



## Optimalisasi Pelatihan Keselamatan Kerja Untuk Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kerja Di Atas Kapal Milik PT Sukses Graha Samudra

Alfat Dila Gliselda, Didik S. Kurniawan, Zulnasri

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran  
Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara, Jakarta 14150

### Abstract

*The number of cases of ship accidents such as shipwrecks, collisions, fires, ran aground, people falling into the sea, damage to the rudder, and pollution at sea or work accidents while on duty on ships are generally caused by human factors or human error. The purpose of this study was to determine the cause of the lack of awareness of crew members regarding the importance of work safety on ships and their solutions and to find out the efforts made by the company in improving job training for crew members. The results of the study found that work accidents that occurred were caused by the lack of awareness of ship crews on the importance of using work safety equipment on ships. The implementation of Rewards and Punishants also plays a very important role in increasing the discipline of crew members who work on ships so that crew members can work properly and in accordance with procedures*

Copyright ©2022, METEOR STIP MARUNDA, ISSN : 1979-4746, eISSN : 2685-4775

**Key Words :** *Work Accident, Work Safety, Training*

### Abstrak

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. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab kurangnya kesadaran awak kapalmengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal dan solusinya dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalammeningkatkan pelatihan kerja kepada awak kapal. Hasil penelitian didapatkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan masih kurangnya kesadaran awak kapal akan pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal. Pemberlakuan Reward dan Punishant juga sangat berperan dalam meningkatkan kedisiplinan awak kapal yang bekerja diatas kapal sehingga awak kapal dapat bekerja dengan baik dan sesuai dnegan prosedur.

Copyright ©2022, METEOR STIP MARUNDA, ISSN : 1979-4746, eISSN : 2685-4775

**Kata kunci :** *Kecelakaan Kerja, Keselamatan Kerja, Pelatihan*

## I. PENDAHULUAN

Di era globalisasi yang semakin berkembang sekarang ini manusia merupakan sumber daya perusahaan yang produktif dalam melaksanakan aktivitas dan rutinitasnya. Perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran dituntut untuk memiliki kemampuan dalam mengolah sumber daya manusia secara terencana, untuk menghasilkan daya guna dan daya hasil dalam setiap kegiatan. Untuk mendapatkan hasil yang baik, maka para tenaga kerja tersebut harus disiplin dan memiliki keterampilan yang memadai, terlebih untuk para tenaga kerja yang bekerja diatas kapal.

Awak kapal adalah salah satu komponen yang sangat penting di atas kapal. Tanpa adanya awak kapal, kapal tidak dapat beroperasi. Maka dari itu keselamatan kerja awak kapal di atas kapal merupakan hal yang harus diperhatikan oleh perusahaan pelayaran. Kita juga tahu bekerja di atas kapal memiliki resiko yang sangat tinggi akan terjadinya kecelakaan kerja. Oleh karena itu prosedur keselamatan kerja harus dilaksanakan dengan tepat. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua crew kapal memakai peralatan pelindungan diri (APD) sesuai dengan jenis pekerjaan yang dilakukan diatas kapal.

Namun dalam kenyataannya masih banyak terjadi kecelakaan kerja yang dialami kru di atas kapal. 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 ini disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia itu sendiri karena tidak mematuhi atau melaksanakan prosedur keselamatan kerja dengan benar di atas kapal. Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebab tersebut bersumber pada peralatan mekanik dan lingkungan serta manusianya itu sendiri. Dari data diketahui bahwa dari sebagian besar kecelakaan dikapal disebabkan oleh

kesalahan manusia.

Sistem manajemen keselamatan merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, setiap pekerja diharapkan dapat bekerja dengan aman dan dapat menyelesaikan tugasnya dengan hasil yang optimal. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak awak kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai dengan tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungan. Padahal pada dasarnya Keselamatan Kerja bertujuan untuk melindungi tenaga kerja atas keselamatan fisik dan mental dalam melaksanakan pekerjaannya. 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 pelatihan kepada awak kapal sebelum naik kapal.

PT. Sukses Graha Samudra adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang industri maritim sebagai penyedia jasa 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 penulis selama hampir satu tahun masih ditemukan awak kapal yang tidak mentaati peraturan (*Standing Operation Procedure = SOP*). Padahal supervisor sebagai penanggungjawab dan koordinator yang ikut bekerja dilapangan sudah sering mengingatkan akan pentingnya peraturan tersebut demi mengantisipasi kecelakaan kerja, baik oleh pekerja itu sendiri maupun bagi perusahaan.

PT Sukses Graha Samudra sebenarnya perusahaan yang sudah sangat memperhatikan keselamatan kerja. Namun, salah satu kendala adalah belum maksimalnya pelatihan kerja yang diberikan kepada setiap awak kapal yang akan bergabung sebagaimana diatur dalam *ISM Code*. Disamping itu juga karena kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh supervisor terhadap para awak kapal dilapangan, akibatnya

awak kapal tersebut kurang memiliki kesadaran untuk menggunakan alat keselamatan dalam melakukan pekerjaan tanpa dilengkapi dengan alat keselamatan yang telah ditentukan. Para awak kapal tersebut tidak berpikir apabila tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja secara lengkap akan mengakibatkan kecelakaan ataupun mengganggu kesehatan. Oleh karena itu, pelatihan keselamatan kerja untuk kru kapal sangatlah penting guna melakukan tindakan pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan kerja di atas kapal. Kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari awak kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka/memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka dapat diidentifikasi permasalahan di PT. Sukses Graha Samudra adalah sebagai berikut :

1. Pentingnya keselamatan kerja di atas kapal
2. Kurangnya pengetahuan awak kapal untuk menggunakan alat keselamatan pada saat melakukan pekerjaan di atas kapal
3. Awak kapal kurang disiplin dalam bekerja di atas kapal
4. Kurang maksimalnya pelatihan kerja
5. Kurang koordinasi dan komunikasi antar sesama awak kapal

Dalam hal ini penulis ingin membahas permasalahan yang lebih fokus pada topik yang sudah penulis uraikan yaitu:

1. Kurangnya kesadaran awak kapal mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.
2. Kurang maksimalnya pelatihan kerja

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah yang didapat adalah sebagai berikut:

1. Apa penyebab kurangnya kesadaran awak kapal mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal?
2. Apa upaya yang harus dilakukan perusahaan untuk memaksimalkan

pelatihan kerja kepada setiap awak kapal?

Tujuan Penelitian:

1. Untuk mengetahui penyebab kurangnya kesadaran awak kapal mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal dan solusinya.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan pelatihan kerja kepada awak kapal.

Manfaat Penelitian

1. Untuk menambah wawasan tentang peraturan keselamatan kerja dan alat-alat keselamatan yang digunakan pada saat awak kapal bekerja di atas kapal dan sebagai bekal penulis untuk menerapkan pengetahuannya di dalam dunia kerja .
2. 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.
3. Penelitian ini bisa menjadi sumbangan pemikiran dan sumber analisa kepada para pembaca, baik di lingkungan 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.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

Dari berbagai kasus kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal yang sering menimpa ABK, setelah diteliti oleh *IMO (International Maritime Organization)* bahwa 80% dari kecelakaan disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), dan sebagian besar kesalahan ini dapat dihubungkan dengan kekurangan manajemen yang menciptakan pra-kondisi untuk terjadinya kecelakaan (Michel Blanc, 2006). Sesuai dengan pembahasan di atas maka perlu dicantumkan beberapa teori yaitu sebagai berikut:

### 1. 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 [1] dalam pasal 2; termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau terhubung 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 [2]. 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.

#### a. Peraturan Internasional

- 1) STCW 1995 Amandement 2010 (Appendix 2 regulation VIII/1 and section A-VIII/1) [3]. Untuk mencegah kelelahan, setiap pemerintah harus :
  - a) Menetapkan dan melaksanakan periode-periode istirahat bagi personil yang bertugas jaga.
  - b) Mengharuskan agar sistem jaga diatur sedemikian rupa, sehingga efisiensi seluruh personil tugas jaga tidak terganggu karena kelelahan, dan petugas jaga pertama di awal suatu pelayaran, dan petugas berikutnya dapat beristirahat dengan cukup dan mampu (fit) untuk bertugas.
- 2) Maritime Labour Convention (MLC) 2006 yang berisi persyaratan- persyaratan yang dibuat untuk melindungi hak pelaut. Seperti yang dijelaskan pada klausa (tema) 4 tentang Perlindungan Kesehatan dan Keselamatan Kerja yang berisi: "Lingkungan kerja yang aman dan higienis harus diberikan selama bekerja maupun istirahat. Pengukuran tingkat keamanan

(identifikasi bahaya dan pengendalian resiko) harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan kerja."

- 3) Division Officer's Guide, berdasarkan Division Officer's Guide Sixth Edition Chapter I sampai dengan Chapter VII, mengenai pengenalan tugas- tugas seorang perwira, kemampuan, kebutuhan, organisasi, administrasi, pelatihan, disiplin, dan pengawasan dari seorang Nahkoda dan perwira berkaitan dengan tugas seorang perwira untuk pengembangan kemampuan mengorganisir organisasi di atas kapal.
- 4) Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974, Bab IX: Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (Management for the Safe Operation of Ships), berisi ketentuan-ketentuan tentang bagaimana manajemen pengoperasian kapal, sehingga menjamin keselamatan pelayaran [4].
- 5) International Safety Management (ISM) Code, Pasal 2: Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan. Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (policy) tentang keselamatan, dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan), dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi [5].

## 2. Akibat Kecelakaan

Danuasmoro (2003:8) mengemukakan kerugian atau tambahan biaya bagi pihak-pihak yang terkait atau yang terkena musibah terdiri dari [6] :

- a. Biaya nyata
  - 1) Bagi pekerja atau pelaut
    - Kematian atau cacat permanen.
    - Kejiwaan akibat cacat tetap.
    - Kesedihan dan penderitaan bagi keluarganya.
  - 2) Bagi Perusahaan
    - Biaya pengobatan dan kegiatan pertolongan.
    - Ganti rugi.
    - Upah dan lembur selama pekerja tidak bekerja.
  - 3) Bagi Masyarakat

- Menimbulkan korban jiwa.
  - Kerusakan lingkungan.
  - Kerusakan harta.
- b. Biaya Tidak Nyata
- 1) Biaya asuransi.
  - 2) Kerusakan harta yang tidak diasuransikan.
  - 3) Biaya lain yang tidak diasuransikan.

### 3. Dasar Keselamatan Kerja Di Laut

#### a. SOLAS

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapannavigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- 1) Desain konstruksi kapal
- 2) Permesinan dan instalasi listrik
- 3) Pencegah kebakaran
- 4) Alat-alat keselamatan
- 5) Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

#### b. MARPOL

*MARPOL (Marine Pollution Prevention) Convention* , Menangani aspek lingkungan perairan khusus untuk Pencegahan pencemaran yang asalnya dari kapal, alat apung lainnya dan usaha untuk penanggulangannya [7]. Peraturan mengenai pencegahan berbagai jenis sumber bahan pencemaran lingkungan maritim yang datangnya dari kapal dan bangunan lepas pantai diatur dalam *MARPOL Convention 73/78 Consolidated Edition 1997* yang memuat peraturan :

- 1) *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973*. Mengatur kewajiban dan tanggung jawab Negara-negara anggota yang sudah

meratifikasi konvensi tersebut guna mencegah pencemaran dan buangan barang-barang atau campuran cairan beracun dan berbahaya dari kapal.

#### 2) *Protocol of 1978*

Merupakan peraturan tambahan "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP)*" bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal tanker dan melaksanakan peraturan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut yang berasal dari kapal terutama kapal tanker dengan melakukan modifikasi dan petunjuk tambahan untuk melaksanakan secepat mungkin peraturan pencegahan pencemaran yang dimuat di dalam Annex konvensi.

#### c. STCW

*STCW (Standar of Training Certification and Wacthkeeping for Seafarer)* Yang berisi persyaratan minimum pendidikan atau training yang harus dipenuhi oleh ABK (Anak Buah Kapal) untuk bekerja diatas kapal. Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW Code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut (dikenal sebagai Amandemen Manila) adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut.

Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi, serta meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), serta menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, pencegahan penyalahgunaan obat-obatan terlarang dan alkohol, serta standard medical fitness bagi para pelaut.

#### d. ISM CODE

*International Safety Management Code (ISM Code)* adalah kode internasional tentang tanggung jawab bersama perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal / operator kapal dan personil diatas kapal dalam pemenuhan standar keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut. *ISM Code* diberlakukan secara internasional karena pengoperasian kapal dan pencemaran dilaut bersifat global dan menjadi tanggung jawab bersama semua negara maritim.

Menurut Sulistijo, 2006, hal 1. IMO mengeluarkan peraturan baru ISM CODE sebagai alat untuk menstandarkan “*Safe Management for Operation of Ship and Pollution Prevention*” dan menjadi bab IX SOLAS74 / 78, yaitu “*Management for the Safe Operation of Ships*”. Adapun isidalam ISM CODE yang berupa beberapa elemen-elemen, terdiri dari:

##### 1) Elemen 1 – Umum

##### I. Definisi

- a) ISM CODE adalah ketentuan internasional tentang management untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat diubah (*amended*) oleh IMO .
- b) *Company* (perusahaan) adalah pemilik / pengusaha pencarter kapal secara pengoperasian kapal.
- c) *Administration* (pemerintah) adalah pemerintah suatu negara yang benderanya dikibarkan dikapal.
- d) *Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah system terstruktur dan terdokumentasi dengan sistem ini semua personil diperusahaan dan dikapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- e) *Document of Compliance* – DOC (Dokumen Kesesuaian) adalah dokumen / sertifikat yang diberikan pada perusahaan yang telah melaksanakan persyaratan-persyaratan ISM CODE.
- f) *Safety Management Certificate* – SMC (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan kepada kapal menunjukan bahwa perusahaan

dan manajemen kapal telah dilaksanakan sesuai dengan system manajemen keselamatan yang telah disetujui.

- g) *Objektif Evidence* (Bukti Objektif) adalah sejumlah informasi tertulis atau pernyataan tentang suatu fakta berkaitan dengan keselamatan atau pelaksanaan system keselamatan dan didapat berdasarkan observasi, penilaian atau pengujian / pertanyaan.
- h) *Observation* (Observasi) adalah catatan suatu fakta yang dibuat sewaktu dilakukan audit dan dikuatkan oleh bukti objektif.
- i) *Non Conformity* (Ketidaksesuaian) adalah situasi yang diamati berdasarkan bukti objektif dan menunjukan tidak dipenuhi suatu persyaratan.
- j) *Major Non Conformity* (Ketidaksesuaian Besar) adalah penyimpangan yang menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan manusia atau kapal, terhadap lingkungan disebabkan karena pelaksanaan ketentuan ISM CODE yang tidak sistematis dan tidak efektif.
- k) *Anniversary Date* (Ulang Tahun) adalah hari dan bulan setiap tahun dengan berakhirnya suatu dokumen.
- l) *Convention* (konvensi). SOLAS 1974

##### II. Sasaran

- a) Menjamin keselamatan diatas kapal, mencegah kecelakaan dan korban jiwa, serta mencegah pencemaran dan kerusakan lingkungan laut dan harta benda.
- b) Sasaran manajemen keselamatan di perusahaan agar terlaksananya pengoperasian kapal secara aman dan memberi lingkungan kerja yang aman serta menetapkan langkah-langkah pencegahan terhadap setiap resiko yang dapat diidentifikasi selain itu juga meningkatkan keterampilan para personil dalam hal manajemen keselamatan didarat dan dikapal serta meningkatkan kesiapan menghadapi keadaan darurat, sehubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

c) *Safety management system* harus menjamin dipenuhinya aturanaturan yang wajib dilaksanakan. Mempertimbangkan ketentuanketentuan, petunjuk-petunjuk, standar-standar yang dianjurkan oleh IMO, pemerintah, Biro Klarifikasi dan Organisasiorganisasi maritim.

III. Penerapan ISM CODE Dapat Diterapkan Pada Setiap Kapal.

IV. Persyaratan-Persyaratan Fungsional Untuk Sistem Manajemen Keselamatan Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan dan memelihara suatu system manajemen keselamatan yang memasukkan kedalamnya beberapa ketentuan dibawah ini:

- a) Kebijakan keselamatan dan perlindungan.
- b) Petunjuk-petunjuk dan prosedur-prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan internasional dan negara bendera.
- c) Tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi didarat dan diatas kapal, serta antara darat dan kapal.
- d) Prosedur pelaporan kejadian dan ketidaksesuaian terhadap ketentuan- ketentuan ISM CODE.
- e) Prosedur untuk menyiapkan dan merespon keadaan darurat.
- f) Proedur internal audit dan tinjauan manajemen.

2) Elemen 2 – Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan

- a) Menjamin keselamatan dilaut, mencegah dan hilangnya jiwa manusia serta menghindarkan kerusakan lingkungan.
- b) Melengkapi alat kerja dan lingkungan kerja yang aman dalam pengoperasian

kapal, menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang sudah dilengkapi dan mungkin terjadi dan secara terus menerus meningkat kecakapan manajemen keselamatan seluruh personil, bagi darat maupun dikapal. Kebijakan tersebut diterapkan dan dilaksanakan diseluruh jajaran organisasi baik dikapal maupun di darat.

3) Elemen 3 – Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan

- a) Jika yang bertanggung jawab terhadap pengoperasian kapal adalah bukan pemilik (telah dilimpahkan kepada pihak lain) pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data dari pihak yang tanggung jawab tersebut.
- b) Menetapkan dan mendokumentasikan wewenang, tanggung jawab dan hubungan kerja antar seluruh karyawan yang mengatur, melaksanakan dan memeriksa pekerjaan yang berhubungan, serta dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- c) Tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat agar pelaksana dapat menjalankan tugasnya.

4) Elemen 4 - Orang yang ditunjuk

Perusahaan harus menunjuk seseorang atau beberapa sebagai DPA. Untuk menjamin agar pengoperasian kapal secara aman dan membuat jalur hubungan antara darat dan kapal harus diberi akses langsung ke puncak pimpinan, wajib dan berwenang memantau pengoperasian kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran, serta menjamin bahwa sumber daya dan bantuan dari darat dapat diberikan sesuai kebutuhan.

5) Elemen 5 - Tanggung jawab dan kewenangan nakhoda

- a) Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda berkaitan dengan :

- i. Melaksanakan kebijaksanaan perusahaan dalam hal keselamatan hal dan lingkungan lingkungan.
  - ii. Memotifasi awak kapal dalam melaksanakan kebijakan.
  - iii. Mengeluarkan perintah-perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
  - iv. Memeriksa bahwa persyaratan tersebut diatasdilaksanakan.
  - v. Meninjau pelaksanaan SMS dan melaporkan kekurangankekurangan pada manajemen didarat.
- b) Perusahaan harus menjamin bahwa SMK yang digunakan diatas kapal memuat kewenangan nakhoda dengan jelas dalam mengambil keputusan demi keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta dukungan perusahaanjika diperlukan.
- 6) Elemen 6 – Sumber daya dan Personil
- a) Nakhoda dipilih dengan teliti, memahami SMS dan diberikan dukunganseperlunya agar tugas-tugasnya dapat dilaksanakan dengan aman.
  - b) Awak kapal harus berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.
  - c) Membuat prosedur bagi personil baru atau personil yang dipindahkan padatugas baru agar dapat menyesuaikan tugas- tugasnya.
  - d) Personil yang terlibat dengan SMS, memiliki pengetahuan dengan baikmengenai hukum, peraturan, kode, dan petunjuk yang baik.
  - e) Membuat prosedur untuk menetapkan jenis latihan ynag diperlukan danmemberikan pelatihan kepada karyawan yang memerlukan.
  - f) Membuat prosedur dengan bahasan yang dimengerti oleh awak kapal.
  - g) Menjamin awak kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalammelaksanakan tugasnya.
- 7) Elemen 7 – Penyusunan rencana operasi diatas kapal  
Membuat prosedur untuk mempersiapkan rencana dan instruksi yangdapat menjamin keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai jenis tugas yang terkait dan diserahkan kepada personil yang memahami kualifikasi untuk melaksanakannya.
- 8) Elemen 8 – Kesiapan menghadapi keadaan darurat
- a) Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukan, menggambarkan dan menanggulangi potensi keadaan darurat.
  - b) Perusahaan harus membuat rencana latihan untuk menanggulangi keadaandarurat.
- 9) Elemen 9 – Laporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya
- a) SMS mencantumkan prosedur yang menjamin ketidaksesuaian, kecelakaan dan situasi yang membahayakan, dilaporkan pada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan maksud untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahanpencemaran.
  - b) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan.
- 10) Elemen 10 - Pemeliharaan kapal dan peralatannya
- a) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.
  - b) Untuk memenuhi persyaratan tersebut perusahaan harus melakukan inspeksi dalam jangka waktu yang tepat, melaporkan ketidaksesuaian dan penyebabnya, tindakan korelasi yang memadai sudah dilakukan dengan catatan dari tindakan tersebut disimpan.
- 11) Elemen 11 – Dokumentasi

- a) Perusahaan harus membuat prosedur untuk mengawasi seluruh dokumen dan data-data yang berkaitan dengan SMS.
  - b) Perusahaan harus menjamin bahwa dokumen yang masih berlaku tersedia pada tempatnya masing-masing, perubahan pada dokumen diperiksa dan disahkan oleh petugas yang berwenang dan dokumen yang kadaluarsa segeradikeurkan.
  - c) Dokumen harus disimpan dalam bentuk yang dianggap efektif oleh perusahaan, setiap kapal harus membawa serta seluruh dokumen mengenai kapal tersebut.
- 12) Elemen 12 – Verifikasi, pemeriksaan dan penilaian ulang dari perusahaan
- a) Perusahaan harus melakukan audit intern.
  - b) Perusahaan harus secara berkala mengevaluasi efisiensi dari SMK dan bila perlu memeriksa ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
  - c) Pelaksanaan audit dan tindakan koreksi
  - d) Personil yang melaksanakan audit harus independen.
  - e) Hasil audit dari pemeriksaan ulang, harus dimintakan perhatian pada seluruh personil yang bertanggung jawab.
  - f) Personil atau manajemen yang bertanggung jawab atas bidangnya harus segera mengambil tindakan terhadap ketidaksesuaian yang diketemukan.
- 13) Elemen 13 – Sertifikasi, Verifikasi, dan Pengawasan
- a) Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang memiliki DOC yang relevan atas kapal tersebut.
  - b) DOC diterbitkan untuk perusahaan dan memenuhi ISM CODE, dikeluarkan oleh pemerintah.
  - c) Copy DOC ditempatkan di atas kapal.
  - d) SMC diterbitkan untuk kapal oleh pemerintah.
  - e) Pemeriksaan secara berkala SMC oleh pemerintahan atau organisasi yang ditunjuk.
- 14) Elemen - Sertifikasi sementara
- a) DOC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera untuk perusahaan yang baru melaksanakan ISM Code atau yang telah melaksanakannya dengan masa berlaku 12 bulan, maupun yang menambah jumlah kapal dengan jenis baru. DOC sementara harus ada di kapal dan tidak harus disahkan.
  - b) SMC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera atau pemerintah negara lain yang diminta, bagi kapal yang baru dibeli, perusahaan baru menerima tanggung jawab terhadap pengoperasian kapal serta berganti bendera. SMC sementara diberikan dengan masa berlaku tidak lebih dari 6 bulan.
  - c) Pemerintah negara bendera atau negara lain yang diminta dalam keadaan khusus dapat memperpanjang masa berlakunya SMC sementara untuk waktu tidak lebih dari 6 bulan.
  - d) SMC sementara diterbitkan setelah dilaksanakan verifikasi bahwa:
    - i. DOC yang telah diberikan relevan dengan kapal yang akan diberi SMC
    - ii. SMS telah dibuat oleh perusahaan untuk kapal terkait.
    - iii. Perusahaan telah membuat rencana audit kapal terkait dalam waktu 3 bulan.
    - iv. Nakhoda dan para perwira telah memahami sistem manajemen keselamatan kapal dan pelaksanaannya.
    - v. Petunjuk-petunjuk penting telah diberikan sebelum kapal berlayar.
    - vi. Petunjuk-petunjuk maupun informasi mengenai SMS diberikan dalam bahasa praktis, sederhana dan mudah

dimengerti oleh awak kapal.

- 15) Elemen – Verifikasi  
Setiap verifikasi terhadap ketentuan-ketentuan ISM Code dilaksanakan sesuai prosedur yang diterima oleh pemerintah dengan mengikuti acuan dari IMO.
- 16) Elemen - Format sertifikat  
DOC, SMC, DOC sementara, SMC sementara harus dibuat dengan bentuk sesuai dengan model sebagaimana ditunjukkan dalam apendiks. Jika bahasa yang digunakan bukan bahasa Inggris atau bahasa Perancis maka harus diterjemahkan ke dalam salah satu bahasa tersebut. Sebagai tambahan persyaratan pada elemen 13 jenis kapal yang disebut dalam DOC dan di dalam DOC sementara dapat dikukuhkan untuk menunjukkan batas-batas pengoperasian kapal-kapal diuraikan dalam system manajemen keselamatan.

#### **4. Alat-alat Keselamatan**

Menurut Lewis (1993:292), alat-alat keselamatan yaitu segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada di atas kapal dalam sebuah pelayaran [8]. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan setiap waktu selama dalam pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan. Selain itu Alat keselamatan pada dasarnya merupakan alat yang sangat penting, sebab alat tersebut adalah upaya terakhir dalam usaha melindungi pekerja setelah upaya rekayasa (Hindratmo, Astria, 2016).

Peranan dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja merupakan salah satu usaha untuk mencegah atau mengurangi adanya kecelakaan pada saat kerja. Oleh karena itu diharapkan seluruh awak kapal atau ABK yang bekerja di kapal agar selalu menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja di dek maupun di kamar mesin guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terjadi seperti kecelakaan. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas Kapal. Semua perusahaan

pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua crew Kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

Alat-alat pelindung untuk para pekerja (*safety equipment*) adalah untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menyimpannya sewaktu menjalankan tugas. Alat pelindung / keselamatan tersebut adalah:

- a. Alat pelindung kepala.
- b. Alat pelindung badan.
- c. Alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki).
- d. Alat pelindung pernafasan.
- e. Alat pelindung pendengaran.
- f. Alat pencegah tenggelam.

#### **5. Definisi Keselamatan Pelayaran**

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 32. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim [9]. 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.

#### **6. Pelatihan**

Rivai dan Ella Jauvani Sagala (2010:211) 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 [10]. 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 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 Rivai (2005:231) adalah sebagai berikut:

Menurut 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 Rivai (2009:217) 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;

#### **7. Pengertian Pengawasan**

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

- a. Pengawasan dari dalam yaitu pengawasan yang dilakukan perusahaan atas dasar pekerjaan yang dilaksanakan
- b. 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.
- c. Pengawasan preventif yaitu pengawasan yang dilakukan sebelum rencana dilaksanakan, tujuannya untuk mencegah terjadinya kesalahan atau kekeliruan dalam pengawasan terhadap penyusunan perencanaan.
  - d. 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:

- a. Menetapkan alat pengukur atau standar, berupa:
  - 1) Standar fisik, yang termasuk kuantitas, kualitas, dan waktu
  - 2) Standar biaya, termasuk biaya- biaya penghasilan dan investasi
- b. Mengadakan penelitian (evaluasi) dengan cara:
  - 1) Dengan laporan tertulis
  - 2) 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 nyata dengan penyimpangan agar sesuai dengan standar atau rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

## 8. Pengertian Sosialisasi

Menurut Maclever sosialisasi adalah proses mempelajari norma, nilai, peran, dan semua persyaratan lainnya yang diperlukan untuk memungkinkan berpartisipasi yang efektif dalam kehidupan sosial (2013:175). Ada beberapa tahapan dalam sosialisasi menurut Lawang (2013:107) dalam masyarakat meliputi :

- a. Sosialisasi primer  
Sosialisasi primer merupakan proses sosialisasi yang pertama kali dilakukan oleh

individu sejak masih anak-anak. Ini merupakan awal bagi semua anggota masyarakat dalam memasuki keanggotaan mereka pada suatu kelompok masyarakat. Sosialisasi primer ini dimulai dari keluarga, dimana individu mulai belajar membedakan dirinya dengan orang lain di sekitarnya. Pada tahap ini anggota keluarga punya peranan penting bagi masing-masing individu. Di sinilah pertamakali seseorang mendapatkan pelajaran mengenai budaya keluarga, baik itu agama, aturan, dan lain-lain.

### b. Sosialisasi Sekunder

Sosialisasi sekunder merupakan pelajaran berikutnya yang dilakukan oleh individu. Pada tahap ini seseorang belajar mengenali lingkungannya di luar keluarga, baik itu nilai-nilai, norma, yang ada di lingkungan masyarakat. Proses sosialisasi sekunder ini bertujuan agar individu dapat menerima nilai-nilai dan norma-norma yang berlaku. Pada umumnya, sosialisasi sekunder ini menjadi penentu sikap seseorang karena telah beradaptasi dengan berbagai lingkungan masyarakat.

## III. METODOLOGI PENELITIAN

### A. Waktu dan Tempat Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat melakukan praktek darat di PT. Sukses Graha Samudra selama 12 bulan, mulai tanggal 08 Juli 2019 sampai dengan tanggal 08 Juli 2020, beralamat di Gedung Pusat Perfilman H. Usmar Ismail, Lt 3, Jl. HR. Rasuna Said Kav. C-22, Jakarta Pusat.

### B. Metode Pendekatan dan Tehnik Pengumpulan Data

Metode penelitian merupakan suatu cara pendekatan ilmiah untuk mendapatkan, mengembangkan serta menguji kebenaran suatu ilmu pengetahuan dengan kata lain metode penelitian yakni membicarakan mengenai tata cara pelaksanaan penelitian Dalam penelitian ada kegiatan yang disebut penyelidikan, yaitu mencari fakta secara teliti dan teratur menurut suatu kaedah tertentu untuk menjawab suatu pertanyaan. Pemakaian metode tersebut

dimaksudkan agar hasil atau ilmu pengetahuan yang didapat dari suatu penelitian dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya. Pada dasarnya metode penelitian merupakan suatu cara yang dipilih untuk dapat memahami objek yang diteliti dengan masalahnya.

## 1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang penulis gunakan adalah :

### a. Studi kasus

Dalam hal ini metode studi kasus digunakan karena permasalahan yang terjadi dalam rumusan masalah merupakan kondisi yang terjadi di tempat penulis praktek darat yaitu PT. Sukses Graha Samudra

### 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 actual yang dihadapi untuk mengumpulkan data-data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisa.

Penulis mencoba untuk menggambarkan dan menganalisa permasalahan yang terjadi yaitu apa yang menyebabkan kurangnya kesadaran awak kapal dalam penggunaan peralatan alat keselamatan di atas kapal dan upaya apa yang harus dilakukan oleh perusahaan untuk memaksimalkan pelatihan kerja kepada setiap awak kapal, serta memaparkan semua pengalaman yang pernah di dapat sesuai dengan data-data yang konkrit pada saat PRADA.

## 2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data tersebut digunakan dalam skripsi ini berdasarkan pada fakta dan informasi yang pernah dialami penulis, dan diterima selama melakukan praktek darat, ditambah dari buku-buku yang penulis baca mengenai permasalahan yang akan penulis bahas dalam skripsi ini. 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.

Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT. Sukses Graha Samudra, 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.

### c. 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.

#### **d. 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 diketahui bahwa tanya jawab dilakukan secara sistematis, telah terencana, dan mengacu pada tujuan penelitian yang dilakukan. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara langsung kepada narasumber di PT. Sukses Graha Samudra.

#### **C. Subjek Penelitian**

Subjek penelitian adalah subjek (orang, benda, atau peristiwa) yang dituju untuk diteliti (menjadi pusat perhatian penelitian). Yang menjadi subjek penelitian diantaranya :

- a. Orang, yang dimaksud dari orang tersebut adalah karyawan dan awak kapal di PT. Sukses Graha Samudra.
- b. Benda yang menjadi subjek penelitian adalah kapal milik PT. Sukses Graha Samudra.
- c. Peristiwa yang dituju untuk diteliti adalah peristiwa yang telah terjadi pada kapal milik PT. Sukses Graha Samudra.

#### **D. Teknik Analisis Data**

Data yang diperoleh melalui teknik pengumpulan data akan dianalisis dan diolah dengan menggunakan teknik analisis data kualitatif dan akan menghasilkan suatu hasil penelitian yang

akan menjawab pertanyaan penelitian yang diajukan. Maka dari itu penulis mengambil dan menggunakan teknik analisis model interaktif, yang menurut Miles & Huberman (1992: 16) analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu:

##### 1. Reduksi data

Data yang diperoleh peneliti di lapangan melalui wawancara, observasi dan dokumentasi direduksi dengan cara merangkum, memilih dan memfokuskan data pada hal-hal yang sesuai dengan tujuan penelitian. Pada tahap ini, peneliti melakukan reduksi data dengan cara memilah-milah, mengkategorikan dan membuat abstraksi dari catatan lapangan, wawancara dan dokumentasi.

##### 2. Penyajian data

Penyajian data dilakukan setelah data selesai direduksi atau dirangkum. Data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi dianalisis kemudian disajikan dalam bentuk CW (Catatan Wawancara), CL (Catatan Lapangan) dan CD (Catatan Dokumentasi). Data yang sudah disajikan dalam bentuk catatan wawancara, catatan lapangan dan catatan dokumentasi diberi kode data untuk mengorganisasi data, sehingga peneliti dapat menganalisis dengan cepat dan mudah. Peneliti membuat daftar awal kode yang sesuai dengan pedoman wawancara, observasi dan dokumentasi. Masing-masing data yang sudah diberi kode dianalisis dalam bentuk refleksi dan disajikan dalam bentuk teks.

##### 3. Penarikan kesimpulan/ verifikasi.

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif model interaktif adalah penarikan kesimpulan dari verifikasi. Berdasarkan data yang telah direduksi dan disajikan, peneliti membuat kesimpulan yang didukung dengan bukti yang kuat pada tahap pengumpulan data. Kesimpulan adalah jawaban dari rumusan masalah dan pertanyaan yang telah diungkapkan oleh peneliti sejak awal.

#### **IV. ANALISA DAN PEMBAHASAN**

## A. Deskripsi Data

### 1. Informasi Mengenai Perusahaan

PT Sukses Graha Samudra merupakan anak perusahaan dari PT. Miclyn Excess Offshore yang beroperasi di Jakarta. Perusahaan ini berdiri pada tahun 2008 berpusat di Jakarta. Tujuan kegiatan usaha PT. Sukses Graha Samudra yaitu menangani kegiatan pendukung lepas pantai (*offshore*). Kegiatan usaha tersebut meliputi pengoperasian kapal, penyedia awak dan barang/spare part kapal yang bermuatan curah ataupun cair. Operator kapal kompleks dan khusus. Misi perusahaan adalah untuk memberikan solusi layanan yang aman dengan tujuan dan hemat biaya kepada pelanggan serta memberikan pengembalian yang dapat diprediksi dan menarik bagi pemegang saham, memastikan tempat kerja yang aman, menarik bagi karyawan, dan bermanfaat secara ekonomi sosial dan lingkungan tempat komunitas bekerja.

Jasa pelayanan kapal perusahaan meliputi :

- 1) *Ship Operation*
- 2) *Ship Owner*

Perusahaan ini dipimpin oleh seorang Kepala (Direktur) yang membawahi Fleet manager dan manager dibantu oleh tujuh bagian, yaitu bagian operasional, crewing, marketing, HSQE, keuangan, HRD, dan bagian training. Berikut ini adalah *job description* PT. Sukses Graha Samudra di Jakarta :

- a. Direktur ( Kepala Perusahaan )
  - 1) Bertanggung jawab terhadap seluruh kegiatan perusahaan.
  - 2) Memimpin dan mengkoordinasi kegiatan-kegiatan didalam perusahaan.
  - 3) Mewakili perusahaan didalam dan diluar hal yang berkaitan dengan hukum.
  - 4) Memberikan *job description* kepada semua bagian diperusahaan.
  - 5) Memotivasi semua manajer dan menjamin bahwa semua manajer mengetahui pekerjaan dan tujuannya.
- b. Fleet Manager
  - 1) Membuat perencanaan kegiatan perusahaan dalam pencapaian kinerja

- perusahaan.
  - 2) Memeriksa pelaksanaan perencanaan berjalan dengan baik
  - 3) Membantu direktur dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab
  - 4) Sebagai wakil direktur.
- c. Operasional
    - 1) Melakukan pencairan cek untuk biaya agen.
    - 2) Mengawasi kegiatan proses keagenan atau kegiatan PBM.
    - 3) Melakukan tawar menawar harga kepada pelanggan.
    - 4) Mengelola dan meningkatkan efektivitas dan efisiensi operasi perusahaan.
  - d. Crewing
    - 1) Menerima dan menyeleksi awak kapal yang ingin bergabung dengan perusahaan.
    - 2) Mengkoordinasi perputaran awak kapal yang berkualitas, bersertifikat, dan *medical fit*.
    - 3) Memastikan pelaut dapat melaksanakan proses *sign on / sign off* mulai dari keberangkatan, terima tugas dikapal, samapai kepulangannya.
  - e. Marketing
    - 1) Memasarkan jasa perusahaan kepada masyarakat luar atau perusahaan lainnya.
    - 2) Melakukan hubungan kerjasama yang baik kepada perusahaan pelayaran lainnya.
    - 3) Menyusun strategi pemasaran berdasarkan kondisi pasar dan kemampuan perusahaan.
  - f. HSEQ
    - 1) Mampu memastikan bahwa peralatan kerja, tenaga kerja, kesehatan tenaga kerja dan lingkungan kerja sudah dilakukan pemeriksaan sebelum digunakan.
    - 2) Membuat program kerja K3 serta rencana penerapannya.
    - 3) Membuat laporan dan menganalisis

- data statistik kecelakaan kerja.
- 4) Perlu melaksanakan pelatihan keselamatan kerja untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran karyawan pada perusahaan.
  - 5) Mampu menangani kecelakaan kerja dan melakukan penyelidikan penyebabnya. Sehingga untuk berikutnya bisa dilakukan langkah-langkah pencegahan agar kejadian serupa tidak perlu berulang.
  - 6) Perlu memastikan tenaga kerja bekerja sesuai SOP yang ada.
- g. Finance / Keuangan
- 1) Membuat laporan keuangan per bulan.
  - 2) Mengatur arus kas masuk / keluar.
  - 3) Membuat Invoice setiap selesai kegiatan Agen.
  - 4) Penagihan piutang terhadap customer.
  - 5) Membayar piutang kepada Vendor
- h. HRD
- 1) Bertanggung jawab mengelola dan mengembangkan sumber dayam manusia.
  - 2) Membuat sistem HRD yang efektif dan efisien.
  - 3) Bertanggung jawab penuh dalam proses rekrutmen karyawan.
  - 4) Membuat kontrak kerja karyawan serta memperbaharui masaberlakunya kontrak kerja.
  - 5) Melakukan tindakan disipliner pada karyawan
- i. Training
- 1) Memberikan pelatihan kepada awak kapal tentang keselamatan dan peraturan-peraturan diatas kapal.
  - 2) Pengenalan tentang perusahaan dan sistem perusahaan.
  - 3) Memberikan informasi tentang pekerjaan yang akan dilakukan
  - 4) Melakukan seleksi terhadap awak kapal.
  - 5) Mempersiapkan keterampilan awak kapal yang akan bekerja dikapal.

## 2. Kurangnya kesadaran awak kapal mengenai keselamatan kerja diatas kapal

Keselamatan kerja merupakan suatu hal yang harus diperhatikan oleh setiap awak kapal demi kelancaran pengoprasian kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh pekerjaan. Mengingat bahwa pekerjaan diatas kapal memiliki resiko bahaya yang sangat tinggi, sehingga setiap kapal diharuskan mempunyai tingkat keselamatan yang cukup tinggi agar menjadi kapal layak laut. Begitu pula dengan awak kapalnya diharuskan memiliki kompetensi yang memadai sesuai dengan standar, sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dikurangi. Namun dalam pelaksanaannya sering terjadi permasalahan yang disebabkan oleh awak kapal itu sendiri. Hal tersebut disebabkan kurangnya kesadaran dan kedisiplinan dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja diatas kapal yang menyangkut keselamatan diri mereka sendiri sehingga terjadi berbagai macam kecelakaan. Kecelakaan kerja merupakan suatu hal yang harus diperhatikan oleh setiap awak kapal demi kelancaran pengoperasian kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh pekerjaan.

Penulis melakukan penelitian-penelitian dan mengumpulkan data yang berhubungan dengan masalah penerapan alat keselamatan kerja di atas kapal. Dalam hal ini penulis memfokuskan pada faktor pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal tentang prosedur penerapan alat keselamatan kerja agar tidak terjadi kecelakaan kerja di atas kapal. Kecelakaan yang terjadi selama proses kegiatan bongkar muat bahkan selama perjalanan dapat saja terjadi, meskipun usaha serta upaya yang kuat untuk menghindarinya telah dilaksanakan. Manajemen diatas kapal harus memperhatikan ketentuan yang diatur dalam *Health and Safety Work Act, 1974* untuk melindungi pelaut dan mencegah resiko dalam melakukan suatu aktivitas diatas kapal terutama menyangkut keselamatan kerja baik dalam keadaan normal maupun keadaan darurat. Suatu keadaan darurat biasanya terjadi sebagai akibat tidak normalnya sistem secara prosedural ataupun karena faktor alam. Sebagai gangguan pada saat pelayaran pada dasarnya dapat langsung diatasi secara baik secara langsung

maupun dari pihak tertentu, yang mana diklasifikasikan sebagai keadaan darurat, termasuk juga keadaan darurat mengakibatkan Nahkoda dan seluruh awak kapal harus terlibat. Berikut data kecelakaan yang pernah terjadi sekama penulis melaksanakan praktek darat di PT. Sukses Graha Samudra :

**a. Awak mesin mengalami cedera termal**

Kapal Express 68 merupakan jenis kapal *crew boat* yaitu kapal yang digunakan mengangkut crew dan supply makanan, air, serta peralatan untuk mendukung kegiatan lepas pantai (*offshore*). Pada tanggal 26 Agustus 2019 awak mesin melihat oli pelumas (*lubricant oil /LO*) menetes dari penyatuan pipa mesin utama kanan, hal tersebut dikarenakan cincin karet pada penyatuan pipa tampak longgar. Untuk mengakses perbaikan, awak tersebut harus duduk di *gearbox*, saat melaksanakan pekerjaannya awak mesin tersebut menyadari bahwa *gearbox* yang sedang menjadi tumpuannya itu terasa hangat, tetapi panas yang terasa di bagian kontak tubuhnya dapat ditahan serta awak kapal tersebut berfikir bahwa panas tersebut hanya karena sedang berada didalam ruang mesin. Awak mesin tersebut terus memperbaiki selama kurang lebih 10 menit. Setelah kerusakan dapat teratasi, kru mesin meninggalkan ruang mesin langsung ke kabinnya untuk melaksanakan pembersihan. Saat awak mesin tersebut melepaskan *wearpack* yang ia pakai, awak tersebut meraskanesakitan akibat luka bakar pada kulitnya yang menempel di pakaiannya.

Awak mesin tersebut mengalami luka bakar termal dibagian pantat kanan dan paha kanan atas. Hal tersebut terjadi karena kurangnya kesadaran situasional dalam kondisi aman dalam pelaksanaan tugas.



**Gambar 4.1 (Posisi ABK saat melaksanakan perbaikan)**

**b. Luka pada tangan akibat menggunakan pembersih tangan berbahan dasar alkohol**

Pada 17 April 2020 kejadian yang terjadi pada awak kapal yang membersihkan tangannya menggunakan pembersih tangan berbahan dasar alkohol seperti yang direkomendasikan selama pandemi *Corona*. Setelah awak kapal menggunakannya pada permukaan tangan, orang tersebut menyentuh permukaan mesin yang panas sebelum tangannya benar-benar kering. Karena listrik statis, asap dari pembersih tangan menyala dengan nyala api yang hampir tidak terlihat di kedua tangan. Kejadian tersebut mengakibatkan luka pada tangan awak kapal. Hal ini terjadi karena kurangnya pengetahuan awak kapal akan berbahayanya alkohol.



**Gambar 4.2 (Luka pada tangan)**

**c. Cedera saat melaksanakan chipping**

Pada tanggal 22 Mei 2020 ketika kapal Express 68 sedang berlabuh di Balikpapan, seperti biasa awak kapal melakukan kerja harian untuk

melakukan perawatan yaitu dengan mengetok karat (*chipping*). Namun pada saat melakukan kegiatan tersebut pekerjaan dikalsanakan ditempat yang sempit dan mengakibatkan gerak awak kapal terbatas. Grinder yang digunakan untuk menghilangkan karat dari baut flense, alat tersebut justru “*kickback*” mengenai wajah awak kapal tersebut.



**Gambar 4.3 (ABK melaksanakan *chipping*)**

Konsekuensi yang didapat awak kapal mengalami luka dibibir atas dan bawah serta lecet di dagunya.



**Gambar 4.4 (Luka awak kapal)**

Dari beberapa kejadian yang dipaparkan diatas, penulis mencoba menganalisa penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang terjadi diatas kapalakiba kelalaiian ABK dalam melaksanakan pekerjaan, seta kurangnya kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja diatas kapal.

Berdasarkan hasil observasi yang penulis laksanakan selama melaksanakanpraktek darat di PT. Sukses Graha Samudra penyebab dari

beberapa kecelakaan tersebut didasari oleh beberapa faktor yang disebabkan oleh manusia itu sendiri, yaitu :

- Kurangnya kehati-hatian dalam setiap pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan diatas kapal.
- Kurangnya kesadaran yang dimiliki awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja diatas kapal yang mengakibatkan kurang disiplinnya awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan.
- Tidak mampu dalam melaksanakan suatu pekerjaan.

### **3. Upaya memaksimalkan pelatihan kerja awak kapal**

Pelatihan keselamatan kerja di PT. Sukses Graha Samudra kurang optimal, berdasarkan observasi yang saya lakukan selama praktek saya menemukan bahwa kurang optimalnya pelatihan kerja disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, tidak disiplinnya awak kapal saat mengikuti *training*. Saat pelatihan kebanyakan crew terlihat tidak focus dan tidak serius. Hal ini disebabkan karena waktu pelaksanaan pelatihan yang monoton dan terus-menerus mengakibatkan awak kapal jenuh dan bosan. Mereka mengikuti pelatihan sekedar hadir untuk mengisi absen dan tidak serius dalam mengikuti *training*. Selain itu kurangnya tenaga pengajar juga menjadi kendala yang mengakibatkan kuraang optimalnya pelatihan kerja yang dilakukan di PT. Sukses Graha Samudra.

### **B. ANALISA DATA**

Dalam analisa data penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode Deskriptif Kualitatif, dimana penulis melakukan penelitian dan mendapat data deskriptif berupa lisan ataupun tulisan dari pelaku dan keadaan sekitar yang diamati. Di dalam pelaksanaan penerapan alat alat keselamatan kerja pada saat melaksanakan praktek darat di PT. Sukses Graha Samudra, maka diperlukan pengawasan dan kedisiplinan di atas kapal guna menghindari kecelakaan kerja di atas kapal. Tanpa adanya pengawasan dan kedisiplinan awak kapal, menghindari kecelakaan kerja di atas kapal bagi awak kapal akan sulit di capai. Bagi awak kapal diharapkan dapat tumbuh rasa tanggung jawab dan disiplin

secara moril untuk meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuannya. Untuk itu kepada perwira yang mempunyai tanggung jawab dan wewenang untuk penerapan alat keselamatan kerja di atas kapal bagi seluruh awak kapal guna menghindari kecelakaan kerja di atas kapal.

Dari deskripsi data diatas maka permasalahannya adalah kurangnya kedisiplinan para awak kapal mengenai penerapan alat keselamatan kerjadalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal di tentukan oleh seberapa banyak pengalaman yang mereka miliki berkaitan dengan tugasnya dalam memanfaatkan alat-alat keselamatan ketika bekerja di atas kapal. Berdasarkan fakta-fakta yang didapat selama praktek darat di PT. Sukses Graha Samudra antara lain:

### **1. Kurangnya kesadaran awak kapal mengenai keselamatan kerja diatas kapal**

Bekerja diatas kapal sangat dituntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran diri sendiri dengan mentaati seluruh *Safety Management System* yang berlaku. *Safety Management System* adalah suatu sistem management keselamatan yang ada diatas kapal, didalamnya terdapat struktur organisasi dikapal dan juga prosedur-prosedur kerja yang harus dilaksanakan oleh semua pihak yang termasuk dalam struktur organisasi tersebut. Melihat dari deskripsi diatas maka dapat disimpulkan bahwa tidak digunakannya sistem manajemen keselamatan dan prosedur-prosedur kerja yang baik oleh awak kapal. Sebagai contoh seorang ABK yang tidak memakai alat pelindung diri, alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena dianggap hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja menjadi tidak bebas. Ini adalah bukti bahwa kurangnya kesadaran awak kapal mengenai pentingnya keselamatan kerja diatas kapal. Sikap awak kapal yang tidak disiplin dalam melaksanakan suatu pekerjaan cenderung bekerja dengan cepat dan terburu-buru hal ini mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal. Sikap awak kapal dapat membahayakan dirinya sendiri dan kawan sekerjanya, perlu adanya tindakan-tindakan unruk penegakan disiplin agar awak kapal tidak bekerja dengan semaunya sendiri. Tindakan-tindakan tersebut dapat dilakukan dengan adanya

pengawasan dan penyluhan dari atasan kepada bawahannya secara akrab dan kekeluargaan. Pengawasan yang dilakukan oleh nakhoda dan perwira harus bersifat *fact finding* maksudnya pelaksanaan fungsi pengawasan harus menemukan fakta-fakta bagaimana tugas-tugas dijalankan didalam organisasi. Rencana tanpa pengawasan akan berarti timbulnya penyimpangan-penyimpangan tanpa ada pengawasan untuk mencegah penyimpangan tersebut.

Selain itu tindakan penegakan kedisiplinan dapat dilakukan pula dengan adanya sistem *reward* dan *punishment* dengan demikian maka perkerja akan lebih bersemangat dalam melaksanakan setiap pekerjaannya karena akan mendapatkan *reward* setelah bekerja sesuai dengan prosedur. Begitu pula sebaliknya, pekerjaa yang tidak patuh dengan prosedur yang berlaku akan mendapatkan *punishment* berupa peringatan atau bahkan sampai kepada sistem pemberhentian/pemecatan apabila awak kapal yang bersangkutan tidak dapat mengikuti *Safety Management System* yang berlaku.

Disiplin kerja ABK sangat dibuktikan dalam mengerjakan suatupekerjaan. Awak kapal perlu disiplin untuk taat kepada perintah dan petunjuk dari atasan maupun disiplin dalam setiap pekerjaan yang dilakukan. Seperti halnya dalam setiap proses pengoprasian kapal, disiplin dalam bekerja sangat berpengaruh dalam pengopraian kapal sesuai dengan tanggung jawab masing-masing berdasar pada posisi dan jabatan dalam organisasi dikapal. ABK yang melakukan pekerjaan diatas kapal milik PT. Sukses Graha Samudra sering kali mengabaikan dan tidak paham dengan adanya prosedur keselamatan kerja sebagai pelindung bagi dirinya sendiri terhadap bahaya-bahaya yang kapan saja bisa terjadi dalam proses pengoprasian kapal. Untuk itu disiplin akan tercapai apabila ada kesadaran dari masing-masing ABK itu sendiri. Dengan begitu akan tercipta suatu ikatan emosional satu sama lain dalam memperoleh kerjasama didalam satu kelompok kerja.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah dua hal yang sangat penting. Oleh karenanya, semua perusahaan berkewajiban menyediakan semua

keperluan perlindungan diri atau personal protective Equipment (PPE) untuk semua karyawan yang bekerja sesuai dengan resiko pekerjaannya. Adapun prosedur dalam melaksanakan kerja harian yaitu setiap pekerja diwajibkan menggunakan alat pelindung diri seperti :

- a. Baju Pelindung / *Wear Pack*
- b. Helm
- c. Sepatu / *Safety shoes*
- d. Sarung Tangan
- e. Pelindung mata / *Googles*
- f. *Ear Muff / Plug*
- g. *Body Harness*
- h. Masker
- i. *Apron & Leg Protector*

## 2. Upaya memaksimalkan pelatihan kerja awak kapal

Orang-orang yang dipekerjakan oleh perusahaan adalah aset utama, dan pelatihan sumber daya manusia merupakan strategi utama bagi keberhasilan individu dan organisasi. Itulah mengapa pelatihan kerja sangat diperlukan bagi pekerja yang akan bergabung dan bekerja diatas kapal. Oleh sebab itu sebelum awak kapal naik dan bergabung ke kapal harus mengikuti pelatihan terlebih dahulu. Sebagai penganggung jawab *training* harus berkewajiban memberikan program pelatihan kepada seluruh awak kapal. Meningkatkan pelatihan keselamatan kerja bisa dilakukan dengan menambah tenaga pengajar agar dalam pelaksanaan pelatihan dapat dilakukan secara menyeluruh kepada setiap awak kapal dengan maksimal. Setiap awak kapal diharapkan unruk memahami setiap program yang diberika oleh perusahaan. Dalam program tersebut terdiri dari beberapa tahap yang dilaksanakan oleh PT. Sukses Graha Samudra yaitu sebagaiberikut :

- a. Pelatihan tahap pertama, Pada tahap ini terdiri dari bebrapa pengetahuan yang harus pelautmiliki sebelum naik keatas kapal yaitu:
  - 1) Sekilas mengenai perusahaan
  - 2) Sosialisai Sistem Manajemen (IMS)
  - 3) Induksi karyawan baru
- b. Pelatihan tahap kedua, Pada tahap ini berisi tentang Mengelola Kerja Aman yang terdiri dari :
  - 1) Keselamatan kerja
  - 2) Manajemen risiko dan pengendalian

risiko

- 3) BBS & HaZob, Latihan SWA, Tanda peringatan dan hambatan diatas kapal
- 4) *Lock – Out / Tag – Out (LOTO)*
- 5) Sistem izin untuk kerja (PTW)
- 6) Rumah tangga tempat kerja dan kebersihan makanan
- 7) Alat pelindung diri
- c. Pelatihan tahap ketiga, Pada tahap ini berisi cara mengelola kerja aman yang terdiri dari :
  - 1) Bahan berbahaya, pengelolaan limbah, dan lingkungan
  - 2) Kemanan, Teknik *Gangway Watch & Hand Trailing*
  - 3) Kesadaran *Banksman, Lifting & Tali-temali* dan kode warna
  - 4) Alat pemadam kebakaran
  - 5) Pemberitahuan investigasi dan Investigasi awal.

Apabila ketiga pelatihan tersebut dapat dilaksanakan dengan maksimal olehseluruh awak kapal, maka akan lebih sedikit jumlah kecelakaan kerja yang terjadi, karena dengan adanya pelatihan kerja ABK akan mengerti cara bekerja diatas kapal dengan benar sesuai dengan prosedur.

Pelatihan juga dapat dilakukan diatas kapal oleh nakhoda dengan tujuan untuk memberikan pengetahuan dan ketrampilan untuk awak kapal. Pelatihan diatas kapal meliputi :

- a. Persaratan petugas jaga
- b. Navigasi dan kapal penanganan dengan mengacu aturan *COLREG*.
- c. Perencanaa bagian
- d. Perhitungan stabilitas kapal
- e. Koreksi grafik

## C. Alternatif Pemecahan Masalah

Setelah melakukan analisa terhadap permasalahan yang dikemukakan diatas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan masalah. Alternatif pemecahan malsalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam pemecahan masalah penulis menggunakan pengetahuan dan pertimbangan dalam memutuskan alternative mana yang paling baik untuk digunakan

memecahkan masalah. Adapun alternatif pemecahan masalah yang dapat penulis uraikan adalah sebagai berikut :

### **1. Kurangnya kesadaran awak kapal mengenai keselamatan kerja 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 dalam pemakaian *Personal Protective Equipment (PPE)* yang di kenakan oleh ABK pada saat bekerja.
- 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. Upaya memaksimalkan pelatihan kerja awak kapal**

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

- a. Meningkatkan pelatihan keselamatan kerja atau training di kantor dengan memperbaiki sarana prasarana training yang sudah tidak layak dengan tujuan agar pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja dapat dilakukan secara optimal sehingga mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.
- b. Menambah tenaga pengajar pelatihan kerja sehingga awak kapal diharapkan lebih paham mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

## **D. Evaluasi Pemecahan Masalah**

Dalam alternatif pemecahan masalah yang diajukan harus dievaluasi dari segi kelemahan dan kekuatan, kekurangan dan kelebihan, kerugian dan keuntungan dan lain sebagainya untuk memudahkan pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat, dibawah ini evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah :

### **1. Kurangnya kesadaran awak kapal**

### **mengenai keselamatan kerjadiatas kapal**

Evaluasi terhadap pemecahan masalah kurangnya kesadaran awak kapal mengenai keselamatan kerja diatas kapal :

- a. Meningkatkan pengawasan oleh pihak perusahaan mengenai disiplin dalam pemakaian *Personal Protective Equipment (PPE)* yang di kenakan oleh ABK pada saat bekerja.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : Dengan melakukan meningkatkan pengawasan diharapkan para awak kapal akan lebih optimal dalam mengawasi apakah ditemukan masalah atau sudah berjalannya tujuan dari peningkatan disiplin dalam pemakaian *Personal Protective Equipment (PPE)* yang di kenakan oleh ABK pada saat bekerja diatas kapal itu sendiri serta cepat mengambil keputusan dan melaporkan kegiatan kepada kantor sesuai situasi dan kondisi sesungguhnya dilapangan.
- 2) Kerugian : ABK akan merasa tertekan dalam berlangsungnya pekerjaan karena diawasi oleh perwira dalam setiap tindakan sampai berakhirnya pekerjaan.

- b. Menerapkan sistem *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. Upaya memaksimalkan pelatihan kerja awak kapal

Evaluasi terhadap pemecahan masalah upaya memaksimalkan pelatihankerja awak kapal.

- a. Meningkatkan pelatihan keselamatan kerja atau training di kantor dengan memperbarui sarana prasarana training yang sudah tidak layak Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :
  - 1) Keuntungan : Pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja dapat dilakukan secara optimal sehingga mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.
  - 2) Kerugian : Menambah biaya pengeluaran kantor
- b. Menambah tenaga pengajar pelatihan kerja sehingga awak kapal diharapkan lebih paham mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.
  - 1) Keuntungan : Pelatihan yang dilakukan dengan lebih banyak pelatih akan membuat setiap awak kapal lebih paham mengenai keselamatan kerja sehingga bisa menghindari resiko kecelakaan kerja di atas kapal.
  - 2) Kerugian : Sulit bagi perusahaan untuk menemukan pelatih yang professional.

## E. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Setelah melakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah, dengan melihat dari segi keuntungan dan kerugiannya maka penulis mengambil pemecahan masalah yang terbaik antara lain :

### 1. Kurangnya kesadaran awak kapal mengenai keselamatan kerja diatas kapal

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

- a. Melakukan pengawasan secara terjadwal

untuk mengecek kinerja awak kapal yang bekerja diatas kapal mengenai disiplin dalam pemakaian *Personal Protective Equipment (PPE)* yang di kenakan oleh ABK pada saat bekerja.

- b. Menerapkan *reward* dan *punishment* bagi setiap awak kapal. Sistem ini akan membuat awak kapal sadar dan akan bekerja sesuai tugas pokok dan fungsinya. *Reward* itu sendiri akan diberikan kepada awak kapal yang bekerja dengan baik, dan *Punishment* akan diberikan kepada awak kapal yang tidak disiplin dalam bekerja

## 2. Upaya memaksimalkan pelatihan kerja awak kapal

Perusahaan perlu meningkatkan pelatihan dan sosialisasi secara terjadwal terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di dalam perusahaan PT. Sukses Graha Samudra. Hal ini penting dilakukan 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. Langkah-langkah yang dapat digunakan antara lain :

- a. Meningkatkan pelatihan keselamatan kerja atau training di kantor dengan memperbarui sarana prasarana training yang sudah tidak layak.
- b. Menambah tenaga pengajar pelatihan kerja sehingga awak kapal diharapkan lebih paham mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa kesimpulan penelitian sebagai berikut :

1. Penyebab kurangnya kesadaran awak kapal mengenai keselamatan kerja diatas kapal disebabkan karena kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh perusahaan mengenai disiplin dan kesadaran yang dimiliki oleh awak kapal

tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja. Hal ini dibuktikan berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan masih kurangnya kesadaran awak kapal akan pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal. Pemberlakuan *Reward* dan *Punishment* juga sangat berperan dalam meningkatkan kedisiplinan awak kapal yang bekerja di atas kapal sehingga awak kapal dapat bekerja dengan baik dan sesuai dengan prosedur.

2. Pelatihan keselamatan kerja di PT. Sukses Graha Samudra kurang optimal disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, tidak disiplinnya crew saat mengikuti pelatihan. Saat pelatihan kebanyakan crew terlihat tidak fokus dan tidak serius. Hal ini disebabkan waktu pelaksanaan pelatihan yang monoton dan terus-menerus mengakibatkan crew jenuh dan bosan, Mereka mengikuti Training sekedar untuk hadir untuk mengisi absen dan tanda tangan. Selain itu kurangnya tenaga pengajar juga kendala yang menyebabkan kurang optimalnya pelatihan keselamatan kerja di PT. Sukses Graha Samudra.

## B. Saran

Adapun saran yang penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Pihak perusahaan harus berperan penting dalam meningkatkan kesadaran dan kedisiplinan awak kapal dalam bekerja di atas kapal, yaitu dengan cara 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. Sukses Graha Samudra 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. Meningkatkan pelatihan keselamatan kerja atau *training* di PT. Sukses Graha Samudra dengan menambah tenaga pengajar dan memperbaharui perlengkapan alat *training*. Kegiatan pelatihan kerja sebelum naik ke atas kapal sangatlah penting untuk dilakukan oleh setiap awak kapal sehingga hal tersebut dapat meningkatkan kompetensi dan pemahaman awak kapal dalam bekerja di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] R. Indonesia, *Undang-Undang No.1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja*. 1970.
- [2] Suma'mur, *Kecelakaan kerja dan pencegahan pencemaran*. 1981.
- [3] IMO, "Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978," in *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978*, 2010.
- [4] IMO, "Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974," in *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, 2001.
- [5] IMO, "International Safety Management Code," in *International Safety Management (ISM) Code*, 2002.
- [6] G. Danuasmoro, *KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA UNTUK PELAUT*. 2003.
- [7] IMO, "MARPOL 73/78 as amended," in *MARPOL 73/78 as amended*, 2018.
- [8] Lewis, *Alat-alat Keselamatan Kerja*. 1993.
- [9] R. Indonesia, *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. 2008.
- [10] V. Rivai, *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. 2009.