

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



SKRIPSI

**“UPAYA MENINGKATKAN PELAKSANAAN PROSEDUR
KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI
ATAS KAPAL MT.GRIYA ASMAT”**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

FILEMON PHILIP VELICIANO
NRP. 11.6204/N

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

**JAKARTA
2017**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : FILEMON PHILIP VELICIANO
NRP : 11.6204/N
PROGRAM PENDIDIKAN : D-IV
JURUSAN : NAUTIKA
JUDUL : UPAYA MENINGKATKAN PELAKSANAAN
PROSEDUR KESELAMATAN UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS
KAPAL MT.GRIYA ASMAT

Jakarta, Agustus 2017

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan

Capt. Pujiningsih, M.MTr, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730810 2002122002

Arif Hidayat, S.Pel., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740717 1998031001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun, M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730908 2008121001

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : FILEMON PHILIP VELICIANO
NRP : 11.6204/N
PROGRAM PENDIDIKAN : D-IV
JURUSAN : NAUTIKA
JUDUL : UPAYA MENINGKATKAN PELAKSANAAN
PROSEDUR KESELAMATAN UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS
KAPAL MT.GRIYA ASMAT

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Fausil, MA., M.Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19571201 1992031001

Capt. Ariandy S. B., M.Si.
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19760514 1999031004

A.K. Gufron, S.S., M.Pd.
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19800517 2005021003

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun, M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730908 2008121001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala Berkah dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

“UPAYA MENINGKATKAN PELAKSANAAN PROSEDUR KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL MT.GRIYA ASMAT”

Penulisan skripsi ini guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh ijazah laut ANT-III (Ahli Nautika Tingkat III) dan ijazah darat S.Si.T.Pel (Sarjana Sains Terapan Pelayaran) dalam bidang Nautika pada program D.IV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Data yang penulis tuangkan dalam penulisan skripsi ini merupakan hasil yang penulis peroleh selama melaksanakan penelitian saat praktek berlayar di MT. GRIYA ASMAT dan dari beberapa referensi buku lainnya yang terdapat di perpustakaan STIP Jakarta, dan juga dokumen dokumen yang berhubungan dengan peralatan pemadam kebakaran, yang kesemuanya berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

Dalam skripsi ini dijabarkan tentang upaya meningkatkan pelaksanaan prosedur keselamatan di atas kapal untuk memencegah kecelakaan kerja di atas kapal maupun teori yang penulis peroleh selama penulis melaksanakan penelitian di kapal MT. GRIYA ASMAT, sehingga penulis menyadari bahwa dalam menyusun skripsi ini masih terdapat kekurangan baik dari teknik penulisan, penyajian maupun materi yang disajikan, maka saran dan kritik yang bersifat membangun sangat kami harapkan demi kebaikan dan kesempurnaan skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan baik materi maupun spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., MH. Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Capt. Irfan Faozun, M.M. Selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Ibu Suhartini S.Sit., M.MTr Selaku Sekertaris Jurusan Nautika.
4. Capt. Pujiningsih, M.MTr. sebagai Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing dan memberikan penulis petunjuk dalam pengerjaan skripsi ini.
5. Bpk. Arif Hidayat, S.Pel., M.M sebagai Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberikan pengarahan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademika, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Kedua Orang Tua tersayang dan tercinta, Ayahanda J.James Kaseger dan Ibunda Frida Elita Kaseger yang selalu mendukung penulis secara moral dan materil beserta kasih sayangnya yang tidak akan pernah tergantikan.
8. Adik tercinta, Saskia Praiselia yang sudah membantu penulis dalam hal semangat, doa dan perhatiannya selama membuat skripsi ini.
9. Teman-teman seperjuangan Angkatan 54 dan 55 dan 56 Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta dan para sahabat dari kelas Nautical VIII Delta yang telah menemani penulis disaat susah maupun senang. Semoga kita semua selalu kompak dan ingat kenangan di kampus kita yang tercinta.
10. Seluruh teman sekamar di asrama Angkatan 54, 55, 56 di kamar G206, semoga kita selalu menjaga silaturahmi sampai tua nanti..
11. Semua pihak yang telah turut membantu dan mendukung dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu di atas.

Selanjutnya Penulis berharap semoga skripsi ini berguna bagi Penulis dan sesama profesi Pelaut agar dapat menambah pengetahuan tentang upaya meningkatkan pelaksanaan prosedur keselamatan di atas kapal untuk memencegah kecelakaan kerja di atas kapal.

Jakarta, Agustus 2017

Penulis

FILEMON PHILIP VELICIANO
NRP. 11.6204/N

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR BAGAN.....	viii
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
 BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	16
 BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian	19
B. Metode Pendekatan Teknik Pengumpulan Data	21
C. Subjek Penelitian.....	23
D. Teknik Analisis Data	23

BAB IV : ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	30
C. Alternatif Pemecahan Masalah	32
D. Evaluasi Pemecahan Masalah	37
E. Pemecahan Masalah	40

BAB V : PENUTUP

A. Kesimpulan	45
B. Saran	46

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1. Kerangka Pemikiran	18

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam dunia usaha kemaritiman semua perusahaan pelayaran selalu mengharapkan agar setiap pegawainya yang bekerja di darat maupun diatas kapal dapat bekerja dengan baik, dan mengetahui resiko yang kemungkinan terjadi apabila bekerja tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

Seiring dengan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi yang semakin canggih, hal itu juga berbanding lurus dengan kemajuan terhadap dunia pelayaran. Seperti kita ketahui bersama bahwa peralatan yang ada diatas kapal saat ini sudah semakin canggih dan modern. Peralatan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas dan keselamatan kerja diatas kapal. Keselamatan kerja adalah upaya-upaya untuk pencegahan terjadinya kecelakaan karena keselamatan jiwa di laut sangat diutamakan dalam dunia kemaritiman.

Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak ABK yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungan. Ada yang mementingkan diri sendiri tanpa memperhatikan keselamatan jiwa dan lingkungan sekitarnya. Bahkan, dikapal taruna waktu praktek laut ada ABK yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu berakibat sangat fatal bagi ABK itu sendiri dan lainnya.

Sebagai contoh kejadian kecelakaan kerja berikutnya yang pernah terjadi adalah suatu ketika ada ABK sedang mengetok karat pada daerah *Forecastle* kapal, salah seorang ABK tidak menggunakan kacamata pelindung (*Safety Goggles*) yang tidak sesuai dengan standar keselamatan dikarenakan kacamata pelindung yang sesuai standar keselamatan tersebut tidak nyaman bila digunakan. Sehingga ABK tersebut ketika bekerja hanya menggunakan kacamata biasa yang tidak memenuhi standar keselamatan karena tidak sepenuhnya melindungi mata. Dan pada saat proses mengetok karat-karat tersebut, serpihan karat yang terlepas memantul mengenai mata ABK tersebut sehingga mata dari ABK tersebut mengalami iritasi yang cukup parah. Kemudian contoh kejadian berikutnya ketika electrician sedang mengganti lampu di bosun store karena tidak berfungsi dengan baik. Namun ketika sedang mengganti, dikarenakan udara di dalam bosun store yang panas maka electrician tersebut merasa tidak nyaman bila bekerja menggunakan pelindung kepala (*Safety Helmet*). Maka electrician itu segera melepas *safety helmet* nya dan ia kembali melanjutkan pekerjaannya. Ketika hendak membuka pelindung lampu, electrician tidak sengaja menjatuhkan kunci tersebut. Secara langsung kunci tersebut jatuh dan mengenai kepala electrician itu hingga kepalanya mengeluarkan darah.

Data statistik diketahui bahwa 80% dari semua kecelakaan yang pernah terjadi disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) baik disengaja maupun kelalaian. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi diatas kapal sebagian besar terjadi disebabkan oleh tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Dalam hal ini terutama anak buah kapal (ABK) yang tidak mengetahui atau tidak memenuhi ketentuan-ketentuan tentang keselamatan yang biasanya disebabkan tidak disiplinnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang ada diatas kapal. Penulis mengamati bahwa sering terjadinya insiden atau kecelakaan pada ABK sewaktu bekerja baik di deck maupun dikamar mesin, seperti terkena serpihan karat, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan karena kurang memperhatikan dan kurang mengutamakan keselamatan. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari ABK itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan.

Kecelakaan kerja yang terjadi ini disebabkan oleh kecerobohan manusia itu sendiri di dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang ada diatas kapal. Selain itu kurang nya perhatian atau pengawasan dari para atasan (perwira) di kapal juga mempengaruhi tingkat kecelakaan. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, maka penulis menulis skripsi ini dengan judul :

**"UPAYA MENINGKATKAN PELAKSANAAN PROSEDUR KESELAMATAN
UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL
MT.GRIYA ASMAT"**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka identifikasi masalah yang penulis dapat adalah :

1. Rendahnya pengawasan para perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
2. Kurangnya pengetahuan para Anak Buah Kapal (ABK) tentang peraturan keselamatan kerja di atas kapal.
3. Kurangnya disiplin Anak Buah Kapal (ABK) dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja.
4. Kurangnya sosialisasi tentang pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat luasnya peran tentang kecelakaan kerja di atas kapal maka penulis memberikan batasan masalah di antaranya :

1. Rendahnya pengawasan para perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
2. Kurangnya pengetahuan para Anak Buah Kapal (ABK) tentang peraturan keselamatan kerja di atas kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Adapun kendala-kendala atau masalah-masalah yang penulis alami selama praktek laut di atas kapal MT. Griya Asmat dalam upaya peningkatan penerapan prosedur keselamatan kerja guna mencegah kecelakaan kerja di atas kapal telah di rumuskan dalam berbagai pertanyaan yang sesuai dengan kendala - kendala yang di hadapi adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengawasan para perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja di atas kapal ?
2. Bagaimana pengetahuan ABK tentang peraturan keselamatan kerja di atas kapal ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

a. Tujuan

a) Tujuan penelitian :

- 1) Untuk mengetahui bagaimana pengawasan para perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
- 2) Untuk mengetahui bagaimana pengetahuan ABK tentang peraturan keselamatan kerja di atas kapal.

b. Manfaat

a. Manfaat Teoritis

- 1) Bagi penulis : Sebagai sarana untuk menerapkan, memahami dan mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh secara teoritis yang sedikit banyak akan menambah wawasan dan pengembangan pola pikir bagi penulis pribadi.
- 2) Bagi perusahaan : Sebagai sumbangan penting dalam meningkatkan pengetahuan dan disiplin para awak kapal dalam hal keselamatan kerja sehingga kualitas kerja awak kapal akan meningkat dan keselamatan pun dapat terjaga dan terjamin dengan baik.
- 3) Bagi pengembangan ilmu pengetahuan : Sebagai masukan dan acuan serta bahan bagi penelitian dalam bidang serupa maupun yang terkait

dengan upaya meningkatkan penerapan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

b. Manfaat Praktis

- 1) Agar tercipta situasi yang aman, sesuai dengan prosedur dan terhindar dari resiko-resiko kecelakaan (cedera) dan hilangnya jiwa manusia.
- 2) Agar tercapainya suatu manajemen keselamatan kerja dan pengoperasian kapal secara aman demi terwujudnya pencegahan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang Latar Belakang dari masalah yang terjadi diatas kapal MT. Griya Asmat, Tujuan dan Kegunaan dari penelitian, Perumusan Masalah, Pembatasan Masalah dan Sistematika Penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang Tinjauan Pustaka yang menguraikan mengenai ilmu dan teori - teori yang terdapat dalam Pustaka, Pengertian - pengertian, dan Kerangka Pemikiran yang berisi teori yang relevan dengan masalah yang diteliti sehingga mendapatkan asumsi - asumsi serta Hipotesis.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan tentang Waktu Dan Tempat Penelitian, Teknik Pengumpulan Data, serta Teknik Analisis yang mengemukakan metode - metode yang akan digunakan dalam menganalisis data.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari Deskripsi Data yang berisi tentang data yang diperoleh dari lapangan mengenai fakta - fakta yang didapat diatas kapal, kemudian menganalisis data tersebut untuk mengetahui Alternatif Pemecahan Masalah dan Evaluasi Pemecahan Masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini menguraikan tentang Kesimpulan mengenai penyebab terjadinya permasalahan dan solusi yang bisa diambil guna mengatasi permasalahan tersebut serta Saran yang berisikan tentang saran - saran yang penulis ajukan dengan harapan dapat bermanfaat bagi semua pihak.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis berusaha mencari sumber yang berkaitan dengan masalah tersebut antara lain ketetapan-ketetapan yang telah dibuat untuk masalah keselamatan kerja, diantaranya mengenai sistem manajemen keselamatan kerja. Dimana terjadinya kecelakaan di tempat kerja sebagian besar diakibatkan oleh faktor manusia.

Mengingat besarnya resiko pekerjaan yang dihadapi oleh awak kapal, maka dibutuhkan kesadaran serta disiplin untuk memperhatikan keselamatan kerja. Berikut ini penulis akan memberikan beberapa kutipan - kutipan teori yang ada skripsi ini untuk pembahasan selanjutnya :

1. Pengawasan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008 : 104) Pengawasan adalah penilikan dan penjagaan. Menurut George R. Terry dalam Kamus Manajemen Drs Moekijat (1980 : 98) pengawasan adalah hal menentukan apa yang dilakukan, artinya hasil pekerjaan, menilai hasil pekerjaan tersebut , dan apabila perlu mengadakan tindakan perbaikan, sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana-rencana.

Menurut L. Urwick pengawasan adalah melakukan pengawasan berarti mengusahakan agar supaya sesuatu dilaksanakan sesuai dengan aturan-aturan yang telah ditetapkan dan instruksi-instruksi yang telah dikeluarkan

Dalam Modul BST Badan Diklat Perhubungan (2000:175) pengawasan adalah penemuan dan penerapan cara dan peralatan untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan.

Fungsi pengawasan pada dasarnya mencakup yaitu :

- a. Penetapan standar pelaksanaan
- b. Penentuan ukuran-ukuran pelaksanaan
- c. Pengukuran pelaksanaan nyata
- d. Pengambilan tindakan koreksi yang diperlukan

Fungsi-fungsi diatas harus dilaksanakan secara efektif dan efisien. Namun beberapa hambatan yang dapat mempengaruhi organisasi manajemen bersumber dari :

- a. Aspek hukum
- b. Etika dalam praktek
- c. Faktor ekonomi
- d. Pembatasan-pembatasan akibat dari peralatan dan kebijaksanaan
- e. Rasa tanggung jawab

Dalam hal ini pengawasan yang dimaksud penulis yaitu pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal MT. Griya Asmat.

2. Keselamatan Kerja

Suma'mur P.K. (1981 : 2) menjelaskan bahwa keselamatan kerja berkaitan dengan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

- a. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan – kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil – kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.

- b. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- c. Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi – kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisien yang lebih tinggi pula.
- d. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah – pisahkan dari ketrampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur – unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- e. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik – baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

Dalam Undang – undang no.1 tahun 1970 pasal 1, dijelaskan istilah – istilah yang dipakai dalam UU keselamatan kerja dan pengertiannya.

- a. Tempat kerja ialah ruangan atau lapangan, terbuka atau tertutup, bergerak atau tetap, yang menjadi tempat tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan terdapat sumber - sumber bahaya sebagaimana terpencil dalam pasal – pasal, Undang – undang keselamatan kerja. Termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian – bagian atau yang berhubungan tempat kerja tersebut (ayat 1).
- b. Pengurus ialah Orang yang mempunyai tugas memimpin langsung sesuatu tempat kerja atau bagiannya yang berdiri disana (ayat 2).
- c. Direktur ialah Pejabat yang ditunjuk Menteri Tenaga Kerja untuk melaksanakan Undang – Undang Keselamatan Kerja (ayat 4).
- d. Pegawai Pengawas ialah Pegawai tehnis berkeahlian khusus dari Departemen Tenaga Kerja, yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja (ayat 5).

- e. Ahli Keselamatan Kerja ialah Tenaga tehnis berkeahlian khusus dari luar Departemen Tenaga Kerja yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja untuk mengawasi ditaatinya Undang – Undang Keselamatan Kerja (ayat 6).

Mengenai pembinaan, diatur dalam pasal 9 Undang – undang Keselamatan Kerja, sebagai berikut :

- a. Pengurus diwajibkan menunjukan dan menjelaskan pada tiap tenaga baru tentang :
 - 1) Kondisi-kondisi dan bahaya-bahaya yang timbul dalam tenaga kerja.
 - 2) Semua pengamanan dan alat-alat perlindungan yang diharuskan dalam tempat kerjanya.
 - 3) Alat-alat perlindungan diri bagi tenaga kerja yang bersangkutan.
 - 4) Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya.
- b. Pengurus hanya dapat memperkerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ia yakin bahwa tenaga kerja tersebut telah memahami syarat - syarat tersebut diatas.
- c. Pengurus diwajibkan menyelenggarakan pembinaan bagi semua tenaga kerja yang berada diwilayah pemimpinnya, dalam pencegahan kecelakaan dan pemberantasan kebakaran serta peningkatan keselamatan dan keselamatan kerja, pula dalam pemberian pertolongan pertama pada kecelakaan.

Pengurus diwajibkan memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi usaha dan tempat kerja yang dijalankan.

Menurut buku Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran

memastikan bahwa crew mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal.

Daftar Peralatan Keselamatan Dan Kegunaan

NAMA ALAT KESELAMATAN	GUNA / PEMAKAIAN
Topi Keselamatan	Pelindung kepala dari tumbukan dan dari benda – benda jatuh
Kas las tangan / pegang	Pelindung muka dan mata sewaktu mengelas listrik
Kas las kepala	Pelindung muka, mata dan batok kepala sewaktu mengelas listrik
Pelindung muka	Melindungi muka pada saat bekerja dengan bahan – bahan kimia
Pelindung mata	Melindungi mata pada saat bekerja dengan bahan – bahan kimia.
Mengelas mata las	Melindungi mata pada saat mengelas dengan debu
Kaca mata karet	Melindungi mata pada saat mengelas dengan debu
Kaca mata keselamatan	Melindungi mata pada saat bekerja
Pelapis dada hitam	Bekerja dengan ramuan kimia
Pelapis dada karet putih	a. Bekerja di instansi TEL b. Membersihkan tanki bensin yang mengandung TEL
Sarung tangan asbes	Melindungi tangan pada saat bekerja di tempat panas, tuang – menuang, membengkokkan pipa, buka tutup kerangan uap yang panas
Sarung tangan kain	Melindungi tangan pada saat

	bekerja seperti mematri, mengecat, menyemprot cat
Sarung tangan untuk kerja ringan	a. Pekerjaan kontribusi ringan b. Pekerjaan pengangkut ringan c. Membuka kran – kran uap
Sarung tangan untuk kerja berat	a. Bekerja pengangkut berat, buka tutup kran-karn yang panas b. Bekerja dengan berani dan juga untuk tukang api
Sarung tangan las	Melindungi tangan pada saat mengelas karbit dan listrik
Sarung tangan karet	Untuk di gunakan ketika bekerja dengan bahan – bahan kimia
Sarung tangan karet putih	Untuk digunakan ketika bekerja di instansi TEL dan membersihkan tanki bensin yang mengandung TEL
Sepatu karet panjang	Untuk digunakan ketika bekerja dengan bahan-bahan kimia, komponen minyak kasar dan lain-lain
Sepatu keselamatan	Pelindung jari-jari kaki dari tertumpuknya atau tertimpa benda-benda jatu/ berat
Pelindung kaki dari kulit	Untuk melindungi kaki untuk mengelas listrik, karbit, menempa dan untuk pekerjaan tuang menuang
Topeng gas hitam	Dipakai dengan canister-canister udara luar sehari-hari untuk didalam tanki Canister SH untuk CO2 Canister CC untuk Organic

	Canister GG untuk color Canister A untuk Amoniak Canister D untuk co
Topeng gas putih	Dipakai diudara luar pada instansi TEL dengan canister CC
Topeng udara segar	Membersihkan tanki yang belum bebas dari gas, untuk pekerjaan penolong dan dilengkapi dengan tali penolong serta senantiasa memberikan udara bersih
Topeng udara	Untuk pekerjaan menolong, <i>Blow out</i>
Topeng panahan debu	Bekerja dengan debu, belerang, dan dipakai diudara luar, dan bekerja didalam gas-gas organic diudara luar
Tali pinggang keselamatan	Dipakai pada pekerjaan yang tinggi 2.5 m keatas
Jaringan keselamatan	Dipakai pada pekerjaan diatas mesin yang sedang berputar, atau dimana tidak mungkin memakai tali pinggang keselamatan
Pengeruk	Digunakan dalam pekerjaan menemukan orang-orang yang jatuh terbenam dalam air, atau barang-barang yang jatuh dalam air
<i>Ear plug</i> (sumbat telinga)	Dipakai untuk mengurangi suara yang masuk ketelinga
<i>Ear muff</i> (tutup telinga)	Dipakai untuk mengurangi suara yang bernada tinggi atau keras
<i>Life jacket</i>	Dipakai oleh pekerja yang bekerja diatas perairan, dimana

	penggunaan tali pinggang keselamatan tidak mungkin dipakai
Tali pinggang keselamatan	Dipakai oleh pekerja yang bekerja diatas perairan
Pelindung lengan dari kulit	Digunakan pada saat mengelas listrik dan karbit
<i>Chemical suit</i>	Penggunaan bahan kimia di atas kapal sangat sering dan beberapa bahan kimia yang sangat berbahaya bila berkontak langsung dengan kulit manusia. Chemical suit dipakai untuk menghindari situasi seperti itu.

3. Prosedur

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:1106) prosedur adalah tahap kegiatan untuk menyelesaikan suatu aktifitas, metode langkah demi langkah secara pasti dalam memecahkan suatu masalah. Sedangkan dalam Modul BST Badan Diklat Perhubungan (2000:7) prosedur adalah suatu tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti dalam melaksanakan suatu kegiatan agar mendapat hasil yang baik.

Menurut Kamus Management Drs. Moekijat (1978:468) menjelaskan bahwa suatu prosedur berhubungan dengan pemilihan dan penggunaan suatu arah tindakan tertentu sesuai dengan kebijaksanaan-kebijaksanaan yang telah ditentukan. Prosedur-prosedur memberikan urutan menurut waktu kepada tugas-tugas demikian dalam kebijaksanaan-kebijaksanaan dan ke arah tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu. Prosedur-prosedur menggambarkan cara atau metode, dengan mana pekerjaan akan diselesaikan.

Dalam hal ini, yang dimaksudkan oleh penulis adalah prosedur keselamatan kerja di atas kapal MT. Griya Asmat.

4. *Standard Operational Procedure (SOP)*

Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para pekerja dengan biaya yang serendah-rendahnya. SOP biasanya terdiri dari manfaat, kapan dibuat atau direvisi, metode penulisan prosedur, serta dilengkapi oleh bagan flowchart di bagian akhir (Laksmi, 2008:52).

Menurut Moekijat (2008), Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan), di mana pekerjaan tersebut dilakukan, berhubungan dengan apa yang dilakukan, bagaimana melakukannya, bilamana melakukannya, di mana melakukannya, dan siapa yang melakukannya.

Dalam buku K3 Goenawan Danuasmoro (2003:30) menjelaskan bahwa di kapal yang secara relatif lebih berbahaya dibandingkan dengan didarat, harus dilengkapi dengan alat-alat keselamatan yang memadai, termasuk peralatan dan perlengkapan untuk mencegah pencemaran, yang secara umum terdiri dari :

- a. Alat-alat pelindung/keselamatan kapal
- b. Alat-alat pelindung/keselamatan permesinan
- c. Alat-alat pelindung/keselamatan perorangan
- d. Peralatan dan Perlengkapan Kerja

5. STCW (*Standard Training Certificate and Watchkeeping*)

Menurut STCW (*Standard Training Certificate and Watchkeeping*) Manila 2010 Bab VI (Standar-standar yang berkaitan dengan fungsi-fungsi keadaan darurat, keselamatan kerja, perawatan medis dan penyelamatan jiwa) *section* A-VI/1 Persyaratan minimum untuk pendidikan dan pelatihan familiarisasi dan pelatihan dasar keselamatan (*basic safety training*) untuk seluruh pelaut. menjelaskan bahwa :

a. Familiarisasi

- 1) Sebelum melaksanakan tugas-tugas dikapal, semua orang yang bekerja disebuah kapal harus menerima pelatihan pengenalan (familiarisasi) tentang teknik-teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk, dengan mempertimbangkan pedomana yang ada di dalam bagian B.

2) Pelatihan Dasar (*Basic Safety Training*)

- a) Para pelaut yang dipekerjakan pada setiap jabatan dikapal untuk ikut melaksanakan tugas-tugas penyelamatan dan pencegahan pencemaran selama pengoperasian kapal yang bersangkutan sebelum ditugaskan.

6. MLC (*Maritime Labour Convention*)

Menurut MLC (*Maritime Labour Convention*) 2006 Artikel IV (Hak Sosial Pelaut) menjelaskan bahwa :

- a. Setiap pelaut memiliki hak untuk selamat dan aman di tempat kerja yang mengikuti standar keselamatan
- b. Setiap pelaut memiliki hak yang adil dalam bekerja
- c. Setiap pelaut memiliki hak yang layak dalam bekerja dan kondisi kerja di atas kapal
- d. Setiap pelaut memiliki hak dalam perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan dan bentuk perlindungan sosial lainnya

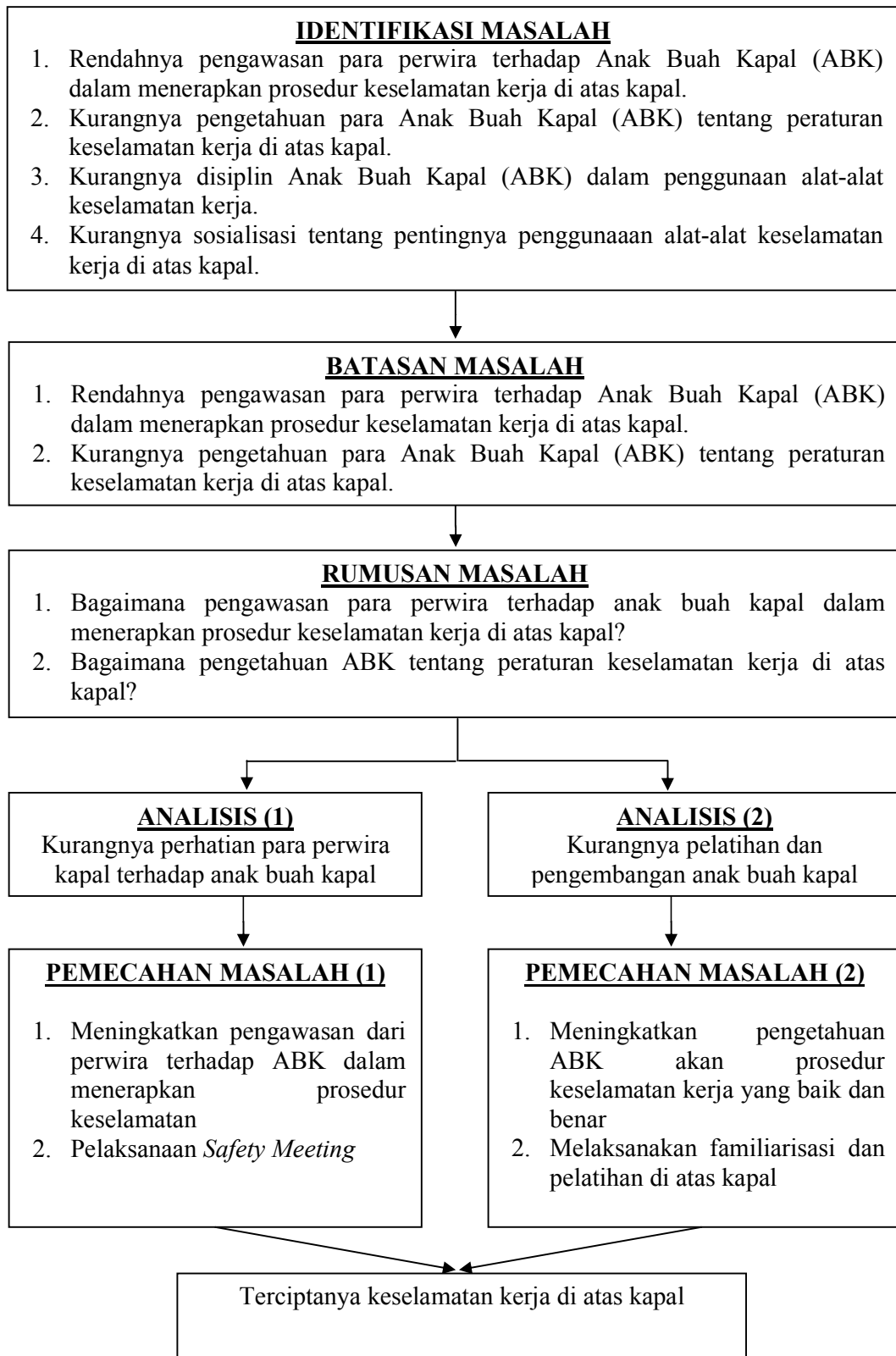
B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kinerja awak kapal adalah merupakan hal yang sangat penting dalam manajemen perkapalan, peningkatan kinerja awak kapal akan meningkatkan produktifitas dan efisiensi dalam bekerja. Peranan keselamatan kerja sangat penting dalam menunjang peningkatan kinerja awak kapal. Keselamatan pengawakan yang efisien adalah kritis terhadap keselamatan operasi kapal dan sertifikasi dari kompetensi yang diterbitkan menurut konvensi STCW dimana mencerminkan standard minimum global yang diisyaratkan pada umumnya.

Melihat fenomena yang sering terjadi diatas kapal dimana masih terjadinya kecelakaan kerja, dapat dilihat bahwa faktor yang menjadi hambatan utama bersumber dari kurangnya kesadaran dan kedisiplinan para awak kapal didalam menerapkan keselamatan kerja serta kurangnya pengawasan dari para perwira berkaitan dengan penerapan keselamatan kerja diatas kapal.

Oleh karena itu, penulis membuat suatu kerangka pemikiran dalam peneltian ini sebagai berikut :

BAGAN 2.1.
KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian :

Penelitian yang dilaksanakan berlangsung selama mengikuti praktek kerja laut dari tanggal 11 September 2014 sampai dengan 29 September 2015 (sebagai pelaksanaan semester V dan VI yang merupakan program D-IV dari STIP Jakarta), periode 2014-2015 tersebut digunakan untuk meneliti dan mengamati permasalahan yang terjadi, khususnya pada pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

2. Tempat Penelitian :

Tempat penulis untuk melaksanakan penelitian ini dilakukan di atas sebuah kapal tanker yang bernama MT. GRIYA ASMAT, dengan pemilik PT. HUMPUS TRANSMODA.

SHIP'S PARTICULAR

MT. GRIYA ASMAT

1.	TYPE	:	WHITE OIL PRODUCT TANKER
2.	OWNER	:	PT. HUMPUS TRANSPORTASI KIMIA Tbk.
3.	IMO NUMBER	:	9170614
4.	OFFICIAL NUMBER	:	GT. 14525 No. 2270/Ppm
5.	FLAG	:	INDONESIA
6.	PORT OF REGISTRY	:	JAKARTA
7.	CALL SIGN	:	P N F Z
8.	CLASSIFICATION	:	LR + 100 A1 + LMC, OIL TANKER, ESP BKI + A100 OIL TANKER, ESP
9.	GROSS TONNAGE	:	14.580 TONS
10.	NET TONNAGE	:	5.413 TONS
11.	DEAD WEIGHT	:	18.144 M.TONS
12.	L.O.A	:	158.00 MTRS
13.	L.B.P	:	151.80 MTRS
14.	BREADTH MOULDED	:	27.00 MTRS
15.	DEPTH MOULDED	:	11.70 MTRS
16.	DRAFT (SUMMER)	:	07.00 MTRS
17.	HEIGHT FROM BASE LINE	:	42,00 MTRS
18.	SERVICE SPEED	:	13.00 KNOTS
19.	BUILDER	:	JING JIANG SHIPYARD, CHINA
20.	DATE OF KEEL LAID	:	MARCH 6TH 1998
21.	DATE OF KEEL LAUNCHING	:	AUGUST 21ST 1998
22.	DATE OF DELIVERY	:	FEBRUARY 11ST 1999
23.	HULL NO	:	J597 - 009
24.	NO OF CARGO TANKS	:	TEN (10)
25.	MAIN ENGINE	:	MAN B&W 7535MC MK VI
26.	M.C.R	:	6568 HP / 170 RPM

27. N.C.R	: 5985 HP / 164 RPM
28. PITCH PROPELLER	: 2.879 MTRS
29. SHIP'S OPERATOR	: PT. HUMPUSS TRANSPORTASI KIMIA Tbk. C/O : GRANADI BUILDING, 7TH & 8TH FLOOR JL. H.R RASUNA SAID KAV X.1 NO. 8- 9 JAKARTA 12950 INDONESIA PHONE : (62-21) 25241114 (HUNTING) FAX : (62-21) 2524466, 2524477 TELEX : 60642 HUMDP IA
30. SHIP'S CONTACT	: MMSI NO : 525014056, AAIC : IA 14

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Sebelum mengumpulkan data, di dalam membuat skripsi ini penulis menggunakan metode studi kasus yaitu penelitian dilakukan terhadap satu aspek tertentu yang telah ditentukan, pengumpulan data dilakukan terhadap populasi yang mewakili, hanya pada permasalahan yang ditemukan, yaitu kasus-kasus yang terjadi ketika proses keselamatan kerja dilaksanakan di atas kapal tersebut.

Objek penelitiannya adalah pelaksanaan prosedur keselamatan kerja yang penulis anggap masih belum berjalan dengan baik dan benar. Metode pengumpulan data adalah merupakan suatu bagian yang paling penting dan harus dalam suatu penelitian ilmiah, berhasil tidaknya suatu penelitian antara lain bergantung juga dari cara penelitian di dalam pengambilan data berdasarkan kasus-kasus yang terjadi ketika berlayar.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam hal ini, penulis menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusu secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Ada bermacam-macam metode yang dipergunakan untuk mengumpulkan data seperti : wawancara dan observasi. Namun tidak satu teknik pun yang dianggap paling baik, karena masing-masing metode pengumpulan data mempunyai kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri, oleh karena itu lebih menggunakan suatu teknik pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan skripsi ini. Dalam penulisan skripsi ini, digunakan beberapa teknik pengumpulan data yang dianggap tepat.

a. Metode Wawancara

Menurut Robert Kahn dan Channel wawancara adalah pola khusus dari interaksi dimulai secara lisan untuk tujuan tertentu, dan difokuskan pada daerah konten yang spesifik, dengan proses eliminasi dari bahan-bahan yang tidak ada hubungannya secara berkelanjutan. Menurut Lexy J Moleong (1991:135) menjelaskan bahwa wawancara dengan tujuan percakapan tertentu. Dalam metode ini peneliti dan responden berhadapan langsung (tatap muka) untuk mendapatkan informasi secara lisan dengan mendapatkan data tujuan yang dapat menjelaskan masalah penelitian.

Sedangkan menurut Sutrisno Hadi (1989:192) wawancara adalah proses pembekalan verbal, di mana dua orang atau lebih untuk menangani secara fisik, orang dapat melihat mukanya orang lain dan mendengarkan suara telinganya sendiri, ternyata informasi langsung alat pengumpulan pada beberapa jenis data sosial, baik yang tersembunyi (laten) atau manifest. Dalam hal ini, wawancara yang dimaksud oleh penulis yaitu wawancara langsung dengan para kru kapal di MT. GRIYA ASMAT.

b. Observasi

Didalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok digunakan juga metode pelengkap yang saling melengkapi. Observasi adalah metode pelengkap, teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai gejala-gejala tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti.

Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan praktek laut di MT. GRIYA ASMAT yaitu mengenai pelaksanaan prosedur keselamatan yang dilakukan oleh parak ABK.

C. SUBJEK PENELITIAN

Teknik yang digunakan adalah deskriptif kualitatif tentang kondisi di atas kapal pada setiap kejadian. Metode yang diambil adalah studi kasus dengan mengangkat kasus-kasus yang terjadi. penganalisaan dilakukan dengan melakukan analisa penyebab utama yang menyebabkan kasus-kasus tersebut bisa terjadi.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Berdasarkan analisis data yang diperoleh, maka digunakan teknik deskriptif data yaitu menganalisa temuan-temuan yang terdapat di lapangan dengan alat ukur berupa teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti sehingga ditemukan penyebab timbulnya masalah. Dengan menggunakan metode ini segala permasalahan yang ditemukan dan diamati di atas kapal akan digambarkan dan dijelaskan dengan terperinci. Baik dan buruknya penelitian tergantung dari metode pengumpulan data dan metode analisis data yang digunakan. Pengumpulan data yang dimaksud adalah dengan memperoleh data-data yang relevan, akurat dan mengidentifikasi data yang ada.

Data-data yang diperoleh ini pun kemudian dianalisa dan dari hasil analisa ini diharapkan akan menghasilkan suatu gambaran yang lebih jelas dari penyusunan skripsi ini, baik dari permasalahannya maupun hasil akhirnya dalam hal ini pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal MT. GRIYA ASMAT.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Kecelakaan adalah suatu insiden atau kejadian peristiwa yang secara tak terduga dan tidak diinginkan oleh setiap orang. Peristiwa tak terduga berarti suatu peristiwa yang tidak ada unsur kesengajaan dan kejadiannya secara tiba-tiba. Sedang tidak diharapkan karena peristiwa kecelakaan tersebut membawa dampak kerugian baik materiil ataupun penderitaan yang bisa berakibat fatal, cacat selamanya atau mungkin meninggal dunia.

Mengingat bahwa pekerjaan diatas kapal juga memiliki resiko bahaya yang sangat tinggi, sehingga kepada setiap kapal diharuskan untuk mempunyai tingkat keselamatan yang cukup tinggi agar menjadi layak laut. Begitu pula dengan para awak kapal diharuskan memiliki kompetensi yang memadai yang sesuai dengan standar sehingga terjadinya kecelakaan-kecelakaan kerja diatas kapal dapat dikurangi. Atas terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang terjadi diatas kapal maka penulisan skripsi ini ditekankan pada kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu melakukan kegiatan pekerjaan.

Dibagian fakta-fakta ini penulis akan mengungkapkan peristiwa-peristiwa kecelakaan dan ketidakpahaman ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang pernah terjadi diatas kapal MT. GRIYA ASMAT yang dipergunakan sebagai bahan studi kasus. Beberapa data yang ditemukan oleh penulis dimana fakta-fakta tersebut adalah merupakan pengalaman penulis selama melaksanakan tugas praktek laut sebagai kadet dek antara lain :

1. Fakta I

Palembang, 25 September 2014

Ketika kapal tiba Palembang, seperti biasa atas perintah perwira yang berdinasi, Bosun, kelasi, dan kadet kerja harian di dek yaitu melakukan *chipping* (pengetokan karat) di haluan kapal (*forecastle*) dengan menggunakan alat *chipping* manual maupun yang otomatis. Bosun sebagai kepala kerja di dek dia menjelaskan bagaimana cara menggunakan alat *chipping* otomatis (*scaling or brust machine*) yang menggunakan tenaga listrik kepada kadet di atas kapal MT. GRIYA ASMAT, setelah selesai menjelaskannya Bosun langsung mempraktekan langsung cara penggunaan alat tersebut tanpa mengeceknya terlebih dahulu apakah sudah kencang pemasangan alatnya apa belum? Akibat dari kelalaian Bosun tadi mengakibatkan kawat-kawat dari alat *chipping* otomatis tersebut terlepas lalu menancap ke kaki Bosun menembus *wearpack* nya, yang di bagian kakinya *wearpack* hanya seperti menggunakan celana pendek sebatas betis dan mengakibatkan pendarahan yang cukup banyak di kaki Bosun.

Setelah itu Bosun yang kakinya terluka segera di evakuasi di bawa ke hospital di kapal dan di tangani langsung oleh Mualim dua, Mualim dua hanya memberikan obat antibiotik dan di bersihkan luka nya menggunakan revanol lalu di perban. Akibat lukanya yang cukup besar dan sulit untuk mengeluarkan kawat-kawat yang masuk ke dalam kaki bosun maka tidak bisa di tangani sendiri oleh Mualim dua di atas kapal kemudian Kapten memberikan izin kepada Bosun untuk di bawa ke Rumah Sakit daerah Sungsang untuk di periksa lebih lanjut. Dari kejadian itu dapat disimpulkan bahwa kecelakaan terjadi akibat kelalaian dan kecerobohan dari Bosun dalam menggunakan alat-alat tersebut tidak di lakukan pengecekan terlebih dahulu, sudah aman atau belum untuk di gunakan alat *chipping* tersebut dan Bosun seharusnya menggunakan pakaian keselamatan (*wearpack*) yang sesuai dengan standar keselamatan yang baik dan benar sehingga tidak membahayakan bagi penggunanya.

Ini adalah salah satu contoh kurangnya kepedulian diri akan pentingnya penerapan keselamatan kerja di atas kapal.

2. Fakta II

Cirebon, 17 Desember 2014

Ketika kapal sedang berlabuh jangkar di Balongan (Cirebon), seperti biasanya sambil menunggu berita bahwa kapal akan sandar, Bosun dan para ABK turun ke dek untuk melaksanakan kerja harian. Karena kondisi pada buritan kapal khususnya pada *Fair lead* yang sudah banyak berkarat, maka Mualim satu memerintahkan Bosun dan para kelasi untuk melakukan perawatan yaitu dengan mengetok karat (*chipping*) untuk menghilangkan karat tersebut. Ketika sedang mengetok karat pada *Fair lead*, salah seorang kelasi tidak menggunakan Kacamata Pelindung (*Safety Goggles*) yang ada diatas kapal yang diharuskan dan yang sesuai dengan standar keselamatan dikarenakan kacamata pelindung yang sesuai standar keselamatan tersebut tidak nyaman bila digunakan . Sehingga kelasi tersebut ketika bekerja hanya menggunakan kacamata biasa yang tidak memenuhi standar keselamatan karena tidak sepenuhnya melindungi mata. Dan pada saat selesai mengetok karat-karat tersebut, maka disikatlah (*brushing*) pada bagian yang telah diketok tersebut untuk membersihkan sisa-sisa karatnya sehingga benar-benar bersih dari karat. Namun ketika sedang menyikat sisa-sisa karat tadi, serpihan dari sisa-sisa karat tersebut terpental dan mengenai mata dari kelasi tersebut. Sehingga mata dari kelasi tersebut mengalami iritasi yang cukup parah. Maka kelasi tersebut diberikan pertolongan pertama di atas kapal, berupa pemberian obat tetes mata, namun pemberian obat tersebut tidak berdampak signifikan untuk mengobati serpihan di mata kelasi tersebut maka kelasi tersebut segera dilarikan ke rumah sakit di pelabuhan untuk mendapatkan pertolongan lebih lanjut.

Ini adalah contoh lain tentang kurangnya kepedulian diri akan pentingnya penerapan keselamatan kerja di atas kapal.

3. Fakta III

Palembang, 13 Februari 2015

Ketika kapal sedang di perjalanan menuju pelabuhan pertamina Palembang, *electrician* sedang mengganti lampu di bosun store karena tidak berfungsi dengan baik. Namun ketika sedang mengganti, dikarenakan udara di dalam

bosun store yang panas maka electrician tersebut merasa tidak nyaman bila bekerja menggunakan pelindung kepala (*Safety Helmet*). Maka electrician itu segera melepas *safety helmet* nya dan ia kembali melanjutkan pekerjaannya. Ketika hendak membuka pelindung lampu, electrician tidak sengaja menjatuhkan kunci tersebut. Secara langsung kunci tersebut jatuh dan mengenai kepala electrician itu hingga kepalanya mengeluarkan darah. Lalu dengan segera electrician itu dievakuasi dan dibawa ke rumah sakit (*hospital*) yang ada di kapal untuk diobati. Pengobatan di atas kapal di tangani oleh Mualim dua dan electrician tersebut diberikan pengobatan juga oleh Mualim dua untuk penanggulangan sementara saja.

Ini adalah salah satu contoh kurangnya kepedulian diri akan pentingnya penerapan keselamatan kerja dan kurang nya perhatian perwira dalam memberikan pengawasan terhadap anak buah.

Dalam bentuk tabel dapat dibuat suatu gambaran mengenai fakta-fakta kecelakaan yang terjadi sebagai berikut :

Fakta – Fakta Kecelakaan

Waktu/Tempat	Kejadian Kecelakaan	Faktor Penyebab
Palembang 25-09-2014	Ketika sedang melakukan <i>chipping</i> karat di dek terjadi kecelakaan yang di alami oleh bosun yaitu kakinya terkena kawat-kawat dari alat <i>chipping</i> tersebut yang menancap ke dalam kakinya.	<ul style="list-style-type: none"> - Bosun ceroboh dan lalai tidak melakukan pengecekan pada alat <i>chipping</i> otomatis yang akan dia gunakan pada saat bekerja. - Bosun lalai tidak menggunakan wearpack yang sesuai dan yang memenuhi standar SOLAS maupun ISM

		<p>Code yang telah di tentukan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mualim satu tidak menegur anak buah yang tidak disiplin didalam menggunakan pakaian kerja (<i>wearpack</i>) yang kain nya hanya sebatas betis kaki sehingga tidak aman digunakan
Cirebon 17-12-2014	<p>Ketika kelasi sedang mengetok karat pada <i>Fair Lead</i> yang ada di buritan salah seorang kelasi mengalami iritasi pada mata karena terkena serpihan karat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - kelasi tersebut lalai dalam menggunakan alat pelindung mata yaitu kacamata keselamatan yang sesuai standar dikarenakan kelasi tersebut merasa kurang nyaman bila memakai kacamata keselamatan yang sesuai standar yang ada diatas kapal. Sehingga ketika bekerja kelasi tersebut menggunakan kacamata biasa yang

		tidak sesuai standar keselamatan.
Palembang 13-02-2015	Ketika sedang mengganti lampu di bosun store, electrician mengalami pendarahan di kepala karena terkena kunci.	<ul style="list-style-type: none"> - ABK lalai dan tidak menggunakan alat keselamatan kerja yaitu pelindung kepala pada saat bekerja. - Mualim tidak menegur ABK yang tidak disiplin di dalam menggunakan alat pelindung kepala.

B. Analisis data

Melihat dari permasalahan yang ada pada fakta-fakta dan data-data yang ditemukan, analisa yang akan penulis buat adalah analisa dengan metode deskriptif data. Adapun kemungkinan penyebab terjadinya permasalahan diatas akan diuraikan sebagai berikut :

1. Rendahnya pengawasan atau perhatian dari para perwira terhadap anak buah kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja di atas kapal :

a. Kurangnya perhatian perwira kapal terhadap anak buah kapal

1) Fakta I

Pada fakta kejadian I terjadi kecelakaan kerja di dek yang di karenakan Bosun yang sedang bekerja menggunakan *wearpack* dengan celana pendek akibatnya kakinya kemasukan kawat-kawat dari alat *chipping* otomatis sehingga harus di lakukan operasi di Rumah Sakit.

2) Fakta II

Pada fakta kejadian II terjadi kecelakaan kerja di buritan kapal dikarenakan ABK yang sedang bekerja tidak menggunakan alat

pelindung mata (*safety goggles*) yang sesuai dengan standar keselamatan.

3) Fakta III

Pada fakta kejadian III terjadi kecelakaan *electrician* mengalami pendarahan dikepala karena tidak memakai *safety helmet*.

Dari ketiga kejadian diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi karena pada saat kejadian ABK yang bersangkutan tidak mendapatkan peneguran dari perwira. Sedangkan menurut ketentuan apabila ABK tidak menggunakan *Personal Safety Equipment* akan dilakukan pemberian sanksi guna memberikan penegakan peraturan agar disiplin dan terhindar dari kecelakaan namun hal itu tidak dilakukan.

Adapun prosedur dalam melaksanakan kerja harian yaitu setiap pekerja diwajibkan menggunakan alat pelindung diri seperti :

- 1) *Head protection* (pelindung kepala), contohnya *safety helmet*.
- 2) *Hearing protection* (pelindung pendengaran).
- 3) *Face and eye protection* (pelindung terhadap kepala dan wajah).
- 4) *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan).
Contohnya *breathing apparatus*.
- 5) *Hand and foot protection* (pelindung tangan dan kaki), contohnya tangan dan *safety shoes*.
- 6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian), contohnya *safety harness*.
- 7) *Body protection* (alat pelindung tubuh)
- 8) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko jatuh ke laut).

2. Kurangnya pengetahuan anak buah kapal tentang peraturan keselamatan kerja diatas kapal :

a. Kurangnya pelatihan dan pengembangan anak buah kapal

1) Fakta I

Pada fakta kejadian I terjadi kecelakaan kerja di dek yang dikarenakan Bosun yang sedang bekerja menggunakan *wearpack* dengan celana pendek akibatnya kakinya kemasukan kawat-kawat dari alat *chipping* otomatis sehingga harus di lakukan operasi di Rumah Sakit.

2) Fakta II

Pada fakta kejadian II terjadi kecelakaan kerja di buritan kapal dikarenakan ABK yang sedang bekerja tidak menggunakan alat pelindung mata (*safety goggles*) yang sesuai dengan standar keselamatan.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan penyebab timbulnya masalah yang dihasilkan dari analisis data yang penulis tulis dalam skripsi ini. Kemudian penulis membuat alternatif pemecahan yang sesuai dengan kejadian-kejadian yang penulis telah jelaskan dalam Analisis Data di atas yaitu :

1. Pelaksanaan peningkatan pengawasan dari Perwira terhadap para ABK di dalam menerapkan keselamatan kerja di atas kapal MT. GRIYA ASMAT

a. Meningkatkan pengawasan dari perwira terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan

Cara yang dapat dilakukan yaitu perwira memberikan pengawasan secara langsung terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja. Dan bisa juga dengan bukti adanya pengawasan itu di lakukan oleh Perwira di atas kapal yaitu dengan pemberian *reward* (penghargaan) yang

di berikan oleh Perwira di atas kapal kepada ABK yang disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal, sehingga dapat memacu semangat kerja ABK dengan baik.

b. Pelaksanaan *safety meeting*

Waktu yang tepat untuk menjelaskan mengenai isi dari *Safety Management Manual* dan pedoman manajemen kapal adalah pada waktu *Safety meeting* yang dilaksanakan seminggu sekali, sedangkan kontrak di atas kapal berkisar antara 6-8 bulan. Disamping itu pada saat *safety meeting* berlangsung dapat dipraktekkan secara langsung apa yang didiskusikan sehingga sangat efisien dan dapat dikoreksi kekurangannya. *Safety meeting* ini di harapkan mampu memberikan manajemen kerja yang baik di atas kapal yaitu dengan memberikan motivasi kepada para personil kapal sebagai anak buahnya. Pada saat *safety meeting* juga diharapkan perwira senior dapat menjelaskan maksud poin-poin yang ada pada *checklist* maupun prosedur kerja yang tertulis diatas kapal. Ditayangkan film-film tentang keselamatan kerja dan menempelkan poster-poster tentang keselamatan kerja pada tempat-tempat umum di atas kapal.

Cara-cara tersebut dapat di lakukan ditengah-tengah *safety meeting* di atas kapal yaitu dengan disajikan sebuah tontonan film dokumentasi yang berhubungan dengan sistem manajemen keselamatan.

2. Pelaksanaan peningkatan pengetahuan ABK tentang menerapkan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar

a. Meningkatkan pengetahuan ABK tentang penerapan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar

Menurut STCW (*Standard Training Certificate and Watchkeeping*) Manila 2010 Bab VI (Standar-standar yang berkaitan dengan fungsi-fungsi keadaan darurat, keselamatan kerja, perawatan medis dan penyelamatan jiwa) *section A-VI/I* Persyaratan minimum untuk pendidikan dan pelatihan familirisasi untuk seluruh pelaut menjelaskan bahwa :

1) Familiarisasi

a) Sebelum melaksanakan tugas-tugas dikapal, semua orang yang bekerja disebuah kapal harus menerima pelatihan pengenalan (familiarisasi) tentang teknik-teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk, dengan mempertimbangkan pedomana yang ada di dalam bagian B, agar mampu untuk :

- (1). Berkomunikasi dengan orang-orang lain diatas kapal, tentang dasara-dasar keselamatan, dan memahami isyarat-isyarat, alarm-alarm informasi keselamatan
- (2). Mengetahui apa yang harus dilakukan jika :
 - (a). Seseorang jatuh ke laut
 - (b). Terdeteksi adanya kebakaran atau asap
 - (c). Alarm kebakaran atau untuk meninggalkan kapal berbunyi
- (3). Mengenali tempat berkumpul dan stasiun embarkasi dan rute-rute untuk meloloskan diri dalam keadaan darurat.
- (4). Menemukan dan mengenakan jaket keselamatan
- (5). Membunyikan alarm tanda bahaya dan memiliki pengetahuan dasar tentang alat pemadam kebakaran ringan
- (6). Mengambil tindakan secepatnya jika mengetahui adanya kecelakaan atau situasi darurat medis lain, sebelum mengusahakan bantuan lebih lanjut
- (7). Menutup dan membuka pintu-pintu kebakaran, kedap udara dan kedap air yang bukan pintu-pintu lambung kapal.

Suma'mur P.K. (1981 : 2) menjelaskan bahwa keselamatan kerja berkaitan dengan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan – kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat

dikurangi atau ditekan sekecil – kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.

- 2) Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi – kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisien yang lebih tinggi pula.
- 4) Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah – pisahkan dari ketrampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur – unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik – baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

Pertimbangan tentang keselamatan kerja dijelaskan bahwa :

- 1) Bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam menjalankan pekerjaan, untuk
- 2) Bahwa setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pada keselamatannya.
- 3) Bahwa setiap sumber produksi perlu dipakai dan dipergunakan secara aman dan efisien.
- 4) Bahwa sehubungan dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.
- 5) Bahwa setiap pembinaan norma-norma itu perlu diwujudkan dalam Undang-Undang yang memuat ketentuan - ketentuan umum tentang keselamatan kerja yang sesuai dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi dan teknik perkembangan teknologi.

Meningkatkan keselamatan kerja awak kapal dapat dilakukan dengan berbagai cara yaitu :

1) Melakukan pengenalan dan Pelatihan-pelatihan (Familiarisasi).

Pengenalan dan Familiarisasi lebih baik dilakukan secara langsung yaitu agar tidak terjadi kesalahan pada saat bekerja dan tidak terjadi kecelakaan kerja di atas kapal.

2) Dilakukan pengarahan sebelum dan sesudah pekerjaan.

Pentingnya dilakukan pengarahan sebelum dan sesudah melakukan pekerjaan adalah untuk pemahaman yang baik terhadap awak kapal agar tidak terjadi kesalahan pada saat bekerja dan mendapatkan hasil pekerjaan yang baik dengan mengutamakan keselamatan jiwa personil di atas kapal. Sehingga memperkecil kemungkinan awak kapal tidak menerapkan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar.

Dalam hal meningkatkan disiplin para awak kapal terhadap pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal merupakan salah satu faktor pendukung untuk dapat tercapainya tujuan operasional kapal yang menyangkut keselamatan jiwa personil di atas kapal. Oleh karena itu untuk dapat mencapai salah satu tujuan tersebut para Perwira atau Mualim di atas kapal harus dapat merangkul semua personil kapal tanpa membedakan jabatan dan kemampuan yang dimiliki oleh para personil. Para Perwira di atas kapal juga harus dapat memotivasi anak buahnya agar berantusias dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja untuk dapat menciptakan tujuan operasional kapal yaitu menyangkut keselamatan jiwa personil di atas kapal.

b. Pelaksanaan pelatihan dan pengembangan anak buah kapal

1) Pelatihan (Menurut STCW)

- a) Para pelaut yang dipekerjakan pada setiap jabatan di kapal untuk ikut melaksanakan keselamatan kerja, diantaranya :

- (1). Memperoleh pelatihan dan pendidikan dasar yang disetujui dalam hal :
 - (a). Teknik-teknik menyelamatkan diri sebagaimana ditetapkan dalam tabel A-VI/1-1
 - (b). Pencegahan dan pemadaman kebakaran sebagaimana ditetapkan didalam tabel A-VI/1-2
 - (c). Pertolongan pertama tingkat dasar sebagaimana ditetapkan didalam tabel A-VI/1-3
 - (d). Penyelamatan dan tanggung jawab sosial sebagaimana ditetapkan di dalam tabel A-VI/1-4

- (2). Menunjukkan telah mencapai standar kompetensi yang diperlukan untuk menjalankan tugas-tugas dan tanggung jawab yang tercantum didalam kolom 1 tabel A-VI/1-1, tabel A-VI/1-2, tabel A-VI/1-3, dan tabel A-VI/1-4, selama masa waktu 5 tahun terakhir melalui :
 - (a). Pembuktian kompetensi sesuai dengan metode-metode dan kriteria untuk mengevaluasi kompetensi sebagaimana dicantumkan didalam kolom 3 dan kolom 4 tabel-tabel tersebut.\

Pengujian atau penilaian berlanjut, sebagai bagian dari program pelatihan yang disetujui dalam hal subjek-subjek yang dicantumkan dalam tabel tersebut.

D. EVALUASI ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari berbagai alternatif pemecahan masalah di atas, penulis membuat evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah dari masalah yang penulis teliti didalam penulisan skripsi ini yang berhubungan dengan upaya untuk megoptimalisasikan penerapan keselamatan kerja diatas kapal. Dan dalam setiap alternatif penulis melakukan evaluasi dari tiap-tiap alternatif pemecahan masalah yang ada untuk mengetahui mana yang terbaik. Maka evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang ada antara lain :

1. Pelaksanaan peningkatkan pengawasan dari Perwira terhadap para ABK di dalam menerapkan keselamatan kerja di atas kapal MT. GRIYA ASMAT

a. Meningkatkan pengawasan dari perwira terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan

1) Keuntungannya :

Jika pada saat perwira melakukan pengawasan langsung terhadap ABK yang sedang bekerja dan menemukan kesalahan atau penyelewengan dari prosedur yang sudah ditetapkan, maka perwira dapat langsung bertindak dengan memberikan instruksi atau teguran sehingga ABK dapat langsung mengetahui apa yang menjadi kesalahannya.

2) Kerugiannya :

Tidak semua ABK merasa senang ketika pekerjaannya selalu diawasi. Hal ini dapat menimbulkan rasa tidak nyaman pada ABK yang sedang bekerja karena setiap pekerjaan yang dilakukan selalu diawasi oleh perwira. Sehingga hal ini akan menimbulkan hubungan yang tidak harmonis diantara ABK dan perwira diatas kapal.

b. Pelaksanaan *Safety Meeting*

1) Keuntungannya :

Dapat mengevaluasi kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai prosedur keselamatan kerja sehingga awak kapal dapat lebih mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya dalam menerapkan keselamatan kerja diatas kapal.

2) Kerugiannya :

Pelaksanaan *safety meeting* mengurangi waktu istirahat para awak kapal karena *safety meeting* biasanya dilaksanakan di jam-jam istirahat.

2. Pelaksanaan peningkatan pengetahuan ABK tentang menerapkan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar

- a. Meningkatkan pengetahuan ABK tentang penerapan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar

- 1) Familiarisasi

- a) Keuntungan :

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

- b) Kerugiannya :

- Dalam melakukan pelatihan-pelatihan, perusahaan harus mengerluakan biaya yang lebih.

- 2) Pelaksanaan pengarahan sebelum dan sesudah pekerjaan

- a) Keuntungannya :

- (1). Para awak kapal menjadi tahu akan prosedur keselamatan yang harus dilakukan sebelum dan sesudah bekerja.

- (2). Para awak kapal makin termotivasi dengan makin bertambahnya perhatian dari perwira.

- b) Kerugiannya :

- (1). Dalam melakukan pengarahan-pengarahan sebelum bekerja akan menyita waktu kerja awak kapal.

- (2). Dalam melakukan pengarahan-pengarahan setelah bekerja akan menyita waktu istirahat awak kapal.

- 3) Penayangan *film-film* tentang keselamatan kerja

- c) Keuntungannya :

- Dapat meningkatkan pengetahuan para awak kapal akan prosedur keselamatan kerja dan pentingnya keselamatan kerja diatas kapal.

- d) Kerugiannya :

- Cara ini juga membutuhkan biaya, tidak memiliki kelemahan apapun.

- 4) Peningkatan kedisiplinan

- a) Keuntungannya :

(1). Dapat memotivasi awak kapal agar tidak mendapatkan sanksi sehingga senantiasa mengikuti prosedur keselamatan kerja.

(2). Para awak kapal menjadi lebih termotivasi dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja agar dapat memiliki penilaian kedisiplinan yang baik sehingga dapat memperoleh penghargaan dari perusahaan.

b) Kerugiannya :

Menimbulkan ketegangan pada awak kapal di dalam bekerja, tetapi penegakan peraturan harus dilaksanakan.

b. Pelaksanaan pelatihan dan pengembangan anak buah kapal

1) Keuntungannya :

Dengan pelaksanaan pelatihan dan pengembangan anak buah kapal, maka kinerja para anak buah kapal menjadi meningkat khususnya dalam hal penerapan aturan keselamatan kerja di atas kapal.

2) Kerugiannya :

Perusahaan harus menyediakan anggaran dalam hal pelaksanaan pelatihan dan pengembangan anak buah kapal.

E. PEMECAHAN MASALAH

Dari beberapa evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah diatas, dengan melihat dari segi keuntungan dan kerugiannya maka penulis mengambil pemecahan masalah yang terbaik antara lain :

1. Pelaksanaan peningkatan pengawasan dari Perwira terhadap para ABK di dalam menerapkan keselamatan kerja di atas kapal MT. GRIYA ASMAT

a. Meningkatkan pengawasan dari perwira terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.

Cara yang dapat dilakukan yaitu perwira memberikan pengawasan secara langsung terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja. Dan bisa juga dengan bukti adanya pengawasan itu di lakukan oleh

Perwira di atas kapal yaitu dengan pemberian *reward* (penghargaan) yang di berikan oleh Perwira di atas kapal kepada ABK yang disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal, sehingga dapat memacu semangat kerja ABK dengan baik.

b. Pelaksanaan *safety meeting*

Waktu yang tepat untuk menjelaskan mengenai isi dari *Safety Management Manual* dan pedoman manajemen kapal adalah pada waktu *Safety meeting* yang dilaksanakan seminggu sekali, sedangkan kontrak di atas kapal berkisar antara 6-8 bulan. Disamping itu pada saat *safety meeting* berlangsung dapat dipraktekkan secara langsung apa yang didiskusikan sehingga sangat efisien dan dapat dikoreksi kekurangannya. *Safety meeting* ini di harapkan mampu memberikan manajemen kerja yang baik di atas kapal yaitu dengan memberikan motivasi kepada para personil kapal sebagai anak buahnya. Pada saat *safety meeting* juga diharapkan perwira senior dapat menjelaskan maksud poin-poin yang ada pada *checklist* maupun prosedur kerja yang tertulis diatas kapal. Ditayangkan film-film tentang keselamatan kerja dan menempelkan poster-poster tentang keselamatan kerja pada tempat-tempat umum di atas kapal.

2. Pelaksanaan peningkatan pengetahuan ABK tentang menerapkan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar

a. Meningkatkan pengetahuan ABK tentang penerapan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar

Dalam hal meningkatkan pengetahuan anak buah kapal ada beberapa hal yang dilakukan diantaranya yaitu :

1) Pelaksanaan familiarisasi (STCW 1974)

- a) Sebelum melaksanakan tugas-tugas dikapal, semua orang yang bekerja disebuah kapal harus menerima pelatihan pengenalan (familiarisasi) tentang teknik-teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk,

dengan mempertimbangkan pedoman yang ada di dalam bagian B, agar mampu untuk :

- (1). Berkomunikasi dengan orang-orang lain diatas kapal, tentang dasara-dasar keselamatan, dan memahami isyarat-isyarata, alarm-alarm informasi keselamatan
- (2). Mengetahui apa yang harus dilakukan jika :
 - (a). Seseorang jatuh ke laut
 - (b). Terdeteksi adanya kebakaran atau asap
 - (c). Alarm kebakaran atau untuk meninggalkan kapal berbunyi
- (3). Mengenali tempat berkumpul dan stasiun embarkasi dan rute-rute untuk meloloskan diri dalam keadaan darurat.
- (4). Menemukan dan mengenakan jaket keselamatan
- (5). Membunyikan alarm tanda bahaya dan memiliki pengetahuan dasar tentang alat pemadam kebakaran ringan
- (6). Mengambil tindakan secepatnya jika mengetahui adanya kecelakaan atau situasi darurat medis lain, sebelum mengusahakan bantuan lebih lanjut
- (7). Menutup dan membuka pintu-pintu kebakaran, kedap udara dan kedap air yang bukan pintu-pintu lambung kapal.

3) Dilakukan pengarahan sebelum dan sesudah pekerjaan.

Pentingnya dilakukan pengarahan sebelum dan sesudah melakukan pekerjaan adalah untuk pemahaman yang baik terhadap awak kapal agar tidak terjadi kesalahan pada saat bekerja dan mendapatkan hasil pekerjaan yang baik dengan mengutamakan keselamatan jiwa personil di atas kapal. Sehingga memperkecil kemungkinan awak kapal tidak menerapkan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar.

4) Peningkatan kedisiplinan anak buah kapal

Dalam hal meningkatkan disiplin para awak kapal terhadap pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal merupakan salah satu faktor pendukung untuk dapat tercapainya tujuan operasional kapal yang menyangkut keselamatan jiwa personil di atas kapal.

Oleh karena itu untuk dapat mencapai salah satu tujuan tersebut para Perwira atau Muallim di atas kapal harus dapat merangkul semua personil kapal tanpa membedakan jabatan dan kemampuan yang dimiliki oleh para personil. Para Perwira di atas kapal juga harus dapat memotivasi anak buahnya agar berantusias dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja untuk dapat menciptakan tujuan operasional kapal yaitu menyangkut keselamatan jiwa personil di atas kapal.

b. Pelaksanaan pelatihan dan pengembangan anak buah kapal

1) Pelatihan

a) Para pelaut yang dipekerjakan pada setiap jabatan di kapal untuk ikut melaksanakan tugas-tugas penyelamatan dan pencegahan pencemaran selama pengoperasian kapal yang bersangkutan sebelum ditugaskan harus :

(1). Memperoleh pelatihan dan pendidikan dasar yang disetujui dalam hal :

(e). Teknik-teknik menyelamatkan diri sebagaimana ditetapkan dalam tabel A-VI/1-1

(f). Pencegahan dan pemadaman kebakaran sebagaimana ditetapkan didalam tabel A-VI/1-2

(g). Pertolongan pertama tingkat dasar sebagaimana ditetapkan didalam tabel A-VI/1-3

(h). Penyelamatan dan tanggung jawab sosial sebagaimana ditetapkan di dalam tabel A-VI/1-4

(2). Menunjukkan telah mencapai standar kompetensi yang diperlukan untuk menjalankan tugas-tugas dan tanggung jawab yang tercantum didalam kolom 1 tabel A-VI/1-1, tabel A-VI/1-2, tabel A-VI/1-3, dan tabel A-VI/1-4, selama masa waktu 5 tahun terakhir melalui :

(a). Pembuktian kompetensi sesuai dengan metode-metode dan kriteria untuk mengevaluasi kompetensi sebagaimana dicantumkan didalam kolom 3 dan kolom 4 tabel-tabel tersebut.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil analisis deskripsi data berdasarkan fakta-fakta dan data yang ada, hambatan-hambatan yang menyebabkan terjadinya penyimpangan terhadap keselamatan kerja diatas kapal.

1. Kurangnya pengawasan perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan keselamatan kerja di atas kapal MT. GRIYA ASMAT hal ini disebabkan karena perwira diatas kapal yang kurang memiliki rasa tanggung jawab di dalam mengawasi langsung kegiatan kerja para awak kapal. Pemecahan masalah yang dipilih adalah perwira di atas kapal melakukan pengawasan secara langsung terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.
2. Kurangnya Pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal MT. GRIYA ASMAT disebabkan masih kurangnya pengetahuan awak kapal tentang prosedur kerja yang aman diatas kapal sehingga tidak diterapkannya prosedur keselamatan kerja serta kurangnya pelatihan-pelatihan mengenai penggunaan prosedur keselamatan kerja bagi awak kapal MT.GRIYA ASMAT. Pemecahan masalah yang dipilih adalah melakukan pengarahan sebelum dan sesudah pekerjaan, melakukan *safety meeting* minimalnya satu bulan sekali serta menayangkan film-film tentang keselamatan kerja dan menempelkan poster-poster tentang keselamatan kerja pada tempat-tempat umum diatas kapal.

B. SARAN

Untuk mempertimbangkan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang telah diuraikan dan melalui beberapa tahap evaluasi masalah dibab sebelumnya, maka untuk dapat mencari solusi yang tepat dalam menangani masalah yang timbul akibat dari rendahnya pengawasan dari para perwira terhadap anak buah kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja diatas kapal dan kurangnya pengetahuan para anak buah kapal tentang peraturan keselamatan kerja diatas kapal MT. GRIYA ASMAT adalah semua pihak harus dapat menyatukan visi kedepan dan memerlukan pertimbangan-peretimbangan khusus yang mungkin melibatkan pihak kapal, perusahaan dan seluruh aspek yang mempengaruhi dalam usaha terciptanya keselamatan kerja di atas kapal.

Solusi yang akan dijabarkan oleh penulis dimaksudkan dapat menjadi masukan yang membangun demi tercapainya tujuan terciptanya keselamatan kerja diatas kapal MT. GRIYA ASMAT dengan mempertimbangkan masalah yang dihadapi, adapun saran yang akan disampaikan oleh penulis adalah sebagai berikut :

- 1 Meningkatkan pengawasan para perwira terhadap anak buah kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja diatas kapal
 - a. Pelaksanaan peningkatan pengawasan dari perwira terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan
 - b. Pelaksanaan *safety meeting*
- 2 Meningkatkan pengetahuan anak buah kapal tentang peraturan keselamatan kerja diatas kapal
 - a. Pelaksanaan peningkatan pengetahuan ABK akan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar
 - b. Pelaksanaan pelatihan dan pengembangan anak buah kapal

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan. 2000. *Advanced Fire Trainingi* (Pemadaman Kebakaran-Tingkat Lanjutan). Jakarta. Badan Diklat Perhubungan.
- Danuasmoro Goenawan. 2003. Kesehatan Keselamatan Kerja Untuk Pelaut. Jakarta. Yayasan Bina Citra Samudra.
- Moekijat. 1980. Kamus *Management*. Bandung. Alumni.
- K.P. Suma'mur. 1981. Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan. Jakarta. CV. Haji Masagung.
- International Maritime Organization*. 2010. *Standard Training Certificate and Watchkeeping* Manila. London. *International Maritime Organization*
- <http://www.kajianpustaka.com/2016/10/pengertian-tujuan-fungsi-dan-manfaat-sop.html>.
- www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/.../wcms_090250.pdf