

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN DAN
KESADARAN AWAK KAPAL DALAM PENGGUNAAN
ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI ATAS MT. LIBERTY 29**

Oleh :

JONI SOEGIANTO

NIS. 03334/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN DAN
KESADARAN AWAK KAPAL DALAM PENGGUNAAN
ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI ATAS MT. LIBERTY 29**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

JONI SOEGIANTO
NIS. 03334/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : JONI SOEGIANTO
No. Induk Siswa : 03334/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN DAN
KESADARAN AWAK KAPAL DALAM
MENGUNAKAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI
ATAS MT. LIBERTY 29

Jakarta, Desember 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19690616 199903 1 001

Dr. April Gunayan Malau, S.Si., M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 197202413 199803 1 005

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N H, S.SiT., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



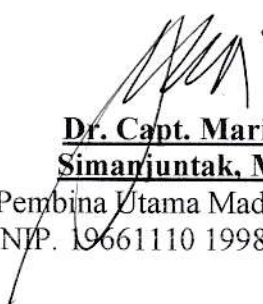
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JONI SOEGIAN TO
No. IndukSiswa : 03334/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPI LINAN DAN
KESADARAN AWAK KAPAL DALAM MENGGUNAKAN
ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI ATAS MT. LIBERTY 29

Ketua Penguji

Penguji I

Penguji II


Dr. Capt. Marihot
Simanjuntak, M.M

Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19661110 199803 1 002


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

Pembina (IV/a)
NIP. 19720415 199803 1 002


Dr. April Gunawan Malau,
S.Si., M.M

Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005

Mengetahui
Kepala Divisi Pengembangan Usaha


Dr. Meilinasari N H, S.Si.T., M.M.Tr

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

KATA PENGANTAR

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

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

**“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN DAN KESADARAN AWAK
KAPAL DALAM PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI ATAS
MT. LIBERTY 29”**

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

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

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

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr. Meilinasari N H, S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

3. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Bapak Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXXII tahun ajaran 2024/2025 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 19 Desember 2024
Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	30
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	31
B. Analisis Data	33
C. Pemecahan Masalah	39
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	51
B. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. *Loading Discharge Plan*
- Lampiran 4. *Oil Spill Polution Drill*
- Lampiran 5. *Fire Checklist*
- Lampiran 6. *Abandonship Checklist*
- Lampiran 7. *Drill Program*
- Lampiran 8. *Cargo Checklist Pump Room Entry Permit*
- Lampiran 9. Foto Kapal MT. LIBERTY 29
- Lampiran 10. Foto Crew MT. LIBERTY 29

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam sektor perhubungan laut khususnya sarana angkutan laut pada kapal-kapal tanker sangat memegang peranan penting dalam pengangkutan minyak ke seluruh pelosok dunia, dan sebagai perusahaan jasa angkutan laut minyak dan gas bumi yang memiliki visi *to be respected leading company, World class company*. Untuk itu peningkatan pelayanan, keselamatan, kesehatan kerja dan perlindungan lingkungan menjadi bagian dari tuntutan perkapalan dalam menjalankan kegiatannya serta menjadi perusahaan angkutan laut dan jasa maritime yang unggul, maju dan terpandang. Suatu kapal dapat dioperasikan secara maksimal bilamana sarana yang ada di kapal tersebut cukup, awak kapal yang disiplin, berpengetahuan, cakap dan terampil. Operasional kegiatan kapal bunker secara aman dan selamat adalah dengan menerapkan prinsip-prinsip pengelolaan kapal yang mengikuti kaidah dan persyaratan ISM Code serta mematuhi peraturan-peraturan dan petunjuk-petunjuk keselamatan di atas kapal yang terkait baik nasional maupun Internasional.

Keselamatan kerja anak buah kapal sangat berguna bagi mereka yang bekerja di kapal. Dengan adanya bekal pengetahuan mengenai keselamatan kerja di atas kapal khususnya bagi kapal bunker diharapkan dapat mencegah kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja merupakan salah satu hal penting dalam perlindungan untuk setiap pekerja atau awak kapal, maka harus diperhatikan sehubungan dengan perannya terhadap masalah keselamatan. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam pengoperasian suau kapal bunker tidak hanya ditunjang oleh alat-alat yang modern tapi juga sumber daya manusia dalam hal ini menyangkut pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan disiplin serta kerja sama yang baik antara semua pihak baik pihak kapal maupun pihak darat.

Keterampilan dan kedisiplinan awak kapal di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh. Banyak sekali manfaat yang dapat dipetik dari awak kapal yang disiplin di dalam bekerja, seperti pekerjaan yang dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Selain itu, kedisiplinan awak kapal juga menghindarkan dari sejumlah kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas MT. LIBERTY 29 menunjukkan bahwa dalam mengoperasikan kapal sering juga terjadi hambatan/kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti peralatan di kapal yang tidak siap pakai, keterampilan dan kedisiplinan awak kapal yang rendah, serta sumber daya manusia yang kurang berpengalaman dalam mengoperasikan kapal tersebut sehingga berpengaruh terhadap keselamatan kerja di atas kapal. Dalam istilah kapal laik laut, tidak dapat diabaikan faktor sumber daya manusia yang mengawaki kapal tersebut. Untuk itu kedisiplinan dari awak kapal sangat dituntut dalam mengoperasikan kapal dengan baik.

Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat ditingkatkan bilamana para pekerja atau tim kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sesuai dengan kebijakan *Safety Managemen Certificate* (SMC) dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan *ISM Code* apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kepedulian perusahaan pemilik kapal dan pencharter kapal itu sendiri.

Pada umumnya kecelakaan kerja disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan *meeting* atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas, tidak mau mengikuti prosedur yang benar.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal, awak kapal dituntut untuk meningkatkan disiplin dan manajemen yang berkualitas baik. Kedisiplinan awak kapal yang cukup tinggi sangat menentukan apakah suatu tugas atau tanggung jawabnya dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan

kerja di atas kapal dapat dicegah sedini mungkin dan keselamatan kapal, awak kapal serta muatannya dapat terjamin. Kurangnya pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan kurangnya pemahaman awak kapal akan prosedur kerja tersebut merupakan permasalahan yang menjadi penyebab awak kapal tidak disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan resiko kecelakaan kerja semakin tinggi.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul: **“UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN DAN KESADARAN AWAK KAPAL DALAM PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI MT. LIBERTY 29”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

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

- a. Kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Minimnya kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal.
- c. Kurang cermat pada saat awak kapal melaksanakan pekerjaan harian
- d. Tidak dilaksanakannya standar penggunaan dan perawatan alat keselamatan.
- e. Kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan kerja di atas kapal.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyak permasalahan yang sering terjadi dalam upaya meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada:

- a. Kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal.

- b. Minimnya kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka untuk mempermudah dalam memahami alur pembahasan Penulis merumuskan masalahnya sebagai berikut:

- a. Mengapa kedisiplinan awak kapal masih kurang dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal ?
- b. Mengapa kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal masih minim ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mencari penyebab dan pemecahan masalah kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan keselamatan kerja.
- b. Untuk mencari penyebab dan pemecahan masalah minimnya kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal.
- c. Untuk persyaratan mendapatkan ijazah Ahli Nautika Tingkat I di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

2. Manfaat Penulisan

a. Manfaat Teoritis

- 1) Penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi dunia akademik untuk meningkatkan ilmu pengetahuan tentang kepelautan sehingga dapat bekerja dengan baik dan hal-hal yang tidak diinginkan dalam operasional kapal dapat dihindari.
- 2) Makalah ini sangat bermanfaat untuk meningkatkan ilmu pengetahuan tentang kepelautan, khususnya bagi para pembaca

yang akan bekerja di atas kapal agar dapat bekerja dengan baik dan hal-hal yang tidak diinginkan dalam operasional kapal dapat dihindari.

- 3) Untuk memberikan pemahaman kepada para Perwira Siswa di STIP Jakarta tentang peran Nakhoda dalam meningkatkan harmonisasi antar awak kapal sekaligus sebagai bahan bacaan di perpustakaan STIP.

b. Manfaat Praktis

- 4) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam meningkatkan disiplin dan tanggungjawab awak kapal.
- 5) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

Untuk mengetahui permasalahan yang ada dan terjadi, maka penulis mengumpulkan data melalui:

1. Metode Pendekatan

a. Studi Kasus

Mengambil dari permasalahan pengalaman pribadi penulis selama bekerja di atas kapal.

b. Deskriptif Kualitatif

Pendekatan penelitian kualitatif merupakan pendekatan yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah daripada melihat permasalahan untuk penelitian generalisasi. Metode penelitian ini lebih suka menggunakan teknik analisis mendalam (*in-depth analysis*), yakni mengkaji masalah secara kasus per kasus karena metodologi kualitatif yakin bahwa sifat suatu masalah satu akan berbeda dengan sifat dari masalah lainnya.

Data kualitatif adalah data informasi yang berbentuk kalimat verbal bukan berupa simbol angka atau bilangan. Data kualitatif

didapat melalui suatu proses menggunakan teknik analisis mendalam dan tidak bisa diperoleh secara langsung, untuk mendapatkan data kualitatif lebih banyak membutuhkan waktu dengan cara observasi, diskusi atau pengamatan.

Penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang terbatas pada usaha mengungkapkan suatu masalah dan keadaan sebagaimana adanya sehingga hanya mengungkapkan fakta saja.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penulisan ini dilakukan dengan:

a. Studi lapangan (*Field Research*)

Data yang diperoleh dari pengamatan langsung selama penulisan bekerja di atas Kapal MT. LIBERTY 29, Studi lapangan adalah pengamatan yang dilakukan secara langsung apa yang ada di lapangan atau dengan kata lain, pengumpulan data tanpa ada alat standar lain untuk keperluan tersebut yang telah direncanakan. Dengan melakukan observasi penulisan dapat mengambil keuntungan-keuntungan yaitu dengan cara pengamatan, data yang langsung mengenai perilaku yang tipikal dari objek dapat dicatat segera, dan dapat dipertanggung jawabkan.

b. Studi kepustakaan (*Library Research*)

Data kepustakaan ini dilakukan dengan cara mengambil literatur sebagai buku yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas untuk mendapatkan teori dan definisi yang dapat dipergunakan dan dipertanggung jawabkan kebenarannya dalam penulisan ini.

3. Subjek Penelitian

Subjek yang menjadi fokus pembahasan oleh penulis dalam penelitian ini adalah upaya meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di kapal MT. LIBERTY 29.

4. Teknik Analisa Data

Teknik analisa data dalam penelitian ini menggunakan teknik dekriftif kualitatif. Penulis melakukan analisis berdasarkan data yang bersifat kualitatif yang telah dikumpulkan sebelumnya, selanjutnya akan dianalisis dengan melakukan pemaparan, penjelasan masalah-masalah, dan penyebab masalah yang terjadi diatas kapal dengan melakukan perbandingan kondisi yang ada di MT. LIBERTY 29 dengan teori yang berkaitan dengan masalah yang menjadi fokus dalam penelitian ini untuk dapat diambil kesimpulan dan solusi dari permasalahan tersebut.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Penelitian dilakukan pada saat penulisan bekerja sebagai *Nakhoda* sejak bulan 25 Agustus 2023 sampai dengan bulan 15 Oktober 2024. Tempat penelitian adalah kapal Bunker MT. LIBERTY 29, salah satu armada milik perusahaan TTM MARINE Pte Ltd yang beroperasi di perairan Singapura.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dijelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini dijelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebaga tinjauan

pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini dijelaskan deskripsi data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal MT. LIBERTY 29. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini dijelaskan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas di dalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Yang menjadi landasan teori bagi penulis dalam upaya meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di kapal, sehingga diharapkan akan membantu mencari pemecahan masalah yang ada, yang akan dibahas lebih lanjut dan bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait. Adapun yang menjadi landasan teori dalam penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut:

1. Upaya

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi V, Kemendikbud (2018) pengertian upaya adalah usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya); daya upaya. Maksudnya adalah suatu usaha sadar untuk mencari jalan terbaik atau mengubah menjadi yang lebih baik untuk mencapai tujuan. Menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2019:1187) “upaya adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya.”

Menurut Teguh Aji Wicaksono (2018:8) adalah usaha atau syarat untuk menyampaikan sesuatu atau maksud melalui akal atau ikhtiar dan upaya adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

Kata upaya biasanya digunakan untuk arti yang positif. Contoh penggunaan katanya dalam judul makalah ini yaitu upaya meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal. Dapat disimpulkan bahwa kata upaya memiliki kesamaan arti dengan

kata usaha, demikian pula dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya serta bagian dari peranan yang harus dilakukan.

2. Meningkatkan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kemendikbud (2018), bahwa meningkatkan adalah menaikkan (derajat, taraf, dan sebagainya); mempertinggi; memperhebat (produksi dan sebagainya), mengangkat diri. Meningkatkan tersirat adanya unsur proses yang bertahap yaitu dan tahap terendah, tahap menengah dan tahap akhir atau tahap puncak. Untuk mendapatkan keterampilan dan yang nilai terendah para rating dek hingga mendapatkan hasil yang lebih tinggi dan memuaskan sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan benar.

Meningkatkan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

Berdasarkan uraian di atas, yang dimaksud dengan meningkatkan dalam judul makalah ini yaitu Peningkatan adalah proses, cara perbuatan untuk menaikkan sesuatu atau usaha kegiatan untuk memajukan sesuatu, kesesuatu yang lebih baik lagi dari pada sebelumnya

3. Kesadaran

Menurut Cooper (2019) dalam bukunya *Behavioral Safety* kesadaran keselamatan kerja adalah hasil dari interaksi antara tiga komponen utama, yaitu lingkungan kerja, perilaku rekan kerja dan kebijakan perusahaan. Kesadaran keselamatan tidak hanya melibatkan pelatihan teknis, tetapi juga mencakup perubahan perilaku individu untuk mengenali dan bertindak sesuai dengan protokol keselamatan. Kesadaran ini dibangun melalui pengamatan yang konsisten, pelatihan dan partisipasi aktif dalam menjaga keselamatan di tempat kerja.

4. Keselamatan Kerja

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

Menurut Goenawan Danuasmoro (2019), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal maupun keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

- a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu:
 - 1) Pengetahuan keselamatan
 - 2) Pencegahan kebakaran
 - 3) Prosedur keadaan darurat
 - 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
 - 5) Gerakan/tindakan yang aman (*Safe Movement*)
 - 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.

- b. Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap awak kapal harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup:
 - 1) Teknik penyelamatan diri (*Personal Survive Technique*)
 - 2) Pencegahan dan pemadaman kebakaran (*Fire Prevention and Fighting*)
 - 3) Pertolongan pertama pada kecelakaan (*Elementary First Aid*)
 - 4) Keselamatan diri dan tanggung jawab sosial (*Personal safety and Social Responsibility*)

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani

keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan awak kapal dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

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

Berdasarkan uraian di atas, yang dimaksud dengan keselamatan kerja adalah keadaan selamat dan aman dari bahaya saat melaksanakan suatu pekerjaan.

5. Pengawasan

a. Definisi Pengawasan

Pengawasan bisa didefinisikan sebagai suatu usaha sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan penyembuhan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan.

George R. Terry (2019:395) mengartikan pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Menurut Winardi (2020:224) dikatakan bahwa pengawasan tidak hanya melihat sesuatu dengan seksama dan melaporkan hasil kegiatan mengawasi, tetapi juga mengandung arti memperbaiki dan

meluruskannya sehingga mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan.

Menurut Febriani (2021:11) mengatakan bahwa pada pokoknya pengawasan adalah keseluruhan daripada kegiatan yang membandingkan atau mengukur apa yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma, standar atau rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Dari penjelasan beberapa teori di atas yang dapat disimpulkan bahwa pengawasan merupakan satu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan tujuan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan.

b. Jenis-Jenis Pengawasan

Febriani (2021:15) mengelompokkan pengawasan menjadi 3 (tiga) tipe pengawasan yaitu:

1) Pengawasan Pendahuluan (*preliminary control*)

Pengawasan yang terjadi sebelum pekerjaan dilakukan. Pengawasan pendahuluan menghilangkan penyimpangan penting pada kerja yang diinginkan yang dihasilkan sebelum penyimpangan tersebut terjadi. Pengawasan pendahuluan mencakup semua upaya manajerial guna memperbesar kemungkinan bahwa hasil-hasil aktual akan berdekatan hasilnya dibandingkan dengan hasil-hasil yang direncanakan.

Memusatkan perhatian pada masalah mencegah timbulnya deviasi-deviasi pada kualitas serta kuantitas sumber-sumber daya yang digunakan pada organisasi-organisasi. Sumber-sumber daya ini harus memenuhi syarat-syarat pekerjaan yang ditetapkan oleh struktur organisasi yang bersangkutan.

Dengan ini, manajemen menciptakan kebijaksanaan-kebijaksanaan, prosedur-prosedur dan aturan-aturan yang ditujukan pada hilangnya perilaku yang menyebabkan hasil kerja yang tidak diinginkan dimasa depan. Dipandang dari sudut prespektif demikian, maka kebijaksanaan-kebijaksanaan merupakan pedoman-pedoman yang baik untuk tindakan masa mendatang.

Pengawasan pendahuluan meliputi Pengawasan pendahuluan sumber daya manusia, Pengawasan pendahuluan bahan-bahan, Pengawasan pendahuluan modal dan Pengawasan pendahuluan sumber-sumber daya financial.

- 2) Pengawasan pada saat pekerjaan berlangsung (*cocurrent control*)

Pengawasan yang terjadi ketika pekerjaan dilaksanakan. Memonitor pekerjaan yang berlangsung guna memastikan bahwa sasaran-sasaran telah dicapai. *Concurrent control* terutama terdiri dari tindakan-tindakan para supervisor yang mengarahkan pekerjaan para bawahan mereka.

- 3) Pengawasan Feed Back (*feed back control*)

Pengawasan Feed Back yaitu mengukur hasil suatu kegiatan yang telah dilaksanakan, guna mengukur penyimpangan yang mungkin terjadi atau tidak sesuai dengan standar.

Pengawasan yang dipusatkan pada kinerja organisasional dimasa lalu. Tindakan korektif ditujukan kearah proses pembelian sumber daya atau operasi-operasi aktual. Sifat khas dari metode-metode pengawasan *feed back* (umpan balik) adalah bahwa dipusatkan perhatian pada hasil-hasil historikal, sebagai landasan untuk mengoreksi tindakan-tindakan masa mendatang.

6. Kesadaran Kerja

Terdapat beberapa pendapat mengenai definisi kesadaran. Dalam Keselamatan dan kesehatan Kerja (2018:55) ada sejumlah definisi tentang kesadaran. Pertama, kesadaran diartikan sebagai kondisi terjaga atau mampu

mengerti apa yang sedang terjadi. Kedua, kesadaran diartikan sebagai semua ide, perasaan, pendapat, dan sebagainya yang dimiliki seseorang atau sekelompok orang. Selain itu kesadaran diartikan sebagai pemahaman atau pengetahuan seseorang tentang dirinya dan keberadaan dirinya

Menurut Konradus (2019:55), karyawan harus menyadari betapa pentingnya kesadaran kerja bagi dirinya, keluarganya, dan bagi perusahaan. Kesadaran ini hendaknya diwujudkan dalam sikap dan perilaku positif (*positive safety attitude*) keseharian di lingkungan tempat kerja, yaitu dengan pemahaman mengenai *lost time injury* dimana karyawan harus mendapat penyuluhan jangka panjang bahwa kecelakaan sekecil apapun akan berakibat tidak baik bagi diri pribadi, keluarga, dan perusahaan. Hal tersebut dapat terlaksana jika terdapat komunikasi dalam sebuah organisasi untuk menyampaikan hal-hal mengenai kesadaran kerja kepada pekerja.

Dengan adanya komunikasi, pimpinan dapat mempromosikan dan mengembangkan budaya kesadaran kerja di perusahaannya. Komunikasi yang efektif bergantung kepada semua orang dalam suatu organisasi, khususnya manajer-manajer dan pengawas-pengawas yang tanggung-jawabnya adalah mengembangkan suatu iklim dimana komunikasi dapat mengalir dengan bebas. Kemampuan mereka untuk mendapat umpan balik sebagian besar menentukan suksesnya komunikasi mereka dengan bawahannya.

7. Sosialisasi

a. Pengertian Sosialisasi

Menurut Subagiyo, Mardian Wibowo (2020:86) Sosialisasi adalah satu konsep umum yang bisa dimaknakan sebagai sebuah proses dimana kita belajar melalui interaksi dengan orang lain, tentang cara berpikir, merasakan, dan bertindak, dimana kesemuanya itu merupakan hal-hal yang sangat penting dalam menghasilkan partisipasi sosial yang efektif. Sosialisasi merupakan proses yang terus terjadi selama hidup kita.

b. Tipe Sosialisasi

Setiap kelompok masyarakat mempunyai standar dan nilai yang berbeda. Contoh standar apakah seseorang itu baik atau tidak ditempat kerja dengan dikelompok sepermainan tentu berbeda. Sementara di kelompok sepermainan, seseorang disebut baik apabila solider dengan teman atau saling membantu. Perbedaan standar dan nilai pun tidak terlepas dari tipe sosialisasi yang ada. Ada dua tipe sosialisasi. Kedua tipe sosialisasi tersebut adalah sebagai berikut:

1) Formal

Sosialisasi tipe ini terjadi melalui lembaga-lembaga yang berwenang menurut ketentuan yang berlaku dalam negara, seperti pendidikan di sekolah dan pendidikan militer.

2) Informal

Sosialisasi tipe ini terdapat di masyarakat atau dalam pergaulan yang bersifat kekeluargaan, seperti antara teman, sahabat, sesama anggota klub, dan kelompok-kelompok sosial yang ada di dalam masyarakat.

8. *Safety Management System (SMS)*

Safety Management System (SMS) menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. *Safety Management System (SMS)* dapat didefinisikan sebagai proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunen menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut:

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.

- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang direkomendasi oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim dimasukan dalam pertimbangan dan dapat diberlakukan.

Dari uraian di atas, yang dimaksud dengan *Safety Management System (SMS)* adalah suatu aturan yang menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif.

9. Kecelakaan Kerja

Di dalam konvensi international STCW 1978 amandement 2010 telah diatur sebagai berikut yakni semua pelaut diharuskan untuk memahami, bahwa sebelum ditempatkan di kapal harus diberikan latihan yang sungguh-sungguh. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di kapal sudah memahami dan mengetahui penggunaan perlengkapan keselamatan yang dimaksud ada beberapa faktor yang perlu diketahui sebagai berikut:

a. Kecelakaan di atas kapal

Untuk dapat mencegah terjadinya kecelakaan di atas kapal, maka kita harus mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tersebut antara lain:

1) Sebab-sebab kecelakaan

Dan hasil penelitian ternyata 80%-85% kecelakaan disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia yang lebih dominan. Kecelakaan umumnya diakibatkan karena berhubungan dengan sumber tenaga misalnya tenaga penggerak mesin dan peralatan, kimia, panas, listrik dan lain-lain, kerugian

tersebut tidak sedikit menelan biaya dan untuk mengatasi hal tersebut perlu adanya usaha pencegahan melalui usaha keselamatan kerja yang baik.

2) Penyebab terjadinya kecelakaan

Faktor manusia yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja adalah karakteristik pekerja (usia, tingkat pendidikan, masa kerja, dan latihan kerja), kurangnya konsentrasi pada pekerja, disiplin kerja (APD) dan faktor psikologis (status perkawinan). Berikut adalah 7 penyebab umum kecelakaan kerja dari faktor manusia:

(a) Suka ambil jalan pintas

Manusia memang terkadang suka cari cara mudah. Sehingga mengambil jalan pintas saat melakukan sebuah pekerjaan. Padahal itu sangat berbahaya, apalagi Ketika awak kapal ini bekerja di dekat mesin-mesin yang sedang beroperasi.

Hanya memilih cara gampangya bisa menjadi bahaya yang mematikan. Bisa dikatakan bahwa jika mengambil jalan pintas hanya akan meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan kerja.

(b) Terlalu percaya diri

Terkadang ada awak kapal yang *over confidence*. Sikap semacam ini tidak baik karena suka menggampangkan. Akibatnya, awak kapal tersebut kurang waspada dalam melakukan prosedur kerja yang salah. Hal itu berdampak pada peningkatan resiko kecelakaan kerja dan kerusakan pada kapal.

(c) Tidak rapihnya tempat kerja.

Kerapihan tempat kerja sangat dibutuhkan untuk membuat segalanya menjadi teratur. Dengan tempat kerja yang rapih dan teratur proses bekerja pun akan terasa lebih

nyaman. Jika kondisi kerja semerawut, hal itu secara tidak langsung menimbulkan potensi bahaya bagi awak kapal.

Oleh karenanya, pihak perusahaan harus memastikan tempat kerja selalu terjaga kerapihannya. awak kapal pun harus ikut menjaga agar kondisi tempat kerja selalu nyaman dan aman.

- (d) Memulai pekerjaan tanpa tahu betul semua informasi yang dibutuhkan.

Sebelum melakukan pekerjaan, pastikan awak kapal harus tahu semua informasi. Dengan begitu, tahu apa saja yang harus dilakukan dan bagaimana situasi kerja yang mungkin dihadapi. Awak kapal yang memulai pekerjaan tanpa informasi yang lengkap, akan kebingungan nantinya. Sehingga kemungkinan akan bisa melanggar prosedur atau juga memperlambat proses kerja.

Karena itu, sebaiknya jika belum memperoleh informasi lengkap mengenai pekerjaan, awak kapal tidak memulai lebih dulu. Baiknya bertanya untuk mengetahui informasi yang di butuhkan.

- (e) Sengaja mengabaikan prosedur keselamatan kerja

Ini penyebab kecelakaan kerja dari sisi awak kapal sendiri. Sebab prosedur kerja dibuat untuk mengamankan awak kapal dan kapal, namun secara sengaja hal itu dilanggar oleh awak kapal sendiri. Pengabaian prosedur keselamatan kerja ini bukan hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga membahayakan pekerja yang ada disekitarnya.

Karena itulah prosedur keselamatan kerja harus selalu dipatuhi.

- (f) Mengalami gangguan mental

Faktor manusia lainnya yang bisa mengakibatkan kecelakaan kerja adalah ketika awak kapal mengalami

masalah mental. Tiap orang memiliki masalah pribadi. Hal itu kadang mempengaruhi emosi dan suasana hati menjadi negatif.

Seberat apapun hal itu, jangan sampai masalah pribadi itu dibawa ke tempat kerja. Sebab hal itu bisa membuat awak kapal yang lain menjadi kurang fokus dan berkonsentrasi yang bisa membahayakan diri sendiri. Jika memang kondisi mental awak kapal sedang tidak baik, lebih baik izin untuk tidak bekerja terlebih dahulu untuk menenangkan diri.

(g) Kurang persiapan

Tanpa persiapan yang baik, sama halnya seseorang sedang merencanakan kegagalan. Karena itulah, sebelum melakukan sesuatu pekerjaan, awak kapal harus sudah siap apa saja yang perlu dipersiapkan. Setelah persiapan sudah selesai dilakukan, barulah proses pekerjaan itu bisa dilakukan.

b. Pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal

Perbaikan pada sistem yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan/insiden yang merugikan, dimana dapat meningkatkan produktifitas perusahaan. Dengan mengikuti aturan yang telah diterapkan yaitu:

1) Pendekatan Sub Sistem Lingkungan Fisik

Usaha keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik ini bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja. Bahaya adalah suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda. Bahaya ini dapat berbentuk bahaya mekanik, fisik, kimia, dan listrik.

Dalam hal ini usaha untuk mengurangi kecelakaan kerja sekecil mungkin dengan cara sebagai berikut:

- a) Perancangan mesin atau peralatan dengan memperhatikan segi keselamatan.
- b) Perancangan peralatan atau lingkungan kerja yang sesuai dengan batas kemampuan kerja sehingga dapat dihindari ketegangan jiwa, badan maupun penyakit kerja terhadap manusia.
- c) Pembelian yang didasarkan mutu dan syarat keselamatan kerja.
- d) Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
- e) Pembuangan bahan limbah / ballast / air got dengan memperhitungkan kemungkinan bahayanya, baik terhadap masyarakat maupun lingkungan sekitarnya.

2) Pendekatan sub Sistem Manusia

Tinjauan terhadap unsur manusia ini dapat berdiri sendiri tetapi harus dikaitkan dengan interaksinya bersama unsur lingkungan fisik dan sistim manajemen. Dari sudut manusia secara pribadi kita harus mengusahakan agar dapat dicapainya penempatan kerja yang benar disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi :

- a) Dari segi kemampuan fisik

Dari segi kemampuan dapat dilakukan program pemilihan penempatan dan pemindahan awak kapal yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua karyawan sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada karyawan / awak kapal yang secara fisik

mampu melaksanakan pekerjaannya dengan baik perlu dilakukan:

- (1) Uji kesehatan awak kapal (*Medical check up*)
- (2) Penempatan lokasi awak kapal yang tepat pada suasana di kapal
- (3) Uji Kesehatan mental untuk pemindahan awak kapal pengamatan keterbatasan fisik.

Sedangkan untuk memperoleh awak kapal yang tepat dari segi pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja sesuai kompetensi perlu dilakukan pembinaan baik bagi awak kapal baru maupun pekerja lainnya.

b) Dari segi kemauan/kinerja

Dari segi kemauan/kinerja perlu dilakukan program yang mampu / mau memberikan motivasi pada para pekerja agar bersedia secara aman. Faktor-faktor yang mempengaruhi kemauan awak kapal dalam bidang keselamatan kerja antara lain:

- (1) Contoh yang diberikan oleh perusahaan, Tim HSE yang selalu mengontrol kondisi kapal.
- (2) Komunikasi tentang Perkembangan keselamatan kerja.
- (3) Partisipasi awak kapal tentang keselamatan kerja, *safety meeting*.
- (4) Penerapan peraturan keselamatan kerja di kapal atau Standar Operasional Prosedur (SOP).
- (5) Keadaan mental seperti marah, ketegangan kerja (stress), kelemahan mental, dapat diatasi melalui perencanaan alat dan pengawasan yang baik sehingga tercipta suasana kerja yang aman dan nyaman.

3) Pendekatan Sistem Manajemen

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemen yang menentukan pengaturan unsur operasional dan lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digaris bawahi bahwa keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan ini dapat terwujud jika keselamatan kerja dipadukan dalam sistem prosedur yang ada dalam perusahaan.

Umumnya usaha-usaha ini dirumuskan dalam suatu program keselamatan kerja yang komponen-komponennya adalah :

- a) Kebijakan keselamatan kerja (*safety policy*) dan partisipasi manajemen (*management participation*).
- b) Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban (*Accountability*) dalam bidang keselamatan kerja.
- c) Panitia keselamatan kerja (*Safety Committe*).
- d) Peraturan standart dan prosedur keselamatan kerja.
- e) Sistem untuk menentukan bahaya, baik yang potensial melalui inspeksi, analisa kegagalan (*Fault tree analysis*) dan analisa keselamatan (*Job safety observation*).

c. Pencegahan Kecelakaan Kerja

Pencegahan terjadinya suatu kecelakaan kerja di atas kapal, maka pencegahannya antara lain sebagai berikut:

- 1) Seleksi anak buah kapal dan penempatan yang tepat. Kode Internasional manajemen Keselamatan (*ISM Code*) mempersyaratkan bahwa tiap kapal harus diawaki oleh para pelaut yang memenuhi persyaratan/kualifikasi dan dalam kondisi fisik yang sehat. Sehingga pada waktu dilaksanaan pemeriksaan bila terjadi suatu kecelakaan, bukti-bukti yang cukup dapat diajukan. Perusahaan harus mendokumentasikan dalam sistem manajemen keselamatan perihal sertifikat kompetensi dan sertifikat keterampilan yang diakui.

- 2) Pengenalan dan familiarisasi serta latihan-latihan bagi awak kapal baru. Metode pengenalan tugas baru harus dilaksanakan secara bersama-sama dan dilengkapi dengan praktek kerja sebenarnya. Juga latihan keselamatan adalah penting mengingat banyak kecelakaan terjadi pada pekerja baru yang belum terbiasa dengan bekerja secara aman. Pelatih atau pemimpin harus menerangkan dan mendemonstrasikan dan akhirnya dilakukan sendiri oleh pekerja baru.

3. Melindungi diri awak kapal dengan alat pelindung (Perlengkapan Keselamatan)

Faktor kecelakaan bagi awak kapal dapat dikurangi dengan cara melengkapi diri awak kapal dengan alat pelindung (perlengkapan keselamatan kerja) dalam melaksanakan pekerjaan. Dengan alat pelindung BAHAYA KECELAKAAN LINGKUNGAN PERALATAN MANUSIA Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim p-ISSN 2684-9135 Volume I No.2. November 2019. 24 seperti Baju kerja (*Overaal*), Sepatu pengaman (*Safety shoes*), Topi pengaman (*Helmed*), Sumbat telinga (*Ear Plug*), Tali pengaman (*Safety Belt*), Sarung tangan, Kacamata, dan lain sebagainya

4. Menciptakan lingkungan kerja yang aman

Pemeliharaan keadaan yang aman termasuk pengertian tentang kegiatan menciptakan keadaan yang aman. Untuk itu diperlukan sikap dan tindakan yang senantiasa mengarah kepada terciptanya keadaan yang aman dan terpercaya.

5. Perusahaan patuh terhadap peraturan dan ketentuan-ketentuan keselamatan

Banyaknya rekomendasi-rekomendasi dan ketentuan hukum yang diberikan baik secara nasional dan internasional maupun yang paling penting adalah tanggungjawab perusahaan sendiri terhadap aspek keselamatan. *ISM Code* adalah untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan khususnya terhadap lingkungan maritim serta harta benda.

6. Awak kapal diusulkan untuk mengikuti pelatihan

Perusahaan harus membuat dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang sistem manajemen keselamatan dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan kepada semua personil terkait.

7. Keselamatan Pelayaran

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 kelengkapan navigasi, 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:

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan $2/3$ dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974

dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

8. Sumber Daya Manusia

Menurut *International Safety Management (ISM) Code*, sumber daya manusia dijelaskan pada Chapter 6 tentang *Resources and Personal* yang diterjemahkan oleh Ir. Pieter Batti (2000:121), sebagai berikut:

- a. Elemen 6.1 Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah:
 - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - 2) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
 - 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. Elemen 6.2 Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
- c. Elemen 6.3 Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberikan waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan.
- d. Elemen 6.4 Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam *Safety Management System (SMS)* memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku.
- e. Elemen 6.5 Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System (SMS)* lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan.

- f. Elemen 6.6 Perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan *Safety Management System (SMS)* dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka.
- g. Elemen 6.7 Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan *Safety Management System (SMS)*.

9. Familiarisasi

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2019:16) familiarisasi merupakan tindakan atau proses membuat akrab; hasil menjadi akrab; sebagai, sosialisasi. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi karyawan. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Sesuai dengan *ISM Code* elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

Dari uraian di atas, yang dimaksud dengan familiarisasi yaitu pengarahan yaitu bertujuan memberikan pemahaman kepada awak kapal tentang tugas-tugasnya.

10. Pelatihan

Tb.Sjafri Mangkuprawira (2021:134) berpendapat bahwa Pelatihan bagi karyawan merupakan sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu, serta sikap agar karyawan semakin terampil dan mampu melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik, sesuai standar. Biasanya pelatihan merujuk pada pengembangan keterampilan bekerja (*vocational*) yang dapat digunakan dengan segera.

Menurut Nitisemito (2018:35) mendefinisikan pelatihan atau *training* sebagai suatu kegiatan yang bermaksud untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku keterampilan, dan pengetahuan dari

karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan. Dengan demikian, pelatihan yang dimaksudkan adalah pelatihan dalam pengertian yang luas, tidak terbatas untuk mengembangkan keterampilan.

Menurut Nitisemito (2018:37) tujuan utama dilaksanakannya pelatihan dapat dibagi menjadi 5 (lima) area:

- a. Untuk meningkatkan ketrampilan karyawan sesuai dengan perubahan teknologi.
- b. Untuk mengurangi waktu belajar bagi karyawan baru agar menjadi kompeten.
- c. Untuk membantu masalah operasional.
- d. Untuk menyiapkan karyawan dalam promosi.
- e. Untuk memberi orientasi karyawan untuk lebih mengenal organisasi.

Dari uraian di atas, yang dimaksud dengan pelatihan adalah kegiatan yang bertujuan untuk pengembangan / meningkatkan kemampuan sumber daya manusia sesuai dengan standar yang diinginkan perusahaan.

11. Motivasi

Hafidzi dkk (2019:52) Menyatakan bahwa Motivasi adalah pemberian daya penggerak yang menciptakan kegairahan kerja seseorang agar mereka mampu bekerjasama, bekerja efektif, dan terintegritas dengan segala daya upaya untuk mencapai kepuasan. Sehingga dapat disimpulkan motivasi merupakan keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri manusia untuk melakukan sesuatu atau untuk berbuat sesuatu.

Dalam kehidupan sehari-hari seseorang perlu membutuhkan motivasi dalam hidupnya guna untuk memaksimalkan kegiatan agar berjalan dengan sesuai keinginan. Motivasi sendiri mempunyai arti sebagai dorongan untuk melakukan sesuatu agar lebih baik lagi dengan adanya semangat baru. Dengan adanya motivasi yang diberikan kinerja kegiatan akan terlihat maksimal.

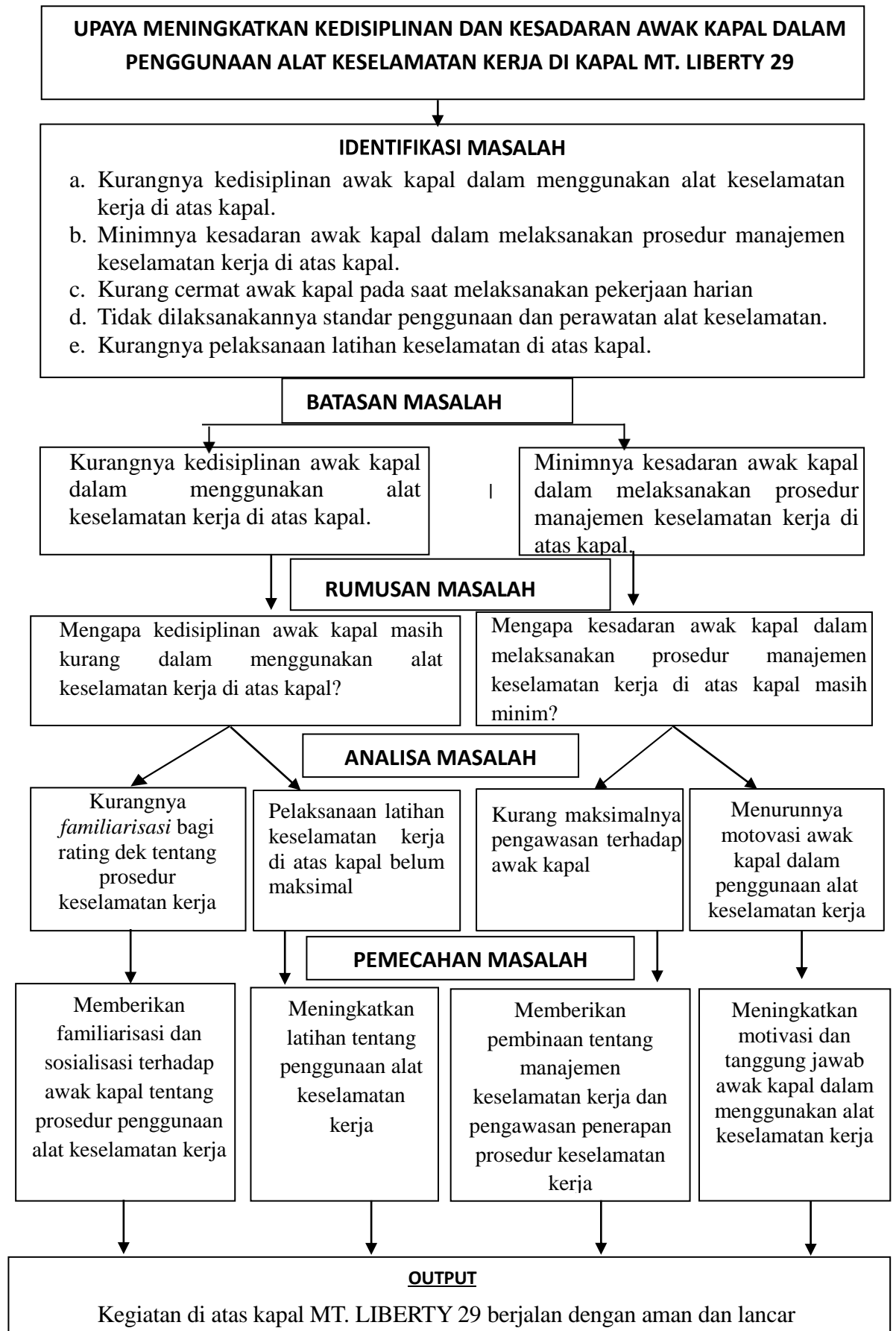
Banyak faktor yang membuat seseorang malas dalam melakukan suatu hal, untuk mengatasi masalah tersebut memang banyak, salah satunya adalah dengan mendapatkan motivasi agar kembali semangat dalam bekerja.

Namun pembahasan kali ini bukan menyangkut kata motivasi melainkan pentingnya motivasi dalam bekerja.

Dari kutipan ini juga dapat diketahui untuk memberikan motivasi kepada awak kapal untuk melakukan pekerjaan di atas kapal, wajib adanya hubungan yang baik antara Perwira dan bawahannya. Sehingga tercipta suatu lingkungan kerja yang selaras, yang akan dapat meningkatkan motivasi kerja para awak kapal dalam melakukan pekerjaan sehari-hari.

Selain itu juga perusahaan sepatutnya memberikan suatu imbalan atau uang tambahan dan bonus diluar dari pada gaji untuk menambah motivasi kerja kepada awak kapal.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kapal MT. LIBERTY 29 adalah kapal jenis bunker milik perusahaan pelayaran TTM MARINE Pte Ltd, dimana penulis bekerja sebagai Nakhoda dari 25 Agustus 2023 sampai dengan 15 Oktober 2024. Adapun fakta kondisi yang terjadi di atas kapal MT. LIBERTY 29 adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya Kedisiplinan Awak Kapal Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Kecelakaan kerja tidak dapat dielakkan secara menyeluruh, namun demikian, setiap perencanaan keputusan dan organisasi harus mengutamakan aspek keselamatan kerja (*Safety First*). ISM Code merupakan kumpulan prosedur-prosedur kerja yang menjamin keselamatan kerja apabila diikuti secara benar. Namun dalam kenyataan sehari-hari penulis sering melihat dalam mengerjakan suatu arahan dari perwira, awak kapal sering mengabaikan prosedur-prosedur kerja ini. Sebagai contoh, saat mengerjakan suatu pekerjaan di dek, seharusnya awak kapal memakai sepatu kerja dan juga helm keselamatan dan begitu pula pada saat melakukan kegiatan olah gerak kapal untuk sandar ke dermaga dilanjutkan dengan kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

Pada tanggal 15 Januari 2024, pukul 09.50 di *Eastern Petroleum Bravo* saat kepala kerja dek (Bosun) mengalami kecelakaan kerja dikarenakan kurangnya berhati-hati dalam melakukan kegiatan pekerjaan. Kejadiannya yaitu pada saat mengecek pompa di ruang pompa kepala kerja dek (Bosun) tergesa-gesa turun ke ruang pompa, lupa memakai helm (*safety helmet*) dan memakai sepatu (*safety shoes*) pada saat turun tangga di ruang pompa.

Kepala kerja (Bosun) saat menuruni tangga terpeleset di tangga ruang pompa sehingga menyebabkan kepalanya terbentur pipa, badan, kaki, tangan memar dan luka. Kejadian tersebut merupakan salah satu contoh kurangnya disiplin awak kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya serta dalam melakukan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

Penulis ditemui di atas kapal selama melakukan pengamatan, saat kapal *drop anchor*, terjadi kecelakaan kerja yang dialami oleh awak Kapal. Kecelakaan kerja yang terjadi pada saat itu awak kapal kelelahan dikarenakan kurang istirahat setelah selesai bekerja, awak kapal tersebut pesiar hingga lupa waktu, kembali ke kapal pada esok harinya. Sedangkan esok harinya dia harus bekerja harian, akhirnya terjadi kecelakaan kerja yaitu tergelincir ketika mengambil alat kerja di gudang, walau tak parah tapi membuat pergelangan kakinya terkilir dan memar pada badan. Itu terjadi disebabkan dia tidak benar-benar mengikuti arahan-arahan atau prosedur-prosedur yang sudah ditetapkan.

2. Minimnya Kesadaran Awak Kapal Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Terdapat awak kapal yang tidak bersungguh-sungguh melaksanakan pekerjaan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas pertemuan sehingga prosedur-prosedur dilaksanakannya secara formalitas. Bila terjadi audit biasanya akan bermasalah karena tidak melaksanakan dan bila ada petugas dari perusahaan maupun pencharter biasanya dengan berat hati melakukannya dengan bersungguh-sungguh.

Bagi yang bersungguh-sungguh melaksanakannya sudah tentu melaksanakannya dari mulai program kerja, kemudian kepala kerja meminta ijin kerja kepada *Safety Officer* atau Perwira Jaga di anjungan, yang selanjutnya *Safety Officer* membuat *permit to work* atau *check list* dengan segera mengadakan *meeting* untuk semua anggota team kerja yang akan bekerja. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, namun namanya sifat manusia ada yang mau melaksanakan dengan bersungguh-sungguh dan ada pula hanya sebatas formalitas.

Pada tanggal 25 Maret 2024 jam 09.30 WIB saat A/B melakukan pekerjaan pengecatan di anjungan kapal. Pada saat melakukan pengecatan di posisi anjungan kanan yang disitu terdapat *handle pin lock* untuk *Man Over Boat (MOB)*, dia pun mencabut *pin lock* tersebut dengan alasan untuk melakukan pengecatan di area tersebut tanpa memberitahukan dan meminta ijin kepada *Safety Officer* yaitu Mualim I, sehingga mengakibatkan *Man Over Boat (MOB)* jatuh ke laut dan menjadi aktif. Pada hal *Man Over Boat (MOB)* itu hanya boleh diaktifkan pada saat keadaan darurat saja. Tindakan tersebut jelas menyalahi prosedur dan peraturan karena pekerjaan tersebut harus melakukan persetujuan pertama kali dari *Safety Officer. Electrician* melakukan pekerjaan di *Mast Light* tanpa memberitahu dan meminta ijin terlebih dahulu kepada *Safety Officer* atau Perwira Jaga dan juga tidak menggunakan *Safety Belt* sebagai alat keselamatan kerja pada saat itu.

Dari uraian pengalaman penulis tersebut di atas, maka dapat diamati bahwa sebagian awak kapal dalam melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tidak memahami dengan baik prosedur kerja. Seperti yang dilakukan oleh A/B dan *Electrician* bahwa untuk melakukan pekerjaan yang berbahaya diperlukan ijin dari *Safety Officer* dan *Work Permit* yang dibuat oleh *Safety Officer* dan disahkan oleh Nahkoda. Untuk pekerjaan tersebut diperlukan *Work Permit* yang telah ditentukan oleh sistem manajemen keselamatan kerja pada saat itu membuat awak kapal yang mengalami insiden kecelakaan atas kelalaiannya sendiri tidak mendapatkan asuransi.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas. Untuk mengatasi permasalahan yang dialami, penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi penyebab dari meningkatnya resiko kecelakaan kerja di atas kapal, maka penulis berkesimpulan bahwa faktor utama penyebab awak kapal kurang disiplin

dalam menggunakan alat keselamatan sehingga menyebabkan kecelakaan yaitu sebagai berikut:

1. Kurangnya Kedisiplinan Awak Kapal Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Adapun analisis dari 2 (dua) penyebab tersebut yaitu:

a. Kurangnya Familiarisasi Bagi Rating Dek Tentang Prosedur Keselamatan Kerja

Sebagian awak kapal yang masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja kurang dimengerti oleh awak kapal tersebut. Bahkan ada awak kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal, baru pertama kali melihat kapal dan sama sekali tidak mengetahui tentang keselamatan kerja di atas kapal.

Setiap pekerjaan di atas kapal selalu disertai dengan prosedur keselamatan kerja. Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar. Oleh karena itu jika kurang familiarisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal, maka pekerjaan yang dilakukan oleh awak kapal dapat menyimpang dari standar operasional.

Kecelakaan kerja bisa saja terjadi apabila kurang familiarisasi tentang prosedur keselamatan kerja. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiarisasi (pengenalan) yang efektif terhadap

tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Saat kapal melakukan *loading* awak kapal yang bertugas jaga saat itu tidak melakukan tugas jaga dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, dimana saat itu sebelum pemuatan dimulai *Master* melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik dikapal maupun di terminal supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan, mereka tidak mengawasi proses pemuatan dengan benar dan juga tanpa pengawasan mualim jaga.

b. Pelaksanaan Latihan Keselamatan Kerja Di Atas Kapal Belum Maksimal

Dalam urutan susunan awak kapal di atas kapal kita mengetahui bahwa awak kapal terdiri dari perwira dan *rating*. Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari *rating* agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Berdasarkan aturan dalam Undang-undang, maka terdapat hubungan hukum antara Pengusaha Kapal dan Nakhoda.

Ketentuan Pada Pasal 321 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) menetapkan bahwa Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu, dalam jabatan mereka, dalam lingkungan wewenang mereka.

Ia bertanggung jawab untuk kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan melawan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka. Karena menurut ketentuan Pasal 399 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) menetapkan bahwa : Nakhoda merupakan buruh utama pengusaha kapal, maka segala perbuatannya menjadi tanggung jawab pengusaha kapal, asal

perbuatan itu dilakukan berkenaan dengan jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaannya itu. Jika Nakhoda berbuat semena-mena tanpa mengikuti ketentuan dari Perusahaan, sesuai dengan Undang- Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 137 menetapkan bahwa: Nakhoda untuk kapal motor GT 35 (tiga puluh lima gross tonnage) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan.

Tanpa adanya kontrol dari pihak perusahaan maka yang bertugas sebagai pelaksana di kapal untuk mengawasi awak kapal yang bekerja harus mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

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

2. Minimnya Kesadaran Awak Kapal Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

Adapun analisis dari 2 (dua) faktor penyebab tersebut yaitu:

a. Kurang Maksimalnya Pengawasan Terhadap Awak Kapal

Untuk mengatasi keadaan darurat diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat yang cukup dan juga pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan agar pengendalian keadaan darurat dapat berjalan secara tepat.

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap awak kapal yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal *Planned Maintenance System* (PMS). Tetapi tidak disertai dengan yang menyangkut prosedur keselamatan dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur prosedur keselamatan.

Pengawasan merupakan aspek yang penting dalam membangun kedisiplinan. Kurangnya pengawasan akan menjadi kendala bagi pelaksanaan pekerjaan di atas kapal. Nakhoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) di atas kapal dan selaku pemimpin Tertinggi di kapal. Maka itu wajib menjalankan tugas dan tanggung jawab Nahkoda di atas kapal.

Di atas kapal Perwira kurang mengawasi keadaan di atas kapal, sehingga akan menurunkan tingkat kedisiplinan anak buah kapal. Karena kurang ketatnya pengawasan dari Perwira, maka sebagian anak buah kapal tidak menggunakan alat keselamatan sesuai prosedur. Padahal dalam aturan bekerja di *deck* semua wajib memakai *Personal Protect Equipment* (PPE).

b. Menurunnya Motivasi Awak Kapal Dalam Penggunaan Alat Keselamatan Kerja

Motivasi merupakan suatu dorongan yang perlu diberikan kepada awak kapal dalam melaksanakan sesuatu yang telah direncanakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam

pemberian motivasi setiap perusahaan memberikan motivasi yang bervariasi, misalnya pemberian kompensasi, pemberian penghargaan, pemberian kesempatan untuk maju dan lain sebagainya. Hal ini dimaksudkan agar kebutuhan awak kapal terpenuhi, sehingga diharapkan para awak kapal akan merasa tenang dalam bekerja dan mentaati peraturan yang ada, dan dapat memberikan tingkat kedisiplinan yang tinggi.

Setiap pimpinan di atas kapal dituntut untuk melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar dan baik di atas kapal untuk kelancaran operasional kapal. Keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut.

Masih ada perwira-perwira khususnya *Safety Officer*, dimana tidak mau serius membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk mengenai prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan dikapal dari perusahaan maupun dari pencharter yang ada diatas kapal, mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Ada diantara para perwira yang telah membaca buku-buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja, tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang-buang waktu dan menambah kegiatan saja, karena pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang-ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap keselamatan kerja. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas dengan tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data yang telah membahas penyebab permasalahan, maka penulis mencari pemecahan masalah dalam upaya meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di kapal MT. LIBRTY 29, diantaranya yaitu:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Kedisiplinan Awak Kapal Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

1) Memberikan Familiarisasi Dan Sosialisasi Terhadap Awak Kapal Tentang Prosedur Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari beberapa alternatif pemecahan masalahnya dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja awak kapal diantaranya yaitu memberikan familiarisasi terhadap *awak* kapal tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan.

Perusahaan perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan keterampilan awak kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh *safety officer* yaitu menonton video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman awak kapal tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.

Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan.

Awak kapa juga diharuskan membaca *Safety Management System (SMS) manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada Nakhoda atau *Safety Officer*.

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

Sebelum bekerja di atas kapal awak kapal yang akan bekerja juga diharuskan mengikuti pendidikan atau pembinaan *Safety Course* untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk awak kapal mempunyai tujuan utama yaitu untuk menganalisa kualitas kerja awak kapal dalam upaya mencegah kecelakaan kerja di kapal, ini merupakan sasaran yang akan dicapai.

Tujuan utama keselamatan kerja adalah mencegah timbulnya kecelakaan kerja yang dialami. Oleh karena itu perlu diberikan familiarisasi kepada awak kapal agar mengetahui prosedur kerja yang benar dan memahami peraturan-peraturan tentang keselamatan kerja. Kebanyakan awak kapal mengalami kecelakaan kerja disebabkan karena kurangnya pengetahuan tentang pekerjaan, prosedur dan peraturan kerja.

Adapun proses familiarisasi bagi awak kapal yang baru pertama bergabung di kapal yaitu pertama dengan memberikan *Safety Briefing*, biasanya dilakukan oleh *safety officer*. Dalam *safety briefing* ini, *safety officer* menerangkan tentang

prosedur-prosedur keselamatan dengan bantuan *Check list* yang telah disiapkan oleh perusahaan melalui *Safety Management System (SMS)* manual. Setelah menerangkan semua *safety procedure* di atas kapal, kemudian dilanjutkan dengan familiarisasi tentang prosedur pekerjaan yang akan dilakukan seperti menunjukan alat-alat yang akan digunakan, cara penggunaannya serta tombol-tombol *emergency stop* untuk alat-alat tertentu.

Safety officer melaksanakan pengarahan secara rutin. Pengarahan tersebut berupa sosialisasi manajemen keselamatan kerja yang dikerjakan setiap dua kali dalam sebulan. Sosialisasi ini bertujuan agar awak kapal dapat mengambil pelajaran berharga, dimana dalam pengarahan tersebut *Safety officer* memberikan program yang berkaitan tentang pentingnya keselamatan kerja.

Dengan meningkatkan sosialisasi manajemen keselamatan kerja terhadap awak kapal di atas kapal dengan memberikan pengarahan dari awak kapal lama dan bimbingan prosedur keselamatan kerja dari *Safety officer*. Hal tersebut dapat memberikan pengetahuan tentang manajemen keselamatan kerja agar awak kapal dapat mengetahui dan mengerti tugas dan tanggung jawabnya serta meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

Untuk menjamin keselamatan di atas kapal yaitu dengan cara implementasi prosedur kerja dengan baik, seperti prosedur kerja saat akan melakukan pekerjaan bongkar muat, maupun pekerjaan lainnya dengan persiapan-persiapan seperti:

- a) Melaksanakan *tool box meeting* sebelum melaksanakan pekerjaan dan *Job Safety Analysis* kepada seluruh awak kapal yang akan terlibat. Dipastikan kondisi awak kapal dalam keadaan prima sebelum melaksanakan tugas.
- b) Melakukan pemeriksaan dan memastikan semua alat-alat kerja dalam keadaan siap pakai.

c) Semua peralatan komunikasi harus dipastikan dalam kondisi baik dan lancar.

2) **Meningkatkan Latihan Tentang Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja**

Upaya untuk meningkatkan keterampilan awak kapal tentang sistim dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan pelatihan kepada awak kapal yang akan bekerja diatas kapal. Pelatihan tersebut menjelaskan tentang alat-alat keselamatan kerja yang berisi tentang cara penggunaan. Perusahaan juga senantiasa memberikan pelatihan khusus di atas kapal terhadap semua awak kapal disetiap ada kesempatan yang dinilai tidak mengganggu operasional kapal.

Pelatihan merupakan bagian dari pendidikan pelatihan bersifat spesifik, praktis dan segera. Spesifik berarti pelatihan berhubungan dengan alat-alat keselamatan kerja. Praktis dan segera berarti yang sudah dilatihkan atau dipraktikkan. Umumnya pelatihan dimaksudkan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan kerja dalam waktu yang relatif singkat (pendek). Suatu pelatihan berupaya menyiapkan para awak kapal untuk menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang dihadapi saat terjadi kecelakaan.

Tujuan dari pelatihan ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan masukan kepada awak kapal mengenai cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan manajemnen yang telah dibuat oleh perusahaan agar digunakan dengan efektif dan efisien. Manajemen penggunaan alat-alat keselamatan kerja harus tetap dilaksanakan walaupun pekerjaan yang dilakukan setiap hari dan sudah berulang-ulang dilaksanakan, agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan dengan lancar dan aman serta resiko kecelakaan kerja dapat dihindari.

Apabila awak kapal yang sudah bekerja diatas kapal kurang profesional dan memiliki pengetahuan yang minim

mengenai manajemen keselamatan kerja, Nakhoda sebagai pimpinan dan pemegang kekuasaan tertinggi diatas kapal memberikan pengarahan dan pelatihan kepada awak kapal. Setelah itu Nakhoda mencontohkan cara memberikan pelatihan dan briefing tentang manajemen keselamatan kerja terhadap awak kapal. Nakhoda juga memberikan buku pedoman tentang keselamatan kerja kepada awak kapal agar dapat dipelajari dan segera dipahami oleh awak kapal. Kemudian nakhoda mengawasi dan memperhatikan perkembangan awak kapal dalam menjalankan maupun mengarahkan prosedur keselamatan kerja yang wajib dipatuhi seluruh awak kapal sehingga tidak terjadi pelanggaran dan meminimalisir resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

Adapun pola pelatihan dan latihan di perusahaan adalah sebagai berikut:

- a) Memberikan buku-buku petunjuk mengenai keselamatan kerja yang ada di perusahaan. Buku-buku petunjuk ini sangat bermanfaat bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal agar dapat meningkatkan pengetahuan awak kapal tentang keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
- b) Memutar video kepada awak kapal mengenai keselamatan kerja dan kecelakaan-kecelakaan yang sering terjadi dari beberapa kasus yang dialami dan sudah dibuatkan videonya dan diharapkan dengan menggunakan video ini maka awak kapal dapat dengan mudah dimengerti.

Pelatihan langsung di lapangan dengan memberikan secara praktek cara keselamatan kerja yang baik dan benar serta memberikan resiko-resiko akibat dari kecelakaan kerja yang akan dihadapi pada saat bekerja yang dapat menimbulkan besar potensial kecelakaan.

Meningkatkan pemahaman dan keterampilan awak kapal dapat juga dilakukan dengan menonton video demonstrasi latihan. Metode latihan yang dilakukan dengan cara peragaan

dan penjelasan bagaimana cara-cara mengerjakan sesuatu pekerjaan melalui contoh-contoh atau percobaan yang didemonstrasikan. Metode ini sangat efektif karena peserta melihat sendiri teknik mengerjakannya dan diberikan penjelasan-penjasannya, bahkan jika perlu boleh dicoba mempraktekannya.

Cara latihan tersebut dapat dilaksanakan pada waktu senggang atau saat jam istirahat pendek seperti *coffee time* atau sedang makan dan juga pada saat hari libur atau sedang tidak ada aktifitas perawatan kapal. Tujuan menonton video latihan tersebut yaitu awak kapal bisa meningkatkan keterampilannya ketika latihan yang sesungguhnya sulit dilakukan.

Karena latihan adalah juga merupakan suatu kegiatan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari awak kapal sesuai keinginan bersama. Dengan latihan yang diberikan secara rutin maka awak kapal diharapkan mampu untuk mencapai sasaran dari pelatihan itu sendiri antara lain:

- a) Resiko kecelakaan kerja dapat diantisipasi secara dini dan dapat ditekan seminim mungkin.
- b) Pekerjaan diharapkan dapat diselesaikan lebih cepat dan memuaskan, tanpa terjadi insiden/kecelakaan.
- c) Kelangsungan perusahaan dapat berjalan dengan baik.

b. Minimnya Kesadaran Awak Kapal Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

1) Memberikan Pembinaan Tentang Manajemen Keselamatan Kerja Dan Mengawasi Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja

Pada waktu perekrutan *Safety Officer* maupun anak buah kapal sebelum naik ke kapal, pihak perusahaan bagian keselamatan khususnya dalam hal ini adalah *Designated Person Ashore (DPA)* yang ditunjuk perusahaan mempunyai kewajiban

dan kewenangan memantau pengoperasian setiap kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dengan dibantu oleh *Company Security Officer (CSO)* lebih meningkatkan lagi pensosialisasian dengan waktu yang cukup dan pembinaan awal terhadap *Safety Officer* yang akan ditempatkan di kapal.

Dalam pembinaan awal pelaksanaan ISM Code diutamakan kepada *Safety Officer* mengenai kebijakan-kebijakan dalam pelaksanaan ISM Code di atas kapal yang salah satunya adalah pelaksanaan *Safety Management System (SMS) manual*.

Perusahaan harus menjelaskan apakah itu *Safety Management System (SMS) manual* apakah itu prosedur-prosedur keselamatan kerja, tujuan dan manfaatnya, menjelaskan bagaimana cara melaksanakannya dan pengawasannya, serta cara membuat laporan kerjanya, juga menjelaskan akibatnya kalau tidak melaksanakannya.

Dengan langkah pembinaan awal seperti ini diharapkan agar bagi perwira kapal terutama kepada *Chief Officer* sebagai *Ship Safety Officer* yang baru atau belum pernah berpengalaman akan mengerti, bagi awak kapal yang telah berpengalaman untuk mengingatkan kembali pelaksanaan ISM Code tersebut sehingga dapat meningkatkan pengetahuan mereka sebagai pengawas terhadap pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

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

Pengawasan terhadap pekerjaan awak kapal harus konstruktif dan bilamana si pengawas tiba di lokasi ia seharusnya tidak boleh mengeluarkan sindiran-sindiran umum

tentang cara pelaksanaannya, tetapi harus secara tegas mengatakan apa yang kurang atau salah. Pada umumnya awak kapal tidak senang bila diawasi, karena merasa bahwa keterampilan dan kemampuan mereka dipertanyakan. Namun apabila suatu pekerjaan layak dilaksanakan, maka pengawasan harus dilakukan tidak perlu oleh pimpinan tertinggi, akan tetapi oleh seorang yang berwenang, pangkat atau keahlian dari si pengawas harus berkaitan dengan pekerjaan yang dilaksanakan.

2) Meningkatkan Motivasi Dan Tanggung Jawab Awak Kapal Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja

Motivasi adalah dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu. Dalam rangka menjaga, meningkatkan, ataupun mendidik kedisiplinan terkadang dengan cara yang tegas ataupun keras. Tetapi cara ini hanya akan menghasilkan disiplin yang keras dan kaku, sedangkan di atas kapal buker menganut paham disiplin yang fleksibel, dimana disiplin hadir dari kesadaran hati nurani dari para awak kapal sendiri dan salah satu cara menghadirkan kesadaran tersebut adalah memberikan motivasi-motivasi kepada para awak kapal, seperti:

- a) Memberi sarana penyegaran seperti sarana hiburan (televisi dengan antenna parabola, video dan alat permainan lainnya) serta sarana olahraga. Dengan sarana tersebut diharapkan dapat menjadi motivasi dalam menghilangkan kejenuhan dan kelelahan. Karena kedisiplinan kadang memberikan motivasi kerja yang lebih baik.
- b) Pemberian akomodasi yang layak kepada para awak kapal.
- c) Mendengar keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara awak kapal.
- d) Mempromosikan awak kapal yang berprestasi dan memberikan penghargaan yang layak.

- e) Mendorong awak kapal untuk berpartisipasi dalam pencegahan kecelakaan dengan menulis *Behaviour Base Safety* (BBS) dan memberikan hadiah kepada *Behaviour Base Safety* (BBS) terbaik setiap akhir bulannya.

Untuk meningkatkan kedisiplinan awak kapal dapat dilakukan dengan cara memberikan sanksi terhadap awak kapal yang tidak disiplin. Dengan demikian bisa dijadikan sebagai panutan bagi awak kapal yang lain sehingga timbul rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing. Pemberian sanksi dilakukan agar pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh Muallim I tidak diikuti oleh anak buah kapal lainnya yang bekerja di atas kapal. Selain itu agar menjadi pelajaran bagi awak kapal lainnya bahwa akan diberikan sanksi yang tegas bagi siapapun yang tidak disiplin dan melakukan pelanggaran, apalagi dampaknya berhubungan dengan keselamatan jiwa awak kapal.

Pemberian sanksi ini juga bertujuan agar tidak terjadi kesalahan yang sama diwaktu yang akan datang, sehingga manajemen keselamatan kerja dapat dipatuhi dan dijalankan dengan baik sehingga mencegah resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

2. Evaluasi Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Kedisiplinan Awak Kapal Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

1) Memberikan Familiarisasi Dan Sosialisasi Terhadap Awak Kapal Tentang Prosedur Penggunaan Alat Keselamatan Kerja

Kelebihannya:

Dengan familiarisasi dan Sosialisasi tentang prosedur penggunaan alat keselamatan maka awak kapal akan lebih memahami tentang cara dan prosedur penggunaan alat keselamatan.

Kekurangannya:

Pelaksanaan familiarisasi dan sosialisasi tentang penggunaan alat keselamatan membutuhkan peran aktif dari Nakhoda dan Perwira kapal sehingga akan mengurangi waktu istirahat awak kapal dan perwira maupun Nakhoda kapal ini sendiri.

2) Meningkatkan Latihan Tentang Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Keuntungannya:

Dengan dilaksanakannya latihan tentang penggunaan Alat keselamatan yang telah dibuat dan direncanakan dapat dilakukan secara maksimal sehingga akan meningkatkan keterampilan awak kapal dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja.

Kekurangannya :

Dengan memanfaatkan waktu luang untuk mengadakan latihan tentang penggunaan alat keselamatan maka waktu istirahat para perwira akan berkurang, karena harus meluangkan waktu untuk memberikan pelatihan terhadap awak kapal.

b. Minimnya Kesadaran Awak Kapal Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Kerja Di Atas Kapal

1) Memberikan Pembinaan Tentang Manajemen Keselamatan Kerja Dan Pengawasan Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja

Keuntungannya:

Dengan memberikan pembinaan tentang manajemen keselamatan dan pengawasan penerapan di atas kapal maka akan lebih meningkatkan kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur keselamatan di atas kapal.

Kerugiannya:

Mebutuhkan peran aktif Nakhoda dan perwira kapal dalam pelaksanaan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan prosedur keselamatan di atas kapal, sehingga akan mengurangi waktu istirahat.

2) Meningkatkan Motivasi Dan Tanggung Jawab Awak Kapal Dalam Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja

Keuntungannya:

Dengan adanya *Reward* bagi awak kapal yang berprestasi dan *punishment* bagi awak kapal yang melanggar maka akan semakin memotivasi awak kapal dan menambah rasa tanggung jawab awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja.

Kerugiannya:

Dengan meningkatkan motivasi dan tanggung jawab awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan diperlukan tambahan biaya untuk pemberian reward bagi awak kapal yang berprestasi, membutuhkan dukungan materil dari perusahaan juga, dan sebagian awak kapal kurang menyukai karena merasa diawasi saat bekerja.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi pemecahan masalah di atas, penulis memilih pemecahan masalahnya sebagai berikut :

a. Kurangnya Kedisiplinan Awak Kapal Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Di Atas Kapal

Untuk mengatasi masalah kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal maka pemecahan masalahnya adalah memberikan familiarisasi dan sosialisasi terhadap awak kapal tentang prosedur penggunaan alat keselamatan kerja dan meningkatkan latihan tentang penggunaan alat keselamatan kerja.

b. Minimnya Kesadaran Awak Kapal Dalam Melaksanakan Prosedur Manajemen Keselamatan Di Atas Kapal

Untuk mengatasi masalah minimnya kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan di atas kapal, maka pemecahan masalahnya adalah dengan memberikan pembinaan tentang manajemen keselamatan dan pengawasan penerapan dan meningkatkan motivasi dan tanggung jawab awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada Bab III, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan bahwa belum maksimalnya keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja di kapal MT. LIBERTY 29, disebabkan oleh:

1. Kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal penyebabnya adalah karena kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal dan minimnya kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal.
2. Minimnya kesadaran awak kapal dalam melaksanakan prosedur manajemen keselamatan kerja di atas kapal adalah disebabkan karena kurang maksimalnya pengawasan terhadap awak kapal dan menurunnya motivasi awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja

B. SARAN

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, kami sarankan beberapa hal, antara lain sebagai berikut:

1. Memberikan familiarisasi rutin terhadap awak kapal kapal tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dan melakukan sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja untuk meningkatkan keterampilan dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.
2. *Safety Officer* agar meningkatkan pelatihan bagi awak kapal tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dan sering menonton video demonstrasi latihan keselamatan kerja.

3. *Safety Officer* agar memberikan pembinaan tentang manajemen keselamatan kerja dan meningkatkan pengawasan terhadap awak kapal untuk memastikan mereka mengetahui dan menguasai tentang cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja dan *Personal Protective Equipment (PPE)* dalam kerja.
4. Nakhoda meningkatkan motivasi dan tanggung jawab dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja dalam penerapan prosedur keselamatan kerja yang dapat diberikan berupa pemberian insentif, penghargaan atau pujian, teguran atau sanksi terhadap awak kapal yang tidak disiplin.

DAFTAR PUSTAKA

- Febriani, (2021), *Pengertian Dan Tujuan Pengawasan*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Hasibuan, Malayu S.P. (2019) *Manajemen dan Sumber Daya Manusia*. Jakarta:Gramedia
- IMO, (2009), *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, IMO,London
- Konradus, Danggur, (2019), *Keselamatan dan kesehatan Kerja*, Jakarta: PT Percetakan Penebar Swadaya),
- Mangkuprawira, Tb. Sjafri. (2021). *Manajemen Sumber Daya Manusia Strategik (Edisi Kedua)*. Bogor : Ghalia Indonesia
- Nitisemito. (2018).*Manajemen Personalia (Manajemen Sumber Daya Manusia)*.Jakarta :Ghalia Indonesia
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*
- Winardi, (2020), *Manajer Dan Manajemen*, Bandung, citra aditya bakti
- Intemational Convention on Standards of Training,Certification and Watchkeeping for Seafarers,1978 Amandement 2010. IMO Publication*