

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT  
KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL  
TB. MBP 3211**

**Oleh :**

**RUDY SASONGKE**  
**NIS. 03093/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I  
JAKARTA  
2024**

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



**MAKALAH  
OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT  
KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL  
TB. MBP 3211**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut ANT-I**

**Oleh :  
RUDY SASONGKE  
NIS. 03093/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I  
JAKARTA  
2024**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : **RUDY SASONGKE**  
NIS : 03093 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT  
KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL TB. MBP 3211

Jakarta, 22 Januari 2024

Pembimbing I

**DR. RR. Sawitri Wulandari, MM.Tr**

Penata Tk. I ( III/d )

NIP. 19771122 200912 2 004

Pembimbing II

**Capt. Indra Muda, MM**

Penata Tk.1 (III/d)

NIP.19711114 201012 1 001

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, 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 : **RUDY SASONGKE**  
NIS : 03093 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
TB. MBP 3211

Jakarta, 21 Februari 2024

Ketua Penguji,

**Dr. Capt. Erwin Manarung, MMTr**

Penguji II,

**Dedek Tri Mardianta, MPd**

Penguji III,

**DR. RR. Sawitri Wulandari, MM.Tr**

Penata Tk. I ( III/d )  
NIP. 19771122 200912 2 004

Mengetahui :  
Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T.M.M.Tr**

Penata Tk. I ( III /d )  
NIP. 19810503 200212 2 001



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA**



**PENGAJUAN JUDUL MAKALAH**

NAMA : **RUDY SASONGKE**  
NIS : 03093 / N-I  
BIDANG KEAHLIAN : Diklat Pelaut – I  
PROGRAM DIKLAT : NAUTIKA

**Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut:**

**A. Judul**

**“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK  
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL TB. MBP 3211”**

**B. Masalah Pokok:**

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah:**

1. Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.
2. Memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja

Jakarta, 22 Januari 2024

Menyetujui,  
Pembimbing I

**DR. RR. Sawitri Wulandari, MM.Tr**

Penata Tk. I ( III/d )

NIP. 19771122 200912 2 004

Pembimbing II

**Capt. Indra Muda M.M**

Penata Tk.1 (III/d)

NIP.19711114 201012 1 001

Penulis

**Rudy Sasongke**

03093 / N-I

Mengetahui :

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

**Capt. Suhartini, MM., MM.Tr**

Penata Tk. I (III/d)

NIP.19800307 200502 2 002

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT – I**

Judul Makalah : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
TB. MBP 3211

Dosen Pembimbing I : **DR. RR. Sawitri Wulandari, MM.Tr**

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	30 Januari 2024	Revisi BAB I	RR
2.	01 Feb 2024	Rev BAB I, lanjut BAB II	RR
3	02 Feb 2024	Acc BAB I, Rev Bab II	RR
		Rev BAB II-	
4.	6 Feb 2024	Acc BAB II, Rev BAB III	RR
		& BAB IV	
5.	12 Feb 2024	Acc BAB IV	RR
		Sep Sudang Makalah	









Catatan : Acc Sudang Makalah  
.....  
.....  
.....

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN  
KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
TB. MBP 3211

Dosen Pembimbing II : **CAPT. INDRA MUDA M.M**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1		Pengajuan judul makalah	
2		judul makalah di Setyui	
3		Pengajuan BAB I	
4		BAB I di Setyui, lanjut BAB II	
5		BAB II di revisi	
6		BAB II di Setyui, lanjut BAB III	
7		BAB III di Setyui, lanjut BAB IV	
		BAB IV di Setyui	

Catatan : Siap di Sidangkan

## KATA PENGANTAR

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

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

### ***“OPTIMALISASI PENGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL TB MBP 3211”***

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

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

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

1. Bapak Dr. Ir. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Meilinasari N.H., S.Si.T., M.M.Tr., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, M.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Ibu DR. RR. Sawitri Wulandari, MM.Tr selaku Dosen Pembimbing I.



5. Capt. Indra Muda, M.M., selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
7. Rekan-rekan Perwira Siswa Diklat Pelaut ANT-I Angkatan LXIX Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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

Jakarta, 22 Januari 2024

Penulis,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

**Rudi Sasongke**

# DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
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
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	25
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	26
B. Analisis Data .....	27
C. Pemecahan Masalah .....	34
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	55
B. Saran.....	55
 <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>53</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Pelindung Kepala .....	15
Gambar 2.2 <i>Hearing Protection</i> .....	16
Gambar 2.3 <i>Eye Protection</i> .....	17
Gambar 2.4 Pelindung Pernapasan.....	18
Gambar 2.5 <i>Hand Glove and Safety Shoes</i> .....	19
Gambar 2.6 <i>Safety Harness</i> .....	19
Gambar 2.7 <i>Personal Floating Device</i> .....	20
Gambar 3.1 Pengoperasian mesin <i>Gerinda</i> yang benar.....	29
Gambar 3.2 Familiarisasi dan <i>safety Breefing</i> .....	38
Gambar 3.3 Pengenalan cara penggunaan dan fungsi peralatan keselamatan .....	39
Gambar 3.4 Latihan peralatan keselamatan pemadam kebakaran .....	42
Gambar 3.4 Latihan peralatan keselamatan pemadam kebakaran .....	42

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. Foto Kapal MBP 3211
- Lampiran 4. *Safety and Health Manual Procedure*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Seiring dengan perubahan jaman dan kemajuan teknologi yang semakin pesat dalam dunia Pelayaran, peralatan di kapal saat ini menjadi lebih canggih dan modern. Peralatan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas dan keselamatan kerja di kapal. Keselamatan kerja secara umum memiliki arti selamat dalam melakukan pekerjaan apa saja dan selamat dari bahaya kecelakaan kerja yang mengakibatkan cideraan, kecacatan permanen pada pekerja yang menyebabkan kerugian bagi pekerja dan perusahaan, sedangkan menurut Mangkunegara (2004:161) Keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian ditempat kerja. Kecelakaan menurut *International Labour Office* (1989) mendefinisikan suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia, atau radiasi yang memungkinkan/dapat menyebabkan *injury* atau cedera.

Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi di kapal sebagian besar terjadi disebabkan oleh tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Dalam hal ini terutama *Anak Buah Kapal* (ABK) yang tidak mengetahui dan tidak memenuhi ketentuan-ketentuan tentang keselamatan kerja, sehingga seringkali ABK tidak disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal. Kecelakaan kerja ini biasanya disebabkan oleh kecerobohan manusia dan kurangnya kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di kapal. Menurut Poerwanto (1987:4) bahwa 85% kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Human Act*), walaupun sebenarnya telah ada sebab-sebab lain yang tidak terlihat. Oleh karena itu sangat penting bagi mereka yang bekerja di kapal diarahkan dan diatur sesuai dengan standar operasi manajemen keselamatan dan diharapkan anak buah kapal (ABK) mengetahui dan menyadari akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal khususnya tugas dan tanggung jawab dalam keadaan darurat dan pelaksanaan

prosedur keselamatan kerja semakin ditingkatkan sesuai dengan peraturan dan petunjuk yang ada sehingga kapal menjadi tempat yang aman untuk bekerja.

Indonesia sebagai negara anggota *International Maritime Organization (IMO)* telah mengadopsi *ISM Code (International Safety Management)* pada bulan November 1993. Inti dari *ISM Code* adalah berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran laut oleh kapal-kapal serta mengajak pemerintah, perusahaan Pelayaran dan seluruh aspek yang terlibat dalam kepelautan untuk melaksanakannya.

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

*Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)* dikembangkan dan dipelihara oleh personil-personil yang terlibat dalam pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut dari kapal itu. Hal ini penting untuk mengenal bahwa tanggung jawab dan kewenangan dari personil-personil yang ada dan berbeda-beda dimana terlibat dalam sistem ini, dan jalur komunikasi antara personil-personil darat dan personil-personil kapal yang dipengaruhi oleh sistem itu sendiri. Sekali ditetapkan dikembangkan dan di Implementasikan dalam tugas-tugas dan kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan di atas kapal dan perlindungan di laut, hal ini merupakan sasaran dari dibentuknya suatu sistem manajemen keselamatan.

Suatu perusahaan yang sukses dalam pengembangan dan pengimplementasian suatu SMS yang sesuai, dari pengalaman yang ada ternyata menunjukkan adanya suatu pengurangan dalam kecelakaan-kecelakaan yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap harta benda dalam hal ini kapal dan inventarisnya sehingga dapat menyebabkan keterlambatan dalam pengoperasian kapal dan muatan yang ada. Penjelasan di atas sangat mempengaruhi pengimplementasian sistem manajemen keselamatan maka demi terwujudnya pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) di kapal yang sehingga prosedur-prosedur kerja yang sesuai dengan checklist benar-benar dilaksanakan. dan saya melihat yang terjadi di kapal kami adalah sangat jauh dari standar yang ada yaitu mengenai penerapan prosedur kerja.

Pada tanggal 15 Juli 2022 jam 10.00 Wib saat sedang pekerjaan perawatan kapal salah seorang *crew* yang bekerja mengecat tiang kapal dengan ketinggian lebih dari 2 meter tidak menggunakan *safety harness*, hal ini akan sangat berbahaya apabila *crew* tersebut terpeleket dan jatuh dari ketinggian. Setelah diidentifikasi oleh *Chief officer crew* tersebut mengatakan sudah terbiasa melakukan pekerjaan pengecatan tiang sehingga merasa tidak perlu menggunakan *safety harness*. Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK kurang peduli terhadap keselamatannya di atas kapal.

Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK masih kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan, sehingga akan menyebabkan bahaya untuk keselamatan diri sendiri dan menghambat operasional kapal serta merugikan perusahaan.

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

## **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MBP 3211”**

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

#### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas yang ditemukan sewaktu melakukan penelitian di atas kapal, ada beberapa permasalahan yang menjadi penyebab kurang optimalnya penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja

untuk mencegah kecelakaan kerja pada kapal MBP 3211, adapun identifikasi masalah yang diambil penulis sebagai berikut :

- a. Kurangnya disiplin dan kesadaran ABK dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- c. Kurangnya pemahaman ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
- d. Kurangnya motivasi ABK dalam menerapkan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## **2. Batasan Masalah**

Dalam pembatasan masalah mengenai penerapan penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal, penulis membatasi pada masalah yang terjadi di kapal MBP 3211 khususnya mengenai prosedur keselamatan yang harus dilakukan oleh perwira dan ABK *rating* karena dalam pelaksanaan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan meliputi berbagai aspek maka dalam makalah ini penulis hanya membahas tentang aspek :

- a. Kurangnya disiplin dan kesadaran ABK dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan data yang diperoleh penulis ditemukan masalah dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal MBP 3211 yang telah dirumuskan sebagai berikut :

- a. Apa penyebab kurangnya disiplin dan kesadaran ABK dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja ?
- b. Apa penyebab kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal ?



## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Berikut ini penulis akan sampaikan tujuan yang dijadikan acuan dalam penyusunan makalah ini, yang diharapkan nantinya akan berguna khususnya kepada pembaca adalah :

- a. Untuk menganalisis penyebab kurangnya kedisiplinan dan kesadaran ABK dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja.
- b. Untuk menganalisa penyebab kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi calon pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan di perpustakaan STIP.

#### **b. Aspek Praktis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak perusahaan Pelayaran.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif. Data yang digunakan merupakan hasil yang diperoleh selama proses pengamatan dan cenderung menggunakan analisis. Dalam suatu penjelasan masalah terdapat suatu penggambaran atau dengan penelitian tentang bagaimana awal mula masalah tersebut terjadi dan penyebab-penyebab apa saja sehingga permasalahan muncul.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

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

### **a. Observasi (Pengamatan)**

Yaitu berdasarkan pengalaman yang pernah dialami penulis selama bekerja di atas kapal MBP 3211.

### **b. Studi Dokumentasi**

Metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisa dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau orang lain tentang subjek, Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui media tertulis dan dokumen lainnya yang di tulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

## **3. Subjek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil kapal MBP 3211 sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Nakhoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

## **4. Teknik Analisis Data**

Tehnik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisis berdasarkan survey, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai nakhoda di atas kapal MBP 3211.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Waktu penelitian yaitu saat penulis menjalankan tugas sebagai Nakhoda dalam kurun waktu Juni 2022 - Oktober 2022. Penelitian dilakukan di kapal MBP 3211 berbendera Indonesia, isi kotor GT. 448, pemilik PT. MARITIM BARITO

PERKASA, daerah pelayaran navigasi dengan rute Alur Pelayaran Sungai Barito Banjarmasin – Kalimantan Selatan.

## **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 untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

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

### **BAB II LANDASAN TEORI**

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

### **BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis dan sebagainya termasuk pengolahan data. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi

dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

#### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

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

##### **1. Optimalisasi**

Menurut Andri Rizki Pratama (2018:6) Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu.

Dikutip dari laman [https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/upload-ed\\_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjVkMTBiNDJkODdmZjYjU3N2M5ZQ==.pdf](https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/upload-ed_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjVkMTBiNDJkODdmZjYjU3N2M5ZQ==.pdf) menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2001:108) dikutip dari laman menyatakan bahwa kata optimal mempunyai arti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan. Sedangkan imbuhan sasi menyatakan hal yang diupayakan atau dilaksanakan berulang-ulang atau terus menerus. Jadi Optimalisasi adalah suatu upaya dan aktifitas yang dilakukan secara terus menerus dan dengan sebaik-baiknya untuk mendapatkan hal yang optimal atau terbaik.

##### **2. Teori Keselamatan Kerja**

###### **a. Prosedur Keselamatan**

Di dalam buku *Occupational Health and Safety Guide book* (2017:5) menerangkan keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan prosedur dan produktifitas atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kerja kecacatan dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Memastikan seluruh alat berat dioperasikan oleh operator yang memiliki Surat Ijin Operasi (SIO) dan masih berlaku, seperti operator *crane*
- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi menciptakan kondisi yang mengandung kenyamanan dan kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- 4) Praktek keselamatan tidak dapat dipisahkan unsur-unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha (pemilik perusahaan) dan buruh (awak kapal) akan mendapat keadaan aman dan ke tenaga kerja, sehingga dapat membantu bagi hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya kelancaran operasional kapal/produksi.
- 6) Membuat laporan berkala Kinerja K3 dan dilaporkan kepada pihak yang berwenang dan pihak berkepentingan.

Menurut buku *ISM Code and guidelines. 2018 Edition, Safety Management System (SMS)* adalah aspek penting dari *ISM Code* dan merinci semua kebijakan praktik, dan prosedur penting yang harus diikuti untuk memastikan berfungsinya kapal di laut. Semua kapal komersial diharuskan membuat prosedur manajemen kapal yang aman. SMS membentuk salah satu bagian penting dari kode ISM. Karenanya, *sistem manajemen keselamatan (SMS)* memastikan bahwa setiap kapal mematuhi peraturan dan peraturan keselamatan wajib, dan mengikuti kode, pedoman dan standar yang direkomendasikan oleh *IMO*, mensyaratkan klasifikasi, dan organisasi maritim terkait.

Prosedur keselamatan kerja diantaranya yaitu :

- 1) Prosedur dan pedoman untuk bertindak dalam situasi darurat.
- 2) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

- 3) Prosedur dan pedoman untuk melaporkan kecelakaan atau segala bentuk ketidak sesuaian lainnya.
- 4) Informasi yang jelas tentang tingkat otoritas dan jalur komunikasi diantara anggota awak kapal, dan antara personil darat dan kapal.
- 5) Prosedur dan pedoman untuk memastikan operasi kapal yang aman dan perlindungan lingkungan laut sesuai dengan perundang-undangan Internasional dan negara-negara bendera yang relevan.
- 6) Prosedur untuk audit internal dan tinjauan manajemen.
- 7) Rincian kapal.

Keselamatan Pelayaran di Identifikasikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan perairan dan kepelabuhanan.

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertahan dengan mesin pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan.

Tujuan keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

- 1) Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup .
- 2) Menjamin keselamatan setiap orang lain berada di tempat kerja.

Perlindungan tersebut bermaksud agar tenaga kerja aman melakukan pekerjaannya sehari-hari. Tenaga kerja harus memperoleh perlindungan diri yang dapat menimpa dan mengganggu dirinya serta pelaksanaan pekerjaannya.

Keselamatan kerja adalah satu segi penting dari perlindungan tenaga kerja. Dalam hubungan ini, bahaya yang dapat timbul dari mesin pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, keadaan tempat kerja, lingkungan, cara melakukan pekerjaan, karakteristik fisik dan mental daripada pekerjaannya, harus dikendalikan.

#### **b. Kecelakaan Kerja**

Menurut Ramli Soehatman (2020:10-11), menerangkan dalam program keselamatan kerja sangat penting untuk melakukan Langkah perbaikan dan peningkatan jika ditemukan adanya kondisi di bawah

standar seperti tindakan dan kondisi tidak aman yang dapat menjurus terjadinya kecelakaan. Pelaksanaan keselamatan kerja adalah salah satu bentuk upaya untuk menciptakan tempat kerja yang aman, sehat, bebas dari pencemaran lingkungan, sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi dan produktifitas kerja.

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

Maka dalam hal ini, terdapat dua permasalahan penting, yaitu kecelakaan adalah akibat langsung pekerjaan, atau kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan. Bahaya pekerjaan adalah faktor-faktor dalam hubungan pekerjaan yang dapat mendatangkan kecelakaan, bahaya tersebut disebut potensial, jika faktor-faktor tersebut belum mendatangkan kecelakaan. Jika kecelakaan telah terjadi, maka bahaya tersebut sebagai bahaya nyata. Kecelakaan menyebabkan beberapa kerugian seperti kerusakan, kekacauan organisasi, keluhan dan kesediham, kelainan dan cacat serta kematian.

Kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab tindak perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan (*unsafe human act*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman.

Kecelakaan-kecelakaan akibat kerja dapat dicegah dengan :

- 1) Peraturan perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi-kondisi kerja pada umumnya perencanaan, konstruksi, perawatan dan pemeliharaan.
- 2) Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, atau tak resmi mengenai missal konstruksi yang memenuhi syarat-syarat keselamatan jenis-jenis peralatan kerja praktek-praktek keselamatan dan hygiene umum, atau alat-alat perlindungan diri.



- 3) Pengawasan yaitu tentang dipatuhinya ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang diwajibkan.
- 4) Pendidikan yang menyangkut Pendidikan keselamatan dalam kurikulum Teknik.
- 5) Latihan-latihan yaitu Latihan praktek bagi seluruh awak kapal khususnya bagi yang baru, dalam keselamatan kerja.
- 6) Penggairahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan atau pendekatan lain untuk menimbulkan sikap untuk selamat.
- 7) Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan, yang merupakan ukuran utama efektif tidaknya penerapan keselamatan kerja, Pola-pola kecelakaan pada suatu perusahaan sangat tergantung kepada tingkat kesadaran akan keselamatan kerja oleh semua pihak yang bersangkutan.

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

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

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

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

*ISM Code* adalah Ketentuan Manajemen International untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A, 741 (18), sebagaimana diamandemen oleh Organisasi disiapkan agar amandemen tersebut diadopsi, diberlakukan dan efektif sesuai dengan ketentuan artikel VIII dari konvensi berkaitan dengan prosedur amandemen yang dapat diterapkan pada aneks, di samping chapter I dan inti dari resolusi A, 741 (18) yang intinya berupa peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran Pelayaran dan seluruh aspek yang terlihat dalam kepelautan dan melaksanakannya (*SOLAS Consolidated Edition 2014 Chapter IX 297*).

*ISM Code* yaitu Peraturan Manajemen International mengenai pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan pencegahan pencemaran. Tujuan yang ingin dicapai dalam melaksanakan *ISM Code* adalah menjamin keselamatan kerja di laut mencegah terjadinya kecelakaan atau hilangnya nyawa manusia, mencegah kerusakan lingkungan terutama lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta lingkungan maritim dan mencegah rusaknya serta musnahnya harta benda.

*ISM Code* sendiri bertujuan untuk mencapai obyektif manajemen keselamatan pelayaran meliputi :

- 1) Menyediakan cara pengoperasian kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
- 2) Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- 3) Secara berkesinambungan meningkatkan ketrampilan personil di darat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat (ir Pieter Batti : 2017).

**d. Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja**

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

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

**e. *Personal Safety and Social Responsibility***

Di dalam buku *Personal Safety and Social Responsibility* (2015:82-83) dijelaskan bahwa dalam pasal 12 b, c UU no 1 tahun 1970 tentang peralatan

keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan:

- a) Memahami alat-alat pelindung diri.
- b) Memenuhi dan menaati semua syarat-syarat keselamatan dan keselamatan kerja.

Kemudian di dalam pasal 13 disebutkan :

Barang siapa yang akan memasuki tempat kerja diwajibkan menaati semua petunjuk keselamatan dan Kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan. Dan di dalam pasal 14 disebutkan perusahaan diwajibkan secara cuma-cuma menyediakan semua alat pelindung diri yang diwajibkan kepada tenaga kerja yang berada di bawah pimpinannya dan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut.

**f. *Personal Protective Equipment (PPE)***

Pakaian serta perlengkapan pelindung personal yang diuraikan pada buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman* (2015:99-115) dapat diklarifikasi sebagai berikut :

- 1) *Head protection* (pelindung kepala)
  - a) *Safety helmet* biasa digunakan sebagai pelindung dari benturan dan percikan kimia. Karena bahaya dapat bervariasi, tidak ada satu jenis helm yang ideal sebagai pelindung di berbagai kejadian. Rancangan diputuskan oleh pabrikan sesuai dengan pertimbangan utama dan standar yang sesuai dengan resiko pekerjaannya.
  - b) Kerangka helm harus terbuat dari satu bagian konstruksi mulus untuk menahan benturan dan suspense saat bekerja. Tali mahkota dalam helm menyerap kekuatan dari benturan, mereka dirancang untuk membuat jarak sekitar 25 mm.
  - c) Antara kerangka dan tengkorak pemakainya. Pelindung atau suspense harus di sesuaikan dengan benar sebelum di pakai.
  - d) Peralatan keselamatan harus digunakan sesuai dengan instruksi pabrik.



Gambar 2.1  
Pelindung Kepala

- 2) *Hearing protection* (pelindung pendengaran)
  - a) Semua orang terpapar kebisingan tingkat tinggi, misalnya di ruang mesin, harus mengenakan pelindung telinga dari jenis yang direkomendasikan sesuai dengan keadaan tertentu.
  - b) Pelindung terdiri dari tiga jenis sumbat telinga, sekali pakai atau permanen, dan sarung telinga.

- c) Bentuk perlindungan telinga yang paling sederhana adalah sumbat telinga. Namun tipe ini memiliki kelemahan dari kemampuan terbatas pengurangan tingkat kebisingan.
- d) Sumbat telinga dari karet atau plastik juga memiliki efek terbatas, di mana frekuensi tinggi atau rendah yang ekstrem menyebabkan hilangnya perlindungan secara berlanjut. Mungkin sulit menjaga sumbat telinga sekali pakai direkomendasikan. Sumbat telinga tidak boleh digunakan oleh siapapun yang memiliki masalah telinga, tanpa nasihat medis.
- e) Secara umum, sarung telinga memberikan bentuk perlindungan pendengaran yang lebih efektif. Sarung telinga ini terdiri dari sepasang cangkir kaku yang dirancang untuk sepenuhnya menyelimuti telinga, dilengkapi dengan cincin penyegelan lembut agar pas dekat dengan kepala di sekitar telinga dihubungkan oleh ikat kepala pegas (atau band leher) yang memastikan bahwa segel suara di sekitar telinga dipertahankan. Berbagai jenis tersedia dan ketentuan harus dibuat sesuai dengan keadaan penggunaan dan saran ahli.



Gambar 2.2  
*Hearing Protection*

3) *Face and eye protection* (perlindungan terhadap wajah dan mata).

Digunakan untuk melindungi wajah dan mata, alat yang digunakan contohnya *safety goggles*, Penyebab utama cedera mata adalah:

- a) Sinar infra merah - pengelasan gas
- b) Sinar ultra violet – pengelasan listrik
- c) Paparan bahan kimia
- d) Paparan partikel dan benda asing

Pelindung tersedia dalam beragam dirancang untuk spesifikasi standar internasional, untuk melindungi dari berbagai jenis bahaya. Kacamata yang dibuat dengan standar untuk melakukan kerja di kapal yang mampu melindungi dari bahaya.



Gambar 2.2  
*Eye Protection*

- 4) *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan).
  - a) Peralatan pelindung pernafasan sangat penting untuk perlindungan. Ketika pekerjaan harus dilakukan dalam kondisi iritasi, debu atau gas yang berbahaya, beracun atau gas. Ada dua jenis peralatan utama yang melakukan fungsi berbeda.
  - b) Bagian yang terpenting adalah bagian wajah dari respirator dan alat bantu pernafasan dipasang dengan benar untuk menghindari kebocoran.
  - c) Respirator yang dipilih harus jenis yang dirancang untuk melindungi terhadap bahaya yang terpenuhi.



Gambar 2.4  
Pelindung pernapasan

5) *Hand and food protection* (pelindung tangan dan kaki)

Jenis sarung tangan yang dipilih tergantung pada jenis pekerjaan yang dilakukan atau bahan tertentu yang ditangani, dalam kasus ini saran ahli harus diikuti.

Berikut ini adalah aturan umum :

- a) Sarung tangan kulit umumnya harus digunakan saat memegang dengan kasar atau tajam benda.
- b) Sarung tangan tahan panas harus digunakan saat menangani benda panas.
- c) Sarung tangan karet, sintetis atau PVC umumnya terbaik untuk menangani asam, alkali, berbagai jenis minyak pelarut dan bahan kimia pada umumnya.

Cidera kaki paling sering diakibatkan oleh pemakaian alas kaki yang tidak cocok (mis. Sandal, plimsoll dan sandal jepit) daripada karena tidak memakai sepatu dan sepatu keselamatan. Meskipun demikian, sangat disarankan agar semua personel yang sedang bekerja di atas kapal menggunakan alas kaki pengaman yang sesuai.

Cedera umumnya disebabkan oleh benturan, penetrasi melalui sol, tergelincir, panas dan hancur. Tersedia sepatu keselamatan yang dirancang untuk melindungi dari bahaya ini atau bahaya spesifik lainnya yang diidentifikasi dalam penilaian resiko, dibuat dengan berbagai standar yang sesuai dengan bahaya tertentu yang terlibat.



Gambar 2.5  
*Hand Glove and Safety Shoes*

- 6) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian)

Digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah *deck* atau dimanapun yang beresiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua meter, alat yang digunakan adalah *full body harness* (mengekan seluruh tubuh) yang dikaitkan ke *lifeline* ( tali keselamatan).



Gambar 2.6  
*Safety Harness*

- 7) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko jatuh ke laut)

Digunakan bila bekerja di luar *deck* kapal atau sisi luar lambung kapal, yang beresiko untuk jatuh ke laut. Sebaiknya menggunakan *Personal Floating Device* (PFD) atau alat pelindung pribadi yang memiliki daya apung.





Gambar 2.7  
*Personal Floating Device*

Alat-alat keselamatan ini digunakan untuk melindungi bagian tubuh jika terjadi kecelakaan. Sehingga setiap ABK yang membutuhkan penggunaan alat-alat ini harus terlatih dalam penggunaannya. Dalam hal ini tugas dari perwira untuk selalu mengawasi para ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan ini jika sedang bekerja. Di samping itu para perwira juga bertanggung jawab atas kelayakan alat-alat keselamatan tersebut. Oleh karena itu diperlukan pemeriksaan berkala sebelum maupun sesudah pemakaian untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan tersebut selalu dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan setiap saat.

### **3. Teori Disiplin**

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2019:193) mengemukakan bahwa “kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku”. Pengertian yang dikemukakan oleh Malayu S.P Hasibuan menekankan disiplin pada kesadaran dan kesediaan seseorang.

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

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

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

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

Bertindak untuk menghukum setiap karyawan yang indisipliner sesuai dengan sanksi hukuman yang telah ditetapkan.

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

Menurut Sarinah (2017:105-107) dibutuhkan *controlling* (pengawasan dan pengendalian) dalam pelaksanaan manajemen yang baik. Pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil Tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa dalam pencapaian tujuan-tujuan perusahaan.

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

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

Dengan demikian pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai. Apabila terjadi

penyimpangan dimana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula Tindakan yang diperlukan untuk mengatasinya.

#### **4. Teori Keterampilan**

Menurut Malayu SP Hasibuan (2019:135) pengertian keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training dan pengalaman yang didapat di lapangan. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.

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

#### **5. Operasional Kapal**

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

a. Definisi Operasional yang dapat diukur

Definisi operasional yang dapat diukur menyatakan suatu konsep yang dapat diukur dalam penyelidikan.

b. Definisi operasional eksperimental

Yaitu penelitian yang menguraikan secara lebih rinci variable-variabel yang diteliti.

Operasional adalah suatu sesuatu yang berhubungan dengan pelaksanaan atau pemakaian dalam praktek nyata atau dalam kegiatan sehari-hari. Dalam konteks bisnis, operasional merujuk pada segala hal yang terkait dengan pelaksanaan atau pelaksanaan tugas, proses, atau kegiatan yang diperlukan untuk menjalankan suatu organisasi atau perusahaan. Ini melibatkan segala hal dari manajemen sumber daya manusia, manajemen rantai pasokan, manajemen operasi, keuangan, dan fungsional lainnya yang terlibat dalam menjalankan bisnis. Operasional juga dapat merujuk pada kegiatan atau proses yang berjalan secara terus-menerus dan berkelanjutan dalam menjalankan kegiatan atau usaha tertentu.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN

Berikut dasar pemikiran dari penelitian yang disusun dari fakta-fakta, observasi, dan kajian kepustakaan.



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Berdasarkan hasil pengamatan yang penulis di atas kapal MBP 3211 milik PT. MARITIM BARITO PERKASA, penulis menemukan beberapa fakta terkait permasalahan yang berhubungan dengan kurang optimalnya penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal MBP 3211 yaitu :

##### **1. Kurangnya disiplin dan kesadaran ABK dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

Pada tanggal 15 Juli 2023 jam 10.00 WIB bertempat di rede Kelanis Kalimantan Selatan, saat sedang pekerjaan perawatan kapal salah seorang *crew* yang bekerja mengecat tiang kapal lebih dari 2 meter tidak menggunakan *safety harness*, hal ini akan sangat berbahaya apabila *crew* tersebut terpeleset dan jatuh dari ketinggian. Setelah diidentifikasi melalui wawancara oleh *Chief officer*, *crew* tersebut mengatakan sudah terbiasa melakukan pekerjaan pengecatan tiang sehingga merasa tidak perlu menggunakan *safety harness*. Dari peristiwa tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ABK kurang peduli terhadap keselamatannya di atas kapal.

##### **2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal.**

Pada tanggal 25 Juli 2023 jam 13.30 WIB saat ABK melakukan perawatan pengecatan di lambung kapal didapati salah seorang *crew* tidak menggunakan *Life Vest/personal floating device* padahal hal ini sangat berbahaya sekali apabila *crew* tersebut terpeleset dan jatuh kelaut yang akan menyebabkan *crew* tersebut tenggelam atau terseret arus.

Dalam keadaan sehari-hari di atas kapal sebagian dari ABK dalam menjalankan pekerjaannya nampak sekali kurang bertanggung jawab atas tugas yang telah diberikan oleh atasan ataupun oleh perusahaan sesuai dengan tanggung jawabnya. Pelaksanaan kerja dilakukan kurang maksimal hanya untuk menghabiskan waktu tugas yang telah ditentukan sehingga hasil yang dicapai tidak sesuai dengan target yang telah direncanakan. Seperti dalam setiap melaksanakan kegiatan perawatan kapal, ABK harus selalu diingatkan tidak mempunyai inisiatif kerja.

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

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

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

## **B. ANALISIS DATA**

Dari hasil dan temuan yang penulis uraikan di atas, diketahui kejadian di atas dapat mengakibatkan suasana kerja di kapal tidak sesuai dengan apa yang diterapkan dalam sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, sehingga mengurangi tujuan dan manfaat dari peran sistem prosedur penggunaan



peralatan keselamatan kerja khususnya MBP 3211 dalam keselamatan, sebab dari diduga penyebabnya yaitu :

**1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

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

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

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

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

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

Kecelakaan kerja dapat terjadi karena penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang kurang terampil dari ABK. Hal ini dapat terjadi karena ketidaktahuan dari ABK dalam hal cara penggunaan atau mungkin

baru pertama kali seseorang tersebut menggunakannya. Sebagai contoh dapat penulis sebutkan di sini yaitu dalam pemakaian alat gerinda mesin *portable* untuk memotong rantai yang akan digunakan sebagai penganti rantai *fender* yang putus. Saat sedang mempergunakan alat tersebut ABK tidak menggunakan sarung tangan dengan benar atau memakai *safety goggles* yang salah seperti tidak diikatkan di kepala maupun hanya memakai kacamata biasa. Sudah diketahui dalam buku panduan penggunaan mesin gerinda (*manual book*) alat tersebut bahwa dalam penggunaan *portable grinding machine* ada *stick* atau *holder* yang harus dipasang di badan gerinda tersebut jika sedang menggunakan gerinda mesin itu, gunanya sebagai pegangan tangan kiri sedangkan tangan kanan dipergunakan untuk mengontrol *power grinding* mesin itu. Namun dikarenakan ketidaktahuan ABK tidak menggunakan *holder* dan langsung kedua tangannya memegang badan alat *grinding* mesin itu. Contoh-contoh di atas tentu saja sangat berbahaya dan dapat mencelakai ABK itu sendiri.



Gambar 3.1  
Pengoperasian mesin gerinda yang benar

Menurut teori Multiple Causation, teori berdasarkan pada kenyataan bahwa kemungkinan ada lebih dari satu penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Dari faktor teknis dapat juga mengakibatkan kecelakaan kerja yang disebabkan oleh alat kerja tersebut atau *equipment failure*, peralatan kerja tidak berfungsi dengan baik. Hal ini disebabkan karena kurangnya perawatan terhadap alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan

kerja tersebut, peralatan kerja harus disimpan dengan baik setelah digunakan dan harus selalu bersih. Begitu pula jenis sarung tangan yang dipakai harus sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan. Sebagian ABK setelah menggunakan sarung tangan selalu menyimpan di *deck* bagian luar sehingga terkena air laut dan berminyak. Sehingga sarung tangan penggunaannya sangat boros, dimana supply barang di tempat penulis bekerja sangat sulit untuk mendapatkannya. Padahal sebelumnya pihak kapal setiap bulan sering mengirimkan order permintaan barang ke perusahaan. Alat-alat keselamatan kerja tersebut harus dirawat sehingga pemakaiannya dapat lebih maksimal. Sarung tangan yang habis dipakai haruslah dijemur terlebih dahulu dan setelah itu disimpan di locker, helmet dibersihkan dan disimpan, dan masih banyak lagi tata cara perawatan alat-alat keselamatan kerja yang dapat dilakukan.

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

Disaat ABK bekerja, penulis sempat memperhatikan sebagian ABK kurang disiplin mengikuti prosedur bagaimana penggunaan alat-alat keselamatan kerja, tentang cara, tentang fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah diberikan atau disediakan yang berguna untuk mencegah terjadi kecelakaan di kapal. Menurut Dainur (1993:75) Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan hubungan tenaga kerja, dengan peralatan kerja, bahan dan proses pengolahannya. Oleh karenanya semua peralatan itu harus digunakan sesuai dengan prosedur penggunaan alat keselamatan kerja yang telah ada guna menjamin keselamatan kerja. ABK seolah-olah tidak mau mengikuti prosedur penggunaan keselamatan kerja dengan mengabaikan manfaat yang dapat diambil daripada penggunaan peralatan keselamatan pada waktu bekerja.

Contoh-contoh yang menandakan ABK kurang memahami dan mengenal prosedur tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat melakukan kerja di atas kapal sesuai dengan catatan di logbook kapal antara lain :

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

**b. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja**

Seringkali Perwira yang melakukan pekerjaaa harian tidak memperhatikan anak buah kapal dalam penggunaan alat pelindung diri yang sesuai dengan prosedur. Sehingga saat melakukan pekerjaan harian masih banyak ABK yang tidak menggunakan APD lengkap yang dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan kerja sampai kematian. Jika ditinjau dari pelaksanaa pekerjaan harian yang dilakukan di MBP 3211 masih

banyaknya ABK yang tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan yang benar karena ketidakpeduliannya terhadap peraturan-peraturan baru.

Secara harfiah 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. Dalam kamus besar bahasa Inggris *Awareness* adalah kesadaran, keadaan, kesiagaan, kesediaan, atau mengetahui sesuatu kedalam pengenalan atau pemahaman peristiwa-peristiwa lingkungan atau kejadian-kejadian internal. Secara istilah kesadaran mencakup pengertian persepsi, pemikiran atau perasaan, dan ingatan seseorang yang aktif pada saat tertentu. Dalam pengertian ini *awareness* (kesadaran) sama artinya dengan mawas diri. Namun seperti apa yang kita lihat, kesadaran juga mencakup persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu hingga akhirnya perhatian terpusat. Oleh sebab itu, ada tingkatan mawas diri (*Awareness*) dalam kesadaran.

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

## **2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

### **a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan**

ABK belum memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya sosialisasi pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dari tugas-tugas pekerjaan ABK yang lama.

Dimana pekerjaan yang akan dilakukan di atas kapal memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi. Menurut SMS (*Safety Management System*) manual yang ditetapkan oleh perusahaan, familairisasi harus dilakukan selama dua hari sebelum serah terima jabatan antara ABK lama dan baru. Namun yang sering terjadi di atas kapal sosialisasi dilakukan kurang dari 1 hari, dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Sehingga ABK baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan familairisasi mengenai semua SOP yang ada, termasuk keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan lainnya sesuai dengan kebijakan perusahaan.

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

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pencharter, sangat perlu adanya pengenalan serta pelatihan alat-alat kerja khususnya alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan dan diadakan diskusi sesaat sebelum melaksanakan kerja. Pelatihan merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal, dalam hal ini khususnya pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan dalam upaya peningkatan keselamatan di atas kapal tempat penulis bekerja, pelatihan dilaksanakan sewaktu kapal dalam perjalanan dari pelabuhan menuju ke lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Pelatihan perlu ditingkatkan terhadap ABK agar mendapatkan hasil yang maksimal.

**b. Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal**

Sesuai konvensi STCW (*International Convention on Standards of Training Certification And Watchkeeping*) dalam urutan susunan ABK di atas kapal kita mengetahui bahwa ABK terdiri dari perwira dan *rating* (bawahan). Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka bintang yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan

bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

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

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

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

#### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

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

Hal ini dapat di atasi dengan cara :

##### **1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja**

Jika ditinjau dari fakta-fakta dan analisa, kurangnya kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja yang terjadi disebabkan oleh lemahnya kontrol terutama para *Senior Officer* kepada anak

buahnya dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk selalu mengenakan perlengkapan keselamatan dalam bekerja. Nakhoda tidak segan menegur atau memberi peringatan kepada para mualimnya jika mereka lalai menjalankan tugasnya sebelum kejadian merugikan terjadi.

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

Sesuai dengan SMS (Safety Management System) manual yang ada dikapal kegiatan yang dapat dilakukan oleh Nakhoda dalam rangka memenuhi tujuan tersebut yaitu :

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

## **2) Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja**

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

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap ABK yang tidak disiplin.



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

Motivasi adalah dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu (Uno, 2006:3). Namun motivasi dalam bekerja juga dapat berangsur-angsur menghilang di tengah tumpukan beban pekerjaan yang tinggi. Semangat kerja yang rendah akan berdampak pada kinerja ABK yang semakin memburuk, produktivitas yang semakin rendah, dan pada akhirnya akan menghambat tercapainya tujuan dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu selain Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, juga dibutuhkan peranan pemimpin perusahaan yang mampu memompa kembali semangat Anak Buah Kapal. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan Sule dan Saefullah (2005:225) yang menyebutkan bahwa “Kepemimpinan dapat diartikan sebagai proses mempengaruhi dan mengarahkan pegawai dalam melakukan pekerjaan yang telah ditugaskan kepada mereka”. Dalam hal ini perusahaan dapat melakukan langkah-langkah seperti :

- 1) Memberikan reward atau bonus tahunan berterusan bagi Anak Buah Kapal yang telah bekerja lebih dari setahun.
- 2) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal AHTS. Seperti sertifikat BOSIET (*Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training*) dan *Offshore Medical Fitness*.

- 3) Pemberian akomodasi yang layak kepada para AB.
- 4) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara AB.
- 5) Memberikan penghargaan kepada ABK yang berprestasi.
- 6) Melakukan pendekatan kepada ABK untuk meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

Untuk meningkatkan tanggung jawab ABK dapat dilakukan dengan memberikan pembinaan secara rutin. Menurut Poerwadarmita (2012:75) pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik. Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan rasa tanggung jawab yang sudah ada untuk lebih baik lagi terhadap pekerjaan, tanggung jawab, keamanan dan keselamatannya.

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

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

**b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

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

Adapun cara yang dapat dilakukan sebagai berikut :

**1) Kurangnya familiarisasi bagi ABK tentang prosedur keselamatan**

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

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



Gambar 3.2  
Familiarisasi dan *safety Briefing*

Para anak buah kapal yang baru naik kapal baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan familiarisasi kondisi kapal sesuai dengan Safety Management System manual book tentang :

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



Gambar 3.3  
Pengenalan cara penggunaan dan fungsi peralatan keselamatan

Hal di atas bertujuan agar para ABK mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para ABK yang sudah berpengalamanpun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal dimana dia bekerja, awak kapalnya, kebijakan-kebijakan dari perusahaan dan prosedur-

prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugas secara baik. Adapun tujuan utama di dalam program pengarahan dan familiarisasi ABK yaitu untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK sesuai dengan jabatan, tugas dan tanggung jawabnya.

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

Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat ABK menjadi lebih produktif. Lebih lanjut pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan, serta mampu melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik

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

Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan

prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. ABK juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya.

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

## **2) Pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal**

Muhdar (2020) Latihan atau *training* adalah suatu kegiatan dari perusahaan dimaksudkan untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan yang bersangkutan.

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

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

perawatan dari alat-alat keselamatan harus diterapkan agar dalam penggunaan alat-alat tersebut tidak mengalami kendala ataupun hambatan. Kurangnya pemeliharaan alat-alat keselamatan kerja mengakibatkan penundaan pekerjaan yang berpengaruh terhadap bertambahnya beban pemeliharaan.



Gambar 3.4  
Latihan peralatan keselamatan pemadam kebakaran

Melaksanakan latihan bagi awak kapal diharapkan pekerjaan akan menjadi lebih baik, kerusakan property maupun lingkungan dapat diperkecil, pemborosan dapat dikurangi dan yang penting kecelakaan kerja dapat ditekan seminimal mungkin. Pelatihan yang berkelanjutan baik di darat maupun di atas kapal sangat penting untuk menambah keterampilan atau mengingatkan kembali materi-materi yang telah didapat dari kursus-kursus yang telah diikuti oleh awak kapal. Sesuai dengan Safety Management System mengenai Safety Culture atau Budaya K3 (*Keselamatan, Kesehatan Kerja*) didalam latihan diharapkan akan tercapai *Safety Program Culture*, yang terdiri dari :

- 1) *Know your duties and responsibilities* (mengetahui tugas dan tanggung jawab)

Mengetahui tugas dan tanggung jawab adalah proses yang dilakukan untuk memahami dan mengetahui pekerjaan atau

peran yang harus dilakukan dalam suatu posisi atau pekerjaan tertentu. Hal ini melibatkan pemahaman terhadap apa yang diharapkan, tugas yang harus dilakukan, dan tanggung jawab yang melekat pada posisi atau pekerjaan tersebut.

Mengenal tugas melibatkan pemahaman terhadap pekerjaan apa yang harus dilakukan. Ini termasuk pemahaman terhadap spesifikasi pekerjaan, tugas harian, dan tanggung jawab yang melekat dalam melaksanakan pekerjaan tersebut. Mengenal tugas juga melibatkan pemahaman terhadap alat dan bahan yang diperlukan dalam melaksanakan tugas tersebut.

Mengenal tanggung jawab berkaitan dengan pemahaman terhadap pihak-pihak yang terlibat dan membutuhkan kontribusi. Tanggung jawab mencakup peran yang harus dilakukan, kewajiban yang harus dipenuhi, dan hasil yang harus dicapai dalam pekerjaan atau posisi tertentu. Mengenal tanggung jawab juga melibatkan pemahaman terhadap prosedur atau protokol yang harus diikuti serta etika profesional yang harus diterapkan.

Secara keseluruhan, mengenal tugas dan tanggung jawab penting untuk memastikan bahwa seseorang memiliki pemahaman yang jelas tentang apa yang diharapkan dari mereka dalam melaksanakan pekerjaan atau posisi tertentu. Hal ini memungkinkan mereka untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab mereka dengan efektif dan efisien.

## 2) *Familiarization Training* (pelatihan)

Familiarisasi di kapal adalah proses pengenalan dan penyesuaian awak kapal baru terhadap kapal dan rutinitas kerja di kapal tersebut. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki pengetahuan, keterampilan, dan pemahaman yang diperlukan untuk bekerja dengan efektif dan aman di kapal tersebut.

Familiarisasi di kapal melibatkan beberapa aspek sesuai Safety Management System manual book, antara lain :

### a) Pengenalan kapal dan instalasinya

Awak kapal baru diajak mengenal semua area dan



ruang di kapal, termasuk peralatan dan instalasi penting seperti ruang mesin, ruang navigasi, lambung kapal, sistem keamanan, sistem komunikasi, dan lain sebagainya.

b) Proses kerja dan rutinitas

Awak kapal baru diajarkan mengenai tugas dan tanggung jawab masing-masing, serta rutinitas kerja di kapal seperti jadwal shift, prosedur keamanan, rapat dan harian, dan penanganan darurat.

c) Keselamatan dan keamanan

Awak kapal baru dilatih tentang prosedur keselamatan dan penggunaan peralatan kebakaran, pencegahan kecelakaan, evakuasi kapal, dan langkah-langkah pengendalian risiko lainnya.

d) Etika dan budaya kapal

Familiarisasi juga melibatkan pengenalan terhadap etika dan budaya kerja di kapal, termasuk aturan dan norma yang berlaku, komunikasi dan kerjasama antar awak kapal, serta rasa disiplin dan tanggung jawab terhadap tugas masing-masing.

Familiarisasi di kapal penting untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki pemahaman yang cukup tentang kapal dan proses kerja di dalamnya, sehingga mereka dapat bekerja dengan efisien, aman, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

3) *Periodical / Refresher Training* (pelatihan berjangka)

Pelatihan berjangka biasanya mencakup konsep dasar tentang pasar berjangka, strategi perdagangan, analisis teknis dan fundamental, manajemen risiko, serta pengetahuan praktis tentang platform perdagangan dan alat analisis yang umum digunakan. Peserta pelatihan akan diajarkan bagaimana memahami trend pasar, membaca grafik, mengidentifikasi peluang perdagangan, mengelola risiko, dan mengembangkan rencana perdagangan yang efektif.

Menurut Widodo (2015:84) tujuan utama pelatihan berjangka adalah untuk membekali peserta dengan pengetahuan

dan keterampilan yang diperlukan untuk trading atau berinvestasi di pasar berjangka secara mandiri. Pelatihan tersebut juga bertujuan untuk mengajarkan para peserta bagaimana mengambil keputusan perdagangan yang berdasarkan analisis yang mendalam dan meminimalkan risiko kerugian.

Pelatihan berjangka dapat dilakukan melalui seminar langsung, program online, atau melalui sekolah perdagangan khusus yang menawarkan kurikulum yang terstruktur dan mentorship oleh trader berpengalaman. Penting bagi individu yang tertarik pada perdagangan berjangka untuk mendapatkan pelatihan yang memadai dan memahami dengan baik risiko dan potensi hasil dari aktivitas perdagangan berjangka.

- 4) *Safety committee and Non-Confirmit Reporting* (pertemuan membahas tentang keamanan dan keselamatan kerja)

Prosedur keselamatan merujuk pada serangkaian langkah-langkah atau tindakan yang ditetapkan dan diikuti untuk memastikan keamanan dan perlindungan individu, kelompok, atau organisasi dari bahaya, cedera, atau kerugian. Tujuannya adalah untuk mengurangi risiko dan memastikan bahwa semua orang terjaga dan dilindungi.

Prosedur keselamatan dapat mencakup berbagai aspek, seperti keselamatan di tempat kerja, keselamatan di rumah, keselamatan dalam situasi darurat, dan keselamatan di lingkungan umum. Ini biasanya melibatkan identifikasi dan evaluasi risiko, penentuan tindakan yang tepat untuk mengurangi risiko, dan memberikan petunjuk yang jelas bagi individu atau kelompok untuk mengikuti.

Contoh prosedur keselamatan di tempat kerja termasuk penggunaan alat pelindung diri (seperti helm, sarung tangan, atau masker wajah, *safety harness*), pelatihan penggunaan peralatan dan mesin yang tepat, dan peraturan kebersihan dan kesehatan yang harus diikuti oleh semua karyawan.

Di dalam situasi darurat, prosedur keselamatan mungkin meliputi langkah-langkah evakuasi darurat, komunikasi dengan

petugas keamanan atau penegak hukum, atau penanganan pertolongan pertama. Memahami dan mengikuti prosedur keselamatan sangat penting untuk melindungi diri sendiri dan orang lain dari risiko dan bahaya yang mungkin terjadi.

5) *Follow Established Procedures* (Mengikuti aturan yang sudah ditetapkan)

Mengikuti aturan yang sudah ada berarti mematuhi dan menjalankan petunjuk atau pedoman yang ditetapkan oleh otoritas, lembaga, atau organisasi terkait. Ini bisa berlaku dalam berbagai konteks, termasuk dalam lingkup pekerjaan, kehidupan sehari-hari, atau berpartisipasi dalam komunitas.

Mengikuti aturan yang sudah ada penting karena memiliki beberapa manfaat, antara lain :

a) Pemeliharaan Ketertiban dan Keamanan

Aturan yang ada biasanya dirancang untuk menjaga ketertiban dan keamanan. Dengan mengikuti aturan, kita dapat menciptakan lingkungan yang teratur, mengurangi risiko kecelakaan atau konflik, dan menciptakan suasana yang aman untuk semua orang.

b) Mencegah Sanksi atau Hukuman

Pelanggaran aturan sering kali dapat menyebabkan sanksi atau hukuman. Dengan mengikuti aturan, kita dapat menghindari konsekuensi negatif seperti teguran, denda, atau tindakan disipliner. Ini juga memastikan adanya keadilan dan konsistensi dalam perlakuan terhadap individu atau kelompok yang melanggar aturan.

c) Membangun Kepercayaan dan Reputasi

Mengikuti aturan membantu membangun kepercayaan dan reputasi baik. Ketika kita menunjukkan komitmen untuk mematuhi aturan, orang-orang akan melihat kita sebagai individu yang bertanggung jawab, dapat diandalkan, dan mematuhi prinsip-prinsip moral dan etika. Ini dapat meningkatkan hubungan dengan orang lain, baik

dalam konteks personal maupun profesional.

d) Menunjang Efisiensi dan Produktivitas

Aturan yang ada biasanya dirancang untuk menjaga efisiensi dan produktivitas dalam berbagai konteks. Misalnya, di tempat kerja, adanya aturan dapat membantu mengatur alur kerja, melakukan alokasi sumber daya dengan tepat, dan memastikan bahwa pekerjaan dilakukan dengan standar yang ditentukan. Dengan mengikuti aturan, kita dapat menjaga efisiensi dan produktivitas secara keseluruhan.

Selain manfaat tersebut, mengikuti aturan juga merupakan bagian dari kewarganegaraan yang baik. Hal ini berkaitan dengan tanggung jawab kita sebagai individu dalam mematuhi hukum dan norma yang berlaku untuk menjaga keharmonisan dan ketertiban dalam masyarakat.

Namun, perlu dicatat bahwa mengikuti aturan bukan berarti tanpa ruang untuk penilaian atau perbaikan. Penting untuk terus mempertimbangkan konteks, nilai-nilai moral, dan memperbaiki sistem jika diperlukan. Tapi dalam situasi umum, mengikuti aturan yang sudah ada adalah prinsip penting untuk mencapai keadilan, keseimbangan, dan harmoni dalam tata tertib kehidupan bermasyarakat.

6) *Performance Monitoring* (pengawasan hasil kerja)

Pengawasan hasil kerja merujuk pada proses pemantauan dan evaluasi kinerja individu atau tim dalam mencapai tujuan dan standar kinerja yang ditetapkan. Hal ini melibatkan pemantauan terhadap output atau hasil kerja yang dihasilkan serta penilaian terhadap kualitas, efisiensi, produktivitas, dan kepatuhan terhadap prosedur dan kebijakan yang telah ditetapkan.

Pengawasan hasil kerja dilakukan untuk memastikan bahwa pekerjaan dilakukan sesuai dengan harapan dan standar yang ditetapkan, serta untuk mengidentifikasi dan mengatasi masalah yang mungkin muncul. Tujuan pengawasan hasil kerja antara lain adalah:

a) Evaluasi Kinerja

Pengawasan hasil kerja membantu memperoleh informasi tentang sejauh mana individu atau tim mencapai target dan standar kinerja yang telah ditetapkan. Informasi ini dapat digunakan sebagai dasar untuk mengevaluasi kinerja individu atau tim, memberikan umpan balik, dan mengidentifikasi area yang perlu untuk perbaikan atau pengembangan lebih lanjut.

b) Identifikasi Masalah

Melalui pengawasan hasil kerja, dapat diidentifikasi masalah atau hambatan yang mungkin menghambat pencapaian target atau standar kinerja yang diinginkan. Dengan mengidentifikasi masalah ini, manajer atau pemimpin tim dapat mengambil tindakan perbaikan untuk mengatasi masalah tersebut dan memastikan kelancaran jalannya pekerjaan.

c) Perbaikan Kualitas

Pengawasan hasil kerja juga dapat membantu dalam memastikan kualitas output atau hasil kerja yang dihasilkan. Dengan memperhatikan hasil kerja secara cermat, dapat diidentifikasi kesalahan atau kecacatan yang mungkin terjadi, sehingga tindakan perbaikan dapat diambil untuk meningkatkan kualitas pekerjaan.

d) Keberlanjutan Perbaikan

Melalui pengawasan hasil kerja secara teratur, dapat dibangun siklus perbaikan yang berkelanjutan. Dengan menganalisis hasil kerja, mengidentifikasi masalah, dan mengambil tindakan perbaikan yang tepat, organisasi dapat terus meningkatkan efisiensi, produktivitas, dan kualitas pekerjaan.

Pengawasan hasil kerja biasanya melibatkan pemantauan yang dilakukan oleh manajer, supervisor, atau pemimpin tim, dan bisa melibatkan penggunaan metode dan alat pengukuran, seperti

evaluasi kinerja, pemberian umpan balik, dan analisis data hasil kerja.

7) *Plan Maintenance System* (Sistim rencana kerja)

Sistem rencana kerja merujuk pada pendekatan atau prosedur yang digunakan dalam merencanakan dan mengatur kegiatan kerja dalam suatu organisasi atau tim. Sistem ini mengarahkan bagaimana rencana kerja dibuat, disusun, dan diimplementasikan untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan.

Sistem rencana kerja melibatkan beberapa elemen penting, antara lain :

a) Tujuan dan Target

Sistem rencana kerja dimulai dengan menetapkan tujuan dan target yang ingin dicapai oleh organisasi atau tim. Tujuan dan target ini haruslah spesifik, terukur, dapat dicapai, relevan, dan memiliki batas waktu tertentu.

b) Perencanaan Strategis

Sistem rencana kerja melibatkan perencanaan strategis yang melibatkan analisis situasi, identifikasi kekuatan dan kelemahan, peluang dan ancaman, serta pengembangan strategi untuk mencapai tujuan. Perencanaan strategis mencakup penentuan langkah-langkah, alokasi sumber daya, dan penentuan prioritas dalam mencapai target.

c) Penentuan Tugas dan Tanggung Jawab

Sistem rencana kerja mencakup penentuan tugas dan tanggung jawab masing-masing individu atau tim dalam mencapai tujuan. Setiap orang harus tahu apa yang diharapkan dari mereka dan bagaimana kontribusi mereka berkontribusi terhadap tujuan keseluruhan.

d) Penjadwalan

Sistem rencana kerja melibatkan penjadwalan kegiatan atau tugas yang harus dilaksanakan. Ini melibatkan memprioritaskan kegiatan dan membagi waktu secara efektif untuk memastikan

semua tugas dapat diselesaikan sesuai dengan tenggat waktu yang ditetapkan.

e) Monitoring dan Pengendalian

Sistem rencana kerja melibatkan pemantauan dan pengawasan terhadap pelaksanaan rencana kerja. Ini melibatkan memeriksa kemajuan, mengidentifikasi masalah atau hambatan, dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk memastikan rencana kerja tetap berada pada jalur yang benar.

f) Evaluasi dan Perbaikan

Sistem rencana kerja melibatkan evaluasi hasil kerja dan kinerja terhadap tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi ini memberikan umpan balik tentang apa yang telah berhasil dicapai dan apa yang perlu diperbaiki. Berdasarkan evaluasi ini, perbaikan dan penyempurnaan rencana kerja dapat dilakukan untuk masa depan.

Menerapkan sistem rencana kerja yang efektif dapat membantu organisasi dan tim mengarahkan upaya mereka secara terorganisir dan mencapai tujuan yang ditetapkan dengan lebih efisien.

8) *Good House Keeping* (kebersihan / kerapian)

Kebersihan atau kerapian merujuk pada kondisi bersih, teratur, dan rapi. Hal ini melibatkan menjaga kebersihan dan kebersihan area atau lingkungan, serta merapikan atau mengatur benda-benda secara teratur. Kebersihan dan kerapian adalah faktor penting dalam menjaga kesehatan dan kualitas hidup.

Kerapian juga mencakup pemeliharaan tampilan visual yang menyenangkan dan teratur. Ini melibatkan menjaga keindahan dan estetika di sekitar, termasuk melapisi kabel yang rapi, menjaga kebersihan tampilan ruangan, atau merapikan area publik.

Kebersihan dan kerapian biasanya memiliki dampak positif pada kesejahteraan kita secara fisik dan mental. Memiliki

lingkungan yang bersih dan teratur dapat membantu mencegah penyebaran penyakit, membantu kita menjaga kesehatan dan kebersihan pribadi, meningkatkan produktivitas, dan menciptakan rasa ketenangan dan kenyamanan disekitar kita.

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

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

### **a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

#### **1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja**

Pengawasan terhadap ABK di dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja dengan cara :

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

##### **(1) Keuntungan :**

ABK lebih mengerti kapan dan dimana APD wajib digunakan.

##### **(2) Kerugian :**

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

- b) Nakhoda melakukan inspeksi mendadak saat seluruh ABK melakukan kerja harian. Kegiatan ini dilakukan dalam waktu



yang tidak ditentukan agar seluruh ABK selalu mempertahankan disiplinnya.

(1) Keuntungan :

- (a) ABK akan lebih sigap dalam mematuhi aturan yang berlaku.
- (b) Menciptakan pola kebiasaan baik dalam melakukan pekerjaan.

(2) Kerugian :

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

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

a) Keuntungan :

- (1) Setiap anak buah kapal lebih paham akan pentingnya keselamatan kerja di kapal.
- (2) Munculnya kewaspadaan lebih saat melakukan pekerjaan.
- (3) Memberikan kerja sama yang baik antara anak buah kapal dan perwira.

b) Kerugian :

- (1) Akan memakan banyak waktu yang digunakan pada saat pemberian motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah paham mengenai pentingnya tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.
- (2) Bertambahnya tugas dari perwira untuk memberikan motivasi. Seharusnya anak buah kapal sudah mendapatkan pelatihan dan pengetahuan sebelum naik kapal, ini adalah tugas dari orang kantor untuk memilih *crew* yang mahir.

**b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

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

a) Keuntungan :

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

b) Kerugian :

Pelaksanaan familiarisasi mengurangi waktu istirahat para ABK karena safety meeting biasanya dilaksanakan di hari-hari libur atau jam istirahat.

**2) Meningkatkan latihan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja**

a) Keuntungan :

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

b) Kerugian :

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

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

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

**a. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja**

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

**b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menegakkan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal**

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

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya yang telah dibahas permasalahannya dan telah diambil dari temuan penelitian, untuk kemudian dianalisa sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak berjalan baik di atas kapal MBP 3211 disebabkan oleh :

1. Kurangnya disiplin dan kesadaran dalam menerapkan penggunaan peralatan keselamatan kerja disebabkan oleh :

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

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, disebabkan oleh :

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

#### **B. SARAN**

Agar mempertimbangkan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang telah dijabarkan dan melalui tahap evaluasi di atas maka untuk dapat mencari solusi dari segala masalah yang timbul yang di akibatkan oleh tidak berperannya *ISM Code* di kapal khususnya MBP 3211 adalah dengan melakukan beberapa sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja, penulis memberikan saran sebagai berikut :

- a. Meningkatkan pengawasan *Safety Officer* terhadap ABK di dalam penerapan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja.
  - b. Perusahaan PT. MARITIM BARITO PERKASA, sebagai pemilik MBP 3211 seharusnya memberikan motivasi kepada ABK berupa pemberian penghargaan dan insentif.
2. Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menerapkan sistem prosedur penggunaan peralatan keselamatan kerja yang baik dan benar.
- a. *Safety Officer* memberikan familiarisasi terhadap ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dan pihak perusahaan PT. MARITIM BARITO PERKASA melaksanakan *pre joining ship* bagi calon ABK sebelum di kirim ke kapal.
  - b. Meningkatkan latihan bagi ABK dalam penerapan sistem prosedur penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Charles E. Ebeling, (2017). *An Introduction to Reliability and Maintainability Engineering*, New York: McGraw-Hill Companies Inc.
- H. Malayu S.P Hasibuan (2019), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit Bumi aksara, Jakarta.
- Pratama, Andri Rizki, (2018); *OPTimalisasi keselamatan kerja crew kapal dalam proses kerja bongkar muat di AHTS Amber*, Semarang, Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Ramli Soehatman, (2020); *Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja*, Penerbit : Dian Rakyat, Jakarta.
- Sarinah, (2017); *Pengantar Manajemen*, Deepublish, 2017 Copyright@2016, Yogyakarta.
- Suardi, Rudi. (2005), *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Penerbit PMM, Jakarta.
- Tim Pusdiklat Perhubungan Laut, 2001, *Modul Manajemen Keselamatan Pelayaran Internasional*, Pusat Pendidikan dan Perhubungan Laut, Jakarta.
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra, Jakarta.
- ..... *Buku Pedoman Penulisan Makalah Untuk Tingkat Ijasah ANT & ATT I STIP* Jakarta.
- ..... (1974); *International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974*, Special Chapter I General Provisions and Chapter II – 1 Construction
- ..... (1978); International Maritime Organization, (1978), *Amandement 2010 STCW Convention, International Convention Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, IMO, London
- ..... (2006); *Maritime Labour Convention, A Seafarers' Bill of Rights*, London, 2006, published by The International Transport Workers' Federation (ITF)
- ..... (2015); *Personal Safety and social responsibility, UU No 1 tahun 1970*.
- ..... (2015); *IMO, code of safe working practical for Merchant Seaman*.
- ..... (2017); *Occupational Health and Safety Guide handbook* (2017), *Office consolidation*, Government of Alberta

[https://library.poltekpelsby.ac.id/apps/uploaded\\_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjVkMTBiNDJkODdmZjJkYjU3N2M5ZQ==.pdf](https://library.poltekpelsby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/MzYxNmQ4MGNhNTJiNjk5ZGU4NjVkMTBiNDJkODdmZjJkYjU3N2M5ZQ==.pdf)



## **SHIP PARTICULARS**

### **TB. MBP 3211**

Name of ship	: TB. MBP 3211
Kind of ship	: Tug Boat
Owner	: PT. Maritim Barito Perkasa
Flag	: Indonesia
Port Of Registry	: Banjarmasin
Call sign	: JZKN
MMSI Number	: 525022238
Class	: American Berau Shipping (ABS)
I M O Number	: 9676814
Built	: 2012
Builder	: ZHENJHIANG SHIPYARD
GRT / NRT	: 463 / 139 Tons
LOA / LBP	: 32,00 M / 10,60 M
Breath / Depth / Draft	: 10,60 M / 4,96 M / 4,20 m
Service speed	: 11 Knots
Complement	: 10 Person
Main engine	: 2 x CUMMINS KTA 50 1600 HP
Mark of Tonnage Cert	: GT. 463 No 4647/ Pst
Capacity Fresh Water	: 95 Ton
Capacity Fuel Oil	: 350 Ton
Bollard Pull	: 45 Ton



CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : TB.MBP 3211  
Gross Tonnage / GT Kapal : 448 T  
Agent in Port / Keagenan : PT. TERA LOGISTIC INDONESIA  
Owners / Pemilik : PT.MARTIM BARTO PERKASA

Date Of Arrival / Tanggal Tiba : JULI -2023  
Date Of Departure / Tanggal Berangkat : JULI -2023  
Last Port / Pelabuhan Sebelumnya : Kelanis  
Next Port / Pelabuhan Selanjutnya : Taboneo

No.	Name Nama Awak	Duties on Board Jabatan	Nationality Kebangsaan	Date of Birth Tanggal Lahir	Travel Document No. No. Buku Pelaut	Doc. Of Travel Expired Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Certificate No. No. Ijazah	Certificate Sertifikat Ijazah Pelaut
1	RUDY SASONGKE	MASTER	INDONESIA	02 Mei, 1982	F273508	12 September, 2024	6200493173M30416	ANT III-M
2	MASDIN	CH.OFF	INDONESIA	13 MARET1997	F192471	11 JANUARI 2024	6211441040M40622	ANTI-Y-M
3	MUKRAIMAL	2 <sup>nd</sup> OFF	INDONESIA	12 December, 1982	E154075	13 July, 2024	6201036688T20415	ATT II
4	ERWIN	CH.ENG	INDONESIA	05 October, 1996	H 079822	16 May, 2026	6211549419S40221	ATT I-I-M
5	ARRAFAI URRIZAKI	2 <sup>nd</sup> .ENG	INDONESIA	09 April, 1992	F100891	01 October, 2024	6211423957S30520	ATT I-I-M
6	ZAINAL AZIS	3 <sup>rd</sup> .ENG	INDONESIA	31 August, 2001	G027297	09 February, 2025	6201510501N50121	ATT V
7	VEGA RISWANDA	OILER	INDONESIA	12 December, 1985	G028482	13 November, 2024	6211808844N40321	ANT IV
8	RICKY DIKI DAVID SELAMAT	A.B	INDONESIA	25 November, 1990	G116982	07 February, 2025	6211525990N50220	ANT V
9	CHRISVANDER JACOBS	A.B	INDONESIA	07 August, 1983	F273718	29 November, 2024	6200349283N60308	ABLE DECK
10	ARGUNA MUSTIKA	COOK	INDONESIA	27 Oktober, 1993	F273665	11 November, 2024	6201390232M55322	ANT V
11	MAILLOOR OKTAVIANO							
Total Crew / Total Awak : 11		Persons included Master.						

Acknowledge  
Harbour Master

Kelanis, 02 JULI 2023

MASTER

### LAMPIRAN III

