

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE GUNA
MENUNJANG KELANCARAN KESELAMATAN
OPERASIONAL KAPAL AHTS CREST ONYX**

Oleh :

DELVI SARKANI

NIS. 02854/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE GUNA
MENUNJANG KELANCARAN KESELAMATAN
OPERASIONAL KAPAL AHTS CREST ONYX**

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

Oleh :

DELVISARKANI

NIS. 02854/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : DELVI SARKANI
No. Induk Siswa : 02854/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE GUNA
MENUNJANG KELANCARAN KESELAMATAN
OPERASIONAL KAPAL AHTS CREST ONYX

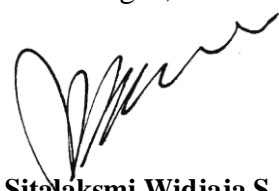
Jakarta, 17 Januari 2024

Pembimbing I,


Pembimbing II,


Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002


Niken Sitalaksmi Widjaja, S. H., M. Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19750315 200604 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N H, S.SiT., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



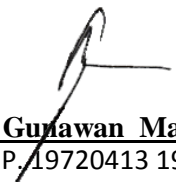
TANDA PENGESAHAN MAKALAH


Nama : DELVI SARKANI
No. Induk Siswa : 02854/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE GUNA
MENUNJANG KELANCARAN KESELAMATAN
OPERASIONAL KAPAL AHTS CREST ONYX


Penguji I

Penguji II


Penguji III


Dr. April Gunawan Malau, S. SI., M. M.
NIP. 19720413 199803 1 005


Capt Indra Muda M. M.
NIP. 19711114 201012 1 001


Niken Sitalaksmi Widjaja, S. H., M. Sc
NIP. 19750315 200604 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N. H., S. SiT., M. Mtr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

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

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

“OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE GUNA MENUNJANG KELANCARAN KESELAMATAN OPERASIONAL KAPAL AHTS CREST ONYX”

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

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

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

1. Bapak H. Ahmad Wahid, S.T, M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr.Meilinasari N H, S.SiT. M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

3. Capt. Suhartini MM, M.MTr selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
4. Niken Sitalaksmi Widjaja, S. H., M. Sc sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
6. Orang tua tercinta Ibu Aswati yang membantu doa dan dukungan nya selama pembuatan makalah.
7. Istri Sri Haryati dan anak tersayang yang memberikan doa, semangat serta dukungannya dalam menyelesaikan makalah ini.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVI tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 17 Januari 2024

Penulis



Delvi Sarkani
NIS.02854/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan.....	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	23
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	24
B. Analisis Data	24
C. Pemecahan Masalah	32
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	44
B. Saran.....	44
DAFTAR PUSTAKA.....	46
 LAMPIRAN	
 DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

DAFTAR ISTILAH

ISM Code	<i>International Safety Management Code</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
ITF	<i>International Transport Workers Federation</i>
ANT-1	Ahli Nautika Tingkat 1
ATT-1	Ahli Tehnika Tingkat 1
SMS	<i>Safety Management System</i>
SMK	Sistem Manajemen Keselamatan
SOP	Standar Operasional Prosedur
AHTS	<i>Anchor Handling Tug and Supply</i>
RO-RO	<i>Roll on Roll off</i>
GT	<i>Gross Tonnage</i>
GPS	<i>Global Positioning System</i>
P3K	Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan
APD	Alat Pelindung Diri
ABK	Anak Buah Kapal
DPA	<i>Designation Person Ashore</i>
DOC	<i>Document of Compliance</i>
SMC	<i>Safety Management Certificate</i>
SMM	<i>Safety Management Manual</i>
BOSIET	<i>Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training</i>

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

ISM Code merupakan standar Internasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran laut yang disahkan oleh IMO (*International Maritime Organization*) dengan resolusi assembly: A.741(18) pada tanggal 4 November 1993 dan wajib diberlakukannya sesuai Bab IX yaitu mengenai topik monitoring penilaian kerja, tujuan manajemen, pelaporan insiden, perbaikan dan rekam jejak terakhir serta dokumentasi. Sesuai dengan konvensi SOLAS 1974, mulai diberlakukan khusus untuk kapal-kapal tanker yaitu pada tanggal 1 Juli 1998. Salah satu produk *ISM Code* adalah *Safety Management System* (SMS) menyarankan suatu perusahaan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur-prosedur dari manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi, kegiatan dan tugas-tugas di atas kapal dilaksanakan sesuai dengan standar aturan yang berlaku. Tujuan diberlakukannya *ISM Code* merupakan manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat (*safe operation*) dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran.

Safety Management System atau *Sistem Manajemen Keselamatan* (SMK) dikembangkan dan dipelihara oleh personil-personil yang terlibat dalam keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut. Hal ini penting untuk mengetahui bahwa tanggung jawab dan kewenangan setiap personil itu berbeda, dimana dalam sistem ini personil di darat maupun di kapal dapat mengembangkan dan mengimplementasikan dalam tugas dan kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan pengoperasian kapal dan perlindungan lingkungan laut.

Perusahaan yang menerapkan, mengembangkan dan mengimplementasikan *Sistem Manajemen Keselamatan* (SMK) dapat mencegah atau meminimalisir

resiko yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut, demi tercapainya penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di kapal.

ISM Code bertujuan untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal, salah satunya adalah pada penerapan prosedur penggunaan alat keselamatan di atas kapal. Jika penerapan ISM Code tidak dijalankan dengan semestinya, akan berpotensi terjadinya kecelakaan pada kru kapal, kerusakan properti perusahaan (kapal) dan lingkungan laut.

Berdasarkan pengalaman di kapal, bahwa pada tanggal 22 Agustus 2023 jam 10.00 Wib salah satu crew sedang mengerjakan perawatan kapal yaitu mengecat tiang kapal dengan ketinggian lebih dari 2 meter dan tidak menggunakan *safety harness*, hal ini akan sangat berbahaya apabila crew tersebut terpeleset dan jatuh dari ketinggian. Setelah dilakukan pengawasan dan diidentifikasi oleh *Chief officer*, crew tersebut mengatakan sudah terbiasa melakukan pekerjaan pengecatan tiang sehingga merasa tidak perlu menggunakan *safety harness*. Kejadian ini menunjukkan bahwa ABK menganggap remeh aturan dan prosedur keselamatan kerja di atas kapal, kurangnya kepedulian dan kurangnya kesadaran terhadap keselamatan di atas kapal, yang menyebabkan bahaya akan keselamatan kerja serta tidak sesuai dengan aturan dari penerapan ISM Code.

Dari gambaran peristiwa tersebut di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa penerapan ISM Code tidak dijalankan dan tidak mengikuti SOP yang telah dibuat oleh perusahaan. Kondisi dimana kurangnya disiplin dan kesadaran ABK dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan, berpengaruh pada bahaya keselamatan, baik terhadap diri sendiri maupun kelancaran operasional kapal serta dapat merugikan perusahaan.

Seiring dengan perubahan jaman dan kemajuan teknologi yang semakin pesat dalam dunia Pelayaran, peralatan di kapal saat ini menjadi lebih canggih dan modern. Peralatan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas dan keselamatan kerja di kapal. Keselamatan kerja adalah upaya-upaya untuk pencegahan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu insiden atau kejadian peristiwa yang tidak terduga dan tidak diinginkan oleh setiap orang. Peristiwa tidak terduga berarti suatu peristiwa yang tidak ada unsur kesengajaan

dan kejadiannya secara tiba-tiba dan tidak diharapkan yang membawa dampak kerugian baik materiil maupun penderitaan yang bisa berakibat fatal, cacat selamanya atau meninggal dunia.

Kecelakaan yang terjadi di kapal sebagian besar terjadi karena kelalaian manusia atau *human error*, kelalaian manusia atau *human error* dapat didefinisikan sebagai suatu keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang dapat mengakibatkan kurangnya efektivitas, keselamatan, atau performa system dalam hal tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Kategori *human error* dalam hal ini Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak mengetahui atau tidak mematuhi ketentuan-ketentuan tentang keselamatan kerja, ABK tidak disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal. Kecelakaan kerja ini biasanya disebabkan oleh kecerobohan manusia dan kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di kapal. Oleh karena itu sangat penting bagi mereka yang bekerja di kapal diarahkan untuk mematuhi ketentuan atau aturan sesuai dengan standar operasi manajemen keselamatan sehingga diharapkan anak buah kapal (ABK) mengetahui dan menyadari pentingnya keselamatan kerja di atas kapal khususnya tugas dan tanggung jawab dalam keadaan darurat, melaksanakan prosedur keselamatan kerja sesuai dengan peraturan dan petunjuk yang berlaku, sehingga kapal layak untuk dioperasikan dan tercapainya keselamatan pelayaran.

Indonesia sebagai negara anggota *International Maritime Organization (IMO)* telah mengadopsi *ISM Code (International Safety Management)* pada bulan November 1993. *ISM Code* adalah peraturan dan pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran laut. Pemerintah dalam hal ini mengajak perusahaan pelayaran dan seluruh aspek yang terlibat dalam kepelautan untuk melaksanakan ketentuan dalam *ISM Code*.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk menyusun makalah dengan judul:

**“OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE GUNA MENUNJANG
KELANCARAN KESELAMATAN OPERASIONAL
KAPAL AHTS CREST ONYX”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan permasalahan di atas, terdapat beberapa penyebab kurang optimalnya penerapan ISM Code khususnya terhadap penggunaan peralatan keselamatan kerja pada Kapal AHTS CREST ONYX, dapat diidentifikasi sebagai berikut:

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Kurangnya pemahaman ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
- d. Kurangnya motivasi ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

2. Batasan Masalah

Dalam pembatasan masalah mengenai optimalisasi penerapan ISM Code, khususnya penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal, penulis membatasi masalah yang terjadi di kapal AHTS CREST ONYX khususnya membahas tentang aspek:

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan data yang diperoleh penulis ditemukan masalah dalam tidak optimalnya penerapan ISM code dalam hal sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja pada kapal AHTS CREST ONYX dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Mengapa tingkat kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja masih kurang?

- b. Mengapa keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja masih kurang?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini diharapkan berguna khususnya kepada pembaca, yaitu :

- a. Untuk menganalisis penyebab tingkat kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Untuk menganalisa penyebab keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

2. Manfaat Penelitian

A. Aspek Teoritis

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal tentang optimalisasi penerapan ISM Code terkait dengan sistem dan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pengetahuan tentang penerapan ISM Code dan sistem manajemen keselamatan kapal.

B. Aspek Praktis

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak perusahaan Pelayaran dalam penerapan ISM Code dan sistem manajemen keselamatan di kapal.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif. Data yang digunakan merupakan hasil yang diperoleh selama proses pengamatan dan cenderung menggunakan analisis. Dalam suatu penjelasan masalah terdapat suatu penggambaran atau dengan penelitian

tentang bagaimana awal mula masalah tersebut terjadi dan penyebab-penyebab apa saja sehingga permasalahan muncul.

2. Studi Kasus

Berdasarkan uraian pada studi kasus yang dibahas permasalahannya dan telah diambil dari temuan penelitian, untuk kemudian dianalisa sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak berjalan baik di atas kapal AHTS CREST ONYX disebabkan karena kurangnya pengetahuan, kedisiplinan dan keterampilan kru kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja serta menerapkan aturan ISM Code dalam hal penerapan prosedur keselamatan kerja.

3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data-data makalah ini, penulis menggunakan teknik•teknik sebagai berikut:

a. Observasi (Pengamatan)

Yaitu berdasarkan pengalaman dan pengamatan penulis selama bekerja di atas kapal AHTS CREST ONYX, pada saat kru kapal sedang melaksanakan perawatan harian di atas kapal dan tidak menggunakan alat keselamatan kerja yang sesuai dengan aturan yang ditetapkan oleh perusahaan yang berdasar dari penerapan ISM Code.

b. Studi Dokumentasi

Berdasarkan penelitian penulis selama bekerja sebagai *Chief Officer* di kapal AHTS CREST ONYX, penulis menggunakan metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisa dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau orang lain tentang subjek. Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

4. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil kapal AHTS CREST ONYX sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Chief Officer dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan penerapan ISM Code dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif dengan jenis teknik pengumpulan data, yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya, analisis berdasarkan survey, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai Chief Officer di atas kapal AHTS CREST ONYX.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Waktu penelitian yaitu saat penulis menjalankan tugas sebagai *Chief Officer* dalam kurun waktu Mei 2023 - Oktober 2023. Penelitian dilakukan di kapal AHTS CREST ONYX berbendera Indonesia, isi kotor GT. 1678, pemilik PT.JAWA TIRTAMARIN, daerah pelayaran navigasi dengan rute Belida oil field.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga dibuatkan kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis dan sebagainya termasuk pengolah data. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Mengemukakan kesimpulan hasil analisa dan evaluasi dari masalah yang dibahas dan saran yang berupa masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Optimalisasi

Menurut Andri Rizki Pratama (2018:6), optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2001:108), kata optimal mempunyai arti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan. Sedangkan imbuhan sasi menyatakan hal yang diupayakan atau dilaksanakan berulang-ulang atau terus menerus. Jadi optimalisasi adalah suatu upaya dan aktifitas yang dilakukan secara terus menerus dan dengan sebaik-baiknya untuk mendapatkan hal yang optimal atau terbaik, sebagaimana diikutip dari laman <https://library.poltekpelsby>.

2. Penerapan ISM Code

Dalam suatu manajemen peran pengawasan sangatlah penting, untuk mencapai standar yang ditetapkan, maka diperlukan pengawasan yang baik, prosedur yang baik, dan tindakan yang baik. Kurangnya pengawasan dari perwira terhadap ABK menjadi salah satu penyebab ABK kurang disiplin dalam menerapkan standar operasional sesuai dengan aturan yang berlaku dalam ISM Code. Terkadang kru di atas kapal mempunyai pemikiran bahwa hal tersebut tidak akan dikenakan sanksi oleh perwira jika mereka tidak disiplin.

Kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh anak buah kapal jelas sangat mempengaruhi dalam melaksanakan tugas-tugasnya di atas kapal, baik tugas rutin maupun tugas yang sifatnya sementara. Meskipun mereka mempunyai pengetahuan yang baik tetapi jika tidak ditunjang oleh keterampilan yang memadai sesuai dengan panduan keselamatan dari perusahaan, maka tetap akan menjadi kendala didalam pelaksanaan tugas-tugasnya. Oleh karena itu, faktor pengetahuan dan keterampilan ABK kapal harus mendapat perhatian yang besar dari pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam hal tersebut. Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen dapat tercapai. Ini berkenaan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai yang direncanakan. Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan.

Kontrol atau pengawasan adalah fungsi di dalam manajemen fungsional yang harus dilaksanakan oleh setiap pimpinan semua unit/satuan kerja terhadap pelaksanaan pekerjaan atau pegawai yang melaksanakan sesuai dengan tugas pokoknya masing-masing. Dengan demikian, pengawasan oleh pimpinan khususnya yang berupa pengawasan melekat (*built in control*), merupakan kegiatan manajerial yang dilakukan dengan maksud agar tidak terjadi penyimpangan dalam melaksanakan pekerjaan. Suatu penyimpangan atau kesalahan terjadi atau tidak selama dalam pelaksanaan pekerjaan tergantung pada tingkat kemampuan dan keterampilan kru. Para kru yang selalu mendapat pengarahan atau bimbingan dari atasan, cenderung melakukan kesalahan atau penyimpangan yang lebih sedikit dibandingkan dengan kru yang tidak memperoleh bimbingan.

ISM Code adalah Ketentuan Manajemen International untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A, 741 (18), sebagaimana diamandemen oleh Organisasi disiapkan agar amandemen tersebut diadopsi, diberlakukan dan efektif sesuai dengan ketentuan artikel VIII dari konvensi berkaitan dengan prosedur amandemen yang dapat diterapkan pada aneks, di samping chapter I dan inti dari resolusi A, 741 (18) yang intinya berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian

pencemaran Pelayaran dan seluruh aspek yang terlihat dalam kepelautan dan melaksanakannya (SOLAS Consolidated Edition 2014 Chapter IX 297).

ISM Code yaitu Peraturan Manajemen International mengenai pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan pencegahan pencemaran. Tujuan yang ingin dicapai dalam melaksanakan ISM Code adalah menjamin keselamatan kerja di laut mencegah terjadinya kecelakaan atau hilangnya nyawa manusia, mencegah kerusakan lingkungan terutama lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta benda. Menurut buku ISM Code and guidelines. 2018 Edition, *Safety Management System (SMS)* adalah aspek penting dari ISM Code dan merinci semua kebijakan praktik, dan prosedur penting yang harus diikuti untuk memastikan berfungsinya kapal di laut. Semua kapal komersial diharuskan membuat prosedur manajemen kapal yang aman. Safety Management System (SMS) membentuk salah satu bagian penting dari kode ISM. Oleh karena itu sistem manajemen keselamatan (SMS) memastikan bahwa setiap kapal mematuhi dan mengikuti standar yang direkomendasikan oleh IMO. ISM Code sendiri bertujuan untuk mencapai obyektif manajemen keselamatan pelayaran meliputi:

1. Menyediakan cara pengoperasian kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
2. Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.

Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil didarat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat (ir Pieter Batti : 2017).

1. Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)

Sistem Manajemen Keselamatan di kapal mengacu pada ISM Code (International Safety Management) - Code yang merupakan sebuah peraturan Internasional untuk mengatur manajemen pengoperasian kapal secara aman dan mencegah pencemaran laut (SOLAS Chapter IX). Berawal dari tenggelamnya kapal Titanic dalam pelayarannya dari Inggris ke Amerika akibat menabrak gunung es pada tanggal 14 April 1912 dimana peristiwa ini

telah menelan korban ribuan jiwa manusia, kemudian pada tahun 1987 terjadi lagi peristiwa tragis, yaitu tenggelamnya kapal penumpang RO-RO Ferry Herald of Free Enterprise, di Zeebrugge, Belgia, dengan menelan korban sekitar 200 jiwa manusia. Menurut para pakar kemaritiman, hal ini disebabkan kurangnya pengawasan manajemen, baik dari ship owner (pengusaha kapal, maupun dari kapal itu sendiri. Pada 1989, IMO bersidang, membahas masalah ini, dan menghasilkan IMO Guidelines on Management for Safe Operation of Ship and for Pollution, efektif implementasi pelaksanaannya hanya berjalan 4 (empat) tahun, dan direvisi lagi, tepatnya pada bulan Nopember 1993, IMO menyetujui judul baru, yaitu International Management Code for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, atau lebih dikenal dengan nama "*International Safety Management Code*" (ISM Code), yang kemudian dimasukkan pada bab baru, yaitu bab ke - IX pada *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 dan konsekuensinya, semua negara anggota peserta harus menerapkan sepenuhnya isi ISM Code ini.

2. Tujuan International Safety Management Code (ISM Code)

Tujuan dari pemberlakuan International Safety Management Code (ISM Code), diantaranya berfokus pada hal-hal sebagai berikut:

- a. Pada manusia, untuk mencegah luka dan kematian
- b. Pada lingkungan, bertujuan untuk mencegah pencemaran di laut.
- c. Pada property, bertujuan untuk mencegah kerusakan kapal dan peralatannya.

3. Penerapan dan pemberlakuan *International Safety Management Code* (ISM Code). Prosedur pengoperasian yang berlaku sesuai dengan ISM Code diterapkan diantaranya pada:

- a. Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi yang diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 1998.
- b. Kapal tanker (Oil, Chemical, Gas Carriers, Cargo High Craft) ukuran ≥ 500 GT, diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 1998.
- c. Kapal barang & MODU ukuran ≥ 500 GT, diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 2002.
- d. Kapal pemerintah, kapal perang atau kapal yg tidak untuk kegiatan komersil maka peraturan ini tidak berlaku.

4. Klausul /Aturan 4 *International Safety Management (ISM Code)*, Petugas Yang ditunjuk Untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan untuk menyediakan suatu hubungan antara perusahaan dengan personil kapal, sesuai keperluan setiap perusahaan harus menunjuk seorang atau beberapa orang petugas yang ditunjuk di darat yang dapat berhubungan langsung dengan jajaran tertinggi dari perusahaan. Tanggung jawab dan wewenang petugas yang ditunjuk tersebut harus mencakup pemantauan terhadap aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran didalam pengoperasian setiap kapal dan untuk menjamin bahwa sumber daya dan dukungan dari darat yang memadai diberdayakan, sebagaimana disyaratkan.

5. Klausul /Aturan 6 *International Safety Management (ISM) Code* Sumber Daya dan Tenaga Kerja Pada ISM Code, aturan 6 (enam) menyatakan bahwa :

- a. Perusahaan harus menjamin seorang nahkoda memiliki kemampuan yang baik untuk memimpin, memahami SMK perusahaan dengan baik, dan mendapat dukungan yang diperlukan sehingga tugas nahkoda dapat dilaksanakan dengan aman.
- b. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki ABK yang memenuhi kualifikasi, memiliki sertifikat dan secara medis sehat untuk berlayar sesuai dengan persyaratan nasional maupun internasional.
- c. Perusahaan harus menjamin bahwa semua personil yang terlibat dalam SMK perusahaan memiliki pemahaman yang memadai tentang peraturan, aturan, koda dan petunjuk yang terkait.
- d. Perusahaan harus menetapkan dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang SMK dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan kepada semua personil.
- e. Perusahaan harus menyusun prosedur yang mengatur agar personil kapal mendapat informasi terkait tentang SMK dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh mereka Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugas yang berkaitan dengan SMK.

6. Klausul /Aturan 10 *International Safety Management (ISM) Code*, Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya. Pada ISM Code, aturan 10 (sepuluh) menyatakan sebagai berikut:

- a. Perusahaan harus menyusun prosedur untuk menjamin bahwa kapal dirawat sesuai dengan persyaratan dari peraturan klasifikasi yang terkait dan persyaratan tambahan yang ditetapkan oleh perusahaan.
- b. Dalam memenuhi persyaratan tersebut, perusahaan harus menjamin bahwa pemeriksaan dilaksanakan dalam kurun waktu yang tepat. Setiap ketidaksesuaian, dilaporkan dengan disertai kemungkinan penyebabnya. Bila diketahui tindakan perbaikan yang memadai, maka akan dilaksanakan pencatatan tentang kegiatan tersebut
- c. Perusahaan harus menyusun prosedur dalam SMK nya untuk mengidentifikasi, perlengkapan dan sistem teknis dimana kemungkinan terjadi kerusakan operasional secara mendadak yang dapat menyebabkan situasi berbahaya. SMK harus menyediakan tindakan tertentu yang bertujuan untuk menunjukkan kehandalan perlengkapan atau sistem tersebut. Tindakan tindakan tersebut harus mencakup uji coba berkala dari perlengkapan atau sistem teknis cadangan yang tidak dioperasikan secara terus menerus.
- d. Pemeriksaan seperti tersebut dalam 2 maupun tindakan seperti tercantum pada 3 harus merupakan bagian dari program perawatan operasional yang rutin dari kapal.

7. Klausul /Aturan 12 *International Safety Management (ISM) Code*, Verifikasi, Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan. Pada ISM Code, aturan 12 (dua belas) menyatakan sebagai berikut :

- a. Perusahaan harus melaksanakan audit internal tentang keselamatan untuk memverifikasi apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK.
- b. Perusahaan harus mengevaluasi efisiensi secara berkala, dan apabila dianggap perlu meninjau ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan perusahaan.
- c. Audit dan tindakan perbaikan yang mungkin ada harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah di dokumentasikan.
- d. Personil yang melaksanakan audit harus independen terhadap lingkup yang diaudit kecuali bila hal ini tidak memungkinkan karena besar dan ciri Perusahaan.

- e. Hasil audit dan tinjauan ulang harus mendapatkan perhatian dari personil yang bertanggung jawab pada lingkup bidang tersebut.
- f. Personil manajemen yang bertanggung jawab atas bidang yang terkait harus melakukan tindakan perbaikan tepat waktu terhadap kekurangan yang ditemui.

8. Klausul /Aturan 13 International Safety Management (ISM) Code, Sertifikasi, Verifikasi Dan Pengawasan. Pada ISM Code, aturan 13 (tiga belas) menyatakan sebagai berikut:

- a. Kapal dioperasikan oleh perusahaan yang mempunyai DOC.
- b. DOC harus diterbitkan oleh Pemerintah dari negara yang bertindak atas nama pemerintah jika telah memenuhi persyaratan ISM Code.
- c. DOC hanya berlaku untuk tipe kapal yang terindikasi dalam dokumen.
- d. Validitas DOC harus didasarkan atas pelaksanaan verifikasi tahunan
- e. Pencabutan DOC jika verifikasi tahunan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan atau jika ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap persyaratan ISM Code.
- f. Pencabutan SMC jika DOC dicabut.
- g. Salinan DOC harus berada di kapal.
- h. SMC diterbitkan untuk suatu kapal tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah.
- i. SMC harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan manajemen operasional diatas kapal dilaksanakan sesuai dengan SMK yang disetujui.
- j. Validitas SMC harus didasarkan atas pelaksanaan satu kali verifikasi antara yang dilakukan oleh pemerintah.
- k. SMC harus dicabut jika pelaksanaan verifikasi antara yang dipersyaratkan, tidak dilaksanakan atau jika ada bukti ketidak sesuaian besar terhadap persyaratan ISM Code.
- l. Jika verifikasi pembaruan dilaksanakan tiga bulan sebelum masa berlaku DOC atau SMC, maka DOC atau SMC baru harus berlaku tidak lebih dari lima tahun tehitung dari tanggal habisnya DOC atau SMC lama.
- m. Jika verifikasi pembaruan dilaksanakan tiga bulan sesudah masa berlaku DOC atau SMC, maka DOC atau SMC baru harus berlaku, tidak lebih dari lima tahun tehitung dari tanggal pelaksanaan verifikasi pembaharuan tersebut dilakukan.

9. Proses Sertifikasi International Safety Management Code (ISM Code) untuk perusahaan pelayaran, jika kapal-kapalnya disebut dalam lingkup penerapan ISM Code, maka perusahaan tersebut harus:

- a. Membuat kebijakan mengenai Keselamatan dan perlindungan Lingkungan.
- b. Membuat manual atau pedoman mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- c. Membuat prosedur mengenai pengoperasian kapal.
- d. Kapal masuk ke pelabuhan.
- e. Kapal berada di pelabuhan.
- f. Kapal keluar dari pelabuhan.
- g. Kapal berlayar.
- h. Kapal sedang melakukan kegiatan lego jangkar.
- i. Membuat struktur organisasi dan tanggung jawab.
- j. Pelatihan awak kapal.
- k. Perawatan kapal.
- l. Identifikasi beserta Penanganan keadaan darurat yang terjadi di kapal.
- m. Melakukan penerapan ISM Code di perusahaan minimal 3 bulan.
- n. Mengajukan verifikasi awal untuk penerbitan sertifikat DOC bagi perusahaan.

10. Verifikasi awal

Proses verifikasi awal pada perusahaan pelayaran akan dilakukan oleh pemerintahan atau RO. Disini pemerintah atau RO akan memeriksa Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang dibuat oleh perusahaan, jika SMK tersebut sudah sesuai dengan jenis atau tipe kapalnya dan sudah memenuhi semua persyaratan dari ISM code, maka pemerintahan atau RO akan melakukan audit pada perusahaan kapal tersebut. Audit dilakukan berdasar pada aturan atau klausul yang ada di ISM Code dan apakah penerapan sudah sesuai dengan SMK yang telah dibuat oleh perusahaan.

11. Sertifikasi ISM Code

Sebagai bukti bahwa suatu perusahaan pelayaran sudah menerapkan dan sesuai dengan standar aturan dari ISM Code adalah dengan diterbitkannya sertifikat Document of Compliance (DOC) dan Safety Management Certificate (SMC) untuk armada kapalnya dari Pemerintah yang berwenang dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan Laut.

a. Document of Compliance

Interim DOC atau DOC sementara di terbitkan pertama kali bagi perusahaan setelah diadakan verifikasi awal. DOC sementara mempunyai masa berlaku 6 bulan. Permanent DOC atau DOC permanen akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindak lanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor, maka pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat interim DOC selama 6 bulan. Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua temuan tersebut, maka pemerintah atau RO akan menerbitkan permanent DOC. Permanent DOC mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang setiap tahunnya harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah atau RO, yang bertujuan untuk meninjau apakah SMK sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah atau RO berhak untuk mencabut sertifikasi DOC tersebut.

b. Safety Management Certificate (SMC)

Interim SMC atau SMC sementara pertama kali akan diterbitkan bagi kapal setelah diadakan verifikasi awal pada kapal dan jika perusahaan yang mengoperasikan kapal tersebut sudah mempunyai sertifikat DOC. SMC sementara ini mempunyai masa berlaku 6 bulan sebelum jatuh tempo.

c. Permanent SMC atau SMC permanen akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindak lanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor maka, pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat interim SMC selama 6 bulan. Jika perusahaan sudah dapat menindak lanjuti semua tersebut, maka pemerintah atau RO akan menerbitkan permanent SMC. Permanent SMC mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang pertengahan ulang tahunnya atau antara tahun ke 2 sampai ke 3 harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah atau RO, yang bertujuan untuk meninjau apakah SMK sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran pada kapalnya, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya

indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah atau RO berhak untuk mencabut sertifikasi SMC tersebut.

12. Verifikasi Ulang

Verifikasi ulang oleh pemerintah atau RO akan dilakukan pada perusahaan pelayaran, sebagai berikut: DOC akan diverifikasi setiap 1 tahun sekali dan SMC akan diverifikasi setiap 2, 5 tahun sekali atau pertengahan ulang tahunnya.

3. Alat Keselamatan

Alat keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat.sebagai seorang awak kapal kita harus tahu macam-macam alat keselamatan itu dan juga harus tahu cara menggunakannya dengan benar.

a. Jenis Alat Keselamatan

Alat keselamatan yang harus ada pada setiap kapal terdapat beberapa macam yaitu:

- 1) Search light (aldis)
- 2) Radio VHF
- 3) GPS
- 4) P3K
- 5) Lifebuoy
- 6) *Inflatable Liferraft* (Rakit Penolong Tiup)
- 7) *Life Jacket* (jaket pelampung)
- 8) Kompas
- 9) *Line Throwing* (alat lempar tali)
- 10) Tali lashing
- 11) Sekoci
- 12) *Pyrotechnis* (isyarat asap)
- 13) Alat pelindung diri (APD)
- 14) *Emergency Procedure*
- 15) *Muster List*
- 16) *Fire Alarm System*

4. Keselamatan Keamanan Pelayaran

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar menlintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian (Lasse, 2014).

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, kelistrikan., stabilitas tata susunan, perlengkapan, alat penolong, radio dan elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

5. Ketentuan Keselamatan Pelayaran

Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan – ketentuan sebagai berikut:

a. *Internasional convension for the safety of Live at Sea* (solas), 1974, sebagaimana yang telah disempurnakan dan aturan internasional ini menyangkut ketentuan – ketentuan sebagai berikut :

- 1). Kontruksi (struktur, stabilitas, permesinan, perlindungan api, dektor api dan pemadam kebakaran).
- 2). Komunikasi radio dan keselamatan navigasi.
- 3). Perangkat penolong, seperti pelampung, sekoci, rakit penolong.
- 4). Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk didalamnya penerapan *internasional safety management* (ISM) Code.

b. *Internasional Convention on standart of training, Certification,*

c. *Internasional Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.

d. *Internasional Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* (LAMSAR)

6. Teori Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja secara umum memiliki arti selamat dalam melakukan pekerjaan apa saja dan selamat dari bahaya kecelakaan kerja yang mengakibatkan cedera dan kecacatan permanen pada pekerja yang

menyebabkan kerugian bagi pekerja dan perusahaan, sedangkan menurut Mangkunegara (2004: 161).

Keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja. “Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat bekerja dan lingkungan, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Arti dan tujuan keselamatan kerja untuk menjamin keadaan, keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah dan rohaniah manusia serta hasil karya dan budayanya, tertuju pada kesejahteraan masyarakat pada umumnya dan manusia pada khususnya” (Ridley, 2006).

Keselamatan kerja adalah suatu keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja adalah salah satu faktor yang harus dilakukan selama bekerja. Tidak ada seorang pun di dunia yang menginginkan terjadinya kecelakaan. Keselamatan kerja sangat bergantung pada jenis, bentuk dan lingkungan di mana pekerjaan itu dilaksanakan” (Buntarto, 2015: 1).

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, pesawat alat kerja, bahan dan proses pengelolaannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Sasaran keselamatan kerja adalah segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, maupun di udara” (Suwardi dan Daryanto, 2018: 1). Dari definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa keselamatan kerja merupakan keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat bekerja dan lingkungan serta terhindar dari bahaya yang menyebabkan penderitaan, kerusakan atau kerugian selama berada didalam lingkungan kerja.

Prosedur keselamatan kerja diantaranya yaitu:

- 1) Prosedur dan pedoman untuk bertindak dalam situasi darurat.
- 2) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 3) Prosedur dan pedoman untuk melaporkan kecelakaan atau segala bentuk ketidak sesuaian lainnya.
- 4) Informasi yang jelas tentang tingkat otoritas dan jalur komunikasi diantara anggota awak kapal, dan antara personil darat dan kapal.

- 5) Prosedur dan pedoman untuk memastikan operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan laut sesuai dengan perundang-undangan Internasional dan negara-negara bendera yang relevan.
- 6) Prosedur untuk audit internal dan tinjauan manajemen.
- 7) Rincian kapal.

a. Kecelakaan Kerja

Menurut Ramli Soehatman (2020:10-11), menerangkan dalam program keselamatan kerja sangat penting untuk melakukan langkah perbaikan dan peningkatan jika ditemukan adanya kondisi di bawah standar seperti tindakan dan kondisi tidak aman yang dapat menjurus terjadinya kecelakaan. Pelaksanaan keselamatan kerja adalah salah satu bentuk upaya untuk menciptakan tempat kerja yang aman, sehat, bebas dari pencemaran lingkungan, sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi dan produktifitas kerja.

Kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Peristiwa kecelakaan tentunya disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat. Kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja di sini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Maka dalam hal ini, terdapat dua permasalahan penting, yaitu kecelakaan adalah akibat langsung pekerjaan, atau kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan. Bahaya pekerjaan adalah faktor-faktor dalam hubungan pekerjaan yang dapat mendatangkan kecelakaan, bahaya tersebut disebut potensial, jika faktor-faktor tersebut belum mendatangkan kecelakaan. Jika kecelakaan telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahaya nyata. Kecelakaan menyebabkan beberapa kerugian seperti kerusakan, kekacauan organisasi, keluhan dan kesediham, kelainan dan cacat serta kematian. Kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab tindak perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan (*unsafe human act*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman. Kecelakaan-kecelakaan akibat kerja dapat dicegah dengan:

- 1) Peraturan perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi-kondisi kerja pada umumnya perencanaan, konstruksi, perawatan dan pemeliharaan.

- 2) Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, atau tak resmi mengenai missal konstruksi yang memenuhi syarat-syarat keselamatan jenis-jenis peralatan kerja praktek-praktek keselamatan dan hygiene umum, atau alat-alat perlindungan diri.
- 3) Pengawasan yaitu tentang dipatuhinya ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang diwajibkan.
- 4) Pendidikan yang menyangkut Pendidikan keselamatan dalam kurikulum Teknik.
- 5) Latihan-latihan yaitu Latihan praktek bagi seluruh awak kapal khususnya bagi yang baru, dalam keselamatan kerja.
- 6) Penggairahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan atau pendekatan lain untuk menimbulkan sikap untuk selamat.
- 7) Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan, yang merupakan ukuran utama efektif tidaknya penerapan keselamatan kerja, Pola-pola kecelakaan pada suatu perusahaan sangat tergantung kepada tingkat kesadaran akan keselamatan kerja oleh semua pihak yang bersangkutan.

Tugas dari setiap pekerja untuk melindungi Kesehatan dan keselamatan kerja serta pekerja lain sejauh mana cukup praktis untuk dilaksanakan. Prinsip-prinsip yang bekerja harus mengikuti efek ini. Terkandung dalam peraturan, yaitu:

- 1) Menghindari resiko, yang antara lain mencakup memerangi resiko pada sumber dan penggantian praktek yang berbahaya, bahan atau peralatan dengan praktek-praktek non berbahaya atau kurang berbahaya, bahan dan peralatan.
- 2) Evaluasi resiko yang tidak dapat dihindari dan mengambil tindakan untuk mengurangi mereka.
- 3) Adopsi pada kerja dan prosedur yang memperhitungkan kemampuan individu. Terutama dalam hal desain tempat kerja monoton dan untuk mengurangi efek buruk akibat Kesehatan dan keselamatan pekerja.
- 4) Adaptasi dari prosedur untuk memperhitungkan teknologi baru dan perubahan lain dalam praktek bekerja, peralatan, lingkungan kerja dan faktor lain dalam praktek bekerja, lingkungan kerja dan faktor lain yang mungkin mempengaruhi kessehatan dan keselamatan.
- 5) Adopsi koheren (masuk akal) pendekatan manajemen kapal atau usaha, memperhatikan Kesehatan dan keselamatan disetiap tingkat organisasi.

- 6) Memberi prioritas atau perlindungan tap individu.
- 7) Penyediaan informasi yang sesuai dan relevan dan instruksi untuk pekerja.

Keselamatan kerja berdasarkan pertimbangan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja dijelaskan bahwa :

- 1) Bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam menjalankan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produktifitas nasional.
- 2) Bahwa setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin keselamatannya dan sehubungan dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.

b. Personal Safety and Social Responsibility

Di dalam buku *Personal Safety and Social Responsibility* (2015:82-83) dijelaskan bahwa dalam pasal 12 b, c UU no 1 tahun 1970 tentang peralatan keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan memahami fungsi alat-alat pelindung diri dan memenuhi dan menaati semua syarat-syarat keselamatan dan keselamatan kerja.

Kemudian didalam pasal 13 disebutkan, barang siapa yang akan memasuki tempat kerja diwajibkan menaati semua petunjuk keselamatan kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan. Dan perusahaan diwajibkan menyediakan alat pelindung diri yang wajibkan digunakan oleh tenaga kerja yang berada di bawah pimpinannya serta bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut.

7. Teori Disiplin

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2020:193) mengemukakan bahwa “kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku”. Pengertian yang dikemukakan oleh Malayu S.P Hasibuan menekankan disiplin pada kesadaran dan kesediaan seseorang.

Dari definisi di atas menurut peneliti bahwa disiplin adalah kegiatan peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Adapun indikator disiplin kerja yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan suatu organisasi, menurut Malayu S.P Hasibuan diantaranya:

- a. Tujuan dan kemampuan ikut mempengaruhi tingkat kedisiplinan karyawan.
Tujuan yang akan dicapai harus jelas dan ditetapkan secara ideal serta cukup

menantang bagi kemampuan karyawan. Hal ini berarti bahwa tujuan (pekerjaan) yang dibebankan kepada karyawan harus sesuai dengan kemampuan karyawan bersangkutan, agar dia bekerja sungguh-sungguh dan disiplin dalam mengerjakannya.

- b. Teladan Pimpinan sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan karyawan karena pimpinan dijadikan teladan dan panutan oleh bawahannya. Pimpinan harus memberi contoh yang baik, berdisiplin baik, jujur adil, serta sesuai kata dengan perbuatan. Dengan teladan pimpinan yang baik, kedisiplinan bawahan pun akan ikut baik. Jika teladan pimpinan kurang baik (kurang berdisiplin), para bawahan pun akan kurang disiplin.
- c. Balas jasa (gaji dan kesejahteraan) ikut mempengaruhi kedisiplinan karyawan karena balas jasa akan memberikan kepuasan dan kecintaan karyawan terhadap perusahaannya/pekerjaannya. Jika kecintaan karyawan semakin baik terhadap pekerjaannya, kedisiplinan mereka akan semakin baik pula.
- d. Keadilan ikut mendorong terwujudnya kedisiplinan karyawan, karena ego dan sifat manusia yang selalu merasa dirinya penting dan minta diperlakukan dengan manusia lainnya.
- e. Waskat (pengawasan melekat) adalah Tindakan nyata dan paling efektif dalam mewujudkan kedisiplinan karyawan perusahaan. Dengan waskat berarti atasan harus aktif dan langsung mengawasi perilaku, moral, sikap, gairah kerja dan prestasi kerja bawahannya. Hal ini berarti atasan harus selalu ada/hadir di tempat kerja agar dapat mengawasi dan memberikan petunjuk, jika ada bawahannya yang mengalami kesulitan dalam menyelesaikan pekerjaannya.
- f. Sanksi hukuman berperan penting dalam memelihara kedisiplinan karyawan. Dengan sanksi hukuman yang semakin berat, karyawan akan semakin takut melanggar peraturan-peraturan perusahaan, sikap dan perilaku indisipliner karyawan akan berkurang. Sanksi hukuman seharusnya tidak terlalu berat supaya hukuman ini bersifat mendidik, dan menjadi alat motivasi untuk memelihara kedisiplinan dalam perusahaan.
- g. Ketegasan pimpinan dalam melakukan Tindakan akan mempengaruhi kedisiplinan karyawan perusahaan. Pimpinan harus berani dan tegas, Bertindak untuk menghukum setiap karyawan yang indisipliner sesuai dengan sanksi hukuman yang telah ditetapkan.

- h. Hubungan kemanusiaan yang harmonis di antara sesama karyawan ikut menciptakan kedisiplinan yang baik pada suatu perusahaan. Hubungan-hubungan baik bersifat vertical maupun horizontal yang terdiri dari direct single relationship, direct group relationship dan cross relationship hendaknya harmonis.

Menurut Sarinah (2019:105-107) dibutuhkan controlling (pengawasan dan pengendalian) dalam pelaksanaan manajemen yang baik. Pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa dalam pencapaian tujuan-tujuan perusahaan.

Controlling atau pengawasan adalah fungsi manajemen dimana peran dari personel yang sudah memiliki tugas, wewenang dan menjalankan pelaksanaannya perlu dilakukan pengawasan agar supaya berjalan sesuai dengan tujuan, visi dan misi perusahaan. Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang tidak kalah pentingnya dalam suatu organisasi. Semua fungsi manajemen yang lain, tidak akan efektif tanpa disertai fungsi pengawasan.

Sementara itu, Robert J. Mocker sebagaimana mengemukakan definisi pengawasan yang di dalamnya memuat unsur esensial proses pengawasan, bahwa: “pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua pencapaian tujuan-tujuan perusahaan”.

Dengan demikian pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai. Apabila terjadi penyimpangan dimana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula Tindakan yang diperlukan untuk mengatasinya.

8. Teori Keterampilan

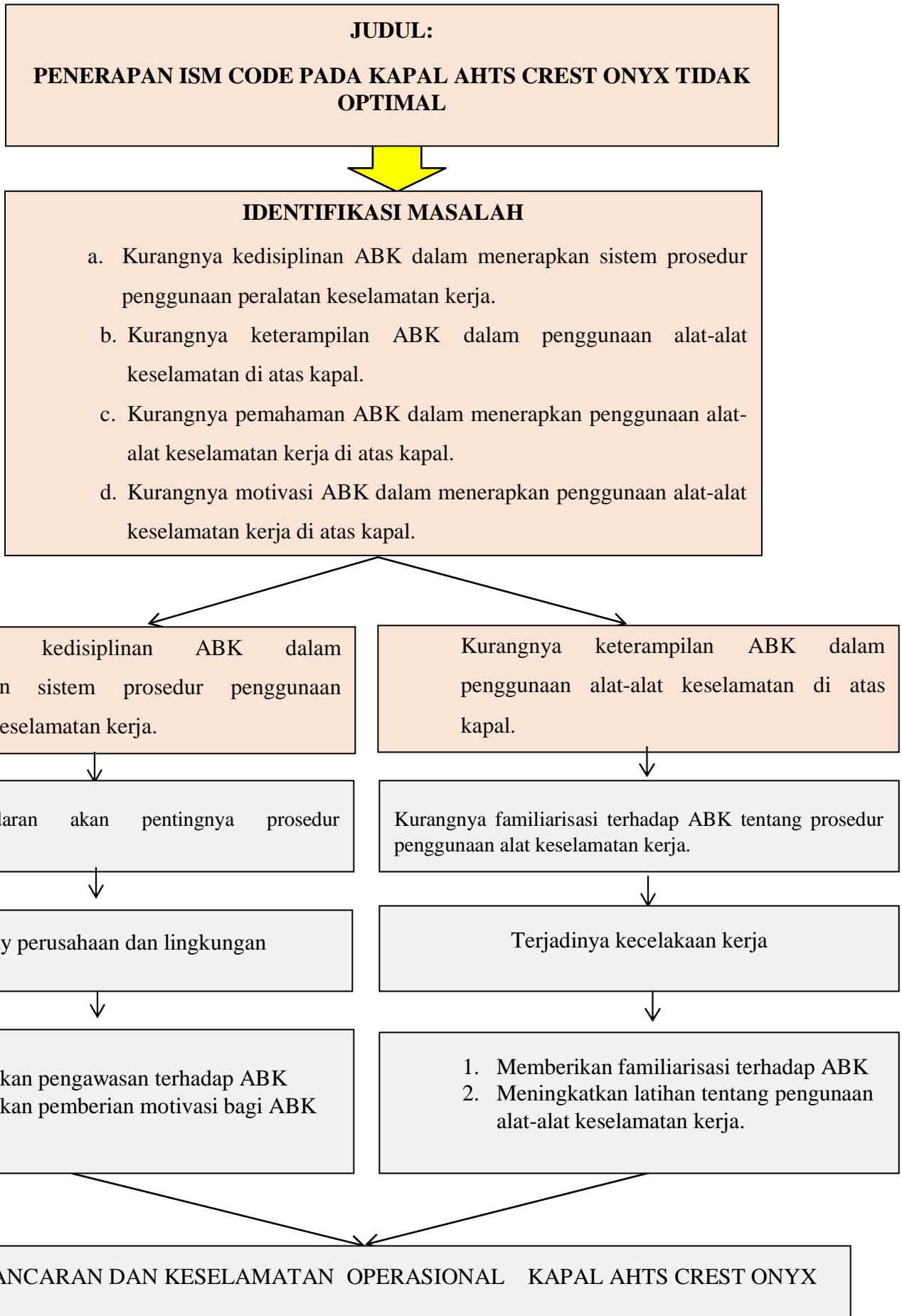
Menurut Malayu SP Hasibuan (2020:135) pengertian keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.

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

9. Operasional

Menurut Husein Umar pengertian operasional merupakan penentuan suatu construct sehingga menjadi variable-variabel yang dapat diukur. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan; Operasi yang sesuai dan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah. Sedangkan Kerlinger mendefinisikan operasional menjadi 2 yaitu, operasional yang dapat diukur dan operasional eksperimental.

10. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan hasil pengamatan yang penulis di atas kapal AHTS CREST ONYX milik PT. JAWA TIRTAMARIN, penulis menemukan beberapa fakta terkait permasalahan yang berhubungan dengan kurang optimalnya penerapan ISM Code dalam hal sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal AHTS CREST ONYX yaitu:

1. Kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Pada tanggal 22 Agustus 2023 10.00 saat sedang pekerjaan perawatan kapal salah seorang crew yang bekerja mengecat tiang kapal lebih dari 2 meter tidak menggunakan *safety harness*, hal ini akan sangat berbahaya apabila crew tersebut terpeleset dan jatuh dari ketinggian. Setelah diidentifikasi oleh *Chief officer crew* tersebut mengatakan sudah terbiasa melakukan pekerjaan pengecatan tiang sehingga merasa tidak perlu menggunakan *safety harness*. Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK kurang peduli terhadap keselamatannya di atas kapal.

2. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Pada tanggal 22 Agustus 2023 jam 13.30 saat ABK melakukan perawatan pengecatan di lambung kapal didapati salah seorang crew tidak menggunakan *Life Vest* padahal hal ini sangat berbahaya sekali apabila crew tersebut terpeleset dan jatuh kelaut yang akan menyebabkan crew tersebut tenggelam atau terseret arus, apalagi kalau crew tersebut tidak dapat berenang akan menyebabkan korban jiwa. Dalam keadaan sehari-hari di atas kapal sebagian dari ABK dalam menjalankan pekerjaannya nampak sekali kurang bertanggung jawab atas tugas

yang telah diberikan oleh atasan ataupun oleh perusahaan sesuai dengan tanggung jawabnya. Pelaksanaan kerja dilakukan kurang maksimal hanya untuk

menghabiskan waktu tugas yang telah ditentukan sehingga hasil yang dicapai tidak sesuai dengan target yang telah direncanakan.

Selain itu, ABK merasakan sudah lama bekerja di atas kapal dengan operasional yang sama dijalannya di atas kapal, sehingga mereka sering meremehkan pekerjaan dan tanggung jawabnya yang dapat menimbulkan kecelakaan dalam bekerja. Dengan lamanya masa kerja di atas kapal dimana kapal selalu disibukkan dengan urusan banyaknya pekerjaan rutin maupun perawatan kapal dapat menyebabkan ABK menjadi jenuh dan bosan sehingga memberi dampak psikologis bagi ABK.

Walaupun kenyataannya dalam setiap latihan keselamatan yang di lakukan di atas kapal, *safety officer* dalam hal ini Mualim 1 telah menjelaskan dan menerangkan kegunaan dari masing-masing alat keselamatan. Namun ABK pada umumnya tidak peduli dan meremehkan akan setiap penjelasan yang diberikan.

Bahkan masing-masing tugas dalam keadaan darurat atau sijil keselamatan untuk masing-masing jabatan sudah tertera di kamar masing-masing. Tentu saja ini membuat keheranan yang besar bagi perwira di atas kapal dan tentu saja faktor penyebab kejadian ini dikarenakan sikap acuh dan tidak bertanggung jawab atas keselamatan.

B. ANALISIS DATA

Dari hasil dan temuan yang penulis uraikan di atas, diketahui kejadian di atas dapat mengakibatkan suasana kerja di kapal tidak sesuai dengan apa yang diterapkan dalam sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, sehingga mengurangi tujuan dan manfaat dari peran sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja khususnya AHTS CREST ONYX dalam keselamatan, sebab dari itu penulis menyimpulkan beberapa penyebabnya yaitu :

1. Kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Kurang kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di kapal disebabkan hal berikut:

- a. Kurangnya pengawasan terhadap ABK dalam menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja.

Banyak ditemukan para ABK atau crew kapal tidak menggunakan APD yang lengkap saat melakukan pekerjaan harian tetapi para perwira yang ada di lapangan tidak melakukan peneguran atas alasan toleransi padahal prosedur dalam melaksanakan pekerjaan harian yaitu setiap pekerja diwajibkan menggunakan alat pelindung diri (APD) seperti misalnya:

- 1) *Head protection* (pelindung kepala), contohnya *safety helmet*.
- 2) *Hearing protection* (pelindung telinga).
- 3) *Face and eye protection* (pelindung wajah dan mata).
- 4) *Respiratory protection equipment* (alat pelindung pernafasan)
- 5) *Hand and foot protection* (pelindung tangan dan kaki)
- 6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian).
- 7) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko tenggelam).

Terkadang ABK kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Tetapi mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena mereka sudah terbiasa bekerja di jenis kapal yang sama atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja di lepas pantai tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreasing buat mereka.

Namun, seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

Kecelakaan kerja dapat terjadi karena penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang kurang terampil dari ABK. Hal ini dapat terjadi karena ketidaktahuan dari ABK dalam hal cara penggunaan atau mungkin baru pertama kali seseorang tersebut menggunakannya. Sebagai contoh dapat penulis sebutkan di sini yaitu dalam pemakaian alat gerinda mesin *portable* untuk memotong rantai yang akan digunakan sebagai pengganti rantai *fender* yang putus. Saat

sedang mempergunakan alat tersebut ABK tidak menggunakan sarung tangan dengan benar atau memakai *safety goggles* yang salah seperti tidak diikatkan di kepala maupun hanya memakai kacamata biasa. Sudah diketahui dalam buku panduan alat tersebut bahwa dalam penggunaan *portable grinding machine* ada *stick* atau *holder* yang harus dipasang di badan gerinda tersebut jika sedang menggunakan gerinda mesin itu, gunanya sebagai pegangan tangan kiri sedangkan tangan kanan dipergunakan untuk mengontrol *power grinding* mesin itu. Namun dikarenakan ketidaktahuan ABK tidak menggunakan *holder* dan langsung kedua tangannya memegang badan alat *grinding* mesin itu. Contoh-contoh di atas tentu saja sangat berbahaya dan dapat mencelakai ABK itu sendiri.

Dari faktor teknis dapat juga mengakibatkan kecelakaan kerja yang disebabkan oleh alat kerja tersebut atau *equipment failure*, peralatan kerja tidak berfungsi dengan baik. Hal ini disebabkan karena kurangnya perawatan terhadap alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan kerja tersebut, peralatan kerja harus disimpan dengan baik setelah digunakan dan harus selalu bersih. Begitu pula jenis sarung tangan yang dipakai harus sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan. Sebagian ABK setelah menggunakan sarung tangan selalu menyimpan di *deck* bagian luar sehingga terkena air laut dan berminyak. Sehingga sarung tangan penggunaannya sangat boros, dimana supply barang di tempat penulis bekerja sangat sulit untuk mendapatkannya. Alat-alat keselamatan kerja tersebut harus dirawat sehingga pemakaiannya dapat lebih maksimal. Sarung tangan yang habis dipakai haruslah dijemur terlebih dahulu dan setelah itu disimpan di locker, helmet dibersihkan dan disimpan, dan masih banyak lagi tata cara perawatan alat-alat keselamatan kerja yang dapat dilakukan.

Dalam mengoperasikan kapal dengan jam kerja yang padat dimana untuk melakukan suatu perawatan terhadap kapal itu sendiri beserta peralatannya sering timbul kendala-kendala. Dengan suatu sistem kerja yang sangat sibuk dan memerlukan suatu konsentrasi kerja yang tinggi dari semua para ABK di kapal, dapat mengakibatkan kurangnya dalam mengimplementasikan jalannya sistem manajemen keselamatan (SMS) di atas kapal. Dalam hal perawatan alat-alat keselamatan kerja diatas kapal.

Disaat ABK bekerja, penulis sempat memperhatikan sebagian ABK kurang disiplin mengikuti prosedur bagaimana penggunaan alat-alat keselamatan kerja, tentang cara, tentang fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah diberikan atau disediakan yang berguna untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal. Sedangkan semua peralatan itu harus digunakan sesuai dengan prosedur penggunaan alat keselamatan kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja. ABK seolah-olah tidak mau mengikuti prosedur penggunaan keselamatan kerja dengan mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja.

Contoh-contoh yang menandakan ABK kurang memahami dan mengenal prosedur tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat melakukan kerja diatas kapal antara lain:

- 1) Dalam melakukan kerja disekitar lambung kapal yaitu dalam kegiatan perawatan kapal atau menaik turunkan pekerja rig ditemui ABK sering memakai *safety helmet* pengaman kepala tidak menggunakan sesuai dengan prosedur dimana tidak menggunakan pengikatnya sehingga mengakibatkan *safety helmet* tersebut mudah terjatuh, kasus lain tentang penggunaan helm yang tidak diatur sesuai dengan ukuran kepalanya sehingga helm yang digunakan sangat longgar dan mudah terjatuh helm tersebut.
- 2) Disaat kapal akan sandar atau lepas sandar di pelabuhan, ABK yang sedang bekerja di atas *deck* tidak memakai sarung tangan, dengan tidak memakai sarung tangan maka akan membahayakan keselamatannya sendiri, resiko jari tangan lecet atau terluka akibat bergesekan dengan *mooring rope* yang dipegang. Dari kelalain faktor keselamatan yang kecil tersebut akan tercipta masalah yang besar bagi ABK dan bagi kapal.
- 3) Apabila kapal sedang beroperasi dimana cuaca sedang buruk atau berombak, ABK yang bekerja diatas *deck* tidak menggunakan sepatu keselamatan / *safety shoes* tidak sesuai dengan prosedur dimana saat memakai sepatu tidak menggunakannya secara sempurna, menginjak bagian belakang sepatu dan tidak diikat sebagaimana mestinya, dan

dapat mengakibatkan sepatu yang dipakai terlepas serta mengakibatkan ABK terpeleset disaat cuaca berombak.

b. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja

Seringkali Perwira yang melakukan pekerjaaa harian tidak memperhatikan anak buah kapal dalam penggunaan alat pelindung diri yang sesuai dengan prosedur. Sehingga saat melakukan pekerjaan harian masih banyaak ABK yang tidak menggunakan APD lengkap yang dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan kerja sampai kematian. Jika ditinjau dari pelaksanaa pekerjaan harian yang dilakukan di AHTS CREST ONYX masih banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidak peduliannya terhadap peraturan-peraturan baru.

Setiap waktu prosedur di kapal selalu berubah berdasarkan kebijakan yang berlaku kurang pedulinya ABK terhadap aturan baru yang menyebabkan para ABK masih melakukan pekerjaan harian dengan pola atau sistem lama yang mengikuti kebiasaan mereka melakukan pekerjaan tertentu. Kurangnya pemberitahuan lebih lanjut dan penanganan dari pihak pemilik kantorpun membuat ABK seakan tidak mengetahui akan hal tersebut, hal ini menjadi perhatian khusus saat isnpeksi rutin didapati masih banyak *crew* tidak mengetahui prosedur dasar keselamatan dengan benar.

Kesadaran sama artinya dengan mawas diri (*awareness*). Kesadaran juga bisa diartikan sebagai kondisi dimana seorang individu memiliki kendali penuh terhadap stimulus (dorongan/rangsangan) internal maupun *stimulus eksternal*. Namun, kesadaran juga mencakup dalam persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu sehingga akhirnya perhatiannya terpusat. *Awareness* adalah kesadaran, keadaan, kesiagaan, kesediaan, atau mengetahui sesuatu kedalam pengenalan atau pemahaman peristiwa-peristiwa lingkungan atau kejadian-kejadian internal. Secara istilah kesadaran mencakup pengertian persepsi, pemikiran atau perasaan, dan ingatan seseorang yang aktif pada saat tertentu. Dalam pengertian ini *awareness* (kesadaran) sama artinya dengan mawas diri. Namun seperti apa yang kita lihat, kesadaran juga mencakup persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu hingga akhirnya perhatian terpusat. Oleh sebab itu, ada tingkatan mawas diri (*Awareness*) dalam kesadaran.

Dalam hal ini yang menyebabkan ABK tidak disiplin terhadap peraturan yang berlaku di atas kapal salah satunya karena rendahnya kesadaran *crew* untuk bertindak disiplin. Hal inilah yang membuat *crew* melakukan pelanggaran–pelanggaran atau kesalahan yang sama. Pada dasarnya mereka mengetahui prosedur maupun peraturan yang berlaku, namun karena rendahnya kesadaran ABK yang membuat ABK mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya disiplin diri pada prosedur Keselamatan akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

2. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan

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

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

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pencharter, sangat perlu adanya pengenalan serta pelatihan alat-alat kerja khususnya alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan jenis pekerjaan yang

akan dilakukan dan diadakan diskusi sesaat sebelum melaksanakan kerja. Pelatihan merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal, dalam hal ini khususnya pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan dalam upaya peningkatan keselamatan di atas kapal tempat penulis bekerja, pelatihan dilaksanakan sewaktu kapal dalam perjalanan dari pelabuhan menuju ke lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Pelatihan perlu ditingkatkan terhadap ABK agar mendapatkan hasil yang maksimal.

b. Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal

Dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating* (bawahan). Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka bintara 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.

Latihan-latihan yang harus dilaksanakan dalam interval tertentu, seperti contoh latihan memasuki ruang tertutup dan latihan kemudi darurat yang harus dilaksanakan dalam interval waktu tiga bulan. Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data di atas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin perwira untuk menjadi contoh teladan bagi ABK lainnya. Dari fakta yang terjadi, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh faktor peralatan seperti keterbatasan atau tidak tersediannya alat-alat keselamatan, akan tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya (*human error*).

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan dengan fakta-fakta dan kejadian yang telah dianalisis oleh penulis, maka dapat ditemulan alternatif pemecahan masalahnya antara lain sebagai berikut:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

- 1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja

Jika ditinjau dari fakta-fakta dan analisa, kurangnya kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja yang terjadi disebabkan oleh lemahnya control terutama para *Senior Officer* kepada anak buahnya dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk selalu mengenakan perlengkapan keselamatan dalam bekerja. Nakhoda tidak segan menegur atau memberi peringatan kepada para mualimnya jika mereka lalai menjalankan tugasnya sebelum kejadian merugikan terjadi.

Singkatnya semua kegiatan anak buah harus dibawah kontrol atasannya seperti saat melakukan kerja harian. Mualim satu sebagai salah satu *Senior Officer* wajib melakukan briefing singkat sebelum melakukan kerja. *Safety management* yang efektif bukan saja berdasarkan pada common under standing yakni pengertian dan persepsi yang sama terhadap resiko yang dihadapi dan bagaimana mengontrolnya melalui manajemen yang baik.

Kegiatan yang dapat dilakukan oleh Nakhoda dalam rangka memenuhi tujuan tersebut yaitu:

- (a) Nakhoda melakukan briefing khusus untuk seluruh ABK tentang waktu yang tepat mengenai kedisiplinan dalam menggunakan APD saat melakukan kerja harian.
 - (b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan kedisiplinannya.
- 2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja

Sebagai seorang perwira harus memberikan sosialisasi pengenalan atas alat-alat apa saja yang akan diperlukan waktu pelaksanaan pekerjaan harian. Dengan memberikan sosialisasi ini terhadap anak buah kapal yang bekerja dituntut ABK lebih mengerti lagi tentang pentingnya penggunaan APD sehingga kedisiplinan dan kesadaran ABK dapat meningkat atas kesadaran ABK itu sendiri.

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin. Dengan demikian bisa dijadikan sebagai panutan bagi ABK yang lain sehingga timbul rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing. Pemberian sanksi dilakukan agar pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh Mualim I tidak diikuti oleh anak buah kapal lainnya yang bekerja di atas kapal. Selain itu agar menjadi pelajaran bagi ABK lainnya bahwa akan diberikan sanksi yang tegas bagi siapapun yang tidak disiplin dan melakukan pelanggaran, apalagi dampaknya berhubungan dengan keselamatan jiwa awak kapal. Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama diwaktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik sehingga mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Motivasi adalah dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu. Namun motivasi dalam bekerja juga dapat berangsur-angsur menghilang di tengah tumpukan beban pekerjaan yang tinggi. Semangat kerja yang rendah akan berdampak pada kinerja ABK yang semakin memburuk, produktivitas yang semakin rendah, dan pada akhirnya akan menghambat tercapainya tujuan dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu selain Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, juga dibutuhkan peranan pemimpin perusahaan yang mampu memompa kembali semangat Anak Buah Kapal. Dalam hal ini perusahaan dapat melakukan langkah-langkah seperti :

- (a) Memberikan reward atau bonus tahunan berterusan bagi Anak Buah Kapal yang telah bekerja lebih dari setahun.
- (b) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal AHTS. Seperti sertifikat BOSIET

(Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training) dan *Offshore Medical Fitness*.

- (c) Pemberian akomodasi yang layak kepada para AB.
- (d) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara AB.
- (e) Memberikan penghargaan kepada ABK yang berprestasi.
- (f) Melakukan pendekatan kepada AB untuk meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

Untuk meningkatkan tanggung jawab ABK dapat dilakukan dengan memberikan pembinaan secara rutin. Pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik. Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan apa yang sudah ada kepada yang lebih baik (sempurna) baik terhadap yang sudah ada (yang sudah dimiliki).

Dari penjelasan tersebut di atas, maka pembinaan yang dimaksud adalah pembinaan kepribadian secara keseluruhan. Secara efektif dilakukan dengan memperhatikan sasaran yang akan dibina. Pembinaan dilakukan meliputi pembinaan moral, pembentukan sikap, dan mental. Dalam hal ini perusahaan memberikan pembinaan untuk membentuk sikap *Safety Officer* agar memiliki pribadi yang tegas, berwibawa sebagai pemimpin, bijaksana, tegas dan memiliki motivasi kerja yang tinggi.

Selain sebagai pengawas dan pelaksana manajemen keselamatan di atas kapal, *Safety Officer* juga bertindak sebagai kepala kerja bagian dek sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan dan mengarahkan ABK agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan pengertian demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama ABK. Sebagai pemimpin dan bagian dari Perwira di atas kapal, maka *Safety Officer* harus tegas dalam mengambil tindakan maupun dalam memberikan sanksi apabila terjadi pelanggaran atau penyimpangan dari peraturan maupun prosedur kerja dan Keselamatan yang berlaku.

- b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal

Banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena tidak peduliannya terhadap peraturan-peraturan baru dan masih ketergantungan pada pola atau sistem yang lama, namun pentingnya prosedur tidak bisa dihindari demi kelangsungan lingkungan pekerjaan yang nyaman untuk mencapai tujuan. Adapun cara yang dapat dilakukan sebagai berikut :

- 1) Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat keselamatan kerja

Hal paling tepat untuk menjelaskan mengenai isi dari *Safety Management Manual* (SMM) adalah pada waktu *Safety Meeting* yang dilaksanakan seminggu sekali, sedangkan kontrak di kapal berkisar antara 3 – 6 bulan. Disamping itu di kapal dapat di praktekkan koreksi mampu memberikan manajemen kerja yang baik di kapal. Disamping itu meeting melibatkan *Design Person Ashore* (DPA) sebagai jembatan berkala sangat dibutuhkan safety meeting yang bertujuan meningkatkan pengetahuan dan kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja. Serta melakukan kerja di lokasi kerja sehingga para ABK mengetahui penggunaan setiap APD dan adanya perlindungan keselamatan terhadap bahaya kecelakaan yang sewaktu-waktu mungkin dapat terjadi.

Untuk meningkatkan familiarisasi atau pengarahan ABK tentang alat keselamatan maka perlu diadakan pengarahan di mana pengarahan ini penting sekali dilakukan agar ABK tidak mengalami kebingungan didalam cara-cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal. Dengan pengarahan maka ABK diharapkan dapat memahami dengan baik manfaat masing-masing alat keselamatan tersebut sehingga kecelakaan kerja dapat dikurangi sekecil mungkin.

Para anak buah kapal yang baru naik kapal baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan familirisasi kondisi kapal tentang:

- (a) Pengenalan cara penggunaan alat-alat keselamatan.
- (b) Pengenalan letak dimana alat keselamatan disimpan.
- (c) Pengenalan fungsi dari alat keselamatan.
- (d) Prosedur perawatan alat alat keselamatan.

Hal diatas bertujuan agar para ABK mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalamanpun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal dimana dia bekerja, awak kapalnya, kebijakan-kebijakan dari perusahaan dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugas secara baik. Adapun tujuan utama di dalam program pengarahan dan familiarisasi ABK yaitu untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK sesuai dengan jabatan, tugas dan tanggung jawabnya.

Adapun proses familiarisasi bagi ABK yang baru pertama bergabung di kapal yaitu pertama dengan memberikan *safety briefing*, biasanya dilakukan oleh *safety officer*. Dalam *safety briefing* ini, *safety officer* menerangkan tentang prosedur-prosedur keselamatan dengan bantuan *Checklist* yang telah disiapkan oleh perusahaan melalui SMS (*Safety Management System*) manual. Setelah menerangkan semua *safety procedure* di atas kapal, kemudian dilanjutkan dengan familiarisasi tentang prosedur pekerjaan yang akan dilakukan seperti menunjukan alat-alat yang akan digunakan, cara penggunaannya serta tombol-tombol *emergency stop* untuk alat-alat tertentu.

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 tenaga kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan, serta mampu melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik.

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh *safety officer* atau *Chief officer* yaitu menonton video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman ABK tentang resiko- resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.

Di messroom dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. ABK juga diharuskan membaca SMS

manual untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya.

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

2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja

Latihan atau *training* adalah suatu kegiatan dari perusahaan dimaksudkan untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan yang bersangkutan.

Dalam upaya meningkatkan potensi kerja ABK tersebut perlu diadakan pelatihan-pelatihan yang mengacu pada peraturan *ISM Code Elemen 6.5*: yang menyatakan Latihan Keselamatan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang ditetapkan SMS. Latihan bertujuan guna memastikan bahwa awak kapal memenuhi standar SMS perusahaan dan guna menambah pengetahuan dan keterampilan ABK dalam melakukan pekerjaan, salah satunya adalah dalam hal mengendalikan keadaan darurat. Dengan memotivasi mereka dan diadakan pelatihan secara berkala, terencana, sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, maka akan mendapatkan hasil yang maksimal.

Pelaksanaan latihan keselamatan kerja serta pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan tersebut (*Safety Drill*) yang pelaksanaannya dilakukan sebulan sekali secara berkesinambungan atau perlu ditingkatkan sebulan dua kali sampai ABK dapat benar-benar mengerti dan memahaminya. Apabila terjadi keadaan darurat semua awak kapal dapat menggunakan dengan benar alat-alat keselamatan di atas kapal. Dalam bekerja ABK dapat menggunakan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan fungsinya, juga cara-cara perawatan dari alat-alat keselamatan harus diterapkan agar dalam penggunaan alat-alat tersebut tidak mengalami kendala ataupun hambatan. Kurangnya pemeliharaan alat-alat

keselamatan kerja mengakibatkan penundaan pekerjaan yang berpengaruh terhadap bertambahnya beban pemeliharaan.

Melaksanakan latihan bagi awak kapal diharapkan pekerjaan akan menjadi lebih baik, kerusakan property maupun lingkungan dapat diperkecil, pemborosan dapat dikurangi dan yang penting kecelakaan kerja dapat ditekan seminimal mungkin. Pelatihan yang berkelanjutan baik di darat maupun di atas kapal sangat penting untuk menambah keterampilan atau mengingatkan kembali materi-materi yang telah didapat dari kursus-kursus yang telah diikuti oleh awak kapal. Sehingga dengan latihan diharapkan akan tercapai *Safety Program Culture*, yang terdiri dari:

- 1) *Know your duties and responsibilities* (mengetahui tugas dan tanggung jawab).
- 2) *Familiarization Training* (pelatihan).
- 3) *Periodical / Refresher Training* (pelatihan berjangka).
- 4) *Safety committee and Non-Confirmity Reporting* (pertemuan membahas tentang keamanan dan keselamatan kerja).
- 5) *Follow Established Procedures* (Mengikuti aturan yang sudah ditetapkan)
- 6) *Performance Monitoring* (pengawasan hasil kerja).
- 7) *Plan Maintenance System* (Sistim rencana kerja).
- 8) *Good House Keeping* (kebersihan / kerapian).

Dari unsur-unsur diatas maka setiap ABK akan selalu mengingat dan menerapkan: *Think Safety, Act Safety, Be Safety* (Memikirkan Keselamatan, Bertindak Keselamatan, Melakukan Keselamatan). Latihan yang dapat dilaksanakan berupa penjelasan singkat mengenai prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai checklist dan menjelaskan mengenai tugas dan tanggung jawab saat keadaan darurat, hal ini dapat dipimpin oleh salah satu dari semua perwira. Selain untuk melakukan dan pengenalan kepada ABK baru, juga membantu perwira yang memimpin tutorial untuk mengulang serta mengingat Kembali materi yang telah dikuasai sebelumnya.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan penggunaan alat keselamatan kerja.

1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja. Pengawasan terhadap ABK di dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja dengan cara :

a) Nakhoda melakukan briefing khusus untuk seluruh ABK dalam tentang waktu yang tetap mengenai kedisiplinan dalam menggunakan APD saat melakukan kerja harian.

(1) Keuntungan :

ABK lebih mengerti kapan dan dimana APD wajib digunakan.

(2) Kerugian :

Memakan waktu para ABK khususnya yang sedang tidak berjaga untuk melaksanakan istirahat.

b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan kedisiplinannya.

(1) Keuntungan :

(a) ABK akan lebih sigap dalam mematuhi aturan yang berlaku.

(b) Menciptakan pola kebiasaan baik dalam melakukan pekerjaan.

(2) Kerugian :

Banyak ABK yang tidak siap saat inspeksi yang akan menimbulkan banyak koreksi dan teguran untuk ABK yang berada di empat kerja.

c) Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja

(1) Keuntungan :

- (a) Setiap anak buah kapal lebih paham akan pentingnya keselamatan kerja di kapal.
 - (b) Munculnya kewaspadaan lebih saat melakukan pekerjaan.
 - (c) Memberikan kerja sama yang baik antara anak buah kapal dan perwira.
- (2) Kerugian :
 - (a) Akan memakan banyak waktu yang digunakan pada saat pemberian motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah paham mengenai pentingnya tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.
 - (b) Bertambahnya tugas dari perwira untuk memberikan motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah mendapatkan pelatihan dan pengetahuan sebelum naik kapal, ini adalah tugas dari orang kantor untuk memilih crew yang mahir.
- b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal
 - 1) Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja
 - a) Keuntungan :

Dapat mengevaluasi kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai dengan prosedur keselamatan kerja sehingga ABK dapat lebih mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya dalam menerapkan keselamatan kerja di kapal.
 - b) Kerugian :

Pelaksanaan familiarisasi mengurangi waktu istirahat para ABK karena safety meeting biasanya dilaksanakan di hari-hari libur atau jam istirahat.
 - 2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja
 - a) Keuntungan :

Pengetahuan ABK akan meningkat terhadap prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar sehingga angka kecelakaan akan menurun.

b) Kerugian :

Dalam melakukan pelatihan-pelatihan, perusahaan harus mengeluarkan biaya lebih.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Dari evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, dengan melihat dari segi keuntungan dan kerugiannya maka penulis mengambil pemecahan masalah yang dipilih antara lain :

a. Kurangnya disiplin dalam menerapkan penggunaan alat keselamatan kerja.

Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan kedisiplinan dalam menerapkan penggunaan alat keselamatan kerja yaitu meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.

b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Pemecahan masalah yang dipilih untuk memaksimalkan keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

4. Crew List

Type : AHTS DP -1
 Flag : INDONESIA
 Grt : 1678 T
 Nrt : 518 T
 Call Sign : JZLV
 IMO No : 9655717

FORM 22
 IMMIGRATION ACT
 (CHAPTER 133)
 IMMIGRATION REGULATIONS

CREW LIST

Name of vessel : MV. CREST ONYX
 Gross Tonnage / GT Kapal : 1678 GT
 Agents : PT. SAMUDERA SIANTAN SEJAHTERA

Charterer : MEDCO ENERGI

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Seaman Book No	Expired Date	Passpor No	Expiry Date	Duties onBoard
1	AKSAN	M	29.01.72	INDONESIAN	G 043010	16.02.24	C 1909318	10.02.24	MASTER
2	DELVI SARKANI	M	11.06.75	INDONESIAN	F 297160	25.11.24	C 7873174	16.03.26	CH OFF
3	IRMAN	M	15.01.74	INDONESIAN	G 714066	10.11.25	B3174635	26.08.26	2ND OFF
4	ZAINAL ABIDIN	M	29.08.73	INDONESIAN	G 134217	24.02.25	C 7309772	02.09.25	CH ENG
5	RIFKY CRISTHOPER	M	06.09.80	INDONESIAN	G 075559	23.04.24	C 7573163	27.11.25	2ND ENG
6	BUDI HERY YANTO	M	27.04.81	INDONESIAN	G 000067	24.06.23	C 7066011	04.10.26	3RD ENG
7	DARSYAM SYAM	M	08.11.73	INDONESIAN	F 240146	22.05.24	C 3900191	21.05.24	BOSUN
8	JANA	M	08.05.71	INDONESIAN	F 043937	03.08.24	C 7886288	07.09.26	AB
9	HANIF SEGER	M	30.07.82	INDONESIAN	I 011732	16.02.26	C 4493816	07.08.24	AB
10	BAMBANG PRASETYO	M	18.05.80	INDONESIAN	E 096516	10.11.23	C 7794959	19.08.26	AB
11	ABBAS	M	14.11.77	INDONESIAN	F 222935	19.03.24	C 5640660	23.12.24	AB
12	DEFRI ALPA PUTRA	M	11.08.85	INDONESIAN	G 039628	08.06.24	C 7087045	24.07.25	OILER
13	BAMBANG HERMANTO	M	05.08.70	INDONESIAN	F 239944	23.05.24	C 6584315	22.11.26	OILER
14	SUGENG WIDODO	M	01.09.73	INDONESIAN	I 000825	28.11.25	X 1169263	15.04.26	COOK

I certify that above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Update on : 05.10.2023

AKSAN
MASTER

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada bab sebelumnya yang telah dibahas permasalahannya dan telah diambil dari temuan penelitian, untuk kemudian dianalisa sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak berjalan baik di atas kapal AHTS CREST ONYX disebabkan oleh:

1. Kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja disebabkan kurangnya pengawasan terhadap ABK dalam menjalankan prosedur manajemen keselamatan kerja.
2. Kurangnya ketrampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, disebabkan kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan dan pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal

B. SARAN

Agar mempertimbangkan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang telah dijabarkan dan melalui tahap evaluasi di atas maka untuk dapat mencari solusi dari segala masalah yang timbul yang di akibatkan oleh tidak berperannya ISM Code di kapal khususnya AHTS CREST ONYX adalah dengan melakukan beberapa sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, penulis memberikan saran sebagai berikut:
 - a. Meningkatkan pengawasan *Safety Officer* terhadap ABK di dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.

- b. Perusahaan pemilik PT.JAWA TIRTAMARIN, sebagai pemilik AHTS CREST ONIX seharusnya memberikan motivasi kepada ABK berupa pemberian penghargaan dan insentif.
- 2. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja yang baik dan benar.
 - a. *Safety Officer* memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dan pihak perusahaan pemilik PT.JAWA TIRTAMARIN melaksanakan *pre joining ship* bagi calon ABK sebelum di kirim ke kapal.
 - b. Meningkatkan latihan bagi ABK dalam penerapan sistem prosedur penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Charles E. Ebeling, (2017). *An Introduction to Reliability and Maintainability Engineering*, New York: McGraw-Hill Companies Inc.
- Suardi, Rudi. (2005). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Penerbit PMM, Jakarta.
- Tim Pusdiklat Perhubungan Laut, 2001, *Modul Manajemen Keselamatan Pelayaran Internasional*, Pusat Pendidikan dan Perhubungan Laut, Jakarta.
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra, Jakarta.
- Buku Pedoman Penulisan Makalah Untuk Tingkat Ijasah ANT & ATT I STIP Jakarta.
- (1974); *International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974*, Special Chapter I General Provisions and Chapter II – 1 Construction
- (1978); International Maritime Organization, (1978), *Amandement 2010 STCW Convention, International Convention Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, IMO, London
- (2006); *Maritime Labour Convention, A Seafarers' Bill of Rights*, London, 2006, published by The International Transport Workers' Federation (ITF)
- International Maritime Organization (IMO). (2020). *International Convention For The Safety Of Life At Sea (SOLAS)*, 1974. London, United Kingdom: IMO
- Anderson, P. (2003). *Cracking the code : relevansi kode ISM dan dampaknya terhadap praktik pelayaran*. London: Institut Kelautan.
- Bhima, S. P., Louhenapessy, N., & Ibnu , I. M. (2020, Desember 2). Optimalisasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Sesuai Standar (ISM) Code Dalam Menghadapi Keadaan Darurat Di MV. CK Bluebell. Jurnal Ilmiah Nasional Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta,
- International Maritime Organization (IMO). (2018). International Safety Management (ISM) Code. London, United Kingdom: IMO.*

Lampiran 1. Ship Particular



PT. JAWA TIRTAMARIN

THE JAWA TIRTAMARIN FLEET OF TUGS, BARGES, SUPPLY VESSELS, LANDING CRAFT, WORK & ACCOMMODATION BARGES

CREST ONYX

AHTS 5150 BHP



PRINCIPAL PARTICULARS	
Length Overall	59.85M
Length BP	52.80M
Breadth Moulded	14.95M
Depth Moulded	6.10M
Draft Moulded	4.75M
Deadweight	1300 t (approx.)
Gross Tonnage	1678 t (approx.)
Bollard pull	68M t (approx.)
Trial Speed	12.5 knots (approx.)
Class Notation	ABS + A1 E TOWING VESSEL, FIRE FIGHTING VESSEL CLASS 1, OFFSHORE SUPPORT VESSEL, AH*+ AMS, + DPS-1 Latest IMO Resolution for stability related to latest SPS Code
SPS code	
MACHINERY/PROPULSION	
Main Engines	2 x 2575bhp @ Caterpillar 3516C
Reduction Gear	2 x Reinjtes LAF873
Propeller	2 x controllable pitch type
Bow thruster	2 x 8.0T controllable pitch type
Main generator	2 x 350kW diesel driven, Caterpillar C18
Shaft generator	2 x 800kW shaft driven, 415V/3pH/50Hz
Emergency diesel generator	1 x 65kW Caterpillar C4.4
EXTERNAL FIRE FIGHTING SYSTEM	
External FiFi-1 c/w water spray	
Fire monitor 2 x 1200M ³ /hr @ 12 bar	
Fire pumps 2 x 1400M ³ /hr @ 110 MLC	
Foam tank capacity 13M ³	
Dispersant capacity 13M ³	
2 x independent sea chest	
CARGO CAPACITY	
Clear deck area	350M ²
Deck loading	7.0 t/M ²
Fuel oil	~564M ³
Fresh water	~250M ³
Drill water/ water ballast	~700M ³
Mud	~301M ³
Cement Tanks	~170M ³
DISCHARGE RATES	
Fuel oil	1 x 150M ³ /hr @ 75M head
Fresh water	1 x 100M ³ /hr @ 75M head
Drill water	1 x 100M ³ /hr @ 75M head
Mud	2 x 75M ³ /hr @ 75M head
SUPPLY & DRAINAGE PLANT	
Freshwater hydrophore plant	1 x 2M ³ /hr @ 35M head
Seawater hydrophore plant	1 x 2M ³ /hr @ 35M head
Freshwater maker	1 x reverse osmosis type of 50/day for 50 persons
Sewage holding & treatment system	1 x 1.0M ³ /hr with oil content less than 15 ppm
Oilly bilge water separator	
Central water heating system	1 set c/w 300L tank
LIFE SAVING EQUIPMENT	
Lift raft	6 sets for 25 persons
Life buoy-ring	8 sets
Lifejackets	53 sets
First aid kit	1 set
FRP rescue boat c/w davit	1 set for 6 persons
Immersion suits	46 units
EEBD	
INTERNAL FIRE FIGHTING SYSTEM	
CO2 system in engine room	
Fire/smoke detection and alarm system	
Portable Fire Extinguishers	2 sets
BA Recharging Compressor	
Fire Blankets	
Fire Axe	1 set
Fireman's Outfits	6 sets
DYNAMIC POSITIONING SYSTEM	
Meets the DPS-1 class notation of ABS to be configured or incorporated with:	
NAVIGATION EQUIPMENT	
X-band radar range 96NM	2 sets
Eco sounder	1 set
GPS plotter	1 set
Gyro compass	2 sets
Magnetic compass	1 set
Autopilot & steering gear	1 set
Weather facsimile receiver	1 set
Doppler speed log	1 set
AIS (GMDSS)	1 set
MF/HF Transceiver (GMDSS)	1 set
Satellite EPIRB (GMDSS)	1 set
2-way portable VHF radios (GMDSS)	3 sets
SART	2 sets
Navtex Receiver (GMDSS)	1 set
Anemometer	2 sets
ACCOMMODATION	
4 x 1 man cabin	4 men
3 x 2 men cabin	6 men
8 x 4 men cabin	32 men
Total	42 men
1 x hospital	1 man
Chiller + freezer	30m3(approx.)
Provision store	15 days
DECK/HAUL EQUIPMENT	
Windlass	1 x electro hydraulic type of 8 t @ 12M/min for 36mm dia.chain
Capstan	2 x electro hydraulic type of 5 t @ 15M/min
Anchor	2 x high-hold type, stowed in anchor-pockets each of 1305kg
Towing & anchor handling winch	1 x electro hydraulic driven, waterfall type, c/w spooling device for towing winch Drum pull : 150 MT (1st layer) Brake holding : 200 MT Drum capacity : 1000M of 56mm dia wire
Towing Pins	2 x vertical hydraulic retractable type @ approx. 200 t 1 x hydraulic retractable type @ S.W.L 200 t
Shark jaws	2 x electro-hydraulic type of 10 t @ 15M/min
Tugger winch	1 x marine crane of 3 t S.W.L @ 9.0M
Deck crane	4.12M long by 1.6M dia. S.W.L 200 t
Stern roller	1 x hydraulic type of 5 t @ 15M/min with drum capacity of 56mm dia. x 1000M
Storage reel	

Particulars are believed to be correct but not guaranteed. Owners reserve the right to amend the specifications without notification