali ditempatkan di kapal, Nahkoda dan Muallim satu mempunyai tugas tambahan untuk mendidik ABK tersebut, oleh karena pembiasaan ABK dengan tugas baru mutlak diperlukan demi mempertahankan standar sesuai dengan *Safety Management System (SMS)* secara terus-menerus dengan tingkat kinerja yang efektif, baik dalam operasi normal maupun dalam

keadaan darurat. Dalam hal ini haruslah dipilih metode yang paling sesuai dan yang sedapat mungkin didasarkan atas latihan-latihan pada jadwal pembiasaan yang ada dan berpedoman pada prosedur standar operasi dari perusahaan.

**b. Mengadakan Pelatihan Secara Terjadwal Bagi ABK Dekyang Baru**

Dalam STCW edisi 2010 pada Bab I Peraturan I/14 : Perusahaan bertanggung jawab terhadap pelatihan penyegaran pelaut di kapal mereka. Sedangkan dalam Code A-II / 1 dan A-III / 1. Menerangkan bahwa Pelatihan Keselamatan Dasar (BST) Cakupan PSSR akan ditambahkan beberapa subyek sebagai berikut : Komunikasi, Pengendalian Kelelahan dan Tim Kerja.

Maka sesuai dengan peraturan I/14 diatas para Anak Buah Kapal baru (non pengalaman) yang diterima dan belum mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalaman perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk memahami dan terampil mengerjakan tugas-tugas secara baik yang pelatihan dan penyegarannya dikordinir oleh perusahaan.

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan bagi ABK. Pertama : Pendidikan dan pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dengan permintaan jabatan. Dan pelatihan dapat sebagai pengganti pengalaman kerja di atas kapal. Kedua: Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat

melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan diatas kapal.

Meskipun ABK baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka juga harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula ABK lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan-kebiasaan yang buruk.

Di kapal tempat penulis bekerja pelatihan dan sosialisasi tentang prosedur kegiatan *transshipment* diberikan kepada perwira dan ABK yang baru bergabung. Nakhoda sebagai pemimpin umum diatas kapal memberikan arahan- arahan kepada perwira yang baru bergabung, dan perwira atau ABK yang mau digantikan harus memberitahukan semua pekerjaan dan tanggung jawabnya kepada perwira atau ABK yang baru. Di kapal tempat penulis bekerja pelatihan ini diberikan paling sedikit satu minggu tergantung cepat atau lambatnya perwira atau ABK yang baru tersebut memahami pekerjaan dan tanggung jawabnya dan Nakhoda sebagai penanggung jawab penuh diatas kapal juga memberikan evaluasi.

Setelah semua pekerjaan dan tanggung jawabnya betul- betul dipahami maka dilakukan penanda tangan formulir *Familiarization Checklist for Newly Joined* seperti yang penulis lampirkan pada lampiran no.3 dan disimpan diatas kapal sebagai arsip.

Program pelatihan ini bermanfaat untuk perwira atau ABK yang baru bergabung sebagai ilmu pengetahuan yang dibutuhkan untuk mengubah sikap agar program kerja berjalan dengan efektif, prinsip-prinsip pelatihan harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipasif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhinya prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Disamping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan

individual, karena pada dasarnya para ABK mempunyai kemampuan, sifat karakter dan sebagainya yang berbeda satu dengan yang lainnya.

Pelatihan pekerjaan adalah sebagai petunjuk pengerjaan yang diberikan secara langsung kepada ABK tersebut agar mereka tahu tentang bagaimana cara melakukan pekerjaannya dengan baik.

1) Pelatihan

Atasan memberikan bimbingan dan pengarahan kepada ABK dalam pelaksanaan kerja rutin mereka. Hubungan atasan dan ABK sebagai bawahan serupa dengan tutor siswa.

2) Penugasan Sementara

Penempatan ABK pada posisi tertentu untuk jangka waktu yang ditetapkan ABK terlibat dalam pemecahan masalah-masalah organisasional nyata.

3) *Vestibule Training*

Program latihan tidak mengganggu operasi-operasi normal, dapat dilakukan dengan cara Mualim satu atau Bosun memberikan *training* atau praktek kepada ABK yang dikatakan baru dengan pekerjaan di atas kapal.

4) Latihan Sensifitas / *Responsive*

Suatu metode dimana ABK belajar menjadi lebih peka terhadap perasaan orang lain dan lingkungan. Latihan ini juga berguna untuk mengembangkan berbagai perilaku bagi tanggung jawab pekerjaan. Bagaimanapun juga, orang seharusnya tidak berhenti belajar, karena belajar adalah proses seumur hidup. Oleh karena itu program pendidikan dan latihan harus bersifat kontinyu dan dinamis.

## **2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Minimnya Pengawasan Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja**

#### **1) Meningkatkan Pengawasan Secara Konsisten**

Keuntungannya :

Dengan pengawasan secara konsisten maka pelaksanaan manajemen keselamatan kerja khususnya pada saat kegiatan *transshipment* dilaksanakan secara maksimal sehingga dapat mencegah terjadinya kesalahan / pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan kerja.

Kerugiannya :

Pengawasan memerlukan peran dari perwira jaga dan harus dilaksanakan secara terus menerus.

**2) Memberikan pembinaan kepada perwira jaga untuk lebih disiplin dalam melaksanakan tugasnya**

Keuntungannya :

Perwira jaga yang bertugas melaksanakan pengawasan pada saat pelaksanaan *transshipment* menjalankan tugasnya dengan baik sehingga pekerjaan terlaksana dengan lancar dan aman.

Kerugiannya :

Memerlukan peran Nakhoda untuk memberikan pembinaan secara langsung kepada perwira jaga.

**b. Rendahnya Pemahaman Awak Kapal Terhadap Manajemen Keselamatan Kerja**

**1) Mengadakan Sosialisai Dan Familiarisasi Bagi ABK Secara Rutin**

Keuntungannya :

Sosialisasi dan familiarisasi dapat memberikan pemahaman kepada ABK tentang manajemen keselamatan kerja di atas kapal, sehingga seluruh ABK memahami prosedur kerja dengan benar.

Kerugiannya :

Sosialisasi dan familiarisasi harus dilaksanakan secara rutin.

**2) Mengadakan Pelatihan Secara Terjadwal Bagi ABK Dekyang Baru**

Keuntungannya :

Pelatihan dapat meningkatkan keterampilan ABK dek dalam melaksanakan pekerjaan rutin, khususnya dalam melaksanakan tugasnya saat pekerjaan *transhipment*

Kerugiannya :

Terkadang jadwal pelatihan berbenturan dengan jadwal operasional kapal sehingga tidak terlaksana dengan baik.

### **3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

#### **a. Minimnya Pengawasan Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu meningkatkan pengawasan secara konsisten.

#### **b. Rendahnya Pemahaman Awak Kapal Terhadap Manajemen Keselamatan Kerja**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya mengadakan sosialisasi dan familiarisasi bagi ABK secara rutin

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan dalam Bab-Bab sebelumnya tentang upaya mencegah kecelakaan kerja di TB. Winning Pioneer 18 pada saat pelaksanaan *transshipment* di Atlantic Sea Guinea West Africa, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Minimnya pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja disebabkan pengawasan belum dilaksanakan secara konsisten dan kurangnya kedisiplinan perwira jaga dalam melakukan pengawasan
2. Rendahnya pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja disebabkan belum optimalnya familiarisasi dan pelatihan kepada ABK tentang kegiatan *transshipment* sehingga ABK baru tidak cukup waktu untuk melakukan familiarisasi mengenai semua sistem dan prosedur yang ada, manajemen mengenai keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan sesuai dengan kebijakan perusahaan.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran untuk langkah-langkah pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal pada saat pelaksanaan *transshipment* sebagai berikut:

1. Untuk pihak kapal,
  - a) Sebaiknya Perwira Jaga harus meningkatkan pengawasan secara konsisten terhadap rating yang bertugas sehingga hal-hal yang dapat menghambat kegiatan *transshipment* serta kecelakaan kerja dapat diminimalisir.



- b)** Sebaiknya dilakukan pembinaan kepada perwira jaga untuk lebih disiplin dalam melaksanakan tugasnya pada saat pekerjaan *transshipment* sehingga pekerjaan berjalan lancar dan aman.

2. Untuk pihak perusahaan,

- a) Sebaiknya Perusahaan memberikan Sosialisasi dan *familiriasisasi* minimum 3 hari sebelum Crew naik diatas kapal dan untuk serah terima dengan Kru yang lama disediakan cukup waktu agar Kru baru mendapatkan pengetahuan tentang keselamatan kerja, tugas dan tanggung jawabnya serta procedure kerja agar semua resiko kecelakaan dan program kerja khususnya dalam kegiatan *Transhipmen* dapat berjalan lancar.
- b)** Sebaiknya Perusahaan wajib memberikan pelatihan khusus kepada Officer agar dapat melaksanakan prosedur manajemen keselamatan dengan baik dan menerapkannya diatas kapal dan juga perusahaan memberikan persediaan alat-alat keselamatan kerja yang cukup diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad (2015) *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Jakarta :Bumi Aksara
- Handoyo, Jusak Johan. (2015). *Manajemen Perawatan Kapal*. Jakarta :Djangkar
- Hasibuan, Melayu SP, (2017), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksari.
- International Labour Office (ILO-1989)*
- Lindley R. Higgs and Keith Mobley. (2002). Maintenance Engineering Handbook”, 3rd Edition. McGraw-Hill Companies Inc., New York*
- Schwarat dan Narang. (2001). *Production Management*. Mc.GrawHill. North America.
- Simamora. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Satu. Yogyakarta : STIE YKPN Yogyakarta
- Siswanto, B. Sastro Hadiwiryono, (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*, Jakarta : Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono, (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta : PT. Raja Grafindo.
- SOLAS 1974 Amendment 2017
- STCW 1978 amendment 2010
- ISM Code edition 2018
- Ocean Tankers SMS Manual Book 2016
- Yasin, Sulchan. (2017). *Kamus Pintar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Yunita. (2015). *Manajemen K3*. Jakarta : Rineka Cipta
- Suma'mur (2015) *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. Jakarta: Sagung Seto.
- Sardiman (2006), *Interaksi dan Motivasi Belajar-Mengajar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Masram (2015) *Manajemen Sumber Daya Profesional*. Sidoarjo: Zifatama.