

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



**MAKALAH**

**MENGOPTIMALKAN KEMAMPUAN ABK  
MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN  
DI MV. LAGUN MAS**

Oleh :  
**TASLIM**  
NIS. 02762/N-1

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

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



**MAKALAH**

**MENGOPTIMALKAN KEMAMPUAN ABK  
MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN  
DI MV. LAGUN MAS**

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

**Oleh :  
TASLIM  
NIS. 02762/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022**

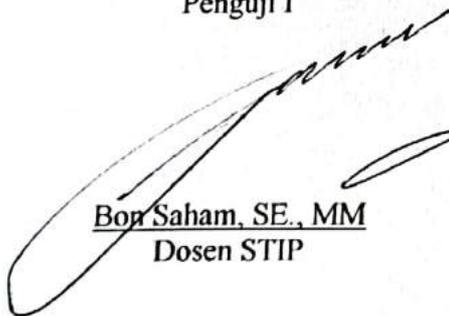
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : TASLIM  
No. Induk Siswa : 02762/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : MENGOPTIMALKAN KEMAMPUAN ABK  
MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI  
MV. LAGUN MAS

Penguji I



Bon Saham, SE., MM  
Dosen STIP

Penguji II



Capt. Alfred Darsa L  
Dosen STIP

Penguji III



Capt. Sugianto, M. Mar  
Dosen STIP

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika 

Capt. Bhima Siswo Putro, MM  
Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : TASLIM  
No. Induk Siswa : 02762/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : MENGOPTIMALKAN KEMAMPUAN ABK  
MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI  
MV. LAGUN MAS

Jakarta, November 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II,

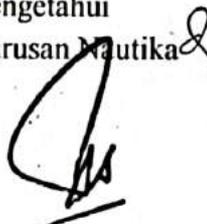
  
**Dr. April Gunawan Malau, MM**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19720413 199803 1 005

  
**Capt. Sugiyanto, M. Mar**

Dosen STIP

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika 

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

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“MENGOPTIMALKAN KEMAMPUAN ABK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI MV. LAGUN MAS”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

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

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

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Dr. April Gunawan Malau, MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt.Sugiyanto, sebagai DSosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIV tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 16 November 2022  
Penulis,



TASLIM

NIS. 02762/N-1

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	20
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	22
B. Analisis Data .....	23
C. Pemecahan Masalah .....	27
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	36
B. Saran .....	36
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	38
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Keselamatan kerja anak buah kapal sangat berguna bagi mereka yang bekerja di kapal, dengan adanya bekal pengetahuan mengenai keselamatan kerja di atas kapal diharapkan dapat dicegah kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja merupakan satu segi penting dari perlindungan untuk setiap pekerja atau anak buah kapal, maka harus diperhatikan sehubungan dengan peranannya terhadap masalah keselamatan. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam pengoperasian kapal tidak hanya ditunjang oleh alat-alat yang *modern* tapi juga sumber daya manusianya dalam hal ini menyangkut pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan disiplin serta kerja sama yang baik antara semua pihak baik pihak kapal maupun pihak darat.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berkualitas baik. Kedisiplinan awak kapal yang cukup tinggi sangat menentukan apakah suatu tugas atau tanggung jawabnya dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan kerja di atas kapal dapat dicegah sedini mungkin dan keselamatan kapal, awak kapal serta muatannya dapat terjamin. Kurangnya pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan kurangnya pemahaman awak kapal akan prosedur kerja tersebut merupakan permasalahan yang menjadi penyebab Anak Buah Kapal (ABK) tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja semakin tinggi.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas MV. Lagun Mas menunjukkan bahwa masih terjadi kecelakaan kerja. Sebagaimana kejadian pada tanggal 15 Juli 2022, saat ABK mengalami kecelakaan kerja dikarenakan kurangnya kehati hatian dalam melakukan kegiatan bongkar di pelabuhan Teluk Bayur. Kejadiaannya yaitu pada saat bongkar muatan ABK tidak menggunakan

perlengkapan keselamatan secara lengkap, lupa memakai *safety helmet*, kepalanya terbentur sehingga mengakibatkan kepalanya bengkok / luka lebam (luka ringan). Kejadian tersebut merupakan salah satu contoh kurangnya disiplin ABK dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya serta dalam melakukan prosedur keselamatan kerja di atas kapal

Pada umumnya kecelakaan kerja disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur yang benar. Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat ditingkatkan bilamana para pekerja atau *team* kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sesuai dengan kebijakan *Safety Manangement System* (SMS) dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan *ISM Code* apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kepedulian perusahaan pemilik kapal dan pencarter kapal itu sendiri.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul:

**“MENGOPTIMALKAN KEMAMPUAN ABK MENGOPERASIKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI MV. LAGUN MAS”**

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

**1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat di identifikasikan beberapa masalah yang terjadi, sebagai berikut:

- a. Kurang terampilnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
- b. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal.
- c. Rusaknya sebagian alat-alat keselamatan akibat penggunaan dan perawatan alat yang tidak sesuai standard pemakaian dan pemeliharaan.

- d. Kurang efisiennya penggunaan waktu yang sesuai standard penyelamatan dalam melaksanakan pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan.

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyak permasalahan yang sering terjadi dalam meningkatkan keselamatan kerja di MV. Lagun Mas, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada:

- a. Kurang terampilnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
- b. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal.

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut:

- a. Mengapa ABK kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja?
- b. Mengapa ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal?

# **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

## **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk menganalisa penyebab dari permasalahan kurangnya keterampilan dan kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan.
- b. Mencari solusi dari permasalahan yang berkaitan dengan kurang disiplin dan kurang terampilnya Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan satu profesi untuk lebih mengetahui bagaimana meningkatkan

disiplin Anak Buah Kapal dalam menunjang keselamatan kerja di atas kapal. Menuangkan pemikiran penulis ke dalam bentuk makalah untuk dapat mendorong kemauan serta kemampuan rekan-rekan satu profesi lebih kompeten.

- 2) Untuk menambah pemahaman tentang cara meningkatkan kedisiplinan dan keterampilan Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja
- 3) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

**b. Aspek Praktis**

- 1) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam meningkatkan disiplin dan tanggung-jawab Anak Buah Kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.

**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 meningkatkan motivasi kerja guna menunjang kelancaran operasional pada MV. Lagun Mas.

**b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen 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.

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *deck logbook*, *planned maintenance system (PMS)*, *maintenance record*, *manual book* dan lain-lain.

**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.

**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 statistika 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 kapal MV. Lagun Mas sejak bulan Januari 2021 sampai dengan Juli 2022.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas MV. Lagun Mas berbendera Indonesia yang beroperasi di alur pelayaran dalam negeri yaitu Jakarta - Padang- Bengkulu.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk 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**

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Berisikan 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

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja sebagai nakhoda di atas kapal MV. Lagun Mas. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan 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.

##### **1. Kemampuan**

Menurut Malayu SP Hasibuan (2016:135) pengertian kemampuan atau keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.

Dapat disimpulkan bahwa keterampilan tersebut bisa dilatih melakukan suatu menghasilkan sebuah keterampilan yang khusus. Keterampilan bukanlah bakat yang bisa saja didapat tanpa melalui proses belajar yang intensif atau yang merupakan kelebihan yang diberikan sejak lahir. Sehingga untuk menjadi seorang yang terampil yang memiliki keahlian khusus pada bidang tertentu haruslah melalui latihan belajar dengan tekun supaya dapat menguasai bidang tersebut dan dapat memahami serta mengaplikasikannya. Dalam rangka meningkatkan kinerja seorang awak kapal maka salah satu penunjang adalah tingkat keterampilan dari awak kapal itu sendiri, semakin tinggi tingkat keterampilan awak kapal maka akan meningkatkan kinerja.

##### **2. Anak Buah Kapal**

Berdasarkan Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 dan KUHD sebagai berikut:

- a. Butir 40 bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji
- b. Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda  
Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam siji Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

### 3. Keselamatan Kerja

Pengertian dari pada keselamatan kerja adalah upaya yang dilakukan oleh siapa pun dan dimana pun saat melakukan kegiatan di atas kapal selalu mengikuti aturan yang ada agar berjalan lancar dan aman.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2019:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

- a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu:
  - 1) Pengetahuan keselamatan
  - 2) Pencegahan kebakaran
  - 3) Prosedur keadaan darurat
  - 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
  - 5) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
  - 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.

b. Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :

- 1) Teknik penyelamatan diri (*Personal Survive Technique*)
- 2) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*Fire Prevention and Fighting*)
- 3) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*Elementary First Aid*)
- 4) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*Personal safety and Social Responsibility*)

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan ABK khususnya Jurumudi dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

#### 4. *Safety Management System (SMS)*

Safety Management System menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunun menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut:

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang di rekomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim di masukan dalam pertimbangan dan dapat di berlakukan.

## **5. Pencegahan Kecelakaan Kerja**

Di dalam konvensi international STCW 1978 amandement 2010 telah diatur sebagai berikut yakni semua pelaut diharuskan untuk memahami, bahwa sebelum ditempatkan di kapal harus diberikan latihan yang sungguh-sungguh. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di kapal sudah memahami dan mengetahui penggunaan perlengkapan keselamatan yang dimaksud ada beberapa faktor yang perlu diketahui sebagai berikut:

### **a. Kecelakaan di atas kapal**

Untuk dapat mencegah terjadinya kecelakaan di atas kapal, maka kita harus mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tersebut antara lain:

#### **1) Sebab-sebab kecelakaan**

Dan hasil penelitian ternyata 80 %-85 % kecelakaan disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia yang lebih dominan. Kecelakaan umumnya diakibatkan karena berhubungan dengan sumber tenaga misalnya tenaga penggerak mesin dan peralatan, kimia, panas, listrik dan lain-lain, kerugian tersebut tidak sedikit menelan

biaya dan untuk mengatasi hal tersebut perlu adanya usaha pencegahan melalui usaha keselamatan kerja yang baik.

2) Penyebab terjadinya kecelakaan

Adapun penyebab yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia karena manusiannya mempunyai sifat-sifat antara lain:

- a) TIDAK TAHU, dimana yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya-bahaya yang ditimbulkannya sehingga terjadi kecelakaan.
- b) TIDAK MAU, dimana yang bersangkutan tidak mau peduli walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja / peraturan dan bahaya-bahaya yang ditimbulkannya serta mampu atau dapat melakukannya tetapi *kemauannya tidak ada* yang berakibat terjadinya kesalahan sehingga terjadi kecelakaan.
- c) TIDAK MAMPU / TIDAK BISA, dimana yang bersangkutan telah mengetahui cara yang aman dan bahaya-bahaya yang mungkin ditimbulkannya, namun belum mampu atau kurang terampil sehingga melakukan suatu kesalahan yang fatal.

**b. Pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal**

Perbaikan pada sistem yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan/ insiden yang merugikan, dimana dapat meningkatkan produktifitas perusahaan. Menurut Goenawan Danoeasmoro (2003:25) bahwa pencegahan kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan cara:

**1) Pendekatan Sub Sistem Lingkungan Fisik**

Usaha keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik ini bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja. Bahaya adalah suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda. Bahaya ini

dapat berbentuk bahaya mekanik, fisik, kimia, dan listrik. Dalam hal ini usaha untuk mengurangi kecelakaan kerja sekecil mungkin dengan cara sebagai berikut:

- a) Perancangan mesin atau peralatan dengan memperhatikan segi keselamatan
- b) Perancangan peralatan atau lingkungan kerja yang sesuai dengan batas kemampuan kerja sehingga dapat dihindari ketegangan jiwa, badan maupun penyakit kerja terhadap manusia.
- c) Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
- d) Pembuangan bahan limbah / *ballast* / air got dengan memperhitungkan kemungkinan bahayanya, baik terhadap masyarakat maupun lingkungan sekitarnya.

## 2) Pendekatan sub Sistem Manusia

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 disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi:

### a) Dari segi Kemampuan

Dari segi kemampuan dapat dilakukan program pemilihan penempatan dan pemindahan pegawai yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua karyawan sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada karyawan / ABK yang secara fisik mampu melaksanakan pekerjaannya dengan baik perlu dilakukan:

- (1) Uji kesehatan pra kerja
- (2) Uji kesehatan tahunan secara berkala

- (3) Penempatan kerja yang baik
- (4) Uji kesehatan untuk pemindahan ABK pengamatan keterbatasan fisik.

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

b) Dari segi Kemauan

Dari segi kemauan perlu dilakukan program yang mampu / mau memberikan motivasi pada para pekerja agar bersedia secara aman. Faktor-faktor yang mempengaruhi kemauan ABK dalam bidang keselamatan kerja antara lain:

- (1) Contoh yang diberikan oleh pengawas, pimpinan madya maupun pejabat tertinggi diperusahaan
- (2) Komunikasi tentang keselamatan kerja
- (3) Partisipasi karyawan tentang keselamatan kerja, *safety meeting*
- (4) Penerapan peraturan keselamatan kerja
- (5) Keadaan mental seperti marah, ketegangan kerja (*stress*), kelemahan mental, dapat diatasi melalui perencanaan alat dan pengawasan yang baik sehingga tercipta suasana kerja yang aman dan nyaman.

**3) Pendekatan Sistim Manajemen**

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemen 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 sistim prosedur yang ada dalam perusahaan.

Umumnya usaha-usaha ini dirumuskan dalam suatu program keselamatan kerja yang komponen- komponennya adalah:

- a) Kebijakan keselamatan kerja (*safety policy*) dan partisipasi manajemen (*management participation*)
- b) Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban (*Accountability*) dalam bidang keselamatan kerja
- c) Panitia keselamatan kerja (*Safety Committe*)
- d) Peraturan standart dan prosedur keselamatan kerja
- e) Sistem untuk menentukan bahaya, baik yang potensial melalui inspeksi, analisa kegagalan (*Fault tree analysis*) dan analisa keselamatan (*Job safety observation*).

**c. Pencegahan Kecelakaan Kerja**

Apabila tidak bertentangan dengan undang-undang dan ketentuan-ketentuan praktis Negara bendera kapal, perwira keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan dan kesehatan yang dibuat oleh pemilik pengelola kapal dan menjalankan instruksi-instruksi nahkoda untuk:

- 1) Meningkatkan kepedulian ABK mengenai keselamatan.
- 2) Menyelelidiki setiap keluhan tentang keselamatan yang disampaikan dan kesehatan, kepada pelapornya kalau memang perlu.
- 3) Menyelidiki kecelakaan-kecelekaan yang terjadi dan membuat rekomendasi-rekomendasi yang sesuai untuk mencegah terulangnya kecelakaan yang sama.
- 4) Melakukan inspeksi-inspeksi keselamatan.
- 5) Memantau dan mejalankan pelatihan-pelatihan mengenai keselamatan kepada ABK.
- 6) Pada setiap kesempatan perwira keselamatan harus berusaha bekerja sama mencari bantuan komite keselamatan dan perwakilan-perwakilan lainnya dalam menjalankan tugas ini.

**6. SOLAS 1974 Amandement BAB IX : Management untuk operasi keselamatan kapal menurut *International Safety Management (ISM) Code***

**a. Chapter 6 : Resources And Personnel ( Sumber Daya dan Personil )**

- 1) Elemen 6.1 Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah:
  - a) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
  - b) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
  - c) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- 2) Elemen 6.2 Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang ber kualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
- 3) Elemen 6.3 Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
- 4) Elemen 6.4 Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
- 5) Elemen 6.5 Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan.

## 7. Alat- Alat Keselamatan

Menurut Lewis (2013:292), alat-alat keselamatan yaitu segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada di atas kapal dalam sebuah pelayaran. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan setiap waktu selama dalam pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk segera digunakan. Jadi definisi alat-alat keselamatan adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk menyelamatkan hidup dan memiliki persyaratan-persyaratan umum yang harus dipenuhi.

Peralatan keselamatan yang dimaksud meliputi :

- a. Peralatan keselamatan (*Life Saving Appliances*)
  - 1) Sekoci penolong/*Life Boat*.
  - 2) Pelampung penolong/*Life Buoy*.
  - 3) Baju pelampung/*Life Jacket*
  - 4) Roket Pelempar Tali/*Line Throwing Appliances*.
  - 5) Baju Imerson/*Immersion Suit*.
  - 6) EEBD/*Emergency Escape Breathing Device*.
- b. Alat Pemadam Kebakaran/*Fire Fighting Equipment* atau alat pemadam kebakaran di atas kapal terdiri dari :
  - 1) Tekanan Air/*Water Pressurized type*.
  - 2) *CO2 Portable*.
  - 3) Bubuk Kering/*Dry Chemical Powder*
  - 4) Busa/*Chemical Foam Type*.
- c. Isyarat *Visual/Pyrotechnis* alat-alat keselamatan dengan isyarat terdiri dari:
  - 1) *Parachute Signal*.
  - 2) *Red Hand Flare*.
  - 3) *Smoke signal*.
- d. Signal Gawat Darurat/*Emergency Signal* diatas kapal terdiri dari :
  - 1) EPIRB/*Emergency Position Indication Radio beacon*.
  - 2) SART/*Search And Rescue Transponder*.

- e. Komunikasi Darurat (*Communication Emergency*) di atas kapal terdiri dari:
  - 1) GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*)
  - 2) *Navigation Telex/ NAVTEX*
  - 3) *Digital Selective Calling (DSC) distress alert*
  - 4) Radio Frekuensi 2182 KHz
  - 5) *Channel 16 VHF*
  
- 8. Menurut *Health and Safety Executive (2015:3)* dalam *Personal Protective Equipment (PPE) at Work Regulations* edisi Ketiga dijelaskan bahwa perlengkapan keselamatan kerja yang paling utama di atas kapal yaitu :
  - a. *Coverall atau Boiler Suit*: Pakaian pelindung diri yang digunakan untuk melindungi anggota tubuh dari bahan berbahaya seperti minyak panas, zat kimia, percikan pengelasan.
  - b. *Helmet*: Helm keselamatan yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan benda apapun, karena kepala bagian yang paling penting dari tubuh manusia. Perlu perlindungan kepala yang terbaik di atas kapal yang disediakan oleh perusahaan. Sebuah tali dagu juga disediakan untuk menjaga helm ketika dipergunakan saat jalan atau jatuh.
  - c. *Safety Shoes*: Sepatu keselamatan yang melindungi kaki, yang terbuat dari kulit dan logam keras didalamnya yang dipakai untuk kerja di atas kapal, agar tidak ada luka yang terjadi dikaki para pekerja atau awak di atas kapal.
  - d. *Hand Glove*: Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan di kapal. Sarung tangan ini digunakan saat bekerja di atas kapal, dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan seseorang. Beberapa sarung tangan yang diberikan, sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, sarung tangan kain untuk pekerjaan normal di atas kapal seperti tarik tali tambat, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia.
  - e. *Safety Goggles*: Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam pekerjaan sehari-hari di atas kapal. Kaca pelindung atau kacamata

yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk pekerjaan pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

- f. *Safety Harness*: Dikenakan oleh seseorang dalam melakukan pekerjaan ditempat ketinggian seperti perawatan kapal secara rutin mencakup perbaikan, untuk itu awak kapal memerlukan *safety harness* untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *safety harness*.
- g. *Face Mask*: Dipergunakan oleh awak kapal baik yang bekerja di dek, pengecatan dan di kamar mesin saat membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya bagi tubuh manusia jika dihirup secara langsung. Untuk menghindari hal ini, masker wajah diberikan hal ini digunakan sebagai melindungi muka dari partikel berbahaya.

## 9. Kedisiplinan

Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi. Beberapa pengertian disiplin menurut para ahli:

- a. Menurut James Drever (2018:23) dari sisi psikologis, disiplin adalah kemampuan mengendalikan perilaku yang berasal dari dalam diri sendiri sesuai dengan hal yang sudah di atur dari luar atau norma yang sudah ada. Dengan kata lain, disiplin dari segi psikologis merupakan perilaku seseorang yang muncul dan mampu menyesuaikan diri dengan aturan yang telah ditetapkan.

- b. Menurut John Macquarrie dari segi etika, disiplin adalah suatu kemauan dan perbuatan seseorang dalam mematuhi seluruh peraturan yang telah terangkai dengan tujuan tertentu.
- c. Menurut Atmosudirjo “Dalam Atmodiwirjo” Mendefinisikan disiplin sebagai bentuk ketaatan dan pengendalian diri erat hubungannya rasionalisme, sadar, tidak emosional. Pendapat ini mengilustrasikan bahwa disiplin sebagai bentuk kepatuhan terhadap aturan melalui pengendalian diri yang dilakukan melalui pertimbangan yang rasional.

Dari ketiga pengertian di atas, disimpulkan bahwa dari sudut pandang manapun, disiplin merupakan sifat yang wajib ada dalam diri semua individu. Karena merupakan dasar perilaku seseorang yang sangat berpengaruh besar terhadap segala hal, baik untuk urusan pribadi maupun untuk urusan bersama dan untuk memiliki tingkat kedisiplinan yang tinggi dalam mengerjakan apapun, maka dibutuhkan latihan dengan kesadaran dari dalam diri akan pentingnya sikap disiplin, sehingga menjadi suatu landasan bukan hanya pada saat bekerja tetapi dalam perilaku sehari-hari.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis memberikan gambaran berupa block diagram mengenai konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting dan terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dan secara teoritis dapat ditemukan pemecahan masalahnya (kerangka pemikiran terlampir)

## KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

MV. Lagun Mas adalah kapal *Container cargo* dimana penulis bekerja sebagai Nakhoda mulai dari bulan Januari 2021 sampai dengan Juli 2022. Adapun fakta kondisi yang terjadi di atas kapal MV. Lagun Mas adalah sebagai berikut:

##### **1. Kurang terampilnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian, setiap perencanaan keputusan dan organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan kerja (*Safety First*). ISM Code merupakan kumpulan prosedur-prosedur kerja yang menjamin keselamatan kerja apabila diikuti secara benar. Namun dalam kenyataan sehari-hari penulis sering melihat dalam mengerjakan suatu arahan dari perwira, ABK sering mengabaikan prosedur-prosedur kerja ini. Sebagai contoh, saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek, seharusnya ABK memakai sepatu kerja dan juga helm keselamatan dan begitu pula pada saat melakukan kegiatan olah gerak kapal untuk sandar ke dermaga dilanjutkan dengan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

Pada tanggal 19 November 2021, saat ABK mengalami kecelakaan kerja dikarenakan kurangnya berhati-hati dalam melakukan kegiatan bongkar di pelabuhan bongkar. Kejadaannya yaitu pada saat bongkar muatan di pelabuhan teluk Bayur Padang, ABK tidak menggunakan perlengkapan keselamatan secara lengkap, lupa memakai helm (*safety helmet*), kepalanya terbentur sehingga mengakibatkan kepalanya bengkak / luka lebam (luka ringan) sehingga dibawa ke ruangan keselamatan untuk dilakukan pengobatan. Kejadian tersebut merupakan salah satu contoh kurangnya disiplin ABK dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya serta dalam melakukan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

## 2. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal

Terdapat pula Anak Buah Kapal yang tidak bersungguh-sungguh melaksanakan pekerjaan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas pertemuan sehingga prosedur-prosedur dilaksanakannya secara formalitas. Bila terjadi audit biasanya akan bermasalah karena tidak melaksanakan dan bila ada petugas dari perusahaan maupun pencharter biasanya dengan berat hati melakukannya dengan bersungguh-sungguh.

Bagi yang bersungguh-sungguh melaksanakannya sudah tentu melaksanakannya dari mulai program kerja, kemudian kepala kerja meminta ijin kerja kepada Perwira Jaga di anjungan, yang selanjutnya perwira jaga membuat *permit to work* atau *check list* dengan segera mengadakan meeting untuk semua anggota team kerja yang akan bekerja. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, namun namanya sifat manusia ada yang mau melaksanakan dengan bersungguh-sungguh dan ada pula hanya sebatas formalitas.

Pernah penulis temui di atas kapal selama melakukan pengamatan, yang mana pada Jam 16.00 LT tanggal 12 Juli 2021 tepatnya pada saat sandar di pelabuhan Pulau Baai-Bengkulu, terjadi kecelakaan kerja yang dialami oleh ABK, kecelakaan kerja yang terjadi pada saat itu ABK keletihan dikarenakan kurang istirahat setelah selesai bekerja, dia pesiar hingga lupa waktu, kembali ke kapal pada tengah malam.

Sedangkan esok harinya dia harus bekerja harian, akhirnya terjadi kecelakaan kerja yaitu tergelincir ketika mengambil alat kerja di gudang, walau tak parah tapi membuat pergelangan kakinya terkilir. Itu terjadi disebabkan dia tidak benar-benar mengikuti arahan-arahan atau prosedur-prosedur yang sudah ditetapkan.

## B. ANALISIS DATA

Untuk mengatasi permasalahan yang dialami, penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi penyebab dari meningkatnya resiko kecelakaan kerja di atas kapal, maka penulis berkesimpulan

bahwa faktor utama penyebab ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sehingga menyebabkan kecelakaan yaitu sebagai berikut:

### **1. Kurang Terampilnya ABK Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja**

Adapun analisis dari 2 (dua) penyebab tersebut yaitu:

#### **a. ABK Mengabaikan Aturan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja**

Terkadang ABK mengabaikan aturan penggunaan alat keselamatan kerja, dikarenakan mereka beranggapan bahwa pekerjaan sudah biasa dilakukan. ABK kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan dirinya bila tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreking buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Saat kapal melakukan pemuatan para ABK yang bertugas jaga saat itu tidak melakukan tugas jaga dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, dimana saat itu sebelum pemuatan dimulai Officer melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik di kapal maupun di pelabuhan supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan mereka tidur-tiduran diantara *container-container* yang ada di dalam palkah tanpa mereka sadari dan juga tanpa pengawasan muallim jaga tiba-tiba *safety officer* dari pihak pelabuhan muncul dan menegur mereka, akibatnya pihak kapal diminta untuk buat berita acara dan kapal mendapat peringatan keras jika sekali lagi terulang kejadian itu kapal akan mendapat sanksi tidak boleh masuk pelabuhan.

Pada hari yang sama sebelum kegiatan muat dimulai bosun dan anak buah yang bertugas jaga diberitahu oleh muallim jaga untuk mengawasi

penyusunan muatan dalam palka. Apabila terjadi kesalahan dalam penyusunan muatan dalam palka segera memberitahu Mualim Jaga. Setelah selesai penanda tanganan document dan *checklist* maka proses pemuatan segera dimulai, 2 (dua) jam kemudian Officer mengontrol para anak buah yang sedang bertugas jaga sekaligus memeriksa pemuatan muatan dalam palka, Mualim jaga menemukan penyusunan muatan dalam palka yang tidak sesuai *stowage plan*. Dari kelalaian-kelalaian yang terjadi maka penulis melihat betapa rendahnya rasa tanggung jawab yang anak buah kapal miliki.

Sebagian Anak Buah Kapal masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja kurang dimengerti oleh Anak Buah Kapal tersebut. Bahkan ada Anak Buah Kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal baru pertama kali bekerja di atas kapal dan tidak memahami tentang aturan keselamatan kerja di atas kapal.

**b. Rasa Ketidak Pedulian ABK Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja**

Dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating*. Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK 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.

## **2. ABK kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal**

Adapun analisis dari 2 (dua) faktor penyebab tersebut yaitu:

### **a. ABK Kurang Menyadari Akan Bahaya Dari Tidak Menggunakan Alat Keselamatan Kerja**

Sebagian ABK masih kurang menyadari akan bahaya yang dapat terjadi jika tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Hal ini ditunjukkan dari kurang disiplinnya ABK dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal. Keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut.

ABK kurang serius membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk mengenai prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari pencharter yang ada di atas kapal, mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Ada diantara para perwira yang telah membaca buku-buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja, tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang-buang waktu dan menambah kegiatan saja, karena pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang-ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap keselamatan kerja. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dengan tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang-buang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

**b. ABK Tidak Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Dengan Benar**

Untuk meminimalisir resiko bahaya dari kecelakaan kerja diperlukan alat keselamatan kerja yang memadai. Dimana manfaat dari penggunaan alat keselamatan kerja ini diantaranya yaitu untuk mencegah bahaya bagi penggunanya akibat kecelakaan kerja. Untuk itu, diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengawasan tentang cara-cara pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan kerja agar pengendalian keadaan darurat dapat berjalan secara tepat. Dengan masih kurangnya pengawasan bagi ABK, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya. Akibat pembagian jam kerja yang kurang teratur sehingga ada ABK yang mengalami kelelahan kerja sehingga tidak konsentrasi dalam melaksanakan pekerjaan. Dalam posisi jaga normalnya bekerja selama 8 (delapan) jam dalam 24 jam pada saat kapal berlayar dan 12 jam dalam 24 jam pada saat di pelabuhan.

**C. PEMECAHAN MASALAH**

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari beberapa alternative pemecahan masalahnya dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja ABK guna menunjang kelancaran operasional kapal di MV. LAGUN MAS diantaranya yaitu sebagai berikut:

## 1. Alternative Pemecahan Masalah

### a. Kurang Terampilnya ABK Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Alternatif pemecahannya masalahnya yaitu :

#### 1) Melakukan Pendekatan Personal pada ABK yang Mengabaikan Aturan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Officer perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan pendekatan kepada ABK. Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang dilakukan oleh *officer* yaitu pendekatan khusus pada ABK tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman ABK tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal. Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. ABK juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada *Officer*.

Dalam usaha meningkatkan pemahaman terhadap ABK tentang pentingnya mengikuti prosedur dalam menggunakan alat-alat keselamatan juga dapat dilakukan dengan cara bekerja sama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang ada di darat dan mengirim ABK ke lembaga-lembaga pendidikan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan ABK tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-alat keselamatan sehingga ABK akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

Sebelum bekerja di kapal ABK yang akan bekerja juga di haruskan mengikuti pendidikan atau pembinaan (*safety course*) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk ABK mempunyai tujuan utama yaitu untuk menganalisa kualitas kerja ABK dalam upaya mencegah kecelakaan kerja di kapal, ini merupakan sasaran yang akan dicapai.

**2) Memberi peringatan secara tertulis pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Upaya ini agar ABK lebih bertanggung jawab pada dirinya untuk menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja dan berdisiplin jaga dan mengetahui tentang sistem dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan pelatihan kepada ABK yang akan bekerja di atas kapal. Pelatihan tersebut menjelaskan tentang alat-alat keselamatan kerja yang berisi tentang cara penggunaan. Perusahaan juga senantiasa memberikan pelatihan khusus di atas kapal terhadap semua awak kapal disetiap ada kesempatan yang dinilai tidak mengganggu operasional kapal.

Pelatihan merupakan bagian dari pendidikan pelatihan bersifat spesifik, praktis dan segera. Spesifik berarti pelatihan berhubungan dengan alat-alat keselamatan kerja. Praktis dan segera berarti yang sudah dilatihkan atau dipraktikkan. Umumnya pelatihan dimaksudkan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan kerja dalam waktu yang relatif singkat (pendek). Suatu pelatihan berupaya menyiapkan para ABK untuk melakukan alat-alat keselamatan kerja yang dihadapi saat terjadi kecelakaan.

Tujuan dari pelatihan ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan-masukan kepada ABK mengenai cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan manajemen yang telah dibuat oleh perusahaan agar digunakan dengan efektif dan efisien. Manajemen penggunaan alat-alat keselamatan kerja harus

tetap dilaksanakan walaupun pekerjaan yang dilakukan setiap hari dan sudah berulang-ulang dilaksanakan agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan dengan lancar dan aman serta resiko kecelakaan kerja dapat di hindari.

Apabila ABK yang sudah bekerja diatas kapal kurang profesional dan memiliki pengetahuan yang minim mengenai manajemen keselamatan kerja, Officer sebagai perwira yang dapat memberi contoh pada ABK diatas kapal memberikan pengarahan dan pelatihan kepada ABK. Setelah itu perwira atau officer mencontohkan cara memberikan pelatihan dan briefing tentang manajemen keselamatan kerja terhadap ABK. Officer juga memberikan buku pedoman tentang keselamatan kerja kepada ABK agar dapat dipelajari dan segera dipahami oleh ABK. Kemudian officer mengawasi dan memperhatikan perkembangan ABK diatas kapal dalam menjalankan maupun mengarahkan prosedur keselamatan kerja yang wajib dipatuhi seluruh awak kapal sehingga tidak terjadi pelanggaran dan meminimalisir resiko kecelakaan kerja diatas kapal.

Adapun pola pelatihan dan latihan di perusahaan adalah sebagai berikut:

- a) Memberikan buku-buku petunjuk mengenai keselamatan kerja yang ada di perusahaan. Buku-buku petunjuk ini sangat bermanfaat bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal agar dapat meningkatkan pengetahuan awak kapal tentang keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
- b) Memutar video kepada awak kapal mengenai keselamatan kerja dan kecelakaan-kecelakaan yang sering terjadi dari beberapa kasus yang dialami dan sudah dibuatkan videonya dan diharapkan dengan menggunakan video ini maka awak kapal dapat dengan mudah dimengerti.

Pelatihan langsung dilapangan dengan memberikan secara praktek cara keselamatan kerja yang baik dan benar serta memberikan resiko-resiko akibat dari kecelakaan kerja yang akan dihadapi pada saat

bekerja yang dapat menimbulkan besar potensial kecelakaan.

**b. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal kerja.**

Adapun alternative pemecahan masalahnya sebagai berikut:

**1) Memberikan pemahaman kepada ABK melalui *toolbox meeting* tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Pada waktu perekrutan ABK sebelum naik ke kapal, pihak perusahaan bagian keselamatan khususnya dalam hal ini adalah DPA (*Designated Person Ashore*) yang ditunjuk perusahaan mempunyai kewajiban dan kewenangan memantau pengoperasian setiap kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dengan dibantu oleh *Company Safety Officer* lebih meningkatkan lagi pensosialisasian dengan waktu yang cukup dan pembinaan awal terhadap *Officer* yang akan ditempatkan di kapal.

Didalam pensosialisasian dan pembinaan awal pelaksanaan ISM Code tersebut diutamakan kepada *Officer* mengenai kebijakan-kebijakan dalam pelaksanaan ISM Code di kapal yang salah satunya adalah pelaksanaan SMS Manual. Perusahaan harus menjelaskan apakah itu SMS Manual, apakah itu prosedur keselamatan kerja, tujuan dan manfaatnya, menjelaskan bagaimana cara melaksanakannya dan pengawasannya, serta cara membuat laporan kerjanya, juga menjelaskan akibatnya kalau tidak melaksanakannya. Tentu dengan langkah pensosialisasian dan pembinaan awal seperti ini diharapkan agar bagi perwira kapal yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi ABK yang telah berpengalaman untuk mengingatkan kembali pelaksanaan ISM Code tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Pekerjaan sehari-sehari yang dilakukan oleh ABK deck, mesin dan bagian dapur juga, untuk bagian deck adalah dari bosun ke bawah, sedangkan untuk mesin yaitu yang kerja harian. Dalam hal ini mandor

mesin dan *wiper*, sedangkan untuk *Catering Departmen* bertugas untuk menyiapkan makanan tambahan selama melakukan pekerjaan lembur. Nakhoda dalam hal ini diwakilkan kepada mualim satu mencatat jumlah jam kerja lembur yang telah *deck rating* lakukan dan membuat jadwal libur untuk mengganti lembur yang telah Awak kapal kerjakan yang sekiranya tidak mengganggu proses pengoperasian kapal dan melaporkannya kepada nakhoda untuk mendapatkan persetujuannya.

Mualim I bertanggung jawab penuh terhadap pelaksanaan bongkar muat, melakukan kontrol langsung terhadap pelaksanaan *toolbox meeting*. Setelah ada laporan dari bosun ada pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai dan Mualim 1 (satu) berkoordinasi dengan Nakhoda sebagai penanggung jawab untuk mengatur jadwal jaga pada saat di pelabuhan yaitu sistim jaga 6 jam bagi Perwira 2 (dua) dan mualim 3 (tiga) sehingga Mualim 1 (satu) tidak jaga dan hanya fokus pada pekerjaan tertentu saja.

**2) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja**

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja diperlukan peran dari perwira. Dalam hal ini, Officer harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap ABK di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Pembinaan-pembinaan yang harus dilakukan perusahaan berupa pelaksanaan kebijakan *ISM Manual* seperti *Safety Familiarization, Permit To Work System, Job Safety Analysis, Safety Check List, Tool Box Meeting, Ship Safety Meetings, Safety Training, Persentation, Safety Video* dan tanya jawab seputar prosedur keselamatan kerja, yang dinilai masih terasa asing bagi para pelaut pemula atau pelaut yang belum berpengalaman.

Dalam hal pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, pengawasan 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 terhadap pekerjaan Anak Buah Kapal harus konstruktif dan bilamana si pengawas tiba di lokasi ia seharusnya tidak boleh mengeluarkan sindiran-sindiran umum tentang cara pelaksanaannya, tetapi harus secara tegas mengatakan apa yang kurang atau salah. Pada umumnya Anak Buah Kapal tidak senang bila diawasi, karena merasa bahwa keterampilan dan kemampuan mereka dipertanyakan. Namun apabila suatu pekerjaan layak dilaksanakan, maka pengawasan harus dilakukan tidak perlu oleh pimpinan tertinggi, akan tetapi oleh seorang yang berwenang, pangkat atau keahlian dari si pengawas harus berkaitan dengan pekerjaan yang dilaksanakan.

Pemberian contoh bagaimana cara membuat atau melaksanakan prosedur-prosedur dan akibatnya kalau tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja tersebut. Dengan demikian akan meningkatkan kesadaran atas pentingnya prosedur keselamatan kerja tersebut sehingga dapat menumbuhkan rasa tanggung jawab seperti sebelum melakukan pekerjaan terlebih dahulu mengadakan *Tool Box Meeting* dan pengisian *check list form* sebagai laporan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Pengecekan secara langsung oleh pihak perusahaan dimaksudkan bukan untuk mencari kesalahan pihak kapal, akan tetapi untuk membantu pihak kapal dalam melaksanakan kebijakan perusahaan seperti SMS Manual. Perusahaan dalam melaksanakan pengecekan secara langsung seperti dilaksanakannya program internal audit langsung ke kapal harus ditingkatkan lagi dengan memberikan petunjuk penyelesaian atas semua ketidaksesuaian yang dijumpai selama internal audit. Setelah melakukan internal audit wakil perusahaan harus memberikan laporan hasil auditnya kepada pimpinan di kapal, melakukan diskusi, memberikan saran-saran, memberikan petunjuk cara penyelesaiannya dan selanjutnya mengadakan meeting yang dihadiri oleh semua ABK untuk

meningkatkan kesadaran semua ABK sehingga pimpinan kapal tidak mengalami kesulitan dan mendapatkan dukungan dari semua ABK dalam menyelesaikan ketidaksesuaian berdasarkan hasil internal audit.

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

### **a. Kurang terampilnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

#### **1) Melakukan pendekatan personal pada ABK yang mengabaikan aturan penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

Keuntungannya:

ABK memahami prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar sehingga dapat terhindar dari kecelakaan kerja.

Kerugiannya:

Mebutuhkan waktu untuk melakukan familiarisasi.

#### **2) Memberi peringatan secara tertulis pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Keuntungannya:

Dapat meningkatkan semangat ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Kerugiannya:

Mebutuhkan waktu dan peran perwira dalam pelaksanaannya.

### **b. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal Kerja**

#### **1) Memberikan pemahaman kepada ABK melalui *toolbox meeting* tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.**

Keuntungannya:

Dengan mengadakan *toolbox meeting* ABK akan lebih termotivasi dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Kerugiannya:

Officer harus lebih aktif.

**2) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja**

Keuntungannya:

Dengan pengawasan yang dilakukan secara rutin maka ABK akan lebih disiplin dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.

Kerugiannya:

Membutuhkan peran perwira jaga dan bosun dalam pengawasan

**3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

**a. Kurang Terampilnya ABK Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

**b. ABK Kurang Disiplin Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Di Atas Kapal Kerja**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada Bab III, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurang terampilnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja
  - a. ABK mengabaikan aturan penggunaan alat-alat keselamatan kerja
  - b. Rasa ketidakpedulian ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja
2. ABK kurang disiplin dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal
  - a. ABK kurang menyadari akan bahaya dari tidak menggunakan alat keselamatan kerja
  - b. ABK tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan benar

#### **B. SARAN**

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, kami sarankan beberapa hal, antara lain sebagai berikut:

1. Mualim I hendaknya melakukan pendekatan personal pada ABK yang mengabaikan aturan penggunaan alat-alat keselamatan kerja
2. Mualim I hendaknya seharusnya memberi peringatan dengan tegas baik secara tertulis maupun langsung pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
3. Mualim I hendaknya seyogyanya memberikan pemahaman kepada ABK melalui *toolbox meeting* tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja

4. Perwira Jaga seharusnya meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam penerapan prosedur keselamatan kerja untuk memastikan semua ABK menggunakan alat keselamatan kerja dengan benar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Atmosudirjo. (2006). *Administrasi dan Manajemen Umum Jilid II*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Danoasmoro Goenawan. (2019). *Kesehatan Keselamatan Kerja*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera.
- Drever, James. (2018). *A Dictionrry of Psychology*. Harmondwort Midlesex: Penguin Books Ltd
- Hasibuan Malayu SP. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksari.
- Health and Safety Executive*. (2015). *Personal Protective Equipment (PPE) at Work Regulations* edisi Ketiga. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- IMO. (2009). *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*. London : IMO Publication
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. London : IMO Publication
- IMO. (2014). *Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Amandement 2010*. London : IMO Publication
- Lewis. (2013). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)*. Jakarta : Salemba Empat
- Macquarrie, John. (2015). *Disiplin Waktu, Edisi terjemahan oleh Sumadi*. Jakarta : Erlangga
- Suma'mur. (2016). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : Gunung Agung.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*
- Winardi. (2000). *Manajer Dan Manajemen*. Bandung. : Citra Aditya Bakti