

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



SKRIPSI

**UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA
PADA KAPAL MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU**

Oleh :

DANIEL SILITONGA

NRP. 4 59 16 9067

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2020

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



SKRIPSI

**UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA
PADA KAPAL MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU**

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

Oleh :

DANIEL SILITONGA

NRP. 4 59 16 9067

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2020

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : DANIEL SILITONGA
Nrp : 4 59 16 9067
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : UPAYA PENINGKATAN
KESELAMATAN KERJA PADA KAPAL
MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU

Jakarta, Juli 2020

Pembimbing I

Pembimbing II

SUSILO, S.E., M.T

Pembina (IV/a)

NIP. 19551128 197710 1 001

BAGASKORO, S.Kom., M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 19590927 198003 1 002

**Mengetahui
Ketua Jurusan Kalk**

Dr. Larsen Barasa S.E., M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 19720415 199803 1 002

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : DANIEL SILITONGA
Nrp : 4 59 16 9067
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : UPAYA PENINGKATAN
KESELAMATAN KERJA PADA KAPAL
MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU

Jakarta, Juli 2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SUSILO, S.E., M.T

Penata (IV/a)

NIP. 19551128 197710 1 001

SUSILO, S.E., M.T

Penata (IV/a)

NIP. 19551128 197710 1 001

BAGASKORO, S.Kom., M.M

Penata (IV/a)

NIP. 19590927 198003 1 002

**Mengetahui
Ketua Jurusan Kalk**

Dr. Larsen Barasa S.E., M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 19720415 199803 1 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, sebagai salah satu syarat yang harus dilakukan untuk menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek di PT. Dian Ciptamas Agung cabang Berau. Pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA PADA KAPAL MILIK

PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU”

Berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada :

1. Yth. Bapak Amiruddin, MM. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Bapak Larsen Barasa, SE.MMTr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Susilo, SE.MMTr, selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Yth. Bapak Bagaskoro, S.Kom,MM, selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
6. Seluruh Pimpinan dan Karyawan PT. Dian Ciptamas Agung, yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan Prada dan menyelesaikan penulisan ini

7. Kepada kedua orang tua saya yang tercinta Bapak James Henri Silitonga dan Ibu Dameria Sirait yang telah memberikan kasih sayangnya, saran dan semangat yang tiada batasnya kepada saya dan tidak lupa itu semua diiringi dengan doa dan nasehatnya kepada saya sehingga saya bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
8. Kepada Kakak tercinta saya Ester Christien Silitonga, serta seluruh sanak saudara atas dukungan moril dan spiritual selama penyelesaian skripsi ini.
9. Kepada Novita Fransiska Dianty Simanjuntak yang telah memberi semangat dan memotivasi selama penulisan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini, terimakasih atas segala dukungannya.
10. Kepada anggota kamar G106 Senior Ferdy Christian, Billy Juan, Ramadhani Sudrajat, Rizky Muhammad Adhiwirayudi, Randi Aldenius, I Gusti, dan Daniel Prayogi yang telah mengingatkan dalam proses penulisan skripsi ini.
11. Teman-teman taruna/i STIP angkatan LIX, yang telah memberikan motivasi dan dukungan selama ini.
12. Kepada seluruh teman-teman taruna/i KALK dan KALK VIII Delta, terimakasih atas kerjasama dan bantuannya kepada penulis
13. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis secara moral maupun moril dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih belum dari kata sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca umumnya dan bagi para perwira kapal khususnya di dalam mengemban tugas di masa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2020

Penulis,

DANIEL SILITONGA

NRP. 4 59 16 9067

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	3
C. PEMBATAHAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	4
E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II	9
A. TINJAUAN PUSTAKA	9
B. KERANGKA PEMIKIRAN	20
BAB III.....	21
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	21
B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	22
C. SUBJEK PENELITIAN	25
D. TEKNIK ANALISIS DATA.....	25
BAB IV.....	28

A. DESKRIPSI DATA	28
B. ANALISIS DATA	34
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	40
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	41
E. PEMECAHAN MASALAH.....	43
BAB V	44
A. KESIMPULAN.....	44
B. SARAN.....	45
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	20
Bagan 3.1 Struktur Organisasi	22

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Tempat Kejadian Kecelakaan	29

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Tempat Penelitian	21
Tabel 4.1 Data Klaim Insiden	31

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>
Lampiran 2	SIUPAL
Lampiran 3	NPWP
Lampiran 4	AKTA
Lampiran 5	Jumlah Kapal
Lampiran 6	Data Jumlah Kecelakaan Kapal
Lampiran 7	Berita Acara Insiden dan Laporan Investigasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Di era globalisasi yang semakin berkembang sekarang ini manusia merupakan sumber daya perusahaan yang produktif dalam melaksanakan aktifitas dan rutinitasnya. Perusahaan dituntut untuk memiliki kemampuan dalam mengolah sumber daya manusia secara terencana, terutama sebagai tenaga pelaksana operasional perusahaan untuk menghasilkan daya guna dan daya hasil dalam setiap kegiatan perusahaan. Untuk mendapatkan hasil yang baik maka para tenaga kerja tersebut harus berpengetahuan dan memiliki keterampilan yang memadai.

Perkembangan suatu perusahaan juga dipengaruhi oleh perkembangan teknologi, karena untuk dapat berkembang, selain didukung oleh sumber daya manusia dan sistem manajemen yang baik juga disertai dengan penggunaan mesin-mesin dan peralatan yang lebih canggih, baik untuk keperluan operasional maupun keselamatan para pekerja agar dapat terbebas dari bahaya yang ada di tempat mereka bekerja.

Dalam sebuah kegiatan operasional suatu perusahaan, ada 2 slogan yang saling berkaitan, yakni keselamatan yang utama (*safety first*) dan produksi yang utama (*production first*). Mungkin bagi perusahaan pelayaran yang menghasilkan sebuah pelayanan jasa, yang mana pelayanan tersebut merupakan faktor utama dalam menjalankan kegiatan operasional dan juga memiliki beberapa bahaya dalam

setiap kegiatannya. Maka dari itu, sebuah perusahaan harus seimbang baik dalam memaksimalkan kegiatan operasional namun tetap memperhatikan keselamatan para pekerja sesuai dengan peraturan keselamatan kerja yang ada.

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah salah satu faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja karyawan. Produktivitas sumber daya manusia ditentukan oleh sejauh mana sistem yang ada di perusahaan mampu menunjang dan memuaskan keinginan seluruh pihak. Perusahaan yang baik adalah perusahaan yang benar-benar selalu memperhatikan dan menjamin keselamatan karyawannya dari kecelakaan kerja dan akibat yang ditimbulkan dari lingkungan kerjanya. Oleh sebab itu perusahaan membuat peraturan tentang keselamatan kerja yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh seluruh karyawan dan pimpinan perusahaan. Jika dilanggar maka ada sanksi yang tegas untuk seluruh karyawan.

Banyaknya kasus kecelakaan kapal seperti kejadian kapal tenggelam, tubrukan, kebakaran, kandas, orang jatuh ke laut, kerusakan kemudi dan pencemaran dilaut ataupun kecelakaan kerja selama bertugas di atas kapal pada umumnya disebabkan oleh faktor manusia atau *human error*. Hal itu dikarenakan kurang berperannya perusahaan dalam memberikan pelatihan tentang keselamatan pelayaran.

Idealnya segala hal yang menyangkut keselamatan kerja diatas kapal harus berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan dan keamanan pelayaran. Hal ini terkait dengan kesesuaian kompetensi dan keahlian nakhoda dan awak kapal, dengan melakukan penjadwalan pelatihan kepada awak kapal.

PT. Dian Ciptamas Agung. adalah perusahaan yang bergerak dibidang industri maritim sebagai penyedia jasa pengangkutan barang dengan menggunakan kapal laut. Potensi bahaya yang ditimbulkan dari perusahaan ini sangat besar salah satunya adalah kapal tenggelam dan tubrukan kapal. Sedangkan dalam masalah keselamatan menurut pengamatan saya selama hampir satu tahun pada saat melaksanakan praktek disana, pada dasarnya sudah ada peraturan yang berupa *Standing Operation Procedure (SOP)*. Namun dalam penerapannya masih ada awak kapal yang tidak mentaati peraturan yang ada. Padahal supervisor sebagai penanggungjawab dan koordinator yang ikut bekerja dilapangan sudah sering

mengingatkan akan pentingnya peraturan tersebut demi mengantisipasi kecelakaan kerja yang memang sangat tidak diinginkan, baik oleh pekerja itu sendiri maupun bagi perusahaan.

Dalam PT Dian Ciptmas Agung tersebut sebenarnya perusahaan yang sudah sangat memperhatikan keselamatan kerja. Namun, salah satu kendala yang ada adalah belum melakukan pelatihan kepada setiap awak kapal yang akan bergabung sebagaimana diatur dalam ISM Code. Hal ini dibuktikan dengan tidak tersedianya divisi yang menangani pelatihan secara khusus, yang mengakibatkan masih banyaknya awak kapal yang tidak memahami peraturan tentang keselamatan kerja, yang menjadikan mereka kurang memiliki kesiapan dalam menghadapi bahaya yang berdampak kepada terjadinya insiden tubrukan dengan kapal lain pada saat melakukan pekerjaan diatas kapal, Disamping itu juga karena kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh supervisor terhadap para awak kapal dilapangan, awak kapal tersebut jadi kurang memiliki kesadaran diri untuk menggunakan alat keselamatan dalam melakukan pekerjaan tanpa dilengkapi dengan alat keselamatan yang telah ditentukan. Para awak kapal tersebut tidak berpikir jika tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja secara lengkap akan mengakibatkan kecelakaan ataupun mengganggu kesehatan.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk skripsi yang berjudul :

“UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU.”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dalam suatu penelitian ilmiah perumusan masalah dan problematika merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian dan dalam mencari jawaban yang lebih akurat. Serta dengan adanya perumusan masalah ini akan dapat membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis melakukan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Awak kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal.
2. Kurangnya pemahaman awak kapal mengenai peraturan tentang keselamatan kerja diatas kapal
3. Kurang kordinasi dan komunikasi antar sesama awak kapal
4. Kondisi cuaca yang tidak baik

C. PEMBATAAN MASALAH

Sesuai identifikasi permasalahan yang sudah dijelaskan diatas pada PT.Dian Ciptmas Agung Cabang Berau maka penulis membatasi pembahasan penelitian ini pada beberapa masalah sebagai berikut :

1. Awak Kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal.
2. Kurangnya pemahaman awak kapal mengenai peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pembatasan masalah diatas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah yang menyebabkan awak kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal?
2. Bagaimanakah upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan pemahaman mengenai peraturan tentang keselamatan kerja kepada para awak kapal?

E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan permasalahan yang menjadi latar belakang penelitian, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan keselamatan kerja.
- b. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan pemahaman awak kapal mengenai peraturan tentang keselamatan kerja.
- c. Untuk mengetahui penyebab awak kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah

a. Bagi Penulis

Untuk menambah wawasan tentang peraturan keselamatan kerja dan alat-alat keselamatan yang digunakan pada saat awak kapal bekerja diatas kapal dan sebagai bekal penulis untuk menerapkan pengetahuannya di dalam dunia kerja .

b. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan masukan bagi perusahaan untuk mengambil kebijakan di masa yang akan datang mengenai pelatihan awak kapal, khususnya untuk mengatasi kurang siapnya awak kapal dalam menghadapi setiap bahaya yang ada.

c. Bagi STIP Jakarta

Penelitian ini bisa menjadi sumbangan pemikiran dan sumber analisa kepada para pembaca, baik dilingkungan kampus STIP Jakarta, ataupun di luar kampus sebagai masukan yang dapat dikembangkan untuk penelitian selanjutnya khususnya dibidang keselamatan dan kesehatan kerja pada awak kapal dalam upaya penambahan referensi bagi taruna-taruni STIP Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan dalam mengikuti keseluruhan uraian dan pembahasan skripsi ini, maka penulisan dilakukan dengan membuat sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam Bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dalam permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variable yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada Bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternative pemecahan masalah, evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah dan di akhiri dengan pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian dan merupakan masukan untuk perbaikan yang dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan kajian terhadap teori-teori, aturan-aturan, manual maupun prosedur-prosedur serta penelitian terdahulu yang relevan dengan masalah yang diteliti. Untuk penelitian kualitatif kajian pustaka dibuat sesuai dengan variable penelitian untuk menyusun kerangka pemikiran dan merumuskan hipotesis penelitian. Untuk penelitian pemecahan masalah kajian pustaka digunakan untuk merumuskan kerangka penulisan yang berguna untuk menganalisis penyebab timbulnya masalah dan menemukan pemecahan yang tepat.

Penulisan tinjauan pustaka dibuat secara singkat, padat dan menggambarkan secara jelas variable yang diamati sesuai dengan obyek penelitian. Selain itu dijelaskan konsep variable yang terdapat didalam hipotesis dengan dukungan teori yang relevan dan hasil penelitian sebelumnya. Sebagai dasar untuk penelitian yang akan dilakukan, untuk itu literature review dari setiap terbitan/buku/publikasi/jurnal yang dianggap relevan dibahas secara kritis. Setiap variable minimal menggunakan 2 (dua) referensi.

Untuk memudahkan pemahaman pembaca yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini, maka penulis mengambil beberapa referensi para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan skripsi ini, yaitu :

1. Sumber Daya Manusia

Menurut Wirawan (2009:1) menjelaskan bahwa sumber daya manusia merupakan sumber daya yang digunakan untuk menggerakkan dan menyinergikan sumber daya lainnya untuk mencapai tujuan organisasi. Tanpa SDM, sumber daya lainnya menganggur (*idle*) dan kurang bermanfaat dalam mencapai tujuan organisasi.

Istilah SDM menurut Wirawan (2009:1) adalah semua hal yang terdapat dalam diri manusia yang antara lain terdiri dari dimensi-dimensi berikut :

- a. Fisik manusia.
- b. Psikis manusia.
- c. Sifat atau karakteristik manusia.
- d. Pengetahuan dan keterampilan manusia.
- e. Pengalaman manusia.

2. Pelatihan

Veithzal Rivai dan Ella Jauvani Sagala (2010:211-212) mendefinisikan pelatihan sebagai bagian pendidikan yang menyangkut proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan di luar sistem pendidikan yang berlaku dalam waktu yang relatif singkat dengan metode yang lebih mengutamakan pada praktek daripada teori. Sementara itu keterampilan adalah meliputi pengertian *physical skill*, *intellectual skill*, *social skill*, *managerial skill*, dan lain-lain.

Hal-hal berikut ini untuk mengetahui konsep pelatihan menurut Veithzal Rivai (2009:212), antara lain :

- 1) Pelatihan adalah proses secara sistematis mengubah tingkah laku pegawai untuk mencapai tujuan organisasi. Pelatihan berkaitan dengan keahlian dan kemampuan pegawai untuk melaksanakan pekerjaan saat ini. Pelatihan memiliki orientasi saat ini dan membantu pegawai untuk mencapai keahlian dan kemampuan tertentu agar berhasil dalam melaksanakan pekerjaannya.

- 2) Program keahlian formal adalah usaha pemberi kerja untuk memberikan kesempatan kepada pegawai untuk memperoleh pekerjaan atau bidang tugas yang sesuai dengan kemampuan, sikap, dan pengetahuannya.

a. Tujuan Pelatihan Karyawan

Program pelatihan karyawan dapat membantu karyawan untuk memperbaiki berbagai keterampilan dan teknik pelaksanaan agar menjalankan pekerjaannya dengan baik yang secara langsung akan mempengaruhi bisnis perusahaan/organisasi tersebut. Manfaat pelatihan menurut Veithzal Rivai (2005:231) adalah sebagai berikut:

Menurut Veithzal Rivai (2009:215) tujuan dari pelatihan dan pengembangan adalah :

- 1) Untuk meningkatkan kuantitas output.
- 2) Untuk meningkatkan kualitas output.
- 3) Untuk menurunkan biaya limbah dan perawatan.
- 4) Untuk menurunkan jumlah dan biaya terjadinya kecelakaan.
- 5) Untuk menurunkan turnover, ketidakhadiran kerja serta meningkatkan kepuasan kerja.
- 6) Untuk mencegah timbulnya antipasti karyawan.

b. Manfaat Pendidikan dan Pelatihan

Pendidikan dan pelatihan memiliki manfaat yang kita rasakan baik untuk perkembangan karyawan maupun perusahaan.

Menurut Veithzal Rivai (2009:217-219) manfaat pendidikan dan pelatihan adalah sebagai berikut :

Manfaat bagi Perusahaan :

- 1) Mengarahkan untuk meningkatkan profitabilitas atau sikap yang lebih positif terhadap orientasi profit.
- 2) Memperbaiki pengetahuan kerja dan keahlian pada semua level perusahaan.
- 3) Memperbaiki moral sumber daya manusia.

Manfaat untuk karyawan

- 1) Membantu dan mendorong mencapai pengembangan diri dan rasa percaya diri;
- 2) Membantu karyawan mengatasi stress, tekanan kerja, frustrasi dan konflik;
- 3) Meningkatkan kepuasan kerja dan pengakuan;

Manfaat dalam hubungan SDM, intra dan antargrup dan pelaksanaan kebijakan

- 1) Meningkatkan komunikasi antargrup dan individual;
- 2) Membantu dalam orientasi karyawan baru dan karyawan transfer atau promosi;

3. Teori Disiplin

Menurut buku Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia (T. Hani Handoko, 1987 : 208) mengatakan bahwa manajemen sumber daya manusia adalah penarikan, seleksi pengembangan, pemeliharaan, dan penggunaan sumber daya manusia untuk mencapai tujuan-tujuan baik itu individu maupun organisasi. Kurangnya kedisiplinan awak kapal serta para perwira diatas kapal terhadap standar keselamatan kerja akan dapat mempengaruhi tingkat kecelakaan kerja yang disebabkan oleh kelalaian manusia.

Untuk dapat meningkatkan disiplin ini dapat ditempuh melalui berbagai cara :

- a. **Disiplin preventif**, adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para pekerja agar mengikuti berbagai standard dan aturan sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah.
- b. **Disiplin korektif**, adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari terjadinya pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut.

Disiplin merupakan sikap, tingkah laku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan perusahaan baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Peraturan yang dimaksud termasuk absensi, lambat masuk, serta cepat pulang karyawan. Jadi hal ini merupakan suatu sikap indiscipliner karyawan yang perlu disikapi dengan baik oleh pihak manajemen.

Banyak yang mengartikan disiplin itu bilamana karyawan selalu datang serta pulang tepat pada waktunya. Pendapat itu hanya salah satu yang dituntut oleh organisasi. Oleh karena itu kedisiplinan dapat diartikan sebagai tingkah laku yang tertulis maupun yang tidak tertulis. **(Hasibuan, 2009:212)**

Disiplin kerja dapat didefinisikan sebagai suatu sikap menghormati, menghargai, patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak untuk menerima sanksi-sanksinya apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya. **(Sastrohadiwiryo, 2003 :291).**

Disiplin pegawai adalah perilaku seseorang yang sesuai dengan peraturan, prosedur kerja yang ada atau disiplin adalah sikap, tingkah laku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan dari organisasi baik tertulis maupun yang tidak tertulis. **(Sutrisno, 2009:94).**

Disiplin kerja adalah suatu alat yang digunakan para manajer untuk berkomunikasi dengan karyawan agar mereka bersedia untuk mengubah suatu perilaku serta sebagai suatu upaya untuk meningkatkan kesadaran dan kesediaan seseorang untuk mentaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. **(Veithzal, 2006:444).**

Pembagian disiplin ada 2 jenis **(Moekizat, 2002: 356)** yaitu:

1. Self imposed discipline yaitu disiplin yang dipaksakan diri sendiri. Disiplin yang berasal dari diri seseorang yang ada pada hakikatnya merupakan suatu tanggapan spontan terhadap pimpinan yang cakap dan merupakan semacam dorongan pada dirinya sendiri artinya suatu keinginan dan kemauan untuk mengerjakan apa yang sesuai dengan keinginan kelompok.
2. Command discipline yaitu disiplin yang diperintahkan. Disiplin yang berasal dari suatu kekuasaan yang diakui dan menggunakan cara-cara menakutkan untuk memperoleh pelaksanaan dengan tindakan yang diinginkan yang dinyatakan melalui kebiasaan, peraturan-peraturan tertentu. Dalam bentuknya yang ekstrim “command discipline” memperoleh pelaksanaannya dengan menggunakan hukum.

4. Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan proses pengamatan dari seluruh kegiatan organisasi guna lebih menjamin bahwa semua pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. (Siagian, 2004: 258)

1. Pengawasan dari dalam

Yaitu pengawasan yang dilakukan perusahaan atas dasar pekerjaan yang dilaksanakan.

2. Pengawasan dari luar

Yaitu pengawasan yang dilakukan oleh aparat, unit, instansi, atau suatu organisasi yang posisinya diluar perusahaan, mereka bekerja atas instruksi atau permintaan yang diberikan kepadanya.

3. Pengawasan preventif

Yaitu pengawasan yang dilakukan sebelum rencana dilaksanakan, tujuannya untuk mencegah terjadinya kesalahan atau kekeliruan dalam pengawasan terhadap penyusunan perencanaan.

4. Pengawasan represif

Yaitu pengawasan terhadap hasil yang dicapai guna menjamin mutu atau kualitas kerja serta pencapaian target yang dilaksanakan.

Proses pengawasan terdiri atas tiga bagian yaitu:

1. Menetapkan alat pengukur atau standar, berupa:

- a. Standar fisik, yang termasuk kuantitas, kualitas, dan waktu
- b. Standar biaya, termasuk biaya- biaya penghasilan dan investasi

2. Mengadakan penelitian (evaluasi) dengan cara:

- a. Dengan laporan tertulis
- b. Langsung mengunjungi bawahan untuk menanyakan hasil pekerjaan atau bawahan dipanggil untuk memberikan laporan lisan.

3. Mengadakan tindakan perbaikan

Tindakan ini dilaksanakan bila pada fase sebelumnya dapat dipastikan terjadinya penyimpangan, dengan demikian perbaikan diartikan sebagai tindakan yang diambil untuk menyesuaikan hasil pekerjaan nyatanya dengan penyimpangan agar sesuai dengan standar atau rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Pengawasan yang baik akan selalu menciptakan suasana kerja yang nyaman dan menyenangkan bagi pegawai, sehingga hal tersebut akan menimbulkan semangat kerja pegawai, yakni dengan adanya hubungan baik antara pimpinan dan bawahannya, bawahan akan merasa dirinya sebagai bagian yang penting dari organisasi.

5. Keselamatan Pelayaran

a. Definisi Keselamatan Pelayaran

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014) Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. Keselamatan pelayaran didefinisikan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut baik dari faktor manusia, faktor teknis, maupun faktor alam untuk itu perlu dilakukan pengkajian lebih tentang keselamatan pelayaran.

b. Kebijakan Keselamatan Pelayaran

Faktor keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor yang penting dalam mendukung fungsi transportasi laut, oleh karena itulah pemerintah setiap tahun melaksanakan kampanye keselamatan pelayaran untuk memberi kesadaran kepada masyarakat, terutama bagi operator (*stakeholder*) dan regulator. kebijakan ini sebagai wujud nyata bangsa Indonesia berperan aktif sebagai anggota *IMO* dalam menerapkan konvensi terutama yang bertuang dalam *SOLAS*. Pada setiap sidang *IMO*, Indonesia selalu aktif serta memberi inisiatif terhadap keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim.

Pada sisi lain pemerintah melakukan pembinaan melalui aturan baik terhadap awak kapal, kapal, maupun muatan kapal (Direktorat Perkapalan dan Kepalutan/ Direktorat Lalulintas Angkutan Laut). Disini regulator menjadi penentu pembinaan ini berjalan atau tidak karena bergantung pada pembinaan, sarana dan prasarana, serta penegakan hukum. Selain pembinaan didukung juga dengan penegakkan aturan, oleh karena itulah pemerintah membangun sarana penunjang untuk itu seperti pembangunan kapal patroli yang berfungsi penegakkan hokum pelayaran, dan untuk membangun kesadaran masyarakat terhadap keselamatan pelayaran. Sarana terhadap kebijakan ini pemerintah membangun sarana dan prasarana seperti rambu navigasi dan fasilitas pelabuhan.

6. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Berdasarkan Undang-undang no.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja pasal 1 (1) menjelaskan bahwa tempat kerja adalah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap dimana tenaga kerja bekerja, atau sering dimasuki tempat kerja untuk keperluan suatu usaha dan dimana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana diperinci dalam pasal 2; termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau berhubungan dengan tempat kerja tersebut.

Menurut Suma'mur (1981:1) keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja bersasaran segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air, maupun di udara. Tempat-tempat kerja demikian tersebar pada segenap kegiatan ekonomi, seperti pertanian, industry, pertambangan, perhubungan, pekerjaan umum, jasa, dll.

Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa. Salah satu aspek penting sasaran keselamatan kerja, mengingat risiko bahayanya adalah penerapan teknologi, terutama teknologi yang lebih maju dan mutakhir. Keselamatan kerja adalah tugas semua orang

yang bekerja. Keselamatan kerja adalah dari, oleh, dan untuk setiap tenaga kerja serta orang lainnya dan juga masyarakat pada umumnya.

a. Akibat kecelakaan

Goenawan Danuasmoro (2003:8) mengemukakan kerugian atau tambahan biaya bagi pihak-pihak yang terkait atau yang terkena musibah terdiri dari:

1. Biaya nyata

a. Bagi pekerja atau pelaut

- (a) Kematian atau cacat permanen.
- (b) Kejiwaan akibat cacat tetap.
- (c) Kesedihan dan penderitaan bagi keluarganya.

b. Bagi Perusahaan

- Biaya pengobatan dan kegiatan pertolongan.
- Ganti rugi.
- Upah dan lembur selama pekerja tidak bekerja.

c. Bagi Masyarakat

- Menimbulkan korban jiwa.
- Kerusakan lingkungan.
- Kerusakan harta.

2. Biaya Tidak Nyata

- a. Biaya asuransi.
- b. Kerusakan harta yang tidak diasuransikan.
- c. Biaya lain yang tidak diasuransikan.

b. Alat-alat Keselamatan di Kapal

SOLAS 1974, MARPOL 1978 secara rinci mengatur alat-alat perlindungan atau keselamatan kapal, baik jenis maupun persyaratannya, meliputi :

1. Konstruksi dan badan kapal yang harus kuat dan laik laut termasuk :

- a. Konstruksi bangunan dan bagian-bagian.

- b. Pembagian atau sub-sub bagian dan stabilitas.
- c. Instalasi permesinan dan listrik.
- d. Perlindungan, pendeteksian dan pemadaman kebakaran.
- 2. Alat-alat penyelamatan orang.
- 3. Alat-alat keselamatan navigasi.
- 4. Alat-alat keselamatan radio.
- 5. Pengangkutan muatan dan muatan berbahaya.
- 6. Sistem pembuangan limbah.

7. Perusahaan Pelayaran

Pengertian Perusahaan Perkapalan terdapat dalam pasal 323 sampai 340f KUHD, ada 24 buah pasal. Perusahaan Pelayaran (Rederij) adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal.

1). Jenis-jenis Pelayaran

Menurut Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, jenis-jenis pelayaran dibagi dalam 4 kelompok, antara lain:

- a. Pelayaran dalam negeri.
- b. Pelayaran luar negeri.
- c. Pelayaran khusus.
- d. Pelayaran rakyat

Sedangkan menurut Engkos Kosasih (2007:7), jika dilihat dari bidang kegiatannya, ada dua jenis bidang kegiatan pelayaran, yaitu :

- a) Pelayaran niaga atau dalam Bahasa Inggrisnya *shipping business*, *commercial shipping* atau *merchant marine*, adalah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang melalui laut baik yang dilakukan antar pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara.
- b) Bukan pelayaran niaga, meliputi pelayaran angkatan perang, dinas pos. dinas perambuan, penjagaan pantai, hidrografi dan sebagainya.

8. Konvensi Internasional SOLAS (*Safety of Life at Sea*)

Konvensi Internasional SOLAS adalah perjanjian/konvensi paling penting untuk melindungi keselamatan kapal dagang. Versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 sebagai akibat tenggelamnya kapal RMS Titanic. Di mana diatur mengenai ketentuan tentang jumlah sekoci/rakit penolong dan perangkat keselamatan lain serta peralatan yang dibutuhkan dalam prosedur penyelamatan, termasuk ketentuan untuk melaporkan posisi kapal melalui radio komunikasi.

Dan sejak pertama sekali ditetapkan dilakukan beberapa perubahan/amendemen 1929, 1948, 1960, dan 1974. Konvensi Internasional SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980. Kemudian pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Committee* dari IMO mengadopsi amendemen Konvensi Internasional SOLAS yang dikenal dengan sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2002.

9. Awak Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 butir 40 menyatakan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil.

Persyaratan bekerja sebagai awak kapal harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Harus memiliki sertifikat kepelautan.
- b. Memiliki badan yang sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan berdasarkan hal pemeriksaan kesehatan yang khusus dilaksanakan untuk itu dari rumah sakit yang ditunjuk.
- c. Pengukuhan (*endorsment*) bagi yang akan memegang jabatan minimal sebagai *officer on watch*.
- d. Memiliki perjanjian kerja laut.

- e. Memiliki buku pelaut.
- f. Di sijil
- g. Memiliki buku kesehatan (yang diterbitkan oleh dinas kesehatan pelabuhan).
- h. Memiliki *passport* (bagi yang berlayar ke luar negeri yang diterbitkan oleh imigrasi pelabuhan).

sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2002.

10. International Safety Management (ISM Code)

International Safety Management Code (ISM Code) adalah peraturan manajemen keselamatan untuk pengoperasian serta pencegahan polusi yang disahkan oleh IMO dengan resolusi A-741 (18) November 1993, kemudian dimasukkan kedalam ketentuan SOLAS sebagai bab IX bulan Mei 1994. Kemudian perusahaan pelayaran atau mencharter dengan *bareboat charter* akan menindak lanjuti dengan membuat Sistem Manajemen Keselamatan atau *Safety Management System (SMS)*.

Dalam sistem pengelolaan keselamatan, biasanya direktur armada atau manajer armada bertindak sebagai D/P (*Designated Person*) untuk memimpin pengelolaan keselamatan pelayaran. Bila direktur armada berhalangan, ditunjuk yang mewakilinya biasanya kepala bagian atau divisi nautika. Sesuai struktur organisasi yang telah diterangkan diatas, tugas bidang armada adalah mengelola, mengendalikan, memberi pembinaan bagi pelaksanaan kegiatan berbagai pekerjaan mencakup bagian perawatan dan perbaikan, masalah-masalah yang berhubungan dengan awak kapal, izin pelayaran dan perkembangan teknologi pelayaran dengan didukung oleh bidang Nautika dan Teknik.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variable yang akan terjadi dan diperoleh dari hasil dan penjabaran tinjauan pustaka. Maka berdasarkan uraian keputusan tersebut, penulisan membuat suatu pokok kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang akan menjadi pembahasan pokok-pokok yang terjadi pada kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau, dalam hal ini meningkatkan sistem keselamatan pada awak kapal.

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat melakukan praktek darat di perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung tersebut selama 12 bulan, terhitung dari tanggal 06 Agustus 2018 sampai dengan 12 Agustus 2019.

2. Tempat Penelitian

Adapun tempat pelaksanaan penelitian tersebut adalah kantor cabang perusahaan pelayaran PT. Dian Ciptamas Agung, Tbk. perusahaan ini memiliki kantor pusat di Jakarta dan kantor cabang di berbagai kota di Indonesia, sehingga terdapat banyak divisi dan departemen. Dari banyaknya macam usaha jasa yang dilakukan, salah satunya adalah divisi safety yang akan di teliti.

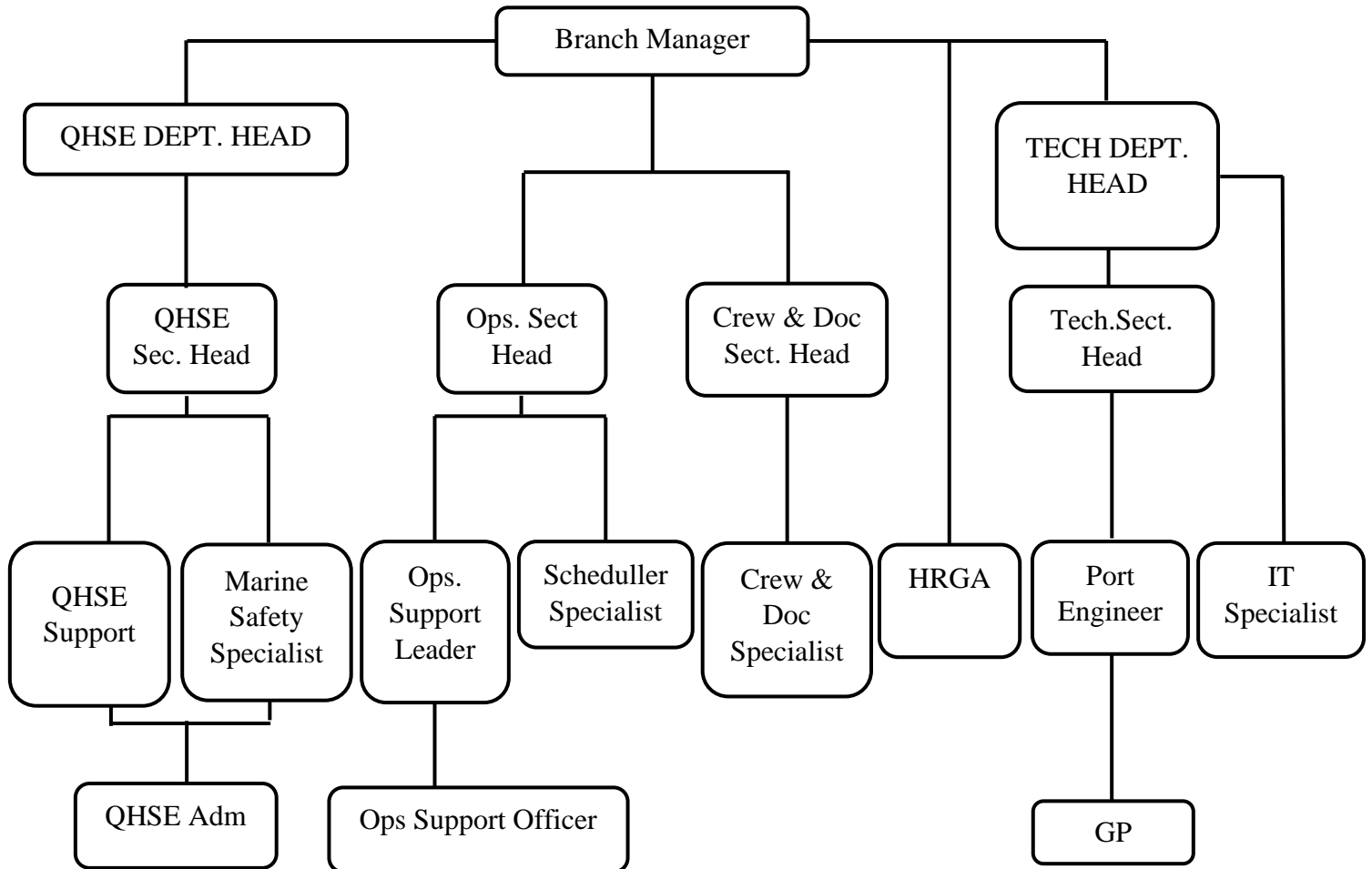
Berikut ini adalah tempat informasi umum mengenai data-data perusahaan :

Tabel 3.1
Tempat Penelitian

Nama perusahaan	:	PT. Dian Ciptamas Agung, Tbk.
Alamat	:	Jl. Gatot Subroto Ruko A1 Kel. Sei Bedungun Kab. Berau – Tanjung Redeb Kalimantan Timur
Telepon	:	0554 202 4229
Jenis usaha	:	Perusahaan Pelayaran (<i>Ship Owner</i>)

a. Struktur Organisasi PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau

Bagan 3.1
Struktur Organisasi



Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Metode yang penulis pilih adalah metode penelitian sebagai berikut :

a. Studi Kasus

Dalam hal ini metode studi kasus digunakan karena permasalahan yang terjadi dalam rumusan masalah merupakan kondisi yang terdapat di tempat penulis praktek darat yaitu PT. Dian Ciptamas Agung.

b. Metode Deskriptif Kualitatif

Dalam hal ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif karena penyebab terjadinya masalah tidak disebabkan oleh satu faktor saja melainkan banyak faktor sehingga perlu adanya penjelasan tentang faktor-faktor tersebut. Penggunaan metode ini berdasarkan bukti yang nyata atau objektif dan menggunakan analisis dan perlu dilakukan secara sistematis, teratur, tertib dan cermat dengan segala keadaan yang terjadi, hal ini dilakukan untuk mendapatkan hasil yang baik serta bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah aktual yang dihadapi untuk mengumpulkan data-data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisa.

2. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah sesuatu yang diperoleh melalui metode pengumpulan data yang akan diolah dan dianalisis dengan suatu metode wawancara dengan crew yang selanjutnya akan menghasilkan suatu hal yang dapat menggambarkan atau mendedikasikan sesuatu. Pada penelitian kualitatif, bentuk data berupa kalimat dari subjek atau responden penelitian yang diperoleh melalui suatu teknik pengumpulan data. Teknik pengumpulan data dilakukan oleh penulis untuk memperoleh informasi-informasi dan data-data yang lengkap beserta objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis untuk mendukung menyelesaikan skripsi.

Dalam penelitian kualitatif dikenal beberapa metode pengumpulan data yang umum digunakan. Beberapa metode tersebut, antara lain :

a. Observasi

Observasi adalah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indera penglihatan

penulis dan mendapatkan data serta informasi dari perkataan dan perilaku karyawan dan crew kapal PT. Dian Ciptamas Agung.

Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT. Dian Ciptamas Agung, sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti dan juga untuk mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian.

b. Dokumentasi

Dokumen adalah catatan tentang berbagai kegiatan atau peristiwa pada waktu yang lalu, semua dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang bersangkutan perlu dicatat sebagai sumber informasi (Gulo, 2002:123). Menurut Prof. Dr. Suharsimi Arikunto (2006:158), dokumentasi berasal dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis.

Pengumpulan data dengan cara studi dokumentasi adalah dengan melihat atau menganalisis 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 objek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan. Dua bentuk dokumen yang dapat dijadikan bahan dalam studi dokumentasi adalah dokumen pribadi dan dokumen resmi.

c. Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan jalan tanya jawab dengan awak kapal yang dilakukan secara sistematis dan berlandaskan kepada tujuan penelitian (Lerbin,1992 dalam Hadi, 2007). Tanya jawab sepihak berarti bahwa pengumpul data yang aktif bertanya, sementara pihak yang ditanya aktif memberikan jawaban atau tanggapan. Dari definisi tersebut juga dapat mengetahui bahwa tanya jawab dilakukan secara sistematis, telah terencana, dan mengacu pada tujuan penelitian yang dilakukan. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara langsung kepada crew kapal, serta karyawan PT. Dian Ciptamas Agung.

d. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

C. SUBJEK PENELITIAN

Yang menjadi subjek penelitian diantaranya :

a. Orang

Yang dimaksud dari orang tersebut adalah karyawan dan awak kapal di PT. Dian Ciptamas Agung.

b. Benda

Benda yang menjadi subyek penelitian adalah kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung.

c. Peristiwa

Peristiwa yang dituju untuk diteliti adalah peristiwa yang telah terjadi pada kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam teknik analisis ini, penulis menggunakan teknik deskriptif data dan teknik *Job Safety Analysis (JSA)*. Metode deskriptif data adalah teknik analisis yang digunakan untuk memaparkan suatu kejadian atau peristiwa yang terjadi di suatu organisasi ataupun lembaga. Dalam hal ini, penulis memaparkan data kejadian atau peristiwa yang terjadi di PT. Dian Ciptamas Agung yang berhubungan dengan insiden kecelakaan kapal ketika penulis melaksanakan praktek darat selama 12 bulan di *department* tersebut, yang berdasarkan atas pengamatan dan pandangan penulis dengan melihat data-data yang ada. Metode *Job Safety Analysis (JSA)*, yang meliputi mempelajari dan melaporkan setiap langkah pekerjaan, mengidentifikasi bahaya pekerjaan yang sudah ada atau potensi (baik kesehatan maupun

keselamatan), dan menentukan jalan terbaik untuk mengurangi dan mengeliminasi bahaya. Dalam hal ini, penulis menggunakan metode Job Safety Analysis karena peneliti ingin mengidentifikasi bahaya yang berfokus pada interaksi antara pekerja, tugas atau pekerjaan, alat dan lingkungan. Setelah diketahui bahaya yang tidak bisa dikendalikan, maka dilakukan usaha untuk menghilangkan atau mengurangi resiko bahaya ke tingkat level yang bisa diterima. Tahapan-tahapan *Job safety Analysis*: Data yang dibutuhkan dalam karya akhir ini diperoleh dari data primer dan data sekunder, yaitu:.

1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapat dengan melakukan pengamatan dan penelitian secara langsung dilapangan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kondisi daerah kerja yang dianggap rawan kecelakaan kerja dan data pengamatan alat pelindung diri yang dipakai pekerja.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak langsung diamati oleh peneliti. Data ini merupakan dokumen perusahaan, hasil penelitian yang telah lalu dan data-data lainnya yang berhubungan dengan penerapan *JSA*. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data kecelakaan kerja selama periode 2018 hingga 2019.

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan metode *Job Safety Analysis (JSA)* atau analisa keselamatan kerja yaitu sebagai berikut :

1. Memilih Pekerjaan

Dalam memilih pekerjaan yang dianalisa, proses pengolahan data dilakukan dengan menggunakan 2 cara yaitu:

- a. Penghitungan statistik kecelakaan kerja dengan menghitung tingkat kekerapan dari data yang diperoleh.
- b. Penilaian resiko (*Risk Assessment*) dengan melihat tingkat kemungkinan (*Likelihood*) dan tingkat keparahannya (*Severity*).

2. Menguraikan Pekerjaan

Setelah dilakukan pemilihan pekerjaan yang akan dianalisa, selanjutnya dilakukan penguraian pekerjaan kedalam suatu urutan langkah-langkah berdasarkan *work instruction* dari aktivitas pekerjaan yang dianalisis

berdasarkan aturan-aturannya. Penguraian ini menjelaskan langkah-langkah yang dilakukan secara umum.

3. Mengidentifikasi Bahaya dan Potensi Kecelakaan Kerja

Setelah tahapan penguraian pekerjaan dilakukan, maka selanjutnya dilakukan proses pengidentifikasian bahaya dari setiap aktivitas kerja yang dilakukan. Proses pengidentifikasian bahaya ini bertujuan untuk mengetahui bahaya-bahaya yang terdapat di dalam semua aktivitas kerja. Sumber bahaya yang termasuk disini adalah bahaya yang berhubungan dengan mesin, peralatan, prosedur kerja, pembangkit dan keadaan lingkungan sekitar.

4. Melakukan kontrol terhadap resiko kerja yang mungkin terjadi (*Hazard control*) dengan menemukan solusi (*Develop the solutions*).

Tahapan ini terjadi dari empat kategori yang biasa digunakan untuk mengontrol bahaya yang terjadi sebagai berikut :

- a. Merubah lingkungan fisik.
- b. Mengurangi frekuensi pekerjaan.
- c. Menggunakan pakaian pelindung.
- d. Melakukan prosedur kerja yang baik.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

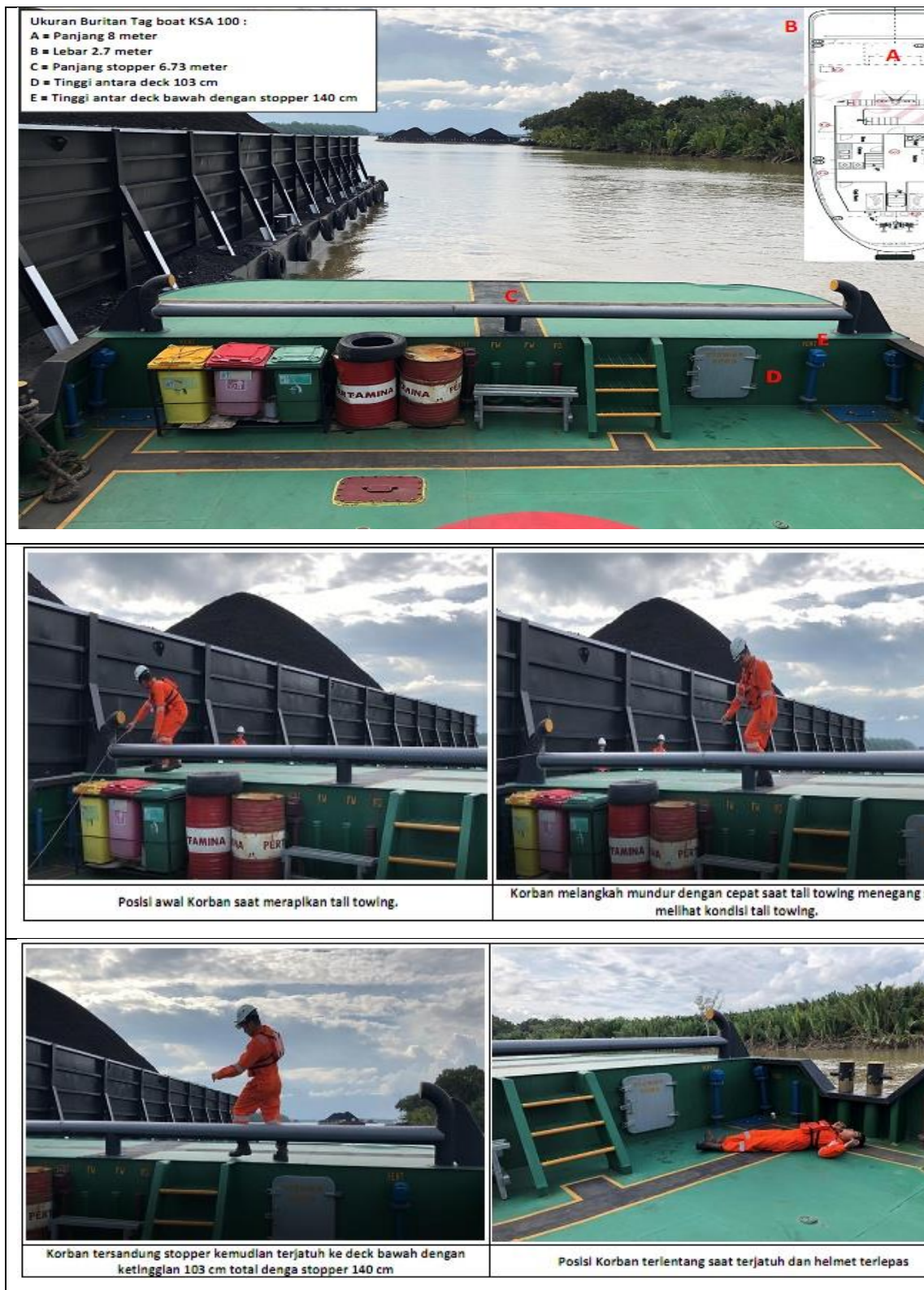
A. DESKRIPSI DATA

Untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data-data yang berkaitan dengan masalah-masalah yang ditulis oleh penulis merupakan gambaran nyata sesuai kejadian di lapangan. Data-data ini mencakup tentang kecelakaan kapal. Berikut ini adalah deskripsi data pada masalah diperusahaan saya.

1. Studi Kasus

Pada tanggal 8 Maret 2019 pukul 12:00 WITA, tugboat KSA 100 yang menggandeng BG ISA 303 dari Jetty Lati ke Transshipment Muara Pantai, pada perjalanan tersebut tepatnya di daerah Sukan (N 02°09'113" – E 117°43'344") BG ISA 303 kandas, saudara Muhajir menyuruh saudara Abustam (second officer), saudara Wawan Darmawan (korban) dan cadet untuk mengamankan tali towing. Saudara Muhajir (chief officer) menginformasikan untuk menghindari dari buritan melalui pengeras suara. "tolong yang diburitan menghindari". Dimana ada saudara Abustam, korban dan Amri Amir berada di deck bawah sisi kanan buritan. Setelah memberikan informasi saudara Muhajir menoleh kebelakang dan melihat posisi korban sudah tersantung stopper dan terjatuh ke bawah deck dengan ketinggian 103 cm dengan posisi terlentang tanpa helmet kemudian saudara Muhajir menetralkan tugboat dan korban terlihat sudah dilakukan pertolongan pertama oleh Sdr. Fahri Safta (KKM) dan crew lainnya, kemudian Korban dilakukan evakuasi ke Rumah Sakit Abdul Rivai Tanjung Redeb.

Gambar 4.1
Tempat Kejadian Kecelakaan



Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung

Berikut laporan kecelakaan kapal TB. KSA 100 di alur Sungai Segah (Sukan) :

PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG

LAPORAN KECELAKAAN KAPAL (LAPORAN PERTAMA DARI KEJADIAN)

Laporan Investigasi

Tanggal Insiden : 8 Maret 2019
Lokasi Kejadian : Alur Sungai Segah (Sukan)
Lampiran : 1. Foto Kejadian
2. BA Nahkoda dan Sketsa Insiden

a. Berita Acara (Terlampir)

b. Kerugian Akibat Insiden

1. Korban terluka atas nama Darmawan yang mengalami benturan di bagian kepala sehingga cedera yang diderita terdapat benjolan di bagian kepala
2. Biaya medis sebesar Rp.32.000.000,00

c. Hasil Investigasi dan Analisa

1. Insiden terjadi pada pukul 12.00 WITA
2. Lokasi insiden di alur Sungai Segah Sukan (N 02°09'113" – E 117°43'344")
3. Terdapat korban terluka atas nama Darmawan (Juru Mudi).
4. Terdapat APD *helmet* korban dengan kondisi tali dagu kendur

d. Data - Data Insiden

Adapun beberapa data insiden sebagai berikut:

Tabel 4.1

Data Klaim Insiden

No	Nama Korban	Keterangan	Jumlah Klaim (IDR)
1	Darmawan	Biaya Pengobatan	32.000.000

Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung

Sebagai perusahaan yang memiliki armada dan mengoperasikan kapal, maka PT. Dian Ciptamas Agung akan secara efektif dan konsisten menerapkan sistem manajemen keselamatan sebagai komitmen dan jaminan bahwa mutu dan kehandalan perusahaan dalam mengoperasikan kapal dengan mengutamakan aspek keselamatan, perlindungan terhadap jiwa di laut dan pencemaran lingkungan serta kedisiplinan dan kesungguhan dalam menerapkan standar keselamatan.

Tipe kapal yang dioperasikan : Kapal *Tug Boat*

Perusahaan telah menetapkan sistem manajemen keselamatan sesuai dengan persyaratan kode manajemen keselamatan internasional (*ISM Code*) untuk mengoperasikan armadanya secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran lingkungan serta telah dilaksanakan pada seluruh unit kerja terkait yang ada di darat maupun di kapal. Perusahaan berjanji dan bertanggung jawab penuh untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan dan menjamin bahwa semua personil yang terlibat dan bagian terkait, nahkoda dan awak kapal telah dilatih dan dididik untuk melakukan tugas-tugasnya sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam sistem manajemen keselamatan.

Perusahaan mempercayakan tanggung jawab dan wewenang untuk mengawasi/mengendalikan sistem manajemen keselamatan kepada seorang *Quality and Safety Departement* yang selalu memantau permasalahan yang berkaitan dengan manajemen keselamatan dan memberi solusi yang diperlukan dalam rangka mempertahankan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan perusahaan. Kebijakan sistem manajemen keselamatan perusahaan ini bersifat mengikat dan semua unit kerja terkait (kantor dan kapal) serta sumber daya manusianya yang ada di dalam perusahaan berkewajiban serta bertanggung jawab dalam pelaksanaan dan menaati kebijakan ini.

Standar-standar yang ada di perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung di dalam bidang *Quality and Safety Departement* di area kerja sesuai standar mutu manajemen keselamatan yaitu:

- a. Induksi dan familirisasi bagi setiap karyawan atau crew kapal baru.
- b. Melengkapi crew kapal dengan APD standar yang berlaku di area kerja.
- c. Program manajemen *review*, *safety meeting* dan lain-lain.
- d. Inspeksi dan audit.

Dari standar mutu yang ada terdapat kondisi di area kerja, data-data sampel kecelakaan yang terjadi di atas kapal, dan kemudian ditemukan hasil penelitian yaitu sebagai berikut :

a. Kondisi kerja di atas Kapal

Sesuai dengan penelitian dari data yang ada di lampiran bahwa kapal yang dimiliki PT. Dian Ciptamas Agung telah memenuhi standar keselamatan kerja di atas kapal sesuai dengan SOP manajemen keselamatan kerja. Adapun jabatan-jabatan yang ada di atas kapal yaitu :

1) Nahkoda

Nahkoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab istimewa untuk membuat keputusan atau tindakan yang mendesak di laut, demi kepentingan keselamatan kapal, awak kapal dan untuk perlindungan lingkungan hidup meskipun tidak sesuai/bertentangan dengan peraturan tertulis ini.

- a) Nahkoda mempunyai kekuasaan mutlak di atas kapal dan mempunyai wewenang penuh pada semua tahapan pengoperasian di laut, dipelabuhan, maupun di darat. Nahkoda mempunyai wewenang yang sah menurut undang-undang terhadap semua orang yang berada di atas kapal.
- b) Nahkoda mempunyai tanggung jawab secara keseluruhan untuk pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal di atas kapal, dan mempunyai tanggung jawab serta wewenang dalam penerapan sistem manajemen keselamatan kapal.

2) Perwira kapal

Semua perwira kapal bertanggung jawab kepada nahkoda melalui kepala departemen masing-masing dan harus melaksanakan semua perintah dari nahkoda maupun dari kepala departemen.

3) Awak buah kapal (ABK)

ABK harus melaksanakan dengan baik dan dengan segala kemampuan mereka pada semua perintah yang dilindungi undang-undang dari nahkoda maupun dari perwira pejabat yang bertugas.

Namun tidak dipungkiri bahwa penyebab lainnya adalah faktor manusia itu sendiri yaitu dari awak kapal. Untuk itu penulis menekankan tentang faktor manusia itu sendiri.

Berikut beberapa deskripsi data tentang faktor manusia itu sendiri :

Secara umum PT. Dian Ciptamas Agung adalah sebagai perusahaan pelayaran yang memiliki dan mengoperasikan kapal, dengan mengutamakan kualitas untuk mencapai kesempurnaan dalam pengoperasian kapal dan memprioritaskan aspek keselamatan serta perlindungan terhadap lingkungan, dan dalam hal ini PT. Dian Ciptamas Agung telah bekerjasama dengan perusahaan lain diantaranya adalah PT. Berau Coal sebagai perusahaan tambang yang berada di sepanjang alur Sungai Segah untuk melaksanakan kegiatan *Shipment* batu bara untuk *Transshipment* di sekitar Muara Pantai dengan menggunakan sejumlah armada *Tug & Barge* milik PT. Dian Ciptamas Agung. Kegiatan dari *Quality and Safety Departement* utamanya adalah sebagai pengkoordinir untuk penerapan sistem manajemen keselamatan baik di darat maupun diatas kapal dijalankan secara konsekuen dan bertanggung jawab kepada *Branch Operation*, dengan tugas-tugas sebagai berikut:

- a. Implementasi dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan perusahaan secara efektif dan mendokumentasikan semua aktifitas yang berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan.
- b. Membuat rencana audit tahunan dan melaksanakan audit sistem manajemen keselamatan yang dilakukan setiap 6 (enam) bulan sekali pada semua departemen dan kapal.
- c. Menyelidiki terjadinya ketidaksesuaian/*non-conformance* yang dilaporkan bersama dengan nahkoda kapal dan manajemen senior didarat.
- d. Memastikan bahwa nahkoda dan seluruh personil yang terkait benar-benar menguasai sistem manajemen keselamatan.
- e. Membuat program dan mengadakan pertemuan pengkajian sistem (*management review meeting*) dan membuat catatannya untuk kemudian

mendistribusikan hasil pertemuan kepada semua departemen yang terkait dan kapal.

- f. Melakukan koordinasi dengan nahkoda mengenai persoalan yang rutin mengenai sistem manajemen keselamatan.
- g. Mengidentifikasi persyaratan pelatihan yang berkenaan dengan personil darat dan laut yang terlibat dengan sistem manajemen keselamatan.
- h. Mengadakan pelatihan yang berkaitan dengan aspek keselamatan kapal dan perlindungan terhadap lingkungan.
- i. Memonitor ketidaksesuaian yang terjadi dan memastikan bahwa tindakan perbaikan/ pencegahan telah dilakukan dengan baik.
- j. Bertanggung jawab mengkoordinasikan tim tanggap darurat.
- k. Mengkoordinir rapat komite keselamatan setiap 3 (tiga) bulan sekali dan rapat manajemen review 1 (satu) kali setahun.

2. Jumlah Kapal Milik PT. Dian Ciptamas Agung

Data jumlah kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung berdasarkan data yang penulis dapatkan dari Kepala Operasional, maka dapat diketahui rincian mengenai jumlah kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung. Rincian data jumlah kapal terlampir

3. Jumlah Kecelakaan Kapal Periode Tahun 2018-2019

Data jumlah kecelakaan kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung berdasarkan data yang penulis dapatkan dari *Quality and Safety Departement*, maka dapat diketahui rincian mengenai jumlah catatan terjadinya kecelakaan kapal periode tahun 2018-2019. Rincian data jumlah kecelakaan terlampir.

B. ANALISIS DATA

Analisis data yang dilakukan dengan menggunakan metode *Job Safety Analysis (JSA)* atau analisa keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

1. Memilih pekerjaan

Dari hasil pencatatan jumlah kecelakaan kapal oleh *Quality and Safety Departement*, selanjutnya akan diketahui faktor kecelakaan tersebut. Berikut adalah data kecelakaan kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung :

- a. 26 Desember 2018

Pukul 13:50 LT di Kelapa-kelapa

Kejadian Singkat:

TB. Perkasa 11 kandas dia area kelapa-kelapa. Dibelakang terdapat TB. Belibis dan ingin mencoba BG. PSPM 11 sehingga menyebabkan senggolan antara BG. PSPM 11 dengan BG Belibis, terdapat sobekan di dinding BG PSPM 11

- b. 6 Januari 2019

Pukul 04:50 LT di Muara Pantai

Kejadian Singkat:

TB. Perkasa 2 melakukan olah gerak untuk sandar ke FC. Bulk Borneo, Perkasa 2 hanya menggunakan mesin kanan untuk menghindari tali masuk ke propeller kiri, nahkoda melihat posisi tali tidak dalam kondisi lurus, dan tali terbelit di propeller

- c. 24 Januari 2019

Pukul 14:50 LT di Suaran

Kejadian Singkat:

TB. Selwyn 1 melakukan olah gerak untuk cast off dari jetty Suaran, kapal menggunakan kedua propeller untuk berusaha lepas dari BG. Soekawati 808 dikarenakan tekanan arus dari sisi kanan sangat kuat, crew yang berjaga di buritan TB. Selwyn 1 menjaga kondisi tali di air terlambat melakukan komunikasi kepada perwira, sehingga tali towing tersangkut pada propeller kiri

- d. 7 Februari 2019

Pukul 21:45 LT di Suaran

Kejadian Singkat:

TB. Pancaran 315 – BG PST 311 sedang melakukan kegiatan muat di jetty Suaran. Pada saat itu air pada posisi pasang di 2.6 serta kondisi tali layang haluan dalam kondisi kencang sementara tali layang buritan dalam kondisi kendur, TB. Pancaran 315 berusaha maksimal untuk melepaskan BG. PST 311 dari kondisi tersebut sehingga BG. PST 311 dapat lepas dari tiang *dolphin* tersebut.

e. 15 Februari 2019

Pukul 16:50 LT di Sambarata

Kejadian Singkat:

Pada saat menaikkan awak kapal di TB. KSA 84, nahkoda yang saat itu mengemudikan kapal maju memakai satu mesin kanan kapal, tiba-tiba mesin kanan mati, ternyata tali sudah terbelit di propeller kanan kapal. Nahkoda tidak melihat tali tongkang berada di sebelah kanan bawah kapal

f. 17 Februari 2019

Pukul 11:15 LT di Sukan

Kejadian Singkat:

Pada saat akan melakukan pasing di alur kelapa-kelapa dengan TB. Pancaran 1212. TB. Mandiri 8 mengambil sisi sungai dan saat air surut kapal terkena kandas di alur, untuk menghindari tabrakan langsung dengan tongkang maka kapal mencoba melakukan manuver ke kanan dan tali yang kendur tersebut ke propeller kanan kapal

g. 19 Februari 2019

Pukul 15:15 LT di Alur Sukan

Kejadian Singkat:

Pada hari Selasa 19 Februari 2019 pukul 09:50 LT. Posisi sebelum alur Sukan, TB. KSA 100 – BG ISA 303 kandas posisi kapal tender di sisi kiri. TB. Global Mandiri XVI akan melambung melalui sisi kanan BG. ISA 303,

dan TB. Global Mandiri XVI tiba-tiba kekiri terus pada saat mendengar percakapan awak kapal bahwa tongkangnya bergerak ke kiri dan terjadi lah senggolan.

h. 23 Februari 2019

Pukul 05:50 LT di Muara Pantai

Kejadian Singkat:

Keadaan Laut berombak tinggi. TB KSA 58 terbelit tali di propeller sebelah kanan. Ketika kapal ingin melambung ke tongkang untuk menaikkan anggota untuk persiapan sandar di FC. Sumatra, ketika mesin dimajukan sebelah kanan tali terhisap di propeller

i. 11 Maret 2019

Pukul 15:50 LT di Sambarata

Kejadian Singkat:

Pada cast off dari Sambarata TB. KSA 34/BG RMN 2714 menggunakan mesin kiri karena kondisi tali terbelit

Dari beberapa data kejadian tersebut, penulis dapat menganalisa penyebab terjadinya kecelakaan kapal yang diakibatkan oleh beberapa factor, yaitu factor yang dominan adalah sebab langsung (*Direct Cause*), yaitu factor yang diakibatkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Uman Act*), seperti :

- a. Kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan.
- b. Tidak tahu dalam menggunakan alat keselamatan.
- c. Tidak mampu melaksanakan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu untuk meningkatkan kedisiplinan crew di atas kapal dalam bekerja dan dalam penggunaan alat-alat keselamatan maka diharapkan kepada *Quality and Safety Departement* dapat meningkatkan pengawasan terhadap awak kapal dan memberikan himbauan-himbauan tentang bahaya dan akibat-akibat yang akan terjadi apabila tidak disiplin dalam bekerja dan tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

2. Menguraikan Pekerjaan

Dalam proses menguraikan pekerjaan dilakukan untuk mengetahui urutan-urutan langkah kerja dari aktivitas kerja berdasarkan aturan-aturannya.

Penguraian ini menjelaskan langkah-langkah yang dilakukan secara umum.

Adapun urutan langkah-langkah dari aktivitas pekerjaan berdasarkan dari urutan yang diperoleh berdasarkan *risk rating* adalah sebagai berikut:

a. Peningkatan Disiplin Crew Tentang Keselamatan Kerja di Kapal

Bekerja di kapal sangat dituntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran sendiri. Sebagai contoh seorang ABK yang tidak memakai alat pelindung diri, Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, oleh karena ia pikir hal itu tidak perlu. Ini adalah bukti bahwa kepatuhan/kedisiplinan ABK tersebut kurang. Kalau sikap ABK dapat membahayakan dirinya sendiri dan kawan sekerjanya, perlu adanya tindakan-tindakan untuk penegakkan disiplin. Tindakan-tindakan penegakkan disiplin dapat dilakukan dengan pendekatan psikologis antara perwira dan bawahan yaitu dengan pengawasan dan penyuluhan secara akrab dan kekeluargaan pada saat ABK tersebut akan melaksanakan tugasnya. Selain itu tindakan penegakkan kedisiplinan ini dapat pula dilaksanakan dengan sistem peringatan bahkan sampai kepada pemberhentian atau pemecatan jika benar-benar membahayakan, dan ABK tersebut telah berulang-ulang melanggar peringatan tersebut. Namun demikian baik pihak perusahaan maupun seluruh awak kapal yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja, harus sama-sama menegakkan disiplin kerja yang baik. Dimana pihak pengusaha kapal harus berdisiplin dalam pengadaan alat-alat pendukung keselamatan kerja dan sebaliknya ABK harus mematuhi ketentuan yang telah digariskan dalam keselamatan kerja di kapal. Di atas kapal suatu proses kegiatan kerja sangat dibutuhkan suatu kedisiplinan dan keterampilan oleh para awak kapal tentang pekerjaan tersebut. Dalam hal peningkatan kualitas dan kedisiplinan kerja dari anak buah kapal dapat ditempuh dengan cara pengadaan pelatihan dan mengadakan study perbandingan yang memadai dan memenuhi syarat atau standar yang baik. Mengingat kebanyakan kecelakaan terjadi pada anak

buah kapal baru yang belum terbiasa bekerja secara aman. Ketidaktahuan tentang bahaya atau ketidaktahuan cara mencegahnya dan mengetahui tentang adanya suatu resiko bahaya tersebut. Adapula tenaga kerja baru yang sebenarnya menaruh perhatian terhadap adanya bahaya, tapi ia tidak mau disebut takut dan akhirnya menderita kecelakaan, untuk mencegah hal tersebut diatas dengan mengadakan latihan. Latihan untuk bekerja secara selamat tidak berbeda dari latihan untuk mencapai efisiensi kerja yang tinggi. Pentingnya segi keselamatan harus ditekankan oleh pelatih bagi anak buah kapal. Latihan keselamatan ini diadakan guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan terhadap pekerjaannya dan lingkungan dimana tingkat pertama dari latihan keterampilan adalah petunjuk-petunjuk tentang ketentuan keselamatan umum. Anak buah baru dididik dan dilatih tentang ketentuan-ketentuan yang berlaku di perusahaan. Ketentuan keselamatan penggunaan alat, keselamatan dalam penggunaan alat dan kewaspadaan dalam bekerja khusus ABK yang belum mempunyai pengalaman bekerja di kapal. Oleh karena itu maka *Quality and Safety Departement* berkewajiban untuk memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja, memberikan pemahaman tentang kegunaan dari alat-alat keselamatan, serta tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan

b. Peningkatan Koordinasi Kerja Yang Baik Antara Atasan dan Bawahan

Untuk dapat mencapai sasaran tersebut diatas maka antara atasan dan bawahan harus sesering mungkin mengadakan konsultasi dan tanya jawab tentang berbagai macam hal khususnya sehubungan dengan keselamatan dalam kerja. Untuk itu maka di kapal harus :

a) Safety Commitee Meeting

Dimana pada meeting tersebut dibahas berbagai macam hal yang menyangkut keselamatan kerja, baik di deck maupun di kamar mesin.

b) Working Instruction

Instruksi yang jelas dan tegas dari pimpinan mengenai tugas-tugas dari setiap bawahan pada saat sedang bertugas (jaga) yaitu dengan membuat instruksi yang nantinya ditanda tangani oleh setiap ABK yang bertugas

dan jika ada hal-hal yang kurang dimengerti harus segera ditanyakan sebelum dilaksanakan.

c) Reporting

ABK yang bertugas harus segera melaporkan segala hal yang dijumpai tidak pada tempatnya atau pada semestinya

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil pengamatan yang telah penulis lakukan, maka dapat dinyatakan bahwa pelatihan dan pengawasan terhadap penerapan pelaksanaan prosedur keselamatan mempunyai peranan terhadap pengurangan jumlah kecelakaan kapal. Pengambilan alternatif pemecahan masalah adalah proses yang berlanjut dan merupakan tantangan yang harus dicarikan solusi atau langkah-langkah pemecahannya.

1. Awak Kapal Kurang Disiplin dalam Bekerja Diatas Kapal

Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Meningkatkan pengawasan oleh pihak perusahaan secara berkala dan terjadwal kepada awak kapal agar tidak terjadi tindakan atau sikap tidak disiplin.
- b. Pemberian *reward* kepada awak kapal yang bekerja dengan baik atau *punishment* yang tegas terhadap awak kapal yang ditemukan tidak melaksanakan kegiatan atau pekerjaan yang sesuai dengan prosedur atau aturan yang berlaku oleh perusahaan.

2. Kurangnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Peraturan Tentang Keselamatan Kerja Diatas Kapal

Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Memberikan sosialisasi kepada para awak kapal TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal.
- b. Memberikan pelatihan kepada para awak kapal yang akan bekerja diatas kapal sehingga dapat mengerti dan meningkatkan pengetahuan awak kapal

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk mengevaluasi pemecahan masalah dari alternatif pemecahan masalah yang dipilih, yaitu dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Awak Kapal Kurang Disiplin dalam Bekerja Diatas Kapal

- a. Meningkatkan pengawasan terhadap seluruh kegiatan diatas kapal TB. KSA 100 dan kapal lainnya.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan melakukan meningkatkan pengawasan oleh *Quality and Safety Departement* diharapkan para awak kapal akan lebih optimal dalam mengawasi apakah ditemukan masalah atau sudah berjalannya tujuan dari peningkatan disiplin dalam bekerja itu sendiri serta cepat mengambil keputusan dan melaporkan kegiatan kepada kantor sesuai situasi dan kondisi sesungguhnya dilapangan.

- 2) Kerugian : dengan meningkatkan pengawasan dibutuhkan jumlah sumber daya manusia yang berkualitas serta sepadan dengan jumlah kapal yang ada di PT. Dian Ciptamas Agung, yang saat ini belum dicapai oleh manajemen perusahaan karena terbatasnya anggaran untuk menambah pegawai baru

- b. Menerapkan system *reward* dan *punishment* terhadap seluruh kegiatan operasional di atas kapal.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan memberikan peringatan atau sanksi langsung terhadap awak kapal yang ditemukan melakukan kegiatan yang tidak didasari oleh prosedur maka akan membuat awak kapal tersebut lebih optimal dan tercapainya tujuan perusahaan dalam bekerja.

- 2) Kerugian : para awak kapal yang tidak senang diberi peringatan ataupun sanksi yang tegas akan mengundurkan diri dari perusahaan dan pihak perusahaan harus cepat mencari pengganti yang sesuai dengan jabatan dan posisi yang ditinggalkan.

2. Kurangnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Peraturan tentang Keselamatan Kerja Diatas Kapal

- a. Memberikan pelatihan kepada para awak kapal TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan memberikan pelatihan kepada para awak TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal diharapkan agar para awak kapal lebih memahami akan prosedur keselamatan pelayaran dan terciptanya keamanan serta optimal dalam bekerja.
- 2) Kerugian : kurangnya pemahaman isi prosedur keselamatan itu sendiri oleh beberapa pelatih atau karyawan yang memberikan sosialisasi diatas kapal.

- b. Memberikan sosialisasi kepada para awak kapal TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan memberikan sosialisasi kepada para awak TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal diharapkan agar para awak kapal lebih memahami akan prosedur keselamatan pelayaran dan terciptanya keamanan serta optimal dalam bekerja.
- 2) Kerugian : kurangnya pemahaman isi prosedur keselamatan itu sendiri oleh beberapa auditor yang memberikan sosialisasi diatas kapal.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah maka penulis memilih salah satu dari setiap alternatif pemecahan masalah yang paling tepat setelah memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian.

1. Awak Kapal Kurang Disiplin dalam Bekerja Diatas Kapal

Branch Manager atau Kepala Operasional perlu meningkatkan pengawasan dan oleh perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.

Hal ini penting dilakukan karena untuk mengetahui apakah kinerja crew kapal sesuai yang diharapkan. Langkah-langkah yang dapat digunakan antara lain:

- a. Menerapkan *reward* dan *punishment* bagi setiap awak kapal
Sistem ini akan membuat awak kapal sadar dan akan bekerja sesuai tugas pokok dan fungsi nya. *Reward* itu sendiri akan diberikan kepada awak kapal yang bekerja dengan baik, dan *Punishment* akan diberikan kepada awak kapal yang tidak disiplin dalam bekerja
- b. Melakukan pengawasan secara terjadwal untuk mengecek kinerja awak kapal yang bekerja diatas kapal

2. Kurangnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Peraturan tentang Keselamatan Kerja Diatas Kapal

Quality and Safety Departement perlu meningkatkan pelatihan dan sosialisasi secara terjadwal terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di dalam perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.

Hal ini penting dilakukan karena untuk mengetahui apakah awak kapal paham mengenai sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat oleh pihak perusahaan yang telah diterapkan dan dilaksanakan dengan baik oleh para personil yang bertanggung jawab di dalam perusahaan dan khususnya pada *Quality and Safety Departement*. Langkah-langkah yang dapat digunakan antara lain :

- a. Memberikan pelatihan kepada awak kapal yang bekerja di atas kapal untuk meningkatkan *skill* dan pengetahuan mengenai keselamatan kerja
- b. Memberikan sosialisasi kepada awak kapal sebelum dan setelah naik kapal oleh pihak perusahaan terutama oleh *Quality and Safety Departement*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang penulis ambil dari analisa dan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

1. PT. Dian Ciptamas Agung perlu meningkatkan pengawasan dan system reward dan punishment secara terjadwal terhadap pelaksanaan operasional armada terutama kinerja crew kapal yang dioperasikan. Menerapkan *reward* dan *punishment* diharapkan dapat membuat awak kapal sadar dan akan bekerja sesuai tugas pokok dan fungsi nya. Reward itu sendiri akan diberikan kepada awak kapal yang bekerja dengan baik, dan *punishment* akan diberikan kepada awak kapal yang tidak disiplin dalam melakukan suatu pekerjaan.
2. PT. Dian Ciptamas Agung perlu meningkatkan pelatihan dan sosialisasi secara terjadwal terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di dalam perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung. Hal ini penting dilakukan karena untuk mengetahui apakah awak kapal paham mengenai sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat oleh pihak perusahaan yang telah diterapkan dan dilaksanakan dengan baik oleh para personil yang bertanggung jawab di dalam perusahaan dan khususnya pada Quality and Safety Departement. Pelatihan yang diberikan kepada awak kapal yang bekerja di atas kapal untuk meningkatkan *skill* dan pengetahuan mengenai keselamatan kerja dan memberikan sosialisasi kepada awak kapal sebelum dan setelah naik kapal oleh pihak perusahaan terutama oleh *Quality and Safety Departement* sehingga awak kapal dapat mengerti dan mengingat kembali peraturan dan prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan oleh pihak perusahaan

B. SARAN

Adapun saran yang penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Kedisiplinan dalam bekerja di atas kapal harus diterapkan terutama dalam melakukan suatu pekerjaan harus selalu menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan standar internasional, sehingga seluruh awak kapal dapat terhindar dari akibat fatal kecelakaan dalam bekerja.

Oleh sebab itu pihak perusahaan berperan penting untuk meningkatkan kedisiplinan awak kapal dalam bekerja diatas kapal dengan cara yaitu : meningkatkan pengawasan oleh pihak perusahaan dan menerapkan system *reward* dan *punishment* seperti promosi jabatan serta dapat memberikan bonus berupa uang gaji terhadap karyawan perusahaan maupun awak kapal yang memiliki prestasi, kualitas dan kinerja yang baik atau telah mempunyai jenjang kerja yang lama di perusahaan. Dengan begitu dapat menimbulkan sebuah motivasi untuk terus bekerja dengan baik.

PT. Dian Ciptamas Agung juga dapat memberikan *punishment* seperti surat teguran dan pengurangan bonus berupa uang gaji terhadap awak kapal yang tidak bekerja secara disiplin dan tidak memiliki kinerja yang baik

2. Pemahaman mengenai prosedur dan peraturan keselamatan kerja diatas kapal sangatlah penting sehingga awak kapal dapat mengerti tindakan pencegahan atau penanganan pada saat terjadi kecelakaan kerja diatas kapal. Kegiatan pelatihan keselamatan sebelum naik di atas kapal dan awak kapal yang baru melaksanakan cuti sangatlah penting untuk dilakukan sehingga hal tersebut dapat meningkatkan kompetensi dan pemahaman dalam bekerja diatas kapal, selain hal tersebut kegiatan sosialisasi oleh pihak perusahaan sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal dapat dilaksanakan sehingga awak kapal dapat terus mengingat dan paham akan pentingnya keselamatan kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Danuasmoro, Goenawan, 2003, *Kesehatan Keselamatan Kerja untuk Pelaut*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera.

Depdiknas, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama

Dr. H.B. Siswanto, M.Si. *Pengantar Manajemen*. 2013. Jakarta : Bumi Aksara

Kosasih, Engkos dan Hananto Soewedo, 2007, *Manajemen Keuangan & Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : RajaGrafindo Persada.

Modul International Safety Management.(Kode Manajemen Keselamatan Internasional). 2000 Jakarta : Badan Diklat Perhubungan, DEPHUB.

Republik Indonesia, *Undang-Undang No.1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja*.

Republik Indonesia, 2010, *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Bandung : Citra Umbara.

Republik Indonesia, 2010, *Peraturan Pemerintah no 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan*, Bandung : Citra Umbara.

Rivai, Veithzal, 2009, *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. Jakarta : RajaGrafindo Persada.

Suma'mur P.K, 1981, *Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : Haji Masagung.

Undang-Undang R.I Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. 2008. Bandung : Citra Umbara.

Wirawan, 2009, *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Salemba Empat.