

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI
TB.TWIN SISTER YANG MELAYANI KEGIATAN
TRANSHIPMENT DI TABONEO BANJARMASIN.**

Oleh :

M.RIFAI LILISULA

NIS. 02870 / N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI
TB.TWIN SISTER YANG MELAYANI KEGIATAN
TRANSHIPMENT DI TABONEO BANJARMASIN.**

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

Oleh :

M.RIFAI LILISULA

NIS. 02870 / N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : M.RIFAI LILISULA
No. Induk Siwa : 02870 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI
TB.TWIN SISTER YANG MELAYANI KEGIATAN
TRANSHIPMENT DI TABONEO BANJARMASIN.

Jakarta, 24 Agustus 2023

Pembimbing I,

DRS. PURNOMO, M.M
NIP. 19590612 198003 1 001

Pembimbing II,

Capt. Vega Fontura Andromeda
NIP. 19770362 200212 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT., M.MTr
Penata Tingkat I
NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : M.RIFAI LILISULA
No. Induk Siwa : 02870 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI
TB.TWIN SISTER YANG MELAYANI KEGIATAN
TRANSHIPMENT DI TABONEO BANJARMASIN.

Penguji I

Capt. Chanra P. M.M.Tr
NIP. 19730119 200212 1 002

Penguji II

Capt. Sajim BS, MM
NIP. 19690616 199903 1 001

Penguji III

DRS. Purnomo, MM
NIP. 19590612 198003 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT., M.MTr
Penata Tingkat I
NIP. 19810503 200212 2 001

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 TWIN SISTER YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI TOBONEO BANJARMASIN”

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 :

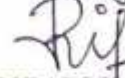
1. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.TR selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT., M.MTr selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. DRS. Purnomo, M.M selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Capt. Vega Fontura Andromeda 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, 24 Agustus 2023

Penulis,



M.RIFAI LILISULA

NIS. 02870/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	24
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah	36
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	50
B. Saran	50
 PENJELASAN ISTILAH	
DAFTAR PUSTAKA	
PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH	
PROGRES BIMBINGAN MAKALAH	

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 tunda yang 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 2022 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 tunda 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. Twin Sister yang dioperasikan di perairan Taboneo Banjarmasin, 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 2022 terjadinya putus tali *yokohama fender* pada waktu pemasangan di MT. Kun Lun 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 hampir 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. TWIN SISTER YANG MELAYANI KEGIATAN TRANSHIPMENT DI TABONEO BANJARMASIN”**

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.Twin Sister 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 di TB.Twin Sister ?
- b. Bagaimana meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja di TB.Twin Sister ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bagaimana meningkatkan pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja.
- b. Untuk mengetahui bagaimana meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja.

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 kepadakawan-kawansatu profesi dalam meningkatkan manajemen keselamatan kerja yang pernah penulis dapatkan selama bekerja di atas TB.Twin Sister.
- 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 hubunganya 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. Observasi

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan kegiatan *transshipment* di TB.Twin Sister.

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 reduksi data 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 TB.Twin Sister sejak 05 Januari 2022 sampai dengan 20 Januari 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas TB.Twin Sister berbendera Indonesia dengan isi kotor 475 T yang beroperasi di alur pelayaran Banjarmasin.

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.Twin Sister. 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. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan dan Kesehatan Kerja menurut UU No.13 Th. 2003 Pasal 86

- a. Setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas:
 - 1) Keselamatan dan kesehatan kerja
 - 2) Moral dan kesusilaan; dan
 - 3) Perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama.
- b. Untuk melindungi keselamatan pekerja/buruh guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja.
- c. Perlindungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan perundang-undangan yang masih berlaku.

Menurut Imam Soepomo, Keselamatan kerja adalah aturan yang bertujuan menjaga keamanan tenaga kerja atas bahaya kecelakaan dalam menjalankan pekerjaan di tempat kerja yang menggunakan alat ataumesin, dan/atau bahan pengolah berbahaya. Sedangkan kesehatan kerja adalah aturan usaha untuk melindungi tenaga kerja dari kejadian atau keadaan perburuhan yang merugikan atau dapat merugikan kesehatan dan kesulitan tenaga kerja dalam melakukan pekerjaan dalam hubungan kerja.

2. Pelayanan

Pelayanan adalah kegiatan pemberian jasa dari suatu pihak kepada pihak lainnya. Pelayanan yang baik adalah pelayanan yang diberikan secara ramah tamah, adil, cepat, tepat, dan dengan etika yang baik sehingga memenuhi kebutuhan dan kepuasan bagi yang menerimanya.

Sesuai Permenpan RB No.29 Th.2022 Bab I Ketentuan Umum Pasal I ayat 2 Pelayanan Publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Sesuai Permenpan RB Pelayanan Prima (*Service Excelent*) adalah pelayanan yang diberikan dengan kualitas yang melebihi harapan pengguna layanan.

Menurut Kotler (2008:83), pengertian pelayanan yaitu setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain pada dasarnya tidak terwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. .

Menurut Sudjasta (2016:196), pengertian pelayanan adalah usaha melayani kebutuhan orang lain, pelayanan prima dalam hal ini sesuai dengan harapan pelanggan, sedangkan melayani adalah membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan seseorang.

Menurut Monir dalam Larasati Lallo (2015:7) mengatakan pelayanan adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan landasan atau faktor material melalui sistem prosedur dan dengan metode tertentu dalam rangka usaha untuk memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya.

3. 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

Menurut Suma'mur (2015:120) 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.

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 terpadu dari daya pikir dan daya fisik yang dimiliki individu, perilaku dan 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 dicapai penempatan kerja yang benar (*the right man in the right job*) disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi antara lain:

a) Kemampuan

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:

- (1) Uji kesehatan pra kerja
- (2) Uji kesehatan tahunan secara berkala
- (3) Penempatan kerja yang baik
- (4) 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.

b) Kemauan

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

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

- (1) Contoh yang diberikan oleh pengawas, pimpinan madya maupun pejabat teras perusahaan.
- (2) Komunikasi, dalam bentuk *safety contact*, *safety indoctrination*, propaganda dan publikasi keselamatan dan lain-lain.
- (3) Partisipasi ABK, seperti: *safety talks*, *safety meeting* *safety observer program* dan lain-lain.
- (4) *Enforcement*, melalui penerapan peraturan keselamatan kerja dan saksi-saksinya.
- (5) Hadiah (*reward*) dalam bentuk “*Safe Behavior Reinforcement*” maupun “*Award Program*”
- (6) Dari segi keadaan mental, seperti: marah, ketegangan kerja (stres), kelemahan mental, bioritmik, dan lain-lain. Dapat di atasi melalui perencanaan alat dan kepengawasan yang baik, sehingga tercipta suasana kerja yang aman dan nyaman.

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. Transshipment

a. Pengertian Transshipment

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 Transhifmen is generic term for any STS cargo transfer operation (STS Transfer Operation plan 2013:35).

Mengutip dari <https://jurnalmaritim.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 di tengah 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* di tengah 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 *transhipment*

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

- 1) *Fender* yaitu ban besar yang dipasang dilambung kapal agar tidak terjadi benturan pada saat peyandaran 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 *transhipment*

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

- a) *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.
- b) *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.

- c) *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.
- d) *Tali Fender* adalah Tali yang digunakan untuk mengikat dua sisi fender dan dimana ujung-ujung dua sisinya dikatkan pada *mother vessel*.
- e) *Cargo hose / Dock hoses* adalah selang hisap dan pembuangan tugas berat yang dirancang untuk mentransfer antara barger, 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

Busro (2018:163-164) mengemukakan bahwa ada empat jenis pengawasan yaitu :

- 1) Pengawasan dari dalam (internal) merupakan pengawasan yang dilakukan sendiri oleh karyawan.
- 2) Pengawasan dari luar (external) merupakan pengawasan yang dilakukan dari luar perusahaan

- 3) Pengawasan preventif, yaitu pengawasan yang dilakukan sebelum melakukan rencana kegiatan.
- 4) Pengawasan represif, yaitu pengawasan yang dilakukan setelah pekerjaan itu dilaksanakan. Hal ini untuk melihat apakah ada penyimpangan antara rencana yang telah ditetapkan dan yang belum ditetapkan

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 mendelegasikan wewenang, terutama dalam mengimplementasikan sistem pengawasan dari seorang atasan.

d. Fungsi Pengawasan

Menurut Handoko (2016:26) fungsi pengawasan kerja pada dasarnya mencakup 3 unsur, yaitu:

- 1) Menetapkan standar pelaksanaan.
- 2) Menentukan ukuran-ukuran pelaksanaan.
- 3) Pengukuran pelaksanaan nyata dan membandingkannya dengan standar yang telah ditetapkan.

6. *International Safety Management Code (ISM Code)*

Peraturan menteri perhubungan nomor : PM 45 tahun 2012 *International Safety Management Code (ISM Code)* adalah standar internasional

sistem manajemen keselamatan untuk mengoperasikan kapal secara aman dan usaha mencegah pencemaran di laut..

Menurut A.Utoyo Hadi (2007: 2) *International Safety Management Code* yang disingkat ISM Code adalah merupakan kebijakan *international* maupun nasional terbaru untuk standar mutu bagi setiap perusahaan pelayaran beserta kapal-kapalnya dalam menjamin terwujudnya keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut.

7. Sosialisasi dan Familiarisasi

Menurut Prof. Dr. Nasution, S.H (22 Januari 2022) menyatakan bahwa sosialisasi adalah proses membimbing individu ke dalam dunia sosial (sebagai masyarakat yang dewasa). Dengan demikian , sosialisasi tidak ubahnya sebuah proses untuk menjadi seseorang yang diinginkan oleh masyarakat sesuai dengan nilai dan norma yang ada.

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

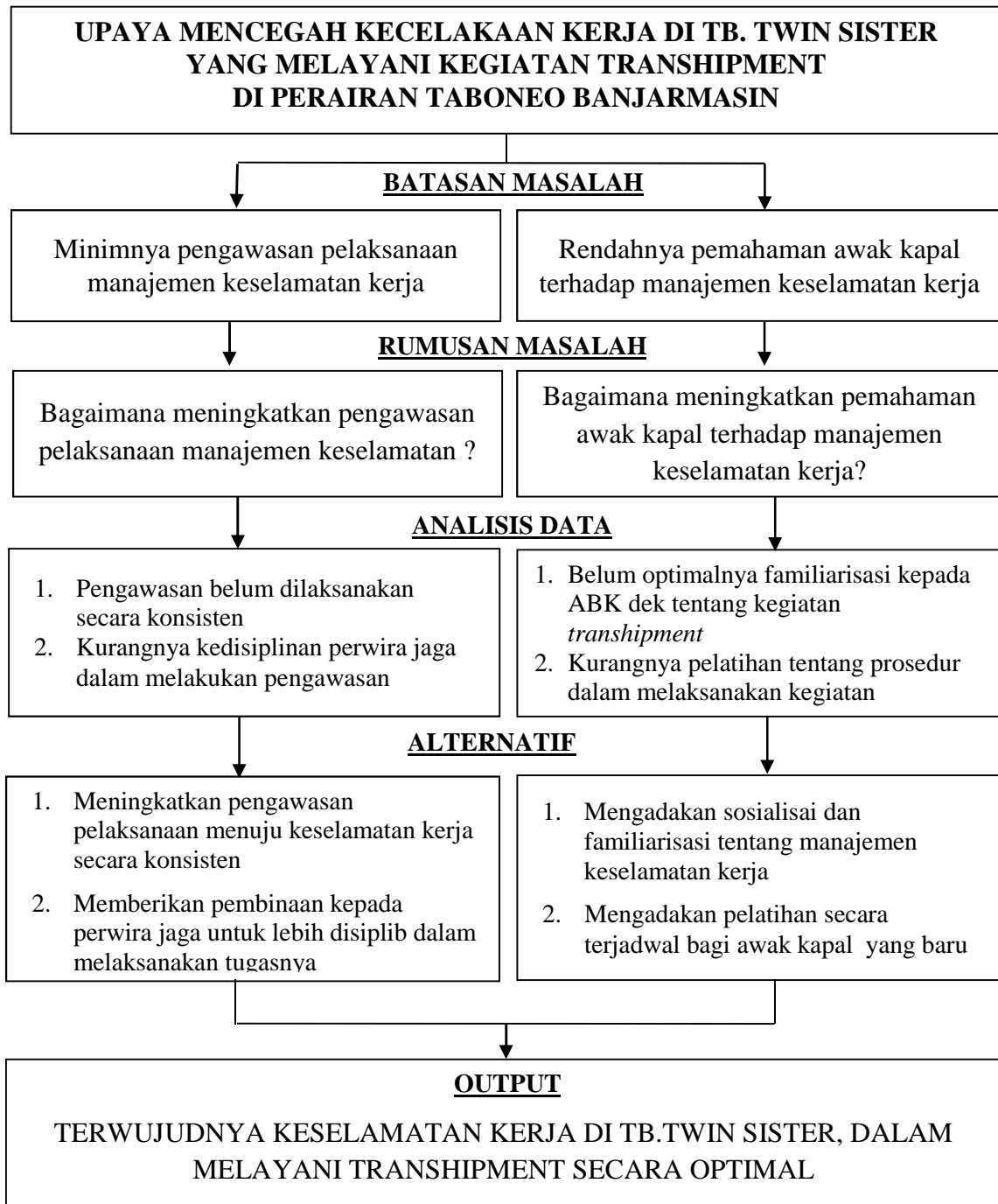
Menurut Simamora (2010:154) pelatihan adalah proses membantu pegawai memperoleh efektivitas dalam pekerjaan sekarang atau yang akan datang melalui pengembangan kebiasaan, pikiran dan tindakan, kecakapan, pengetahuan dan sikap. Pelatihan pegawai merupakan aktivitas Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) 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 teknis 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.

d. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

TB. Twin Sister adalah jenis kapal tunda yang dimiliki oleh perusahaan KARYA SARANA SAMUDERA yang berkedudukan di Jakarta dimana kapal tersebut dioperasikan di perairan Taboneo Banjarmasin. Kapal ini dipergunakan sendiri oleh perusahaan untuk melayani kapal-kapal Bulkcarier, 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*.

Adapun fakta-fakta yang terjadi diatas TB. Twin Sister adalah sebagai berikut :

1. Minimnya Pengawasan Pelaksanaan Manajemen Keselamatan Kerja

Pada tanggal 02 Juli 2022 terjadinya putus tali *yokohama fender* pada waktu pemasangan di MV. Kun Lun 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 hampir mengakibatkan kecelakaan (*Near Miss*) pada ABK kami. Sedangkan menurut standar operasional untuk peralatan penunjang *transshipment* termasuk tali yang digunakan harus dalam kondisi baik dan kuat. Karena terlambatnya pengiriman tali terpaksa menggunakan tali yang sudah lapuk tersebut.

Perusahaan memiliki 4 buah *Mother Ships* yang dioperasikan dalam kegiatan *transshipment* di Taboneo Banjarmasin. Dimana masing-masing *Mother ships* menggunakan 4 *Big Fender* dan 2 *Baby Fender* disisi kanan maupun kirinya, sedangkan yang disimpan didalam *Work Shop* rata-rata *fender* yang masih dalam perbaikan dan perawatan. Selama melayani kegiatan *transshipment* yang dipakai di *Mother Ships* ada saja *fender* yang mengalami kerusakan baik *shackles*, *swivels*, *ring rubber sleeves*, *tyres* maupun *fendernya* sendiri ada

yang kempes dan bocor. Sedangkan menurut setandar oprasional *STS operation* yang dipakai harus selalu dalam keadaan baik, guna mencegah gesekan antar kapal. Hal ini merupakan kesulitan bagi kami Cadangan *fender* yang bagus yang dimiliki tidak imbang dengan jumlah *fender* yang akan dipakai untuk *transshipment* maupun yang harus sudah waktunya perawatan dan perbaikan. Kerusakan perlengkapan dan *fender* yang mengalami kerusakan karena gesekan antar kapal. Dari gesekan tersebut membuat *shackles* nya longgar dan terlepas, *rubber slipnya* rusak bahkan jatuh kelaut sedangkan *tyres* nya robek sehingga kapal dapat bersentuhan langsung dengan *fender* dan terjadilah kempes dan bocor.

Pada tanggal 23 Juli 2022 kapal menerima order untuk mengganti satu buah *Big Fender* yang bocor atas perintah *Person in overall advisory control* (POAC) yang berada dikapal MV. Wu Yi San dan Nakhoda menginformasikan kepada POAC bahwa di kapal hanya memiliki *fender* dalam kondisi bagus tetapi berlainan ukuran, bukan *Big fender* melainkan *white fender* yang ukurannya masih tergolong *Baby fender* hanya sedikit lebih besar. Setelah menunggu beberapa saat POAC menginstruksikan untuk mengganti *Big fender* yang bocor dengan *white fender* dengan ditukar posisi *white fender* disimpan dibagian depan dan *Big fender* tukar posisi dari depan menggantikan *Big fender* yang bocor pada posisi tengah.

Setelah mendapatkan perintah yang jelas dari POAC, Nakhoda bergerak membawa kapal dari tempat berlabuh ke lokasi. Kapal langsung mengadakan kegiatan mengambil terlebih dahulu *Big fender* yang bocor dan kempes. *Big fender* yang bocor dipindahkan dengan cara memakai *crane* tengahnya MV. Wu Yi San namun ABK mengalami kesulitan untuk menyangkutkan *seling belt* ke *fender* karena keadaanya sudah hampir $\frac{3}{4}$ badan *fender* tersebut tenggelam dan riskan untuk dinaiki. Karena keadaan dan kondisi apapun *fender* yang kempes tersebut harus bisa diangkat maka salah seorang AB diperintahkan untuk naik *fender* yang bocor tersebut dengan memakai perlengkapan *safety harness* yang ujung talinya dipegang disisi kapal kami dengan memakai juga *life vest* dan perlengkapan PPE yang lainnya. Ketika AB naik keatas *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 Banjarmasin untuk mengantarkan *fender* bocor tadi dan loading bahan makanan berikut *store* untuk kapal-kapal yang berada di *West Taboneo*. Namun POAC tidak mengizinkan dan disuruh untuk menunggu didekat MV. Wu Yi San. POAC berkata kepada Nakhoda menunggu sampai kapal MV. Ocean Premier sandar di samping MV. Wu Yi San dalam waktu 1 jam kedepan sebab *Moring Master* sudah naik di kapal MV. Ocean Premier.

Setelah hampir 1 jam menunggu tibalah MV. Ocean Premier dan Nakhoda mendengar di VHF ch 17 *Moring Master* berbicara dengan POAC yang berada di MV. Wu Yi San bahwa Master MV. Ocean Premier mengajukan nota keberatan bahwa *fender* yang berada paling depan sangat kecil dan sangat berbahaya untuk kapal melakukan kegiatan *transshipment* dan tidak sesuai dengan *OCIMF guide* dan *STS plan*. Perdebatan antara MV. Ocean Premier dan MV. Wu Yi San berlangsung lama dan *Master* MV. Ocean Premier tetap tidak mau sandar kalau *fender* tersebut tidak diganti dengan minimum ukuran *Medium fender*.

Kemudian POAC menghubungi kapal supaya *fender* diganti dengan yang *Medium*. Tetapi Nakhoda memberitahukan *Medium fender* masih dalam perawatan dan perbaikan di *Work Shop* Banjarmasin. Nakhoda kemudian menanyakan kepada *Superbosun* dia berkata perlu waktu 3 jam untuk menyelesaikan 100% kondisinya dan masih dalam pengistalan *tyres* jaringnya. Sedangkan untuk mengambilnya beserta *loading* bahan makanan dan balik lagi ke perairan *Taboneo* baru bisa pagi hari. Setelah mendengar penjelasan dari Nakhoda, POAC menyampaikan ke MV. Ocean Premier keadaan tersebut dan *Masternya* tetap mengutamakan *safety* sesuai dengan pedoman *STS operation* jadi lebih baik menunggu sampai besok dan untuk sementara berlabuh.

Nakhoda memberi saran ke POAC agar memberitahukan ke kantor supaya segera mendapat approval masuk agar pengantaran *fender* tersebut lebih cepat. Selang 1 jam dari saran di ajukan ke POAC, kapal mendapat *approval* masuk. Dan Nakhoda segera berangkat membawa kapal ke pelabuhan Banjarmasin.

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 kenyataannya 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 di radius jangkauan *crane* sehingga resiko kejatuhan barang dari yang kondisinya kurang bagus sering terjadi.

Pada tanggal 25 Mei 2022, kapal mendapat perintah untuk *demobilisasi STS equipment* yaitu 4 *Big fender* dan 2 buah *Cargo hose* ukuran 12” yang telah dipisah dari MV. Sea Coral. Ketika itu kapal masih berada di perairan Taboneo jadi langsung menuju ke lokasi MV. Sea Coral. Dan langsung bekerja terlebih dahulu pengambilan 2 *Cargo hose* yang berada disebelah kanan MV. Sea Coral kemudian disimpan didek kapal. Pada waktu *lifting crane* dari MV. 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 cluchnya* 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 *Bossun* yang berada didekatnya langsung memberitahukan ke anjungan melalui VHF Ch 17 bahwa ada AB tangan terjepit dan memberitahukan haluan untuk didekatkan kembali ke MV. 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 perairan Taboneo Banjarmasin 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 Jakarta yang memakan waktu 1 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 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) di bulan September 2022.

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 Sytem*) 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 sistim 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 *Familiarisaton Checklist* (OT/S/G/0119/428) *Instruction No 3. Part A is to be completed within 24 hours 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 *transhipment*, 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 *Transhipment* 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 *transhipment* 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 *transhipment*, bagi ABK yang baru diterima adalah tugas Nakhoda dan perwira senior yang memberinya pemahaman tentang prosedur kerja *trnshipment* dan prosedur keselamatan. Kelancaran operasi kapal adalah tanggung jawab dari Nakhoda. Demikian juga dengan ABK yang baru bergabung, bila belum mempunyai pengalaman tentang *transhipment*, maka sebagai Nakhoda wajib untuk memberinya *training* atau pelatihan

demikian 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. TWIN SISTER yang melayani kegiatan *transshipment* di *Perairan Taboneo Banjarmasin* 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:

1) 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 seefektif dan seefisien 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 di ingat 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, di ibaratkan 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, *Chief Officer* 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 di lakukan, 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 di awasi, di arahkan, didokumentasikan oleh *Chief Officer* dan di laporkan 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.

2) 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 diwaktu 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 ke 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 di terapkan di kapal adalah manajemen perusahaan yang telah di tuangkan 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 perkirakan 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 :

1) 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. TWIN SISTER , sehingga terciptalah suasana kerja yang baik, aman dan sesuai dengan tujuan 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 efesiensi 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 Mualim 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.

2) Mengadakan Pelatihan Secara Terjadwal Bagi ABK Dek yang 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 *Familiarisation 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.

a) Pelatihan

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

b) Penugasan Sementara

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

c) *Vestibule Training*

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

d) 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 Dek yang Baru

Keuntungannya :

Pelatihan dapat meningkatkan keterampilan ABK deck dalam melaksanakan pekerjaan rutin, khususnya dalam melaksanakan tugasnya saat pekerjaan *transshipment*

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 sosialisai 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. TWIN SISTER pada saat pelaksanaan *transshipment* di Perairan Taboneo Banjarmasin, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Cara meningkatkan pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di TB.Twin Sister yakni *Chief Officer* selaku Safety Officer yang ditunjuk oleh perusahaan harus lebih aktif melakukan pengawasan dan meninjau secara langsung ke lokasi kerja sehingga dapat melihat sendiri pelaksanaan pekerjaan yang di lakukan oleh ABK .
2. Cara meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap manajemen keselamatan kerja bisa dengan melakukan familiarisasi dan pelatihan kepada ABK tentang kegiatan *transshipment*, melakukan familiarisasi mengenai semua sistem dan prosedur yang ada, 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 *Crew* yang lama disediakan cukup waktu agar Kru baru mendapatkan pengetahuan tentang keselamatan kerja, tugas dan tanggung jawabnya serta prosedur 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.Graw Hill. North America.
- Simamora. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Satu. Yogyakarta : STIE YKPN Yogyakarta
- Siswanto, B. Sastro Hadiwiryo, (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*, Jakarta : Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono, (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta : PT. Raja Grafindo.
- SOLAS 1974 Amandement 2017
- STCW 1978 amandement 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

PENJELASAN ISTILAH

<i>Anchor Handling Tug</i>	: Kapal yang dibuat untuk menunda atau memindahkan jangkar.
<i>Barge</i>	: Alat transportasi air yang dibuat sedemikian rupa secara khusus untuk keperluan tertentu disesuaikan dengan muatan atau pekerjaannya. Ada yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan pada umumnya tanpa mesin penggerak.
<i>Crew</i>	: Anak buah kapal yang telah terdaftar di sijil awak kapal di atas kapal.
<i>ISM Code</i>	: Aturan Manajemen Keselamatan Internasional tentang keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran
<i>Norwegian Buoy</i>	: Alat apung yang warnanya merah terbuat dari karet yang dipompa atau diisi dengan udara.
<i>Ocean Tug</i>	: Tug boat atau kapal tunda yang digunakan dalam pelajaran atau trayek jarak jauh dari suatu Negara ke negara lain.
<i>Rating</i>	: Awak kapal selain Nakhoda, dan perwira baik perwira deck (Mualim) maupun perwira mesin (Masinis).
<i>Safety Officer</i>	: Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas kapal.
<i>Side Tow</i>	: Menggandeng samping tongkang pada waktu akan

menyandarkan tongkang

- STCW* : Singkatan dari *Standards Of Training Certification and Watchkeeping*, merupakan sebuah konvensi internasional tentang standarisasi pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga bagi para pelaut.
- Tug Boat* : Kapal tunda yang digunakan dalam pelayaran atau trayek jarak dekat dalam satu negara.
- Towing* : Menarik tongkang dalam suatu pelayaran yang mana kegiatan ini khusus bagi kapal tunda atau tug boat.
- Towing Wire* : Tali kawat baja yang digunakan untuk menowing atau menunda tongkang atau kapal
- Wire Bridle* : Teraju tunda yang terbuat dari tali kawat baja

DAFTAR PUSTAKA

- Imam Soepomo (1985), Pengantar Hukum Perburuhan, Jakarta : Djambatan
- Yunita. (2015). Manajemen K3. Jakarta : Rineka Cipta
- Kotler, Keller. (2008), Manajemen Pemasaran, Terjemahan : Bob Sabran. Edisi 13 Jilid
1. Jakarta : Erlangga.
- Moenir. (2015). Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia, Jakarta : Bumi Aksara.
- Siswanto, B. Sastro Hadiwiry, (2012). Manajemen Tenaga Kerja Indonesia, Jakarta :
Bumi Aksara.
- International Labour Office (ILO-1989)*
- Masram (2015) Manajemen Sumber Daya Profesional. Sidoarjo: Zifatama
- Sardiman (2006), Interaksi dan Motivasi Belajar-Mengajar. Jakarta : PT. Raja Grafindo
Persada
- Handoyo, Jusak Johan. (2015). Manajemen Perawatan Kapal. Jakarta : Djangkar
- Hasibuan, Melayu SP, (2017), Manajemen Sumber Daya Manusia, Jakarta : Bumi
Aksari.
- Rois, Arifin dan Helmi Muhammad. (2016). Pengantar Manajemen, Malang :
Empatdua
- Simamora. (2010). Manajemen Sumber Daya Manusia. Edisi Satu. Yogyakarta : STIE
YKPN Yogyakarta
- SOLAS 1974 Amandement 2017*
- STCW 1978 amandement 2010*
- ISM Code edition 2018*
- Yasin, Sulchan. (2017). Kamus Pintar Bahasa Indonesia. Jakarta : Balai Pustaka
- Suma'mur (2015) Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes). Jakarta:
Sagung Seto.