

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH
KAPAL DAN KESADARAN PENGGUNAAN ALAT
KESELAMATAN DALAM RANGKA MENINGKATKAN
KESELAMATAN KERJA PADA MV. SVITZER
PORTIMAO**

Oleh :

NASIR KAMARUDDIN

NIS. 03211/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH
KAPAL DAN KESADARAN PENGGUNAAN ALAT
KESELAMATAN DALAM RANGKA MENINGKATKAN
KESELAMATAN KERJA PADA MV. SVITZER
PORTIMAO**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

Oleh :

NASIR KAMARUDDIN
NIS. 03211/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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

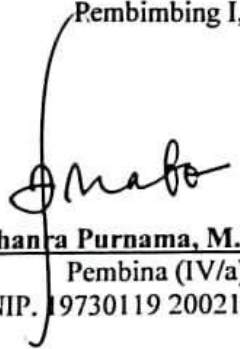



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : NASIR KAMARUDDIN
No. Induk Siwa : 03211/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK
BUAH KAPAL DAN KESADARAN PENGGUNAAN
ALAT KESELAMATAN DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA MV.
SVITZER PORTIMAO

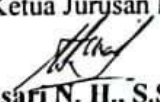
Jakarta, 29/05 / 2024
Pembimbing II,

Pembimbing I,


Capt. Chanra Purnama, M.M.Tr., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730119 200212 1 001


DR. Inayaturobbany, M.Si., M.M.Tr
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19660421 199103 2 002

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : NASIR KAMARUDDIN
No. Induk Siwa : 03211/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK
BUAH KAPAL DAN KESADARAN PENGGUNAAN
ALAT KESELAMATAN DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA
MV. SVITZER PORTIMAO

Penguji I

Penguji II

Penguji III

I Komang H.P. Adiputra, Msc
Penata (III/c)
NIP. 19901024201503 1005

Niken Sutalaksana, Msc
Pembina (IV/a)
NIP. 19630509 199809 1 002
Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Chandra Purnama, M.M.Tr., M.Mar
Pembina (IV/a)
19730119 200212 1 001

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

**“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DAN
KESADARAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA MV. SVITZER
PORTIMAO”**

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

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

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

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H.,M.Mar, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Chanra Purnama, M.M.Tr., M.Mar., selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. DR. Inayatur Robbany, M.Si., M.M.Tr., selaku dosen Pembimbing II yang telah

memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 2024

Penulis,

NASIR KAMARUDDIN

NIS. 03211/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	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	21
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	24
B. Analisis Data	25
C. Pemecahan Masalah	29
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. Safety Officer Inspection Checklist
- Lampiran 3. SMS Assurance Induction
- Lampiran 4. Toolbox Talk Daily Record

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sarana transportasi laut seperti halnya kapal tunda adalah merupakan alat transportasi yang sampai saat ini masih memegang peranan yang sangat penting dan sangat dominan, karena sangat efisien dalam bermanouver. Seiring dengan tuntutan pasar maka setiap perusahaan pelayaran saling berkompetisi dan berlomba untuk memperebutkan pasar, yaitu dalam usaha untuk mendapatkan keuntungan semaksimal mungkin dengan pengeluaran biaya operasional seminimal mungkin. Upaya tersebut memerlukan peningkatan penerimaan dan pengurangan pembiayaan yang pada akhirnya dapat berakibat rawan terhadap keamanan dan keselamatan kapal.

Faktor keselamatan merupakan sesuatu hal yang paling utama dalam berbagai bidang pekerjaan di kapal. Fakta di lapangan kebanyakan kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (*human error*). Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan-kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu sistem manajemen keselamatan baik di darat maupun di kapal serta pelaksanaan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 74/78 dengan sebaik baiknya. Karena itu, sangat dibutuhkan suatu sistem manajemen keselamatan yang mengatur segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja dengan memperhatikan keselamatan ABK dan pengoperasian kapalnya, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran yang mungkinakan terjadi.

ABK sebagai sumber daya manusia haruslah memiliki kedisiplinan dan kemampuan yang baik untuk mendukung kelancaran dalam operasional kapal. Dengan kondisi kapal yang desainnya semakin maju maka hanya memerlukan crew kapal yang jumlahnya sedikit tetapi mampu untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan aman. Sumber Daya Manusia yang juga siap bekerja di atas kapal tersebut,

dalam hal ini ABK perlu didukung dengan ketersediaan peralatan kapal yang memadai baik dalam hal pengoperasian kapal tersebut ataupun dalam hal keselamatan selama bekerja di atas kapal. Selain menguasai pengetahuan mengenai ilmu perkapalan dan teknologi lainnya, keterampilan dari ABK untuk mengoperasikan alat-alat di atas kapal termasuk alat-alat keselamatan kerja sangat diperlukan untuk mencegah terjadinya resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Dari semua yang terlibat dalam kegiatan pelayaran perlu mengadakan dan mengatasi kendala yang seharusnya tidak terjadi sehingga mempengaruhi kelancaran operasional kapal. Permasalahan yang akan dibahas diantaranya metode atau cara kerja ABK dek tidak sesuai dengan SOP di kapal Tug Boat yang disebabkan kurangnya sosialisasi mengenai SOP di atas kapal dan faktor kebiasaan ABK dek yang masih menggunakan metode kerja di kapal sebelumnya. ABK dek tidak disiplin dalam menerapkan prosedur kerja saat melaksanakan tugas dan tanggung jawab di atas kapal dikarenakan keterbatasan ABK dek dalam penguasaan bahasa sehingga kesulitan dalam memahami prosedur kerja dan kurangnya kesadaran ABK dek dalam menerapkan prosedur kerja. Untuk menunjang kelancaran operasional kapal maka SOP harus dilakukan secara optimal. Hal ini akan mempermudah ABK dek dalam menyelesaikan pekerjaan dan target kerja yang telah direncanakan akan tercapai dengan baik.

Selama penulis bekerja di MV. Svitzer Portimao terjadi beberapa masalah yang dapat menghambat pengoperasian kapal dan menimbulkan kecelakaan kerja. Pada tanggal 07 Januari 2018 telah terjadi kecelakaan kerja pada saat ABK melakukan pekerjaan *chipping* di *poop deck* tidak menggunakan *safety goggles*, sehingga karat *chipping* mengenai matanya karena tidak memakai kacamata kerja. Kejadian lain yaitu kecelakaan menimpa oiler saat berjalan di kamar mesin tidak menggunakan *safety shoes*, oiler terpeleset sehingga kakinya mengalami luka memar.

Permasalahan tersebut terjadi karena kurang disiplinnya ABK dalam menjalankan peraturan di atas kapal yang disebabkan karena rendahnya kedisiplinan ABK dalam mengimplementasikan (menerapkan) peraturan dan ABK tidak siap pada saat kapal akan beroperasi. Hal tersebut mengakibatkan terhambatnya pengoperasian kapal dan ABK banyak sekali melalaikan peraturan sehingga mengakibatkan kecelakaan kerja. Selain itu minimnya pemahaman mengenai alat-alat keselamatan kerja yang disebabkan ABK lalai dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja dikarenakan

minimnya pengetahuan tentang pentingnya keselamatan kerja di atas kapal sehingga resiko kecelakaan kerja semakin meningkat.

Berdasarkan fakta dan pengamatan di atas kapal maka dalam penulisan makalah ini penulis tertarik memilih judul : **“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DAN KESADARAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN PADA MV. SVITZER PORTIMAO”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

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

- a. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal
- c. Kurang pemahaman ABK tentang prosedur penggunaan peralatan keselamatan di atas kapal.
- d. Kurang maksimalnya pengawasan terhadap ABK dalam hal keselamatan.
- e. Tidak adanya sanksi maupun *reward* atas kedisiplinan ABK

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di MV. Svitzer Portimao maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada:

- a. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal

3. Rumusan Masalah

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

- a. Mengapa ABK kurang disiplin dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal ?
- b. Apa penyebab kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa mengapa ABK kurang disiplin dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa apa penyebab kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya tentang kedisiplinan Anak Buah Kapal terhadap kesadaran penggunaan alat keselamatan.
- 2) Untuk memotivasi (para perwira/pelaksana) agar lebih memahami kedisiplinan Anak Buah Kapal terhadap kesadaran penggunaan alat keselamatan

b. Aspek Praktisi

- 1) Untuk memberikan masukan dan sebagai referensi ilmiah bagi pimpinan / perusahaan dalam pengambilan kebijakan dan perencanaan ke depan yang lebih baik.
- 2) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program ANT-I Jurusan Nautika di Sekolah Tinggi Ilmu pelayaran Jakarta.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Teknik Observasi

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat keselamatan di kapal MV.Svitzer Portimao.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen mesin kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya

sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti ship particular, crew list dan lain-lain.

c. Studi Kepustakaan

Penulis mengumpulkan buku-buku yang berkaitan dengan keselamatan kerja di kapal barang, bahan ajar selama mengikuti Diklat Pelaut Nautika Angkatan 70 tahun 2024 dan buku yang berhubungan dengan materi di dalam makalah ini yang ada di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Dalam penulisan makalah ini, penulis melakukan penelitian langsung selama penulis bekerja di atas kapal MV Svitzer Portimao sebagai Nahkoda/Tug Master sejak bulan 14 November 2017 sampai bulan 30 January 2018.

2. Tempat penelitian

Tempat penelitian di atas kapal MV Svitzer Portimao yang berbendera ST. Vincent & Generaldines, milik Svitzer Middle East yang beroperasi di alur pelayaran Angola.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh

STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada, maka diharapkan akan mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi masalah yang menyebutkan poin permasalahan di atas kapal. Batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, yang diambil dari beberapa kutipan buku dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan deskripsi data yang merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis dan sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Serta saran yang merupakan pertanyaan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Kedisiplinan

a. Definisi

Menurut Prawairosentono (2009:31) dalam buku Kebijakan Kinerja Karyawan, mengemukakan bahwa secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Disiplin juga dapat diartikan sebagai suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

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

Menurut Hasibuan (2016:34) kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan dan norma-norma sosial yang berlaku. Seorang yang disiplin artinya juga memiliki kesadaran dalam mentaati peraturan yang berlaku, termasuk dalam hal keselamatan.

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

Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan dan memelihara suatu Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), yang memasukan ke dalamnya beberapa ketentuan. (ISM Code,2014)

- 1) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
- 2) Petunjuk-petunjuk dan prosedur-prosedur untuk menjamin pengoprasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan internasional dan negara berbendera
- 3) Tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi di darat dan di atas kapal, serta antara darat dan kapal.
- 4) Prosedur pelapor kejadian dan merespon keadaan darurat.
- 5) Prosedur internal audit dan tinjauan manajemen.

b. Macam-Macam Kedisiplinan

Menurut Prawairosentono (2009:39) dalam buku Kebijakan Kinerja Karyawan jenis-jenis disiplin dibagi dua yaitu:

- 1) *Self dicipline*

Disiplin ini timbul karena seseorang merasa terpenuhi kebutuhannya dan telah menjadi bagian dari organisasi, sehingga orang akan tergugah hatinya untuk sadar secara suka rela memenuhi segala peraturan yang berlaku.

2) *Command dicipline*

Disiplin ini timbul bukan berasal dari perasaan ikhlas, akan tetapi adanya paksaan/ancaman orang lain.

Dalam setiap organisasi, yang diinginkan pastilah jenis disiplin yang pertama, yaitu datang karena kesadaran dan keikhlasan, akan tetapi kenyataan selalu menunjukan bahwa disiplin itu lebih banyak disebabkan oleh adanya ancaman atau paksaan dari luar. Disiplin mengacu pada pola tingkah laku dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a) Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan yang berlaku.
- b) Adanya perilaku yang terkendali dan ketaatan dalam melakukan pekerjaan.

2. Anak Buah Kapal

- a. Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nakhoda ataupun pemimpin kapal
 - 1) Pelayar : Semua orang yang ada di kapal (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran) di kapal selain Nakhoda (KUHD)
 - 2) Perwira adalah mereka yang dalam daftar anak kapal di berikan pangkat sebagai perwira (KUHD)
 - 3) Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau ketrampilan sebagai awak kapal (sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan)
- b. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji, termasuk Nakhoda. (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)
- c. Nakhoda adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal serta menjadi wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Nakhoda adalah orang yang memimpin kapal. (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)

Pemimpin kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu berbeda dengan yang dimiliki Nakhoda. (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)

3. Keselamatan Kerja

a. Definisi

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

Menurut Goenawan Danuasmoro (2003), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

- 1) Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :
 - a) Pengetahuan keselamatan
 - b) Pencegahan kebakaran
 - c) Prosedur keadaan darurat
 - d) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
 - e) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
 - f) Pencegahan polusi dan lain-lain.
- 2) Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :
 - a) Teknik penyelamatan diri (*Personal Survive Technique*)
 - b) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*Fire Prevention and Fighting*)
 - c) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*Elementary First Aid*)

d) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*Personal safety and Social Responsibility*)

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

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan ABK ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

b. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Bab IX berisi tentang manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (*Management for the Safe Operation of Ships*), berisi ketentuan-ketentuan tentang bagaimana manajemen pengoperasian kapal, sehingga menjamin keselamatan pelayaran. Berdasarkan Bab IX maka diberlakukan

International Safety Management Code (ISM Code), selain itu bab ini ditambahkan karena dari hasil analisis oleh negara-negara anggota International Maritime Organization (IMO) bahwa peralatan yang canggih tidak mampu menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar.

c. *International Safety Management (ISM) Code*

Berdasarkan ISM Code part A general, Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) Code adalah Code Manajemen Keselamatan Internasional untuk Pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi sebagaimana diadopsi oleh Majelis, yang mungkin diamandemen oleh Organisasi. Sistem Manajemen Keselamatan adalah sistem terstruktur dan terdokumentasi yang membolehkan personel perusahaan untuk menerapkan secara efektif kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Perusahaan.

Berdasarkan ISM Code edisi 2017 Bagian A - Pasal 6.5 menyatakan: perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System* (SMS) di kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua ABK. Dalam hal ini untuk ABK harus mempunyai keterampilan dan disiplin yang tinggi mengikuti peraturan-peraturan yang ada untuk mengoperasikan kapal yang lebih aman dan lancar. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi :

- 1) Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman.
- 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil didarat dan diatas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Karena itu ISM Code memerlukan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* dibuat oleh perusahaan yang mengoperasikan

kapal untuk menjamin semua peralatan yang dipersyaratkan oleh IMO dan peraturan lainnya yang berlaku yang dimuat dalam sistem dan dilaksanakan. Karena sistem manajemen ISM Code harus melaksanakan semua peraturan Nasional dan Internasional yang berlaku, maka Code tersebut menekankan perlunya pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualifikasi dan berkompeten.

Berdasarkan definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa *Safety Management System* (SMS) adalah sebuah aturan dari perusahaan untuk menjamin keselamatan di atas kapal.

4. Waktu Istirahat (*Rest Period*)

Berdasarkan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 pasal 2 poin c tentang *hours of work and hours of rest* (jam kerja dan istirahat) sebagai berikut :

- a. *Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.*

(Setiap Anggota harus memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat untuk pelaut diatur)

- b. *Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.*

(Setiap Anggota harus menetapkan jam kerja maksimum atau minimum jam istirahat selama periode tertentu yang konsisten dengan ketentuan dalam kode)

5. Prosedur Kerja di Tempat Tinggi

Menurut *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen*, Consolidated Edition, 2010 Bab 15 tentang Sistem Kerja Aman

- a. Poin 15.1 Pendahuluan

Bab ini menyarankan beberapa tindakan kontrol yang dapat diambil untuk melindungi mereka yang mungkin berisiko di beberapa area utama di kapal. Langkah-langkah tersebut harus didasarkan pada temuan penilaian risiko.

b. Bekerja di ketinggian dan di luar kapal (*outboard*)

- 1) Siapa pun yang bekerja dan tidak berdiri di permukaan tanah atau di lantai dek bekerja di ketinggian. Juga melakukan pekerjaan di dalam tangki, dekat lubang, seperti palka, atau di tangga yang tetap dapat dianggap bekerja di ketinggian jika ada bahaya cedera jika pekerja jatuh. Panduan lebih lanjut terkandung dalam MGN 410 (M + F).
- 2) Pekerjaan hanya boleh dilakukan pada ketinggian jika tidak ada alternatif praktis yang dapat dilakukan untuk melakukannya. Jika ada alternatif yang wajar dan praktis, maka harus diadopsi. Jika pekerjaan harus dilakukan pada ketinggian, pemberi kerja harus memastikan bahwa pekerjaan tersebut direncanakan dengan baik, diawasi dengan tepat, dan dilakukan dengan cara yang aman sebagaimana dapat dilakukan secara wajar. Dalam konteks ini, perencanaan harus mencakup pelaksanaan penilaian risiko sesuai dengan regulasi 7 dari MS (*Health and Safety at Work*) Regs 1997 No 2962 yang mungkin termasuk mempertimbangkan risiko potensial dari benda yang jatuh atau permukaan yang rapuh. Selain itu, peralatan kerja harus dipilih dan digunakan sesuai dengan ketentuan Peraturan PUWER 2006 dan LOLER 2006.
- 3) Personel yang bekerja pada ketinggian mungkin tidak dapat memberikan perhatian penuh pada pekerjaan dan pada saat yang sama menjaga diri mereka sendiri dari jatuh. Karena itu, tindakan pencegahan yang tepat harus selalu dilakukan untuk memastikan keselamatan pribadi ketika pekerjaan harus dilakukan di tempat terbuka atau saat bekerja di luar. Harus MGN 410 (M+F) MS (*Provision and Use of Work Equipment*) Regs SI 2006 No 2183 dan MS (*Lifting Operations and Lifting Equipment*) Regs SI 2006 No 2184 MSCP01 / Ch15 / Rev3.01 / Halaman 2, ingat bahwa pergerakan kapal dalam kondisi laut dan cuaca ekstrem bahkan ketika di sampingnya, akan menambah bahaya yang terlibat dalam pekerjaan jenis ini. Panggung atau tangga juga harus digunakan ketika pekerjaan harus dilakukan di luar jangkauan normal.

6. Alat-Alat Keselamatan Kerja

Menurut Starla Audry (2017) yang dikutip dari website <https://gerimissendu.jimdofree.com/> tentang keselamatan kerja di kapal menjelaskan bahwa perlengkapana keselamatan kerja yang paling utama di atas kapal yaitu :

- a. *Coverall atau Boiler Suit*: Pakaian pelindung diri yang digunakan untuk melindungi anggota tubuh dari bahan berbahaya seperti minyak panas, zat kimia, percikan pengelasan.
- b. *Helmet*: Helm keselamatan yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan benda apapun, karena kepala bagian yang paling penting dari tubuh manusia. Perlu perlindungan kepala yang terbaik diatas kapal yang disediakan oleh perusahaan. Sebuah tali dagu juga disediakan untuk menjaga helm ketika dipergunakan saat jalan atau jatuh.
- c. *Safety Shoes*: Sepatu keselamatan yang melindungi kaki, yang terbuat dari kulit dan logam keras didalamnya yang dipakai untuk kerja diatas kapal, agar tidak ada luka yang terjadi dikaki para pekerja atau awak di atas kapal.
- d. *Hand Glove*: Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan dikapal. Sarung tangan ini digunakan saat bekerja diatas kapal, dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan seseorang. Beberapa sarung tangan yang diberikan, sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, sarung tangan kain untuk pekerjaan normal diatas kapal seperti tarik tali tambat, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia.
- e. *Safety Goggles*: Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam pekerjaan sehari-hari diatas kapal. Kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk pekerjaan pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.
- f. *Safety Harness*: Dikenakan oleh seseorang dalam melakukan pekerjaan ditempat ketinggian seperti perawatan kapal secara rutin mencakup perbaikan, untuk itu awak kapal memerlukan *safety harness* untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *safety harness*.

- g. *Face Mask*: Dipergunakan oleh awak kapal baik yang bekerja di dek, pengecatan dan di kamar mesin saat membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya bagi tubuh manusia jika dihirup secara langsung. Untuk menghindari hal ini, masker wajah diberikan hal ini digunakan sebagai melindungi muka dari partikel berbahaya.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa *Personal Protective Equipment* (PPE) adalah peralatan tambahan/aksesoris yang direkayasa untuk memberi perlindungan dari bahaya diatas kapal.

7. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

- 1) Menurut Usman Effendi (2015:223), berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang diinginkan yakni tujuan yang telah direncanakan.
- 2) Menurut Stephen P Robins. & Mary Coulter (2010:31), bahwa pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.
- 3) Menurut Schermerhorn (2002:12) pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut.
- 4) Menurut Terry yang diterjemahkan oleh Winardi. Pengawasan berarti mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana-rencana. Pengawasan efektif membantu usaha-usaha kita untuk mengatur pekerjaan yang direncanakan untuk memastikan bahwa

pelaksanaan prosedur ketja tersebut berlangsung sesuai dengan rencana.

b. Fungsi Pengawasan

Menurut Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel, McHugh and McHugh, adalah sebagai berikut:

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

c. Tahap-Tahap Pengawasan

Menurut Usman Efendi (2015:230), bahwa dalam melaksanakan pengawasan terdiri dari beberapa tahap yaitu:

1) Tahap 1: Penetapan Standar Pelaksanaan

Standar mengandung arti sebagai suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai patokan untuk penilaian hasil-hasil, tujuan, sasaran, kuota, dan target pelaksanaan dapat digunakan sebagai standar. Bentuk standar khusus: target penjualan, anggaran, bagian pasar (*market share*), margin keuntungan, keselamatan kerja dan sasaran produksi. Ada tiga bentuk standar yang umum digunakan dalam manajemen sebagai berikut :

- a) Standar-standar fisik, mungkin meliputi barang atau jasa, jumlah langganan atau kualitas produk.
- b) Standar-standar moneter yang ditujukan dalam rupiah dan mencakup biaya tenaga kerja, biaya penjualan, laba kotor, pendapatan penjualan, dan sejenisnya.

- c) Standar-standar waktu meliputi kecepatan produksi atau batas waktu suatu pekerjaan harus diselesaikan.

2) Tahap 2: Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Artinya menentukan pengukuran dan pelaksanaan kegiatan berdasarkan periode waktu berapa kali (*how often*) maksudnya mengukur kegiatannya setiap jam, setiap hari, setiap minggu, setiap bulan atau setiap tahun. Dan dalam bentuk apa (*what form*) pengukuran akan dilakukan apakah tertulis, inspeksi visual, melalui telepon. Siapa (*who*) yang akan terlibat apakah manajer atau *staf departemen*. Pengukuran ini sebaiknya mudah dilaksanakan dan tidak mahal serta dapat diterangkan kepada karyawan.

3) Tahap 3: Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Pengukuran ini dilakukan sebagai proses yang berulang-ulang dan terus-menerus. Berbagai cara untuk melakukan pengukuran pelaksanaan yaitu:

- a) Pengamatan (*Observasi*)
- b) Laporan-laporan (*reports*)
- c) Metode-metode otomatis (*automatic methods*)
- d) Inspeksi pengujian (*test*) dengan mengambil sampel

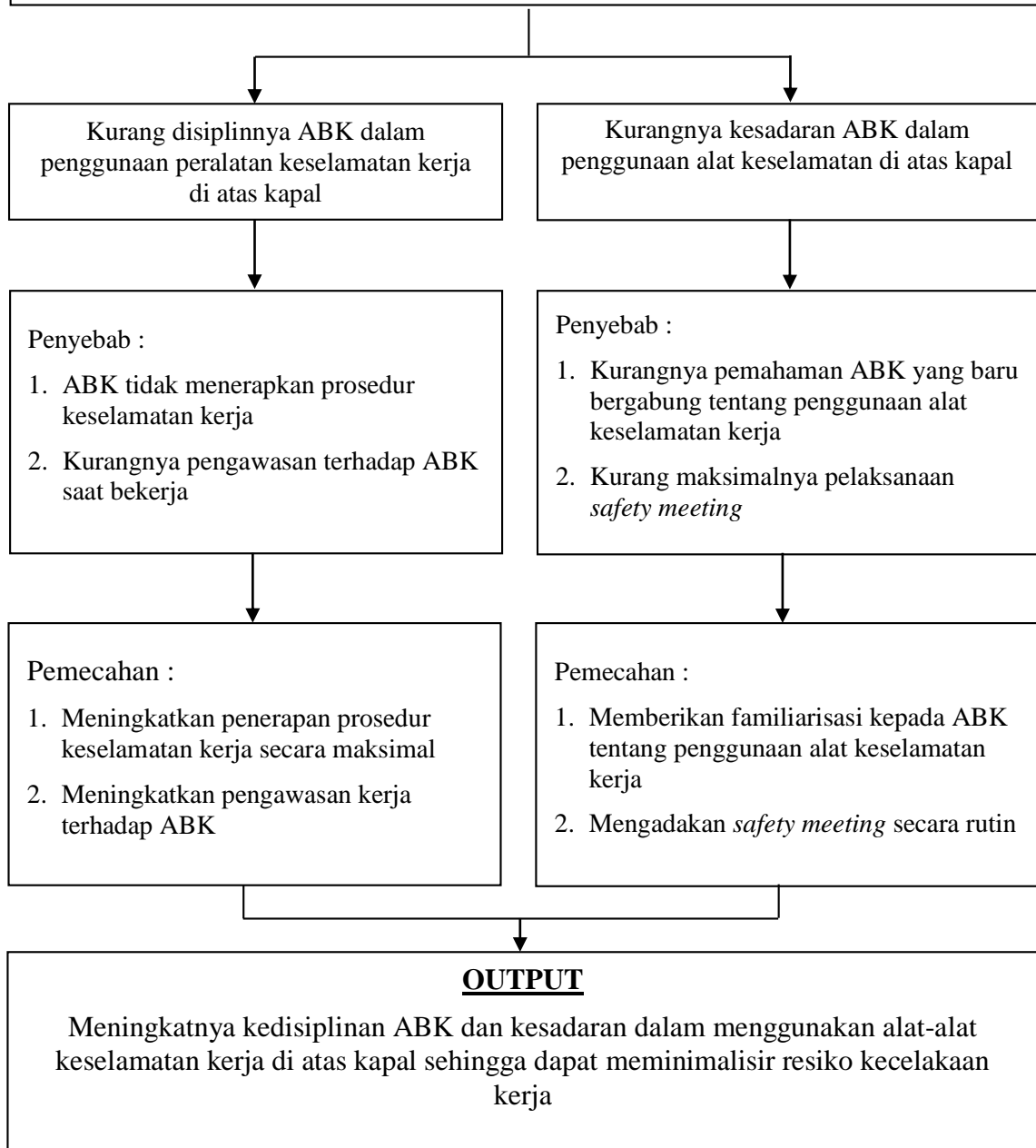
4) Tahap 4: Pembandingan Pelaksanaan dengan Standard dan Analisis Penyimpangan

Pembandingan pelaksanaan dengan standar dan analisis penyimpangan, maksudnya adalah pembandingan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan dan hasil ini kemungkinan terdapat penyimpangan-penyimpangan dan pembuat keputusanlah yang mengidentifikasi penyebab-penyebab terjadi penyimpangan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Berdasarkan teori-teori yang telah diuraikan di atas, secara garis besar bahwa kecelakaan kerja sering terjadi dikarenakan kedisiplinan anak buah kapal terhadap penggunaan alat keselamatan kerja belum terlaksana dengan maksimal. Selanjutnya penulis membuat kerangka pemikiran sebagai berikut :

**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DAN
KESADARAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PADA MV. SVITZER
PORTIMAO**



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Selama penulis bekerja di MV. Svitzer Portimao terjadi beberapa masalah yang dapat menghambat pengoperasian kapal dan menimbulkan kecelakaan kerja.

Faktor Sumber Daya Manusia sangat berperan penting dalam meningkatkan kesadaran disiplin ABK, selain itu faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kesadaran dan disiplin ABK terhadap keselamatan adalah pendidikan, watak, ego dari ABK, serta jumlah sarana dan prasarana penunjang di bidang keselamatan. Adapun fakta-fakta yang terjadi di kapal MV. Svitzer Portimao diantaranya yaitu

1. Pada tanggal 07 Januari 2018 telah terjadi kecelakaan kerja pada saat ABK melakukan pekerjaan *chipping* di *poop deck* tidak menggunakan *safety goggles*, sehingga karat *chipping* mengenai matanya karena tidak memakai kaca mata kerja. ABK tidak menggunakan *safety goggles* saat kerja di dek membersihkan karat (*chipping*). Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, padahal ABK tersebut tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapanpun yang dapat merenggut nyawa manusia atau membuat cacat seumur hidup.

Kejadian ABK terkena serpihan karat di bagian mata saat melakukan *chipping* di area buritan memang kondisi pada saat itu ABK berada di bawah dan area yang akan di *chipping* berada di atas kepala, sehingga karat-karat yang menempel pada saat sudah di *chipping* jatuh ke bawah dan mengenai mata ABK tersebut. Bosun sebagai kepala kerja di dek sudah mengingatkan kepada seluruh anggotanya agar memakai alat pelindung diri secara lengkap tetapi himbuan tersebut tidak dihiraukan oleh ABK.

Tindakan yang dilakukan pada Juru Mudi yang terkena serpihan karat yaitu:

- a. Memberikan pertolongan pertama dengan mengalirkan air di bagian mata ABK
 - b. Mualim I memerintahkan ABK untuk istirahat sementara waktu
 - c. Meskipun kejadian ini tidak menyebabkan iritasi mata yang serius akan tetapi Mualim I tetap memberikan teguran keras kepada ABK agar tidak mengulangnya kembali
 - d. Mualim I mencatat kejadian tersebut ke dalam *insident report*
2. Pada tanggal 11 Januari 2018 terjadi kecelakaan menimpa *oiler* saat sedang melaksanakan tugas di kamar mesin. *Oiler* tidak menggunakan *safety shoes*, *oiler* terpeleset sehingga kakinya mengalami luka memar. Meskipun kecelakaan tersebut tidak menyebabkan cedera serius kepada *oiler* akan tetapi cukup mengganggu aktivitas pekerjaan di kamar mesin. Hal ini dikarenakan *oiler* harus beristirahat selama 3 hari sampai luka memar benar-benar sembuh.

Dari kejadian diatas bisa terjadi dikarenakan ABK belum memahami cara penggunaan peralatan keselamatan yang ada di atas kapal dikarenakan ABK kurang pengalaman dan belum melaksanakan familiarisasi dengan baik waktu pertama kali *sign on* di atas kapal.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan penjelasan permasalahan yang dibahas pada bab sebelumnya dapat disimpulkan yang menjadi kemungkinan sumber permasalahan adalah :

1. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal

Penyebabnya adalah :

a. ABK tidak menerapkan prosedur keselamatan kerja

Rangkaian prosedur keselamatan belum dilaksanakan dengan baik karena kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya memahami cara penanganan keadaan darurat yang setiap saat dapat terjadi di atas kapal.

Dalam hal ini yang bisa menyebabkan ABK tidak disiplin terhadap peraturan yang berlaku di atas kapal salah satunya karena rendahnya kesadaran ABK 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 mereka mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya disiplin diri pada prosedur keselamatan akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

b. Kurangnya pengawasan terhadap ABK saat bekerja

Perilaku dan sikap mental ABK terhadap keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing ke arah pengenalan. Untuk dapat mengatasi keadaan darurat diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan.

Pengawasan merupakan aspek yang penting dalam membangun kedisiplinan. Kurangnya pengawasan akan menjadi kendala bagi pelaksanaan pekerjaan di atas kapal. Nakhoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) di kapal dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal. Dalam kedudukan demikian itu Nakhoda diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum di atas kapal.

Di atas kapal Perwira kurang mengawasi pekerjaan yang dilakukan Jurumudi di atas kapal, sehingga akan menurunkan tingkat kedisiplinan Jurumudi. Karena kurang ketatnya pengawasan dari Perwira, maka sebagian Jurumudi terkadang kurang memperhatikan faktor keselamatan saat melakukan tugasnya seperti tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja secara lengkap. Padahal dalam aturan bekerja di dek semua ABK wajib memakai *Personal Protect Equipment (PPE)*.

2. Kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal

Adapun penyebabnya adalah :

a. Kurangnya pemahaman ABK yang baru bergabung tentang penggunaan alat keselamatan kerja

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.

Fakta yang terjadi di MV. SVITZER PORTIMAO yaitu tidak adanya familiarisasi untuk ABK yang baru bergabung. Oleh sebab itu ABK baru belum memahami cara penggunaan alat keselamatan yang benar. Hal ini seperti kejadian yang pernah penulis alami, ABK tidak bisa mengoperasikan sekoci penolong dikarenakan ABK tersebut baru 3 minggu naik kapal dengan pengalaman baru 1 kali join dikapal lain dan perusahaan yang berbeda dalam waktu 5 bulan sehingga pengalaman yang bersangkutan sangat minim dalam menggunakan alat keselamatan dan belum mendapatkan familiarisasi secara benar.

Begitu pentingnya familiarisasi bagi ABK yang baru bergabung, maka Perwira harus memberikan familiarisasi kepada ABK baru. Dalam hal ini

tentang penggunaan peralatan keselamatan yang ada di atas kapal. Dengan adanya familiarisasi untuk ABK yang baru bergabung diharapkan dapat menambah pengalaman ABK sehingga dalam kondisi bahaya ABK mampu mengoperasikan peralatan keselamatan dengan benar.

Familiarisasi kepada setiap ABK yang baru naik ke kapal adalah suatu yang wajib sifatnya seperti yang dipersyaratkan oleh :

1) SCTW 1978 amandement 2010 chapter VI/I

Menganjurkan kepada setiap pelaut diharuskan melaksanakan pengenalan, pelatihan dan instruksi dalam keselamatan.

2) ISM Code 6.3 yaitu tentang pengenalan

Akan tetapi pada kenyataannya pengenalan atau familiarisasi tidak dilakukan dengan sebenarnya atau hanya sekedar menandatangani *checklist* bukti familiarisasi telah dilaksanakan. Hal ini tentu saja menyebabkan ABK tidak familiar dengan alat keselamatan yang ada di atas kapal. Sering sekali penulis menemukan familiarisasi tidak dilaksanakan tentunya dengan alasan-alasan yang beragam.

b. Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting*

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon crew yang akan bekerja di kapal, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh *Safety Officer* di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis kemungkinan penyebab masalah yang dibahas dapat disimpulkan menjadi analisis pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu :

1) Meningkatkan penerapan prosedur keselamatan kerja secara maksimal

Nakhoda sebagai perwakilan perusahaan untuk melaksanakan kebijakan tersebut dan memastikan bahwa pelaksanaan familirisasi terlaksana dan menunjuk Mualim I untuk menjalankan familirisasi. Sehingga ABK yang minim pengalaman mendapatkan pengetahuan sedangkan ABK yang memiliki pengalaman akan merefres kembali kemampuan yang ia miliki.

Selain itu dapat dilakukan melalui media informasi seperti pemutaran film dan gambar-gambar sangat membantu karena media elektronik lebih jelas dan mudah dipahami. Hal ini dapat dilaksanakan dimana saja termasuk di kantor atau di kapal, pelaksanaannya diatur oleh *Senior Officer* di kapal. Poster-poster khususnya mengenai keselamatan juga dapat ditempel di dinding kapal, sehingga semua ABK dapat melihat dan membacanya. Dengan adanya penyampaian yang sangat mudah dipahami dan menggunakan sarana film membuat ABK tidak cepat bosan dalam menerima pelajaran dan program yang akan selalu diingat dalam setiap pekerjaan yang dilakukannya, tentang pelaksanaannya di kapal dapat disesuaikan dengan kegiatan yang ada di atas kapal.

Prosedur-prosedur tersebut dibuat sebagus mungkin agar ABK tertarik untuk membaca dan mempelajarinya. Dengan seringnya ABK melihat dan membaca maka dengan demikian ABK menjadi paham

bagaimana prosedur-prosedur penggunaan alat-alat keselamatan tersebut.

Tempat-tempat yang sering dikunjungi ABK misalnya ruang makan, ruang beristirahat, *bridge* dan *engine control room*. Selain itu prosedur penggunaan alat keselamatan tersebut ditempatkan berdampingan dengan alat keselamatannya, dengan demikian lambat laun ABK akan memahami prosedur-prosedur tersebut. Sedangkan pelaksanaan di kantor dibuatkan jadwal, sehingga ABK yang di darat dapat mengikuti juga program yang dilaksanakan.

2) Meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK

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

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

Pengawasan merupakan unsur yang langsung berhubungan dengan para pekerja dan mengetahui secara langsung aktivitas pekerja

tersebut ditempat kerja, sehingga dapat mengetahui dengan baik apapun yang dapat menimbulkan keadaan tidak aman dan membahayakan dalam operasi pekerjaan itu serta dapat dengan cepat mencegah terhadap bahaya seandainya timbul hal-hal yang membahayakan dan mengancam keselamatan bersama.

Secara prinsip, pengawasan dilakukan sementara kegiatan sedang berlangsung guna memastikan kesesuaian proses dan capaian sesuai rencana, tercapai atau tidak. Bila ditemukan penyimpangan atau kelambanan maka segera dibenahi sehingga kegiatan dapat berjalan sesuai rencana dan targetnya. Jadi, hasil pengawasan menjadi input bagi kepentingan proses selanjutnya. Sementara evaluasi dilakukan pada akhir kegiatan, untuk mengetahui hasil atau capaian akhir dari kegiatan atau program. Hasil Evaluasi bermanfaat bagi rencana pelaksanaan program yang sama diwaktu dan tempat lainnya.

Selanjutnya Mualim I melakukan penilaian (evaluasi) sebagai tahapan yang berkaitan erat dengan kegiatan pengawasan. Karena kegiatan evaluasi dapat menggunakan data yang disediakan melalui kegiatan pengawasan. Dalam merencanakan suatu kegiatan hendaknya evaluasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan, sehingga dapat dikatakan sebagai kegiatan yang lengkap. Evaluasi diarahkan untuk mengendalikan dan mengontrol ketercapaian tujuan. Evaluasi berhubungan dengan hasil informasi tentang nilai serta memberikan gambaran tentang manfaat suatu kebijakan.

Dalam melakukan pengawasan dan evaluasi di atas kapal, Mualim I perlu menerapkan prinsip pelaksanaan pengawasan dan evaluasi. Pelaksanaan pengawasan dan evaluasi dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- a) Kejelasan tujuan dan hasil yang dicapai dari pengawasan dan evaluasi.

Pengawasan dan evaluasi dapat dilakukan secara maksimal jika ada kejelasan tujuan dan hasil yang ingin dicapai. Hal ini dapat

dijadikan sebagai acuan apakah pekerjaan telah dilaksanakan secara maksimal atau sebaliknya.

b) Dilakukan oleh Perwira yang sudah berpengalaman

Pengawasan dan evaluasi dilakukan oleh petugas yang memahami konsep, teori, proses serta berpengalaman dalam pelaksanaannya seperti Mualim I atau Mualim II. Hal ini bertujuan agar hasilnya maksimal.

c) Pelaksanaan dilakukan secara transparan

Pengawasan dan evaluasi harus dilakukan secara transparan sehingga pihak bersangkutan mengetahui hasilnya dan hasilnya dapat dilaporkan kepada *stakeholders* (pihak berkepentingan/ pihak berkewenangan) melalui berbagai cara.

d) Adanya jadwal secara tertulis

Pelaksanaan Pengawasan dan evaluasi dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Jadwal pengawasan dan evaluasi harus tepat agar tidak kehilangan momentum yang sedang terjadi.

e) Dilakukan secara berkala dan berkelanjutan.

Pengawasan dan evaluasi bukan hanya dilakukan sekali saja akan tetapi harus dilakukan secara berkala dan berkelanjutan. Dengan demikian, tujuan yang ingin dicapai dapat terealisasi secara maksimal.

Mekanisme pelaksanaan pengawasan dan evaluasi dilakukan mulai dari pelaksana kegiatan akademik, pelaksana kegiatan administrasi dan pelaksana penunjang akademik selaku unit pengendali mutu, selanjutnya hasil pengawasan dan evaluasi secara berjenjang dilaporkan ke atas, yaitu ke unit penjaminan mutu, penanggung jawab program.

b. Kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal

Alternatif pemecahannya yaitu :

1) Memberikan familiarisasi kepada ABK tentang penggunaan alat keselamatan kerja

Masalah dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal harus perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan. Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal selain dapat membawa dampak positif bagi perusahaan pelayaran maupun para awak kapal, tetapi kalau tidak diperhatikan dengan baik oleh kedua belah pihak, di pihak perusahaan tidak mau menerangkan unsur keselamatan lewat pelatihan atau penyuluhan, terlebih lagi bagi ABK kalau tidak mau memperhatikan dengan baik terhadap penggunaan alat-alat keselamatan, maka tentu dapat membawa fatal bagi ABK maupun kerugian pada perusahaan pelayaran tersebut.

Familiarisasi harus diberikan kepada pelaut yang baru join ke kapal. Setiap pelaut atau awak kapal yang baru join di kapal harus diberikan familiarisasi, diantaranya adalah familiarisasi pada fungsi dan kegunaan dari alat-alat keselamatan. Familiarisasi sebaiknya dilakukan sebelum kapal berlayar. Familiarisasi ini sejalan dengan persyaratan dari SCTW 1978 yang mana familiarisasi ini berlaku bagi orang yang baru join di kapal.

Familiarisasi sangat diperlukan bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal minimal 3 hari setelah di atas kapal. Familiarisasi yang dilakukan tidak sampai 1 hari ternyata tidak efektif bagi ABK yang akan joint di atas kapal. ABK yang baru join di atas kapal kurang mendapatkan familiarisasi karena jadwal kapal yang padat. Untuk mengatasinya ABK yang akan turun diikutkan lagi di atas kapal untuk mendampingi ABK yang baru yang akan menggantikan pekerjaannya.

Familiarisasi dapat dilakukan melalui berbagai cara, diantaranya yaitu:

a) Melalui gambar-gambar/poster-poster keselamatan kerja

Dengan menempel poster-poster keselamatan kerja di tempat-tempat yang sering dikunjungi ABK. Dengan demikian dapat dijadikan sebagai pengingat bagi ABK sekaligus petunjuk untuk melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan.

b) Melalui pertemuan/diskusi tentang keselamatan kerja

Familiarisasi bagi ABK dapat dilakukan bersamaan dengan pertemuan yang dilakukan secara rutin setiap bulan sekali. Dalam pertemuan tersebut dijelaskan tentang peraturan-peraturan dan cara bekerja yang aman sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan.

c) Mempelajari/memperhatikan keselamatan kerja, sebagai berikut:

- (1) Cara kerja yang selamat atau aman
- (2) Peraturan-peraturan dan pelaksanaan suatu pekerjaan
- (3) Instruksi yang sempurna
- (4) Perintah-perintah yang jelas

Dengan familiarisasi tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja maka diharapkan ABK mampu memahami pentingnya alat-alat keselamatan dan cara pengoperasiannya. Sebab dengan mengembangkan sikap, tingkah laku, kemampuan dan pengetahuan dari awak kapal sesuai dengan keinginannya. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula. Apabila prosedur penggunaannya telah kita pahami maka secara langsung kita akan familiar dengan alat-alat keselamatan tersebut.

Berdasarkan aturan dalam ISM Code tentang sumber daya dan personel bahwa hendaknya dilakukan familiarisasi untuk ABK yang baru bergabung agar tujuan dapat tercapai. Dengan diadakannya familiarisasi yang benar maka dapat dipastikan ABK akan mengetahui fungsi-fungsi dari alat-alat keselamatan.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan familiarisasi, yang antara lain sebagai berikut:

- a) Pengoperasian alat-alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik

Dengan familiarisasi maka salah satu sasaran yang diharapkan dapat dicapai adalah agar pengoperasian alat-alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik. Dengan familiarisasi tersebut maka ABK akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan pengoperasian alat-alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam pelatihan, maka diharapkan para awak kapal tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun awak kapal lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

- b) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama.

Dalam familiarisasi dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu investasi yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

- c) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam familiarisasi ini maka ABK dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para awak kapal akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti:

kebakaran, kebocoran, kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

d) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

Sebagaimana telah dikemukakan diawal bahwa familiariasi dan latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan pengetahuan dan kemampuan saja, tetapi juga termasuk disini untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan. Sebenarnya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-mata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk memberikan rasa tanggung jawab yang besar.

2) Mengadakan *safety meeting* secara rutin

Perusahaan perlu memastikan bahwa Personel kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang peralatan keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan pengarahan-pengarahan dan sosialisasi tentang peralatan keselamatan.

Resiko kecelakaan kerja di atas kapal dapat dikurangi melalui kesadaran ABK untuk disiplin dan menaati prosedur keselamatan. Sosialisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi ABK. Artinya hendaknya ABK diberikan sosialisasi oleh *Safety Officer* mengenai pengoperasian peralatan keselamatan di atas kapal. Pengarahan ini penting sekali dilakukan agar ABK tidak mengalami kebingungan di dalam cara – cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan pengarahan, ABK diharapkan dapat memahami dengan teliti manfaat masing – masing peralatan keselamatan tersebut sehingga dapat menanggulangi keadaan darurat di atas kapal.

Pada saat *safety meeting* ini dibahas masalah keselamatan. Dengan kata lain merupakan evaluasi mingguan dan diakhir bulan diadakan *Safety Committe Meeting* untuk mengevaluasi satu bulan latihan diatas kapal. Selain itu ketertarikan dari pihak perusahaan dan pimilik kapal juga sangat menentukan dalam upaya system pengawasan di atas kapal.

Adapun tujuan utama *safety meeting* kepada ABK, untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK dalam mengoperasikan peralatan keselamatan. Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan kemampuan ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan.

Selain itu mensosialisasikan peralatan keselamatan di atas kapal dengan cara :

- a) Untuk jangka pendek yang mendesak, perlu pemberian semacam pengarahan (*briefing*) penggunaan alat keselamatan kepada ABK. Pelaksanaan ini dilaksanakan secara terjadwal oleh Mualim I baik kapal sedang berlayar, lego jangkar maupun sandar. Pelaksanaan ini dilakukan secara bertahap dengan membagi alat keselamatan mana yang akan di berikan tidak sekaligus tapi bertahap sehingga waktu pelaksanaan bisa diatur dan terjadwal.
- b) Pemberian buku–buku yang ada kaitannya dengan alat Keselamatan Kapal. Pemberian buku tersebut juga harus disesuaikan dengan peralatan keselamatan yang ada di kapal sehingga pengetahuan yang ia baca sama dengan alat keselamatan yang mereka akan gunakan dikapal.
- c) Diadakan pelatihan–pelatihan atau mengirimkan ABK pada lembaga pendidikan *maritime* untuk menjalani pelatihan.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal

1) Meningkatkan penerapan prosedur keselamatan kerja secara maksimal

Keuntungannya :

Terwujudnya pelaksanaan pekerjaan yang sesuai dengan aturan keselamatan, sehingga resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

Kerugiannya :

Membutuhkan kesadaran terhadap aspek keselamatan kerja.

2) Meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK

Keuntungannya :

ABK akan lebih disiplin dalam melaksanakan prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal.

Kerugiannya :

Memerlukan waktu untuk melakukan pengawasan.

b. Kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal

1) Memberikan familiarisasi kepada ABK tentang penggunaan alat keselamatan kerja

Keuntungannya :

ABK akan lebih paham dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

Kerugiannya :

Perlu waktu untuk familiarisasi secara maksimal.

2) Mengadakan *safety meeting* secara rutin

Keuntungannya :

Sebagai sarana sosialisasi kepada ABK tentang prosedur keselamatan kerja sehingga lebih menyadari pentingnya menggunakan alat keselamatan saat bekerja.

Kerugiannya :

Terkadang ABK kurang memperhatikan materi yang disampaikan saat *safety meeting*.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Berdasarkan hasil analisa dan evaluasi, Penulis menemukan beberapa pemecahan masalah yang di pilih yaitu :

- a. Meningkatkan penerapan prosedur keselamatan kerja secara maksimal
- b. Meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK
- c. Memberikan familiarisasi kepada ABK tentang penggunaan alat keselamatan kerja
- d. Mengadakan *safety meeting* secara rutin

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang aspek kedisiplinan Anak Buah Kapal terhadap kesadaran penggunaan alat keselamatan, Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal sehingga mengakibatkan resiko kecelakaan semakin tinggi yang dapat berakibat pada cedera bahkan kematian. Contohnya pada saat melakukan pekerjaan *chipping* di *poop deck* tidak menggunakan *safety goggles*, sehingga karat *chipping* mengenai matanya. Solusinya yaitu dengan meningkatkan penerapan prosedur keselamatan kerja secara maksimal dan pengawasan kerja oleh perwira.
2. Kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal sehingga mengakibatkan perilaku yang tidak memperhatikan faktor keselamatan kerja dan sering mengabaikannya. Untuk itu ABK perlu diberikan familiarisasi tentang penggunaan alat keselamatan kerja dan mengadakan *safety meeting* secara rutin.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, penulis memberikan saran-saran untuk perbaikan sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal disarankan :

- a. ABK hendaknya meningkatkan kedisiplinannya dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja secara maksimal pada saat melaksanakan tugas atau pekerjaan harian.
 - b. Perwira Jaga seharusnya meningkatkan pengawasan kerja terhadap ABK untuk meningkatkan kedisiplinannya dalam menggunakan alat keselamatan kerja.
2. Untuk meningkatkan kesadaran ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal, disarankan
- a. *Safety Officer* hendaknya memberikan familiarisasi kepada ABK tentang penggunaan alat keselamatan kerja yang baik dan benar secara rutin dan terjadwal.
 - b. *Safety Officer* seharusnya mengadakan *safety meeting* secara rutin minimal setiap satu bulan sekali.

DAFTAR PUSTAKA

- Benyamin, Bloom (2015). *Taxonomy of educational Objective, Handbook I: Cognitive Domain*. New York : David McKay
- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera
- Effendi, Usman. (2015). *Asas Manajemen Edisi Kedua*. Jakarta: Rajawali Pers
- Em Zul, Fajri & Ratu Aprilia Senja. (2008). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia, Edisi Revisi*, Cet. 3, Semarang: Difa Publishers
- Hasibuan, Malayu SP. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Bumi Aksara.
- ILO. (2006). *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*. ILO Publication
- IMO. (2014). *SOLAS 1974 Consolidated Edition 2008, The International Maritime Organisation*.
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. London : IMO Publication
- IMO. (2011). *International Convention On Standars Of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers Includine 2010 Manila Amandement STCW Convention And STCW Code*, Edition IMO Publication.
- Keraf, Gorys. (2018). *Diksi dan Gaya Bahasa*. Jakarta: Gramedia.
- Poesprodjo. (1987). *Pengertian Pengetahuan Memahami*. Jakarta: Balai Pustaka
- Prawairosentono. (2009). *Kebijakan Kinerja Karyawan*. Jakarta: PT. Bumi Angkasa
- Robins, Stephen P. & Mary Coulter. (2010). *Manajemen*, diterjemahkan oleh Bob Sabran, Wibi Hardani. Jakarta : Erlangga.
- Schermerhorn. (2002). *Management*. New york: John Wiley & Sons inc.
- Sudjana, Nana. (2015). *Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar*. Bandung: PT Remaja. Rosdakarya
- Tisnawati, Erni. (2015). *Pengantar Manajemen*, Jakarta. Kencana
- Winkel, W.S. (2016). *Psikologi Pendidikan dan Evaluasi Belajar*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama

Website.<https://gerimissendu.jimdofree.com/> tentang keselamatan kerja di kapal,
diakses pada tanggal 12 Mei 2022

_____ *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen, Consolidated
Edition*, 2010 Bab 15 tentang Sistem Kerja Aman

_____ Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Lampiran 1

SHIP PARTICULAR

Original builder	Zhenjiang Shipyard, China
Keel Laid	2011
Year Commissioned	Delivered 2012
Type of Vessel	ASD Terminal Tug-FIFI-1
Class & Number	LLOYDS
Class Designation	100A1, Tug Fire Fighting Ship-1 (2400m ³ /hr) + water spray, IWS, WDL +LMC, UMS
Call Sign	J8B6120
Flag Registration	SVG-KINGSTOWN
IMO	9554339
MMSI Number	375077000
L.O.A.	29.35mts.
Breadth	11.00mts.
Depth Midship	6.1mts.
Moulded draft	6.10mts
Design Draft	5.0mts.
GRT	442t
DWT	286t
NRT	132t
Type of Hull	STEEL MONO HULL
Speed	12 Knots
Bollard Pull	65mt-Ahead
Propulsion	2 x Niigata - ZP-41 ASD units
Prop Dia:	2700mm Serial #: Port 25599 & Stbd.-25600
Main Engines	2 x Niigata 6L28HX, @ 1,838kW's @ 750 rpm. Serial #: Port-25398 & Stbd.- 25397
ASD Units	2 x Niigata -ZP-41
Auxiliary Engines	2 x CUMMINS @ 150kW's / 3ph/400V/50hz.
Harbour Set	1 x Cummins Model 6BT.5.9D @60 kw's

Lampiran 2

Safety Officer Inspection Checklist



E1/SOI/VOM/39
Rev 0 / Oct '15

SAFETY OFFICER INSPECTION CHECKLIST

Vessel: _____ complete inspection date: _____

No	Checklist	Y/N/NA	Remarks
A. MEANS OF ACCESS OR SAFE MOVEMENT			
1	Are means of access, if any, to the area under inspection (particularly ladders and stairs), in a safe condition, well lit and unobstructed?		
2	If any means of access is in a dangerous condition, for instance when a ladder has been removed, is the danger suitably blocked off and warning notices posted?		
3	Is access thorough the area of inspection both for transit and working purposes clearly marked, well lit, unobstructed and safe?		
4	Are fixtures and fittings over which seamen might trip or which project, particularly overhead, thereby causing potential hazards, suitably painted or marked?		
5	Is any gear, which has to be stowed within the area, suitably secured?		
6	Are all guard-rails in place, secure and in good condition?		
7	Are all openings through which a person could fall, suitably fenced?		
8	If portable ladders are in use, are they properly secured and at a safe angle?		
B. WORKING ENVIRONMENT			
1	Is the area safe to enter?		
2	Are lighting levels adequate?		
3	Is the area clear of rubbish, combustible material, spilled oil etc.?		
4	Is ventilation adequate?		
5	Are members of the crew adequately protected from exposure to noise where necessary		
6	Are dangerous goods and substances left unnecessarily in the area or stored in a dangerous manner?		
7	Are loose tools, stores and similar items left lying around unnecessarily?		

C. WORKING CONDITIONS		
1	Is machinery adequately guarded where necessary?	
2	Are any necessary safe operating instructions clearly displayed?	
3	Are any necessary safety signs clearly displayed?	
4	Are permits-to-work used when necessary?	
5	Are crew working in the area wearing any necessary protective clothing and equipment?	
6	Is that protective clothing and equipment in good condition and being correctly used?	
7	Is there any evidence of defective plant or equipment and if so what is being done about it?	
8	Is the level of supervision adequate, particularly for inexperienced crew?	
9	What practicable safety improvements could be made?	
D. GENERAL		
1	Are all statutory regulations and company safety procedures being complied with?	
2	Is the safety advice in publications (Flag circular, IMCA circular, Class circular, Company circular, etc.) being followed where possible?	
3	Have the crew in the area any safety suggestions to make?	
4	Have any faults identified in previous inspections been rectified?	

Master Comment :

Ops. Dept. Comment (Vessel Team in charge) :

QHSE Dept. Comment :

Prepared by

Reviewed by

Acknowledged by

Name:
Rank: Safety Officer

Name:
Rank: Master

Name:
Rank: DPA / Alt. DPA

Lampiran 3

SMS Assurance Induction



SAFETY INDUCTION TO PASSENGER / VISITORS ONBOARD

VESSEL :

As per safety Standard on board of vessel, Please pay attention to read and familiar yourself to this safety induction applied while you are on board

I. Room Location

Your position now is in the Recovery Room.
Please put your belongings in places where it won't obstruct the way such as alley, in front of the door or under the stairs, particularly emergency exit way to muster station. If needed, you may ask crew assistance to keep your luggage in case special treatment is required.

II. Restricted Area

You are strictly prohibited to enter any room/location which assigned as The Restricted Area except with master permission and you will be accompanied.

III. Security Level

This vessel is under **Security Level 1**.

IV. Location of Muster Station and Live Saving / Fire Fighting Equipment

This vessel equipped with the exit door which assigned also as the emergency way to Muster Station.

The Muster Station is located at aft part of the accommodation deck, between the Crane and the FRC location.

In case of emergency, please immediately proceed to the Muster Station.

This vessel is provided with the live saving / fire fighting equipment in case of emergency, such as:

- The Life jacket has been sufficiently provided. It is located inside the locker within this room. Please use it only in emergency situation or special instruction from crew on board.
- Fire extinguishers available within the designated position. The nearest Fire Extinguisher to the Recovery Room is located straight away out of this Recovery Room (**Fire Extinguisher No. 07**). As well as the emergency Push Alarm button.
- All Room within a vessel is equipped with the emergency alarm system, and smoke detector / heat detector at several locations according to the shipboard emergency arrangement.
- Vessel is equipped with life raft located in port and starboard besides of wheelhouse and one unit of FRC for emergency rescue operation. For safety reason, you are not allowed to do any action or be involved during the deployment process of life raft or FRC on board vessel.
- To make you familiar with the position life saving and emergency equipment on board, you can find the details on the life saving and fire control plan around designated places on board vessel which also available in this Recovery Room.

V. Smoking Prohibition

This Recovery Room is prohibited for smoking. And almost all location on board vessel unless for designated smoking area, which is inside the mess hall. You also strictly prohibited for smoking outside deck, especially when the vessel is entering the 500m Safety Zone close to the platform.

VI. Emergency Alarm

In case of emergency, the emergency alarm will ring followed by the announcement from the master via public addressor.

Special for abandon ship will be indicated with seven short blasts followed by one long blast (.....).

Please immediately use the life jacket nearest to you and proceed to muster station. Stay calm, don't be panic. You just have to follow instruction from our crew.

VII. Accident / Incident Reporting and Investigation Process

Any shipboard Passenger / Visitor who is the first person witnessing any incident / accident occur onboard the vessel, he/she shall inform directly to the nearest crew onboard. Then the crew attending the report will pass it onto Master and/or Officer on duty,

The witness of any accident / incident is not allowed to respond on emergency without a consent of onboard ERT under Master direction

VIII. Disembarkation / Personnel Transfer

Prior to disembarkation / personnel transfer operation, you must stay within a recovery room until further instruction from crew to leave the room. Ensure you are ready with proper PPE particularly the Life Jacket which provided by our crew. Keep stand behind the line on deck and please pay attention to the safe personnel transfer operation as guide by our crew.

IX. Question

Please raise a question once you have any doubt to this induction. Do not hesitate to contact our designated Safety Officer onboard or call ship phone line 20 or 21 should you required any assistance. Thank you very much for your kind attention. Hopefully you enjoy your trip.

Lampiran 4

Toolbox Talk Daily Record

SVITZER

Yard & Location

TOOLBOX TALK RECORD SVITZER PORTIMAO

DATE	:		Captain/Name	:	
TIME	:		Signature	:	
VENUE	:				

TOPIC DISCUSSION	:	

TODAYS TASKS:

Deck Crew
Deck Officers
Chief Engineer
2 nd Engineer/Motorman

CHECKLIST (✓)

P	Coverall, Safety Glass,		T	Hand Tools		H	Fire		Pinch Point	
P	Safety Shoes, Hard Hat		O			A	Noise		Sharp Edges	
E	Ear Plug		O	Ladder		Z	Dust		Hot Surfaces	
'S	Life Jacket,		L	Power Tools		A	Slips, Trips		Chemicals	
	Face Shield		S	Fork Lift, Crane		R	Falls		Hot Work	
	Full body Harness			Pallet Trolleys		D	Work at Height		Fall of Object	
	Dust Mask			Hand Tools		S	Struck By		Manual Handling	

AMEA-DEE	Issued: 18/05/2020	TITLE	Prepared by	Approved by	Controlled	♦
Form # 19 QMS	Revision:00/05	Daily Toolbox record during Docking Period	Reg. DDS	Reg. COO	ncncontrolled	

SVITZER

Yard & Location

Gloves		Car		Hydrocarbon		Heat Stress/Stroke	
Others:		Others:		Live Electricals		Illumination	

ISSUES / CONCERNS / AOB

WEATHER CONDITIONS

Temperature	Rain	Humidity	Wind Speed

PROACTIVE REPORTS/OBSERVATION CARDS

Received Yes/No	QTY Received

ATTENDEES OF TOOL BOX TALK

NO	Name	Title	Signature	NO	Name	Title	Signature
1				11			
2				12			
3				13			
4				14			
5				15			
6				16			
7				17			
8				18			
9				19			
10				20			

AMEA-DEE	Issued: 18/05/2020	TITLE	Prepared by	Approved by	Controlled	♦
Form # 19 QMS	Revision:00/05	Daily Toolbox record during Docking Period	Reg. DDS	Reg. COO	Uncontrolled	

DAFTAR ISTILAH

- ABK** : Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
- Check list* : Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan dilapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (✓)
- Drill* : Latihan menanggulangi keadaan darurat di kapal.
- IMO* : Singkatan dari *International Maritime Organization*, yaitu organisasi maritim internasional dibawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- ISM Code* : Singkatan dari *International Safety Management*, yaitu sistem manajemen internasional yang mengatur untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut.
- OHSAS 18001** : Merupakan sebuah standar dalam skala internasional bagaimana menerapkan sistem manajemen kesehatan dan juga keselamatan kerja. Tujuannya yaitu melindungi para pekerja dari semua hal yang tidak diinginkan karena tentunya dapat muncul secara tiba-tiba dari lingkungan ataupun juga pekerjaan yang dilakukan.
- PPE* : *Personal Protective Equipment* yaitu alat-alat pelindung keselamatan kerja perorangan untuk melindungi diri terhadap pekerjaan yang dapat membahayakan kesehatan dan keselamatan kerja yang terdiri dari: baju kerja, helm, kacamata kerja, sarung tangan, sepatu bot, pelindung telinga, pelindung pernafasan, pelampung dan pelindung terjatuh dari ketinggian.

- Safety Meeting* : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda dihadiri Perwira dan ABK atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas kapal.
- SMS* : *Safety Managemeny System* adalah suatu sistim yang dibangun dan didokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan perusahaan.
- SOLAS* : *Safety of Life at Sea* adalah panduan keselamatan dilaut yang berisi peraturan-peraturan yang telah diputuskan oleh konvensi international tentang keselamatan jiwa di laut.
- STCW* : *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* adalah konvensi internasional yang mengatur mengenai standar minimum pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut.