

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI MV. TANTO
SEJAHTERA**



WIRA IMANUEL RESKY PAGALA

NIT. 18.41.068

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI MV. TANTO
SEJAHTERA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Nautika

Disusun Dan Diajukan Oleh

WIRA IMANUEL RESKY PAGALA

NIT.18.41.068

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2022**

SKRIPSI
OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI MV. TANTO
SEJAHTERA

Disusun dan Diajukan oleh:

WIRA IMANUEL RESKY PAGALA
NIT. 18.41.068

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 04 APRIL 2022

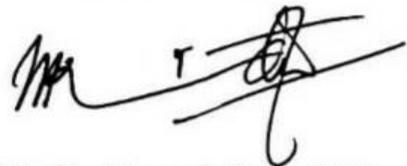
Menyetujui,

Pembimbing I



Capt. Joko Purnomo, M.A.P., M.Mar.
NIP. 19721019 200912 1 001

Pembimbing II



H. Mirdin Ahmad, S.H., M.H.
NIP. 19551225 19803 1 03

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

PRAKATA

Dengan mengucapkan Puji Syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan berdasarkan kurikulum dan merupakan pemenuhan syarat dalam menyelesaikan program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dengan mengambil judul **“Optimalisasi Penerapan Keselamatan Untuk Mencegah Kecelakaan Kerja Di MV. Tanto Sejahtera”**

Dalam penulisan ini penulis akan berusaha untuk menyampaikan apa yang dikatahui apa yang diketahui sesuai dengan apa yang didapat pada saat praktek di MV. TANTO SEJAHTERA. Penulis menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan yang harus diperbaiki dalam pengambilan data maupun penulisan. Akan tetapi penulis mencoba merangkai skripsi ini berdasarkan data-data yang telah diperoleh. Demi sempurnanya skripsi ini, penulis menyadari begitu banyak bantuan yang didapat baik secara langsung maupun tidak langsung dari semua pihak sehingga kertas kerja ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan skripsi ini, yaitu:

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt. Dodik Widarbowo, M.T., M.Mar., selaku Pembantu Direktur II Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Ibu Meti Kendek, S.Si.T., M.A.P., selaku Pembantu Direktur III Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
5. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M. Mar. selaku Ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

6. Bapak Capt. Joko Purnomo, M.A.P., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak memberikan arahan, koreksi, masukan dan bimbingan kepada penulis sehingga penulisan skripsi ini berjalan lancar dan dapat diselesaikan dengan baik.
7. Bapak H. Mirdin Ahmad, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah banyak memberikan koreksi dan masukannya dalam penulisan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
8. Para dosen, pengasuh dan staf pengajar PIP Makassar, baik yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang berguna bagi penulis dan telah membantu kelancaran proses penulisan dan penyelesaian skripsi ini.
9. PT. TANTO INTIM LINE yang telah memberikan kesempatan dan pengalaman yang sangat bermanfaat kepada penulis untuk melaksanakan praktek laut di MV. TANTO SEJAHTERA.
10. Kepada Nakhoda dan seluruh *kru* MV. TANTO SEJAHTERA yang telah banyak memberi ilmu dan pengalaman kepada penulis selama melaksanakan praktek laut.
11. Kedua Orang tua tercinta, dan kakak yang telah banyak memberikan bantuan dan dukungannya selama ini.
12. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan kepada angkatan XXXIX.

Penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dikarenakan keterbatasan pengalaman dan pengetahuan dari penulis. Semoga dengan selesainya penulisan skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca.

Makassar, 04 April 2022

Penulis



Wira Imanuel Resky Pagala
NIT. 18.41.068

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : WIRA IMANUEL RESKY PAGALA

NIT : 18.41.068

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI MV. TANTO SEJAHTERA

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 04 April 2022



WIRA IMANUEL RESKY PAGALA

18.41.068

ABSTRAK

WIRA IMANUEL RESKY PAGALA, 2022. Optimalisasi Penerapan Keselamatan Untuk Mencegah Kecelakaan Kerja Di MV. TANTO SEJAHTERA. Skripsi Program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. (dibimbing oleh Joko Purnomo dan Mirdin Ahmad)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal guna mencegah kecelakaan kerja untuk menunjang operasional di atas kapal MV. TANTO SEJAHTERA.

Penelitian ini dilaksanakan di MV. TANTO SEJAHTERA milik Perusahaan PT. TANTO INTIM LINE, terhitung dari 20 November 2020 sampai dengan 05 Agustus 2021. Penelitian ini menggunakan metode observasi atau pengamatan langsung yang dialami oleh penulis dan dengan metode kepustakaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa disiplin ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal masih rendah. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi mengakibatkan kerugian bagi semua pihak mulai dari ABK itu sendiri sampai pada tingkat operasional perusahaan.

Kata Kunci: Kedisiplinan, Alat-alat keselamatan kerja, Kecelakaan kerja.

ABSTRACT

WIRA IMANUEL RESKY PAGALA, 2022. Optimizing the Application of Safety to Prevent Work Accidents on MV. TANTO SEJAHTERA. Thesis of Education Program IV Diploma Makassar Marine Science Polytechnic. (Supervised by Joko Purnomo and Mirdin Ahmad)

This study aims to determine the level of discipline of crew members in using safety equipment on board the ship to prevent work accidents to support the operational at MV. TANTO SEJAHTERA.

This research was carried out onboard the MV. TANTO SEJAHTERA owned by PT. TANTO INTIM LINE. At that time, the author was doing his sea project started from November 20, 2020 to August 05, 2021. This study uses the observation method or direct observation experienced by the author and the literature method.

The results showed that the discipline of crew members in using work safety equipment on ships was still low. Accidents that occur result in losses for all parties from the crew itself to the operational level of the company.

Keywords: Discipline, Work safety tools, Work accidents.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Balakang	1
B. Rumusan masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian-pengertian	6
B. Teori-teori	10
C. Penyebab kecelakaan kerja	21
D. Kerangka Pikir	23
E. Hipotesis	23
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Desain, dan Variabel	24
B. Populasi dan Sampel	25
C. Teknik Pengumpulan Data	25
D. Teknik Analisi Data	27

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	28
B. Hasil Penelitian	29
C. Pembahasan Penelitian	35
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	50
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	xiii
RIWAYAT HIDUP PENULIS	

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka pikir	23

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 3.1. Sampel berdasarkan status pekerjaan	25
Tabel 4.1. <i>Ship's Particular</i> MV. TANTO SEJAHTERA	28
Tabel 4.2. Daftar dan kondisi alat-alat keselamatan kerja	32

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kemajuan teknologi membawa perkembangan dalam bidang pendidikan, tata hubungan sosial dan pergaulan masyarakat, yang mana hal ini akan berpengaruh terhadap tingkah laku manusia. Perkembangan teknologi saat ini juga mengubah karakter dan bentuk pekerjaan manusia. Banyak mesin-mesin, bahan ataupun sistem baru yang sering dijumpai sebagai hasil perkembangan dari sebuah kemajuan teknologi. Kemajuan teknologi pada bidang transportasi yang semakin modern serta diiringi dengan pertumbuhan perekonomian dunia yang berkembang semakin pesat, ini berbanding lurus dengan berkembangnya ilmu pengetahuan di zaman globalisasi sekarang.

Pada bidang transportasi, angkutan laut merupakan salah satu sarana transportasi yang mengambil peran penting. Di Indonesia sendiri, angkutan laut adalah salah satu pelopor untuk menciptakan Indonesia yang unggul pada bidang maritim khususnya dalam meningkatkan kesatuan ekonomi baik daerah hingga nasional. Pada prinsipnya, layanan transportasi laut harus mampu menciptakan pelayaran yang aman dan efektif dengan biaya yang terjangkau. Pada bidang transportasi laut juga mengalami perkembangan teknologi, saat ini kapal-kapal semakin modern menyesuaikan tuntutan kemajuan teknologi. Sarana transportasi laut yang paling dibutuhkan adalah kapal mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan.

Kapal yang merupakan alat transportasi yang mempunyai berbagai instrumen dan peralatan, mesin dan bahan ataupun proses yang baru ditemui sebagai hasil dari kemajuan teknologi namun masih menggunakan manusia sebagai pengawas dan operator dalam menjalankannya. Oleh karena itu, kelancaran dari operasional kapal

tidak lepas dari peran para kru kapal atau ABK (Anak Buah Kapal) yang bekerja di kapal. Perkembangan teknologi yang terjadi saat ini juga membawa dampak yang merugikan apabila tidak dilakukan dengan baik, yaitu dalam bentuk bahaya-bahaya baru yang nampak seperti kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, pencemaran lingkungan dan masih banyak lagi dari perkembangan teknologi yang dapat mengancam bila tidak di atasi dengan baik, tidak jarang pada industri perkapalan dikarenakan kurang teliti dalam pemeliharaan dan perancangannya mengakibatkan korban jiwa atas kelalaian tersebut. Dan pada akhirnya perkembangan yang telah dicapai oleh suatu perusahaan akan menjadi kurang bermakna dan tidak berguna atau bahkan dapat menimbulkan bahaya bagi kehidupan pekerjanya, jika tidak direncanakan dan dilakukan dengan cara cermat. Walau bagaimanapun kecelakaan tidak terjadi dengan sendirinya, akan tetapi ada faktor yang menyebabkannya. Kecelakaan kerja sendiri merupakan musibah yang dapat terjadi kepada individu akibat hubungan kerja dan kemungkinan besar disebabkan karena terdapat hubungan antara bahaya dan pekerja dalam melakukan pekerjaannya.

Pada usaha pelayaran, semua perusahaan selalu menginginkan bahwa setiap pekerjanya yang bekerja di darat ataupun di atas kapal dapat bertugas dengan aman, serta sadar akan risiko yang dapat terjadi jika mereka bekerja tidak sesuai dengan prosedur dan standar yang sudah ditentukan. Pekerjaan di atas kapal merupakan salah satu pekerjaan yang berisiko membahayakan. Pekerjaan sebagai pelaut memiliki beberapa risiko yang dapat menyebabkan korban jiwa. Maka dari itu sangat diperlukan pemahaman untuk para pekerja terkhususnya pekerja di atas kapal mengenai pengetahuan keselamatan kerja.

Seperti sebuah peristiwa kecelakaan kerja yang pernah terjadi pada tanggal 12 November 2020, peristiwa ini terjadi ketika kapal kontainer milik PT. TANTO INTIM LINE yang membawa muatan curah kering dalam kontainer nya, MV. TANTO SEJAHTERA sedang

melakukan perjalanan pelayarannya dari Gorontalo menuju Jakarta yang memerlukan waktu pelayaran lebih kurang 6 hari. Kejadian ini bermula pada saat Bosun hendak memulai pekerjaan harian dek yang mendapatkan perintah dari *Chief Officer* untuk melakukan perawatan pada bagian haluan kapal dengan melakukan membersihkan karat pada penutup ventilasi *store* yang berada di haluan. Setelah melepas dan mengumpulkan semua ventilasi yang berada pada *store* di haluan kapal, Bosun pun mengarahkan Jurumudi, Kelasi, dan Kadet dek untuk melakukan pekerjaan tersebut menurut tugas dan tanggung jawab yang telah dipercayakan. Pada saat melakukan pekerjaannya, seorang Jurumudi mengalami luka pada pelipis matanya dikarenakan terkena serpihan dari karat yang diketoknya. Hal ini terjadi karena Jurumudi tersebut tidak menggunakan kaca mata pelindung pada saat melakukan pekerjaannya. Kecelakaan kerja ini diakibatkan oleh kelalaian manusia itu sendiri yang mana tidak memakai alat-alat keselamatan kerja yang telah disediakan.

Oleh karena kejadian di atas kapal tentang kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh ketidaksiplinan ketika bekerja dan kurangnya pemahaman tentang betapa pentingnya menjaga keselamatan saat bekerja yang mana berakibat pada kemampuan ABK (Anak Buah Kapal) menjadi turun yang memberi dampak bagi perusahaan dalam hal ini merugikan operasional. ABK (Anak Buah Kapal) harus menyadari dan memahami mengenai keselamatan dan keamanan di atas kapal itu sendiri. Sehingga harus ada kebutuhan dari ABK (Anak Buah Kapal) itu sendiri untuk mengembangkan kebiasaan terhadap menjaga keselamatan dan keamanan serta untuk membuat lingkungan kerja di atas kapal lebih aman dan terjamin.

Keselamatan Kerja merupakan prioritas yang terutama bagi seseorang pelaut saat bekerja di atas kapal. Untuk meraih keamanan optimal di atas kapal, langkah dasar yaitu dengan memastikan semua ABK (Anak Buah Kapal) menerapkan keselamatan kerja dengan

menggunakan perlengkapan pelindung pribadi untuk beragam jenis pekerjaan yang dikerjakan di atas kapal. Dengan perilaku yang disiplin dan tidak gegabah dalam bertindak saat melakukan pekerjaan akan membuat pihak lain tidak khawatir. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa betapa pentingnya pelaksanaan keselamatan saat bekerja di atas kapal bagi para ABK (Anak Buah Kapal) maupun perwira kapal. Berkaitan dengan peristiwa tersebut, maka penulis mengangkat judul: **“Optimalisasi Penerapan Keselamatan Untuk Mencegah Kecelakaan Kerja Di MV. TANTO SEJAHTERA”**

Kasus keselamatan dan kecelakaan pada dasarnya berhubungan dengan kehidupan seorang manusia. Begitu juga tentang keselamatan saat bekerja dimulai dari saat manusia melakukan pekerjaannya. Pada saat manusia mengalami kecelakaan saat bekerja oleh sebab itu muncul pengetahuan tentang cara agar kecelakaan saat bekerja tidak terjadi lagi. Keselamatan dan Keamanan Kerja adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan keamanan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja akibat pekerjaannya. Manusia perlu untuk dididik dalam pendalamannya tentang keselamatan sebagai prioritas yang paling utama. Proses dalam pendalaman makna ini akan berlangsung sepanjang kehidupan manusia tersebut. Jika tingkat keselamatan saat bekerja semakin tinggi maka akan menciptakan kenyamanan dan motivasi kerja yang dapat menunjang perkembangan produksi serta operasional juga menciptakan lingkungan kerja yang baik.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka rumusan masalah yang akan saya angkat adalah bagaimana kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui kedisiplinan ABK dalam memakai alat-alat keselamatan dalam penerapan keselamatan kerja guna mencegah kecelakaan kerja di kapal.

D. Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini dimaksudkan agar dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Sebagai pemahaman yang lebih tentang penerapan keselamatan di kapal yang telah didapat selama perkuliahan dan memberikan bacaan dan acuan, utamanya untuk meningkatkan pengetahuan khususnya bagi taruna taruni jurusan nautika.

2. Manfaat Praktis

Agar pembaca dan pihak kapal dapat mengetahui dampak yang ditimbulkan dari kurangnya pemahaman tentang pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian-pengertian

1. Optimalisasi

Optimalisasi merupakan suatu pencapaian hasil yang didapat sesuai dengan tujuan atau visi sesuai dengan harapan secara efektif dan efisien. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi. Optimalisasi juga dapat diartikan sebagai tolak ukur dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari usaha-usaha yang dilakukan. Jadi, optimalisasi merupakan sebuah proses atau upaya dalam menemukan solusi terbaik dalam beberapa masalah, dimana untuk mencapai hasil yang terbaik sesuai dengan standar atau kriteria yang telah ditentukan.

2. Penerapan

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individual maupun kelompok dengan maksud mencapai tujuan yang telah disepakati.

3. Keselamatan kerja

Keselamatan kerja merupakan upaya dalam melindungi kesejahteraan fisik seorang individu dan mencegah dari terjadinya kecelakaan atau cedera yang berkaitan dengan pekerjaan dan lingkungan kerja.

4. Kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja merupakan peristiwa yang tidak diharapkan dan tidak terduga yang bisa menimbulkan korban baik manusia ataupun kerugian harta benda yang dapat diakibatkan oleh berbagai faktor saat melakukan suatu pekerjaan.

5. Sumber Daya Manusia (SDM)

Salah satu yang sangat penting bahkan tidak dapat dilepaskan dari sebuah organisasi, baik institusi maupun perusahaan. SDM (Sumber Daya Manusia) juga merupakan kunci yang menentukan perkembangan perusahaan. Pada hakikatnya, SDM (Sumber Daya Manusi) berupa manusia yang dipekerjakan pada sebuah organisasi sebagai penggerak, pemikir dan perencana untuk mencapai tujuan organisasi tersebut, meliputi energi, keterampilan, bakat dan pengetahuan manusia yang digunakan untuk menghasilkan produk dan jasa-jasa yang bermanfaat.

6. Kapal

Menurut UU Pelayaran, pengertian kapal adalah sebagai berikut:

- a. Kapal adalah suatu alat sebagai kendaraan pengangkut, penumpang dan barang di perairan (laut, sungai, danau, dsb.)
- b. Kapal adalah suatu kendaraan suatu kendaraan yang kompleks dimana dia dituntut untuk tetap dapat beroperasi dan bertahandengan daya tahan yang tinggi dalam waktu yang relative lama dalam lingkungan yang cepat berubah dan menghidupi ABK (Anak Buah Kapal) maupun penumpang yang ada di kapal.
- c. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, mekanik, dan lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

7. Manajemen

Manajemen adalah suatu proses yang terdiri dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, kepemimpinan, pengendalian dan pengawasan melalui pemanfaatan sumber daya dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan

tertentu yang telah ditetapkan. Atau suatu seni didalam sebuah proses dan ilmu pengorganisasian.

8. Mismanajemen

Mismanajemen merupakan sebuah situasi atau tindakan manajemen dimana situasi atau tindakan tersebut dinilai menyimpang dari prinsip-prinsip dan fungsi-fungsi manajemen atau suatu kesalahan/kekeliruan tindakan pada saat proses pemberian bimbingan atau fasilitas-fasilitas manajer itu berlangsung, atau mismanajemen terjadi karena adanya kesalahan tindakan pada saat proses pencapaian tujuan sedang berlangsung. Soekarno K (1985) menyebutkan penyebab timbulnya mismanajemen untuk sementara waktu dapat diutarakan sebagai berikut, antara lain:

- a. Belum adanya pola struktur organisasi yang seragam.
- b. Belum adanya kesatuan bahasa atau saling pengertian dalam manajemen.
- c. Belum adanya keseragaman tentang cara dan tata kerja antara instansi yang satu dengan yang lain.
- d. Tidak efektifnya pengawasan.
- e. Kurang tepatnya koordinasi.
- f. Tidak sesuainya rencana dengan kesanggupan ataupun kemampuan pelaksanaan rencana.
- g. Terjadinya perbedaan pendapat antara manajer dan pelaksana.
- h. Sifat pemimpin yang kurang baik.

9. Koordinasi

Koordinasi adalah suatu proses rangkaian kegiatan dalam rangka pengintegrasian dan penyelarasan tujuan dan rencana kerja yang telah ditetapkan pada semua unsur, bidang fungsional dan departemen untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis secara efektif dan efisien. Dalam sebuah organisasi, koordinasi harus diberikan oleh atasan dalam menyelesaikan tugas

sehingga penyampaian informasi menjadi jelas dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan sesuai dengan wewenang yang diterima.

10. Kepemimpinan

Kepemimpinan adalah salah satu fungsi manajemen untuk mempengaruhi, mengarahkan, memotivasi dan mengawasi orang lain untuk menyelesaikan tugas-tugas yang telah direncanakan untuk mencapai tujuan dan sasaran organisasi. Keterampilan *leadership* akan sangat mempengaruhi kinerja organisasi, khususnya dalam hal mencapai tujuan organisasi.

11. *Human relation*

Keseluruhan hubungan baik yang formal maupun informal yang perlu diciptakan dan dibina dalam suatu struktur organisasi yang sedemikian rupa sehingga tercipta suatu kerjasama tim yang intim dan harmonis antar individu dalam rangka untuk pencapaian tujuan yang telah ditentukan oleh organisasi tersebut.

12. Motivasi

Motivasi merupakan hasrat atau dorongan yang timbul pada diri seseorang secara sadar atau tidak sadar untuk melakukan suatu tindakan dengan tujuan tertentu. Motivasi diartikan sebagai hal yang mendorong perilaku manusia untuk mendapatkan suatu tujuan.

13. Pengetahuan

Pengetahuan adalah informasi atau maklumat yang diketahui atau disadari oleh seseorang. Pengetahuan termasuk, tetapi tidak dibatasi pada deskripsi, hipotesis, konsep, teori, prinsip dan prosedur yang secara Probabilitas Bayesian adalah benar atau berguna.

14. Keterampilan

Keterampilan adalah kapasitas seorang individu untuk melakukan beragam tugas dalam suatu pekerjaan. Kemampuan

adalah sebuah penilaian terkini atas apa yang dapat dilakukan seseorang.

15. Anak Buah Kapal (ABK)

Anak buah kapal adalah orang yang berkerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam sijil buku pelaut.

16. Alat keselamatan

Alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang dalam bekerja yang fungsinya untuk mengisolasi tubuh tenaga kerja dari bahaya di tempat kerja. Alat ini untuk mencegah sebuah kecelakaan yang di sebabkan oleh berbagai faktor yang ada atau timbul di lingkungan kerja.

17. Alat pelindung diri

Alat pelindung diri adalah alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang dalam bekerja yang fungsinya untuk mengisolasi tubuh tenaga kerja dari ancaman bahaya di tempat kerja. Alat pelindung diri yang dipakai oleh tenaga kerja secara langsung untuk mencegah sebuah kecelakaan yang di sebabkan oleh berbagai faktor yang ada atau timbul di lingkungan kerja.

18. *Fairlead*

Alat pengantar (untuk memberi jalan yang baik untuk tali), merupakan perlengkapan kapal yang dipasang secara simetris pada kiri dan kanan (*Port Side* dan *Star Board Side*) kapal dan pada haluan dan buritan kapal.

B. Teori-teori

1. Teori Keselamatan Kerja

Keselamatan Kerja merupakan segala kegiatan untuk menjaga dan melindungi keselamatan tenaga kerja dengan upaya dalam pencegahan kecelakaan kerja akibat dari kelalaian atau tidak

disiplinnya suatu individu dalam melakukan pekerjaannya. Dalam optimalisasi penerapan keselamatan saat bekerja di atas kapal, penulis berupaya menemukan sumber yang relevan dengan permasalahan tersebut untuk memperkuat dan sebagai landasan diantaranya kesepakatan atau aturan yang telah dibuat mengenai keselamatan kerja, antara lain tentang sistem manajemen keselamatan kerja dan kedisiplinan dalam penggunaan alat keselamatan kerja. Penyebab terjadinya kecelakaan di tempat kerja sebagian besar terjadi dikarenakan oleh manusia itu sendiri. Melihat besarnya risiko pekerjaan yang menghantui awak kapal saat bekerja, oleh karena itu diperlukan tingginya kesadaran serta disiplin bagi seluruh awak kapal terutama ABK (Anak Buah Kapal) untuk memperhatikan keselamatan kerja agar tidak menimbulkan korban selama proses bekerja berlangsung di atas kapal.

a. Menurut *UU No. 1 Tahun 1970* tentang keselamatan kerja dijelaskan bahwa:

- 1) Bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.
- 2) Bahwa setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya.
- 3) Bahwa setiap sumber produksi perlu dipakai dan dipergunakan secara aman dan efisien.
- 4) Bahwa sehubungan dengan itu perlu diadakan segala daya-upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.
- 5) Bahwa setiap pembinaan norma-norma itu perlu diwujudkan dalam undang-undang yang memuat ketentuan umum tentang keselamatan kerja yang sesuai

dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi dan teknik perkembangan teknologi.

b. Menurut *PP No 50 Tahun 2012* tentang *Penerapan Sistem Manajemen Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, penerapan K3 bertujuan untuk:

- 1) Meningkatkan efektifitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang terencana, terukur, terstruktur, dan terintegasi.
- 2) Mencegah dan mengurangi kecelakaan dan penyakit akibat kerja melibatkan unsur manajemen, pekerja/buruh, dan/atau serikat pekerja/serikat buruh.
- 3) Menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman dan efisien untuk mendorong produktivitas.

c. Buku *Personal Safety and Social Responsibility*

Pada buku *Personal Safety and Social Responsibility* terbitan Badan Diklat Perhubungan 2000 halaman 82-83 dijelaskan bahwa dalam pasal 12 b dan c tentang peralatan keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan:

- 1) Memahami alat-alat pelindung diri.
- 2) Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja.

Kemudian di dalam pasal 13 disebutkan: Barang siapa yang akan memasuki tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk keselamatan dan kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan. Dan perusahaan diwajibkan secara cuma-cuma menyediakan semua alat pelindung diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya dan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut (pasal 14).

Kemudian pada halaman 95-97 dijelaskan tentang prosedur untuk memasuki ruang tertutup. Adapun prosedur dalam memasuki ruang tertutup adalah:

- 1) Pastikan bahwa ruangan aman dari zat berbahaya.
- 2) Keluarkan gas dan sampah serta bahan yang menimbulkan gas dari ruangan.
- 3) Uji kandungan gas beracun dan oksigen.
- 4) Awak kapal dilatih dan diinstruksikan bertindak yang aman.
- 5) Lengkapi dengan cukup peralatan keselamatan.
- 6) Organisasikan tim penyelamat dan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan).
- 7) Nakhoda dan perwira yang bertanggung jawab harus benar-benar memperhatikan setiap bahaya yang berhubungan dengan persoalan yang mungkin dapat terjadi.
- 8) Tidak diperkenankan seseorang memasuki ruangan tertutup atau ruang yang belum dikenal tanpa ijin nakhoda atau perwira yang bertanggung jawab, bagi yang akan masuk tindakan-tindakan keselamatan yang perlu harus dilakukan.
- 9) Ruang yang akan dimasuki dipastikan terdapat sistem ventilasi yang baik sebelum dimasuki.
- 10) Bilamana memungkinkan pengujian atmosfer ruangan yang akan dimasuki harus diuji/ test pada tingkat yang berbeda kandungan oksigen dan gas atau uap beracunnya.
- 11) Bilamana nakhoda atau perwira yang bertugas juga ragu-ragu atas hasil pengujian kandungan oksigen/ gas/ uap dan ventilasi, maka alat bantu pernafasan (*Breathing Apparatus*) harus digunakan.

- 12) Alat penyadar orang pingsan pernafasan (*Resuscitation Equipment*) dan regu penolong harus disiapkan pada pintu ruang yang akan dimasuki.
 - 13) Orang yang bertanggung jawab harus tetap berada di pintu masuk selama ruang tersebut dimasuki.
 - 14) Sistem komunikasi harus memadai dan telah diuji untuk komunikasi orang yang berada di dalam ruangan dengan orang yang berada di pintu masuk.
 - 15) Jika orang yang berada di dalam ruangan merasa terganggu oleh uap/ gas, dia harus segera memberi isyarat dan sesegera mungkin untuk meninggalkan ruangan.
 - 16) Mualim jaga dan masinis jaga harus diinformasikan bila ada tangki atau ruangan yang akan dimasuki.
 - 17) Untuk keselamatan, sebelum memasuki ruangan tertutup terlebih dahulu diperiksa dan pastikan udara yang ada pada *Breathing Apparatus* cukup tersedia.
- d. Buku *Code of Safe Working Practise for Merchant Seaman*
- Pakaian serta perlengkapan pelindung personal yang diuraikan pada buku *Code of Safe Working Practise for Merchant Seaman*, 1991: 31-35 dapat dikelompokkan sebagai berikut ini:
- 1) *Head protection* (pelindung kepala)
Ditujukan untuk semua kru kapal yang melakukan aktifitas yang berisiko mencederai bagian kepala.
 - 2) *Face and Eyes protection* (pelindung wajah dan mata)
Digunakan untuk melindungi wajah dan mata agar terhindar dari cedera ataupun kecelakaan, alat yang digunakan contohnya *safety goggles*.
 - 3) *Hearing protection* (pelindung pendengaran)
Ditujukan bagi semua awak kapal yang bekerja di tempat yang mempunyai tingkat kebisingan yang tinggi, misalnya

lingkungan di kamar mesin. Ada tiga macam pelindung jenis ini, antara lain: *ear plugs*, *disposable*, dan *ear muffs*.

- 4) *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan)

Digunakan sebagai pelindung bila bekerja dilingkungan yang memiliki iritasi tinggi, daerah berdebu dan beracun, dan dilingkungan gas serta berasap. Alat yang digunakan adalah *breathing apparatus* serta *resuscitator*.

- 5) *Hand and foot protection* (pelindung tangan dan kaki)

Digunakan untuk melindungi tangan dan kaki, contohnya sarung tangan dan *safety shoes*.

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

Digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah *deck* atau dimanapun yang berisiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua meter, alat yang digunakan adalah *safety harness* yang dikaitkan ke *life line*.

- 7) *Body protection* (pelindung tubuh)

Digunakan sebagai pelindung bila melakukan suatu pekerjaan yang kontak langsung terhadap barang atau benda yang dapat terkontaminasi atau benda *corrosive*.

- 8) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap risiko jatuh ke laut)

Digunakan bila bekerja di luar *deck* kapal atau sisi luar lambung kapal, yang berisiko untuk jatuh ke laut. Sebaiknya menggunakan *life jacket* atau benda-benda yang memiliki daya apung.

Alat-alat keselamatan ini digunakan untuk melindungi bagian tubuh jika terjadi suatu kecelakaan. Sehingga setiap awak kapal yang membutuhkan penggunaan alat-alat ini harus terlatih dalam penggunaannya. Dalam hal ini tugas dari para

perwira untuk selalu mengawasi para ABK (Anak Buah Kapal) dalam menggunakan alat-alat keselamatan ini jika sedang bekerja. Disamping itu para perwira juga bertanggung jawab atas kelayakan alat-alat keselamatan tersebut, oleh karena itu diperlukan pemeriksaan berkala sebelum maupun sesudah pemakaian untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan tersebut selalu dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan setiap saat.

2. Teori Disiplin

Menurut buku Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia oleh T. Hani Handoko mengatakan bahwa manajemen sumber daya manusia adalah penarikan, seleksi pengembangan, pemeliharaan, dan penggunaan sumber daya manusia untuk mencapai tujuan-tujuan baik itu individu maupun organisasi. Kurangnya kedisiplinan awak kapal serta para perwira di atas kapal terhadap standar keselamatan kerja akan dapat mempengaruhi tingkat kecelakaan kerja yang disebabkan oleh kelalaian manusia. Untuk dapat meningkatkan disiplin ini dapat ditempuh melalui berbagai cara:

- a. Disiplin preventif, adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para pekerja agar mengikuti berbagai standar dan aturan sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah.
- b. Disiplin korektif, adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari terjadinya pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut (T. Hani Handoko, 1987: 208).

3. Teori Standar Sertifikasi

- a. *STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping)*
Merupakan konvensi internasional tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut. Sesuai dengan

STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers) 1995 amandemen 3 tahun 2003 pada *chapter VI* peraturan VI/I menyebutkan bahwa persyaratan minimum wajib untuk pengenalan (*Familiarization*) latihan keselamatan serta petunjuk-petunjuk (*Basic Safety Training and Instruction*) bagi semua pelaut. Setiap pelaut wajib diberikan latihan pengenalan (*familiarization*) dan wajib diberikan latihan dasar dan petunjuk-petunjuk keselamatan (*Basic Safety Training and Instruction*) dan harus memenuhi standar kompetensi yang sesuai, dengan cukup. Berdasarkan *STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers) Attachment 3 resolution 8* bagi setiap perusahaan hendaknya melaksanakan hal-hal berikut:

- 1) Menetapkan kriteria dan proses-proses untuk menyeleksi personil untuk menunjukkan standar-standar tertinggi pengetahuan teknis, keahlian dan profesionalisme.
- 2) Memantau standar-standar yang ditunjukkan oleh personil kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya.
- 3) Mendorong semua perwira untuk berpartisipasi secara aktif dalam melatih perwira junior.
- 4) Memantau secara seksama dan meninjau kemajuan-kemajuan yang dicapai oleh personil junior dalam memperoleh pengetahuan dan keahlian selama menjalankan tugas di atas kapal.
- 5) Memberikan latihan penyegaran dan peningkatan (*refreshing and updating*) dengan interval-interval waktu yang sesuai dengan kebutuhan.
- 6) Mengambil langkah-langkah yang memadai untuk merangsang kebanggaan terhadap tugas dan profesionalisme para personil yang dipekerjakan.

b. SOLAS (*Safety of Life at Sea*)

Merupakan konvensi Internasional untuk melindungi keselamatan kehidupan jiwa di laut, yang mengatur manajemen keselamatan terdapat dalam SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 2001- *Chapter III and Chapter IX*. *Chapter III* mengenai “*Life-saving appliances and arrangements*” (Alat-alat keselamatan dan penataannya), berisi ketentuan-ketentuan tentang jenis dan jumlah serta penempatan dan pengoperasian alat-alat keselamatan yang harus ada di kapal dari jenis kapal yang berbeda. Dari *chapter III* ini kemudian diberlakukannya LSA (*Life Saving Appliances*). Serta *chapter IX* mengenai “*Management for the Safe Operation of Ships*” (Manajemen dalam pengoperasian kapal yang aman). Berisikan ketetapan-ketetapan tentang bagaimana manajemen pengoperasian kapal yang aman, sehingga menjamin keselamatan pelayaran. Pada *chapter IX* ini kemudian diberlakukan *ISM (International Safety Management) Code*. Bab ini ditambahkan karena dari hasil analisis oleh negara-negara anggota *IMO (International Maritime Organization)* bahwa peralatan yang canggih tidak mampu menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar, *ISM (International Safety Management) Code* merupakan peraturan manajemen internasional yang membahas tentang pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan pencegahan pencemaran (SOLAS 2001: 417). Berikut merupakan 14 bab yang terkandung dalam SOLAS (*Safety of Life at Sea*):

- 1) Ketentuan umum.
- 2) Konstruksi dan perlindungan terhadap kebakaran.
- 3) Alat keselamatan dan penataannya.
- 4) Komunikasi radio.
- 5) Keselamatan navigasi.

- 6) Pengangkutan muatan.
- 7) Pengangkutan muatan berbahaya.
- 8) Kapal nuklir
- 9) Manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal.
- 10) Keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi.
- 11) Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim.
- 12) Langkah keselamatan tambahan untuk kapal muatan curah.
- 13) Verifikasi kesesuaian.
- 14) Langkah keselamatan untuk kapal yang beroperasi di perariran kutub.

c. *ISM (International Safety Management) Code*

ISM (International Safety Management) Code merupakan produk dari *IMO (International Maritime Organization)* yang akhirnya diadopsi oleh *SOLAS (Safety of Life at Sea)* pada tahun 1994. *ISM (International Safety Management) Code* merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya *ISM Code* ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Terdapat 16 elemen dari *ISM (International Safety Management) Code* yaitu:

- 1) Umum.
- 2) Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 3) Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.
- 4) Orang yang ditunjuk sebagai koordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (*DPA = Designated Person Ashore*).

- 5) Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda/*Master*.
- 6) Sumber daya dan personalia.
- 7) Pengembangan program untuk keperluan operasi-operasi.
- 8) Kesiapan terhadap keadaan darurat.
- 9) Laporan-laporan dan analisis mengenai penyimpangan (*non-conformity*).
- 10) Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.
- 11) Dokumentasi.
- 12) Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan.
- 13) Sertifikasi, verifikasi dan control.
- 14) Sertifikat sementara.
- 15) Verifikasi.
- 16) Bentuk dan sertifikat.

Tujuan dari *ISM (International Safety Management) Code* adalah untuk menjamin keselamatan kapal sebagai tempat bekerja di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta hilang/kerugian harta benda. Dan merupakan standar manajemen keselamatan yang dituangkan kedalam peraturan perundangan dan persyaratan lainnya. *ISM (International Safety Management) Code* terwujud dari kebutuhan manajemen keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya risiko kecelakaan kerja di dunia maritim dan pelayaran. Berikut ketentuan tentang sumber daya dan personil menurut *ISM (International Safety Management) Code*:

- 1) Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang terqualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan baik nasional maupun internasional.
- 2) Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang terqualifikasi, bersertifikat, dan

sehat secara medis sesuai dengan persyaratan–persyaratan baik nasional maupun internasional.

ISM (International Safety Management) Code merupakan salah satu dari contoh standar sistem manajemen K3 yang dipersyaratkan melalui perundang-undangan dan persyaratan lainnya. Berdasarkan SK Dirjen Perla No. PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 yang menyatakan bahwa *ISM (International Safety Management) Code* berlaku untuk semua kapal berbendera Indonesia yang digunakan untuk pelayaran domestik ataupun internasional. Sehingga apabila terdapat kapal yang belum dilengkapi sertifikat *ISM (International Safety Management) Code*, maka kapal tersebut tidak mendapat izin untuk melakukan pelayaran ataupun singgah ke pelabuhan terkait.

C. Faktor Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan kerja (*accident*) adalah peristiwa atau kejadian yang tidak diinginkan yang membahayakan orang, merusak properti, atau kehilangan dalam proses kerja. Kecelakaan kerja adalah sesuatu hal yang tidak terduga yang dapat menyebabkan hilangnya harta benda, kehilangan nyawa, cedera, cacat dan polusi. Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang disebabkan oleh hubungan kerja. Kecelakaan kerja juga dapat didefinisikan sebagai kecelakaan yang tidak diinginkan dan tidak terduga yang bisa mengakibatkan kerugian manusia atau material dan ini tentu saja dapat mengakibatkan kematian dan kerusakan properti. Berikut ini adalah jenis-jenis dari kecelakaan kerja:

1. *Accident*, adalah peristiwa buruk yang merusak baik manusia maupun properti.
2. *Incident*, adalah peristiwa buruk yang belum menjadi kerugian.
3. *Near Miss*, ini hampir sama dengan keadaan kurang aman dengan kata lain, kecelakaan ini hampir menyebabkan *incident* maupun *accident*.

Suatu peristiwa kecelakaan dapat terjadi disebabkan lebih dari satu penyebab. Risiko kecelakaan dapat diminimalisir dengan menghilangkan hal-hal yang berisiko mengakibatkan kecelakaan tersebut. Terdapat dua penyebab pokok munculnya risiko suatu kecelakaan. Pertama, aktifitas yang tidak aman dimana menimbulkan risiko terjadinya kecelakaan. Kedua, situasi kerja yang tidak kondusif. Individu yang mendapatkan luka-luka atau cedera akibat kecelakaan sering disebabkan oleh orang lain atau juga oleh perbuatannya sendiri yang tidak mendukung keselamatan saat bekerja. Meskipun sesungguhnya sudah ada faktor-faktor lain yang tidak nampak. Peristiwa kecelakaan yang terjadi di atas kapal sebagian besar terjadi oleh karena disebabkan tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Secara langsung terjadinya kecelakaan ditempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 2 (dua) penyebab yaitu:

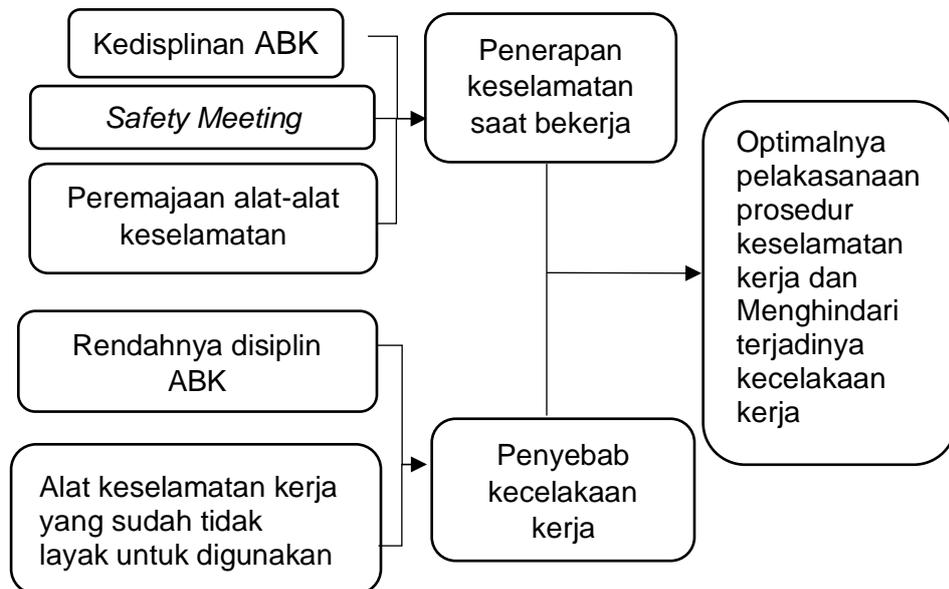
1. Tindakan Tidak Aman Dari Manusia (*Unsafe Acts*)
 - a. Bekerja tanpa wewenang.
 - b. Gagal untuk memberi peringatan.
 - c. Bekerja dengan salah.
 - d. Menyebabkan alat pelindung diri tidak berfungsi.
 - e. Menggunakan alat yang rusak.
 - f. Bekerja tanpa alat keselamatan.
 - g. Menggunakan alat secara salah.
 - h. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
 - i. Bergurau saat atau ditempat kerja.
 - j. Mabuk.
 - k. Mengantuk.
2. Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*)
 - a. Peralatan pengaman yang tidak memenuhi syarat.
 - b. Bahan/peralatan yang rusak atau tidak dipakai.
 - c. Ventilasi dan penerangan kurang.
 - d. Lingkungan yang sesak, lembab dan bising.

- e. Bahaya ledakan atau terbakar.
- f. Kurangnya sarana pemberi tanda peringatan.
- g. Keadaan udara beracun adanya gas, debu dan uap.

Pada akhirnya perkembangan yang dicapai menjadi kurang bermakna dan juga dapat mencelakakan kehidupan dan pekerjaanya. Kecelakaan kerja disamping menjadi halangan secara langsung, juga merupakan kerugian-kerugian yang tidak langsung bagi perusahaan dan awak kapal itu sendiri, yaitu masalah dengan mesin dan peralatan kerja, terhambatnya pekerjaan dan aktifitas produksi atau operasional untuk beberapa saat, kerusakan terhadap lingkungan kerja dan lain sebagainya.

D. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka pikir



E. Hipotesis

Berdasarkan pada masalah yang telah dikemukakan, maka diduga kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA masih rendah.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan cara alamiah untuk memperoleh data dengan kegunaan dan tujuan tertentu. Setiap penelitian yang dilakukan memiliki kegunaan serta tujuan yang bersifat penemuan. Datanya benar-benar baru yang belum pernah diketahui sebelumnya, sedangkan pada pembuktian datanya dapat digunakan untuk membuktikan keraguan terhadap pengetahuan atau informasi tertentu. Dan pengembangan yang berarti memperluas dan memperdalam pengetahuan yang ada.

A. Jenis, Desain, dan Variabel

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian secara studi kasus menggunakan desain deskriptif dimana yang memiliki tujuan untuk menyusun deskripsi secara sistematis, aktual, dan tepat mengenai penerapan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian adalah keseluruhan dari penelitian ini mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberikan saran.

3. Variabel Penelitian

Jumlah variable dalam penelitian ini adalah 2 (dua) variable yaitu variabel bebas dan variable terikat. Adapun variabel terikat adalah alat-alat keselamatan kerja dan variabel bebas adalah kru kapal atau ABK (Anak Buah Kapal) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.

B. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Adalah wilayah generalisasi berupa subyek atau obyek yang akan diteliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulan. Tujuan ditetapkannya populasi adalah untuk menghindari kesalahan generalisasi kesimpulan. Pada penelitian ini populasi yang akan digunakan adalah ABK di MV. Tanto Sejahtera.

2. Sampel

Adalah sebagai perwakilan dari populasi sehingga hasil penelitian yang berhasil diperoleh dari sampel dapat digeneralisasikan pada populasi. Jumlah sampel dalam penelitian sebanyak 3 (tiga) orang yang memiliki karakteristik berdasarkan status pekerjaan di atas kapal. Untuk memperjelas karakteristik sampel yang dimaksud, disajikan tabel seperti berikut ini:

Tabel3.1. Sampel berdasarkan status pekerjaan

No	Subjek	Jabatan
1	Subjek 1	Nahkoda
2	Subjek 2	Mualim I
3	Subjek 3	Bosun

Sumber: MV. Tanto Sejahtera, 2020

C. Teknik Pengumpulan Data

Adapun data dan informasi yang diperlukan untuk penulisan penelitian ilmiah dalam bentuk proposal ini akan dikumpulkan melalui teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Metode lapangan (*field research*)

a. Observasi

Penulis akan membuat pencatatan terhadap semua aspek-aspek yang ada kaitannya dengan penerapan keselamatan kerja di atas kapal, dalam hal ini dengan cara mengamati dan melaksanakan secara langsung kegiatan di kapal terutama pada saat melaksanakan kerja harian.

b. Dokumentasi

Penulis akan melakukan dokumentasi dengan membuat catatan-catatan kecil berkaitan dengan kejadian-kejadian yang ada serta membuka dan membaca dokumen-dokumen yang disimpan sebagai *file*, yang berkaitan dengan kegiatan tersebut.

c. Wawancara

Penulis akan mengadakan tanya jawab secara langsung dengan nahkoda atau mualim di atas kapal tentang seberapa penting penerapan keselamatan kerja di atas kapal.

2. Tinjauan Kepustakaan

Adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengambil data tambahan akan bukti dan teori yang berhubungan dan mendukung permasalahan yang akan dibahas. Ini merupakan teknik penelitian yang banyak digunakan oleh penulis baik dari buku panduan yang didapat di atas kapal ataupun dari sumber lainnya seperti membaca dan mempelajari buku-buku dan tulisan-tulisan yang ada di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Teknik ini dimaksudkan untuk dijadikan sebagai pola pikir dalam merumuskan pembahasan, agar hasil yang diperoleh dapat dibandingkan dengan sumber bacaan atau panduan yang ada.

D. Teknik Analisis Data

Pada penulisan skripsi ini, peneliti mengolah data yang berupa kata-kata, kalimat yang diperoleh melalui observasi dan wawancara serta dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

Setelah mendapatkan seluruh data dari hasil wawancara dan pengamatan kemudian mempelajari data tersebut, setelah itu membuat reduksi data dimana merupakan suatu proses untuk membuat rangkuman dan memilih data-data yang dipandang relevan dari hasil wawancara, observasi dan pengamatan tersebut.

Kemudian berikutnya dengan menyusun penyajian data. Penyajian data merupakan bentuk penyampaian informasi berdasarkan dari data yang telah dikumpulkan dan disusun secara komunikatif sehingga dengan efektif dalam membuat kesimpulan, dimana penulis menemukan penyebab timbulnya masalah yang diperoleh di MV. TANTO SEJAHTERA yaitu kasus mengenai kurang disiplinnya ABK (Anak Buah Kapal) dalam menggunakan alat-alat keselamatan saat bekerja yang menyebabkan timbulnya kerugian-kerugian bagi pihak perusahaan maupun ABK (Anak Buah Kapal) itu sendiri.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. MV. TANTO SEJAHTERA

Kapal peti kemas MV. TANTO SEJAHTERA merupakan salah satu dari puluhan armada yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran PT. TANTO INTIM LINE. MV. TANTO SEJAHTERA beroperasi di pulau Jawa (Jakarta dan Surabaya) menuju ke pulau Sulawesi (Makassar, Bitung, dan Gorontalo).

2. *Ship's Particular*

Berikut merupakan spesifikasi teknis dari MV. TANTO SEJAHTERA, tempat penulis melaksanakan penelitian:

Tabel 4.1. *Ship's Particular* MV. TANTO SEJAHTERA

NAME OF VESSEL	TANTO SEJAHTERA
TYPE OF VESSEL	CONTAINER
FLAG	INDONESIA
PORT REGISTRY	JAKARTA
BUILT	2018. BODA SHIPYARD NINGBO
LAUNCHED	MARCH, 2019
OFFICIAL NUMBER	NO. 5758/PST (2019 PST NO.174/L)
MMSI NUMBER	525113017
LOA	137 M
LBP	135 M
BREADTH	23 M
DRAFT	6.20 M
AIR DRAFT	36.40 M
DEPTH MOULDED	9.4 M
TPC	31.465 T/cm

LIGHT SHIP	4.444.73 T
NET TONNAGE	5.858 T
DEAD WEIGHT	12422 T
GROSS TONNAGE	10.461 T
ENGINE MODEL	MAN B&W 6S35MC7
TYPE OF PROPULSION	ANCHOR BAR
CALL SIGN	Y C P P 2
IMO NUMBER	9863895
CLASS	CCS

Sumber: MV. TANTO SEJAHTERA, 2020.

B. Hasil Penelitian

Dalam bab ini peneliti akan menjelaskan temuan-temuan kasus yang berhubungan dengan rumusan permasalahan dalam skripsi ini. Permasalahan yang terjadi dalam skripsi ini adalah kurang disiplinnya ABK (Anak Buah Kapal) dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA. Permasalahan tersebut terjadi disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor manajemen, peralatan, dan manusia.

1. Temuan Kasus

Pada saat penulis melaksanakan praktek laut di atas kapal MV. TANTO SEJAHTERA selama 9 (sembilan) bulan ada beberapa kejadian yang penulis temukan, diantaranya:

- a. Pada tanggal 12 November 2020 peristiwa terjadi ketika Kapal sedang melakukan perjalanan, berlayar dari Gorontalo menuju Jakarta. Kejadian ini bermula saat Bosun mendapatkan perintah dari *Chief Officer* untuk membersihkan karat pada penutup ventilasi *store* yang berada di haluan. Salah satu ABK (Anak Buah Kapal) dek ketika sedang menyikat sisa-sisa karat tadi, serpihan dari sisa-sisa karat tersebut terpental dan mengenai

pelipis mata dari ABK (Anak Buah Kapal) tersebut dan mengalami cedera pada pelipis mata dikarenakan tidak menggunakan alat pelindung diri berupa *safety glasses* saat melakukan pekerjaannya. Pada temuan kasus ini yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu:

- 1) Kru atau ABK (Anak Buah Kapal) tidak disiplin dalam menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.
- 2) Kurangnya pengawasan dari perwira dan serta tidak mendapat teguran dari bosun saat melakukan pekerjaannya.

b. Pada tanggal 26 Januari 2021 saat melaksanakan kerja harian dimana kapal sedang berlayar dari Bitung menuju Gorontalo, seorang kelasi mengalami luka pada bagian jari kaki saat melakukan pembersihan pada bagian dek utama. Kelasi mengalami luka pada bagian jari kaki karena terkena sepatu kontainer yang berserakan pada bagian dek utama. Hal ini terjadi dikarenakan kelasi tersebut tidak menggunakan *safety shoes* saat melakukan pekerjaannya dan hanya menggunakan sepatu karet yang mana sudah jelas tidak dapat melindungi kaki dari benda-benda keras yang bisa menimbulkan luka hingga cedera serius. Pada temuan kasus ini yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu:

- 1) Kru atau ABK (Anak Buah Kapal) tidak disiplin dalam menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.
- 2) Kurangnya pengawasan dari perwira dan serta tidak mendapat teguran dari bosun saat melakukan pekerjaannya.

c. Pada tanggal 8 Maret 2021 saat kapal sedang melakukan perjalanan, berlayar dari Surabaya menuju Bitung saat kapal memasuki Selat Makassar, Jurumudi memeriksa air got dalam palka dikarenakan melewati hujan saat melintasi Laut Jawa. Setelah proses pengecekan air got palka, jurumudi tersebut keluar dari dalam palka dengan muka yang pucat dan nafas yang

terputus-putus serta mengalami pusing dan mual. Hal tersebut terjadi karena jurumudi tidak menggunakan alat pelindung diri berupa masker saat memasuki palka yang dimana didalam palka terdapat gas beracun dan kurangnya sirkulasi udara. Pada temuan kasus ini yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu:

- 1) Tidak tersedia nya alat bantu pernafasan saat seorang ABK (Anak Buah Kapal) hendak memasuki ruangan tertutup.
- 2) Kru atau ABK (Anak Buah Kapal) tidak menerapkan prosedur keselamatan saat melakukan pekerjaannya.
- 3) Tidak ada pengawasan dari perwira saat seorang kru hendak memasuki ruangan tertutup.

2. Alat-alat Keselamatan Kerja

Alat keselamatan kerja di kapal bertujuan untuk melindungi pekerja atau awak kapal dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpa sewaktu bekerja di atas kapal. Adapun daftar, kondisi, dan kegunaan alat-alat keselamatan kerja yang terdapat di MV. TANTO SEJAHTERA sebagai berikut:

Tabel 4.2. Daftar dan kondisi alat-alat keselamatan kerja

No	Nama Alat	Jumlah Alat	Baik	Rusak	Kegunaan
1	<i>Safety Helmet</i>	21	21		Sebagai pelindung kepala dari benturan benda keras
2	<i>Goggles</i>	10	8	2	Sebagai pelindung mata

					dari benda asing dan berbahaya
3	<i>Ear Plug</i>	15	15		Pelindung pendengaran dari suara bising
4	<i>Wearpack / Pakaian Pelindung</i>	21	21		Sebagai pelindung badan dari benda berbahaya dan panas cahaya matahari
5	<i>Safety Gloves</i>	21	18	3	Sebagai pelindung tangan dari gesekan benda
6	<i>Safety Shoes</i>	19	19		Sebagai pelindung kaki dari benturan benda keras

Sumber: MV. Tanto Sejahtera, 2020

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa peralatan yang tersedia di kapal terbatas dengan jumlah kru 21 (dua puluh satu) orang sehingga peralatan yang dipakai tidak cukup untuk setiap kru kapal sehingga untuk cadangan peralatan yang ada juga sangat kurang. Namun dalam pelaksanaan sebenarnya perwira di atas kapal sudah melaporkan hal-hal tersebut di atas kepada pihak perusahaan tetapi pihak perusahaan tidak tanggap dalam menanggapi permintaan-permintaan yang telah dikirim dari pihak kapal. Dengan adanya temuan di atas membuat penerapan *ISM (International Safety Management) Code* di atas kapal tidak terlaksana dengan baik.

3. Hasil Wawancara

Penulis melakukan wawancara dengan dengan responden yang terdiri dari perwira dengan pertanyaan yang sama sebagai berikut:

- a. Apakah penerapan keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA sudah sesuai dengan *ISM (International Safety Management) Code*?
- b. Apakah seluruh kru MV. TANTO SEJAHTERA menerapkan keselamatan saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal?

Dari pertanyaan tersebut di atas, penulis melakukan wawancara kepada responden pada waktu yang berbeda dikarenakan kondisi dan situasi serta jadwal jaga para kru yang bersangkutan. Berikut merupakan jawaban dari hasil wawancara penulis:

- a. Nahkoda
 - 1) Menurut saya penerapan keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA sudah berpedoman kepada *ISM (International Safety Management) Code* namun tidak dipungkiri pada kenyataan dilapangan masih ditemukan beberapa kru kapal yang tidak melaksanakannya.
 - 2) Masih ditemukan beberapa ABK (Anak Buah Kapal) yang tidak menerapkan keselamatan kerja saat melakukan pekerjaannya.
- b. Muallim I
 - 1) Menurut saya penerapan keselamatan di MV. TANTO SEJAHTERA belum diterapkan secara maksimal, padahal *Safety Meeting* telah dilaksanakan sekali dalam sebulan untuk terus mengingatkan pentingnya penerapan keselamatan saat bekerja di atas kapal.
 - 2) Beberapa kru MV. TANTO SEJAHTERA ditemukan masih kurang disiplin dalam penerapan keselamatan saat bekerja.

c. Bosun

- 1) Penerapan keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA belum sepenuhnya menerapkan *ISM (International Safety Management) Code*.
- 2) Hanya beberapa kru yang menerapkan keselamatan saat bekerja, terbukti masih terdapat beberapa kecelakaan akibat tidak disiplinnya kru dalam menerapkan keselamatan saat bekerja.

4. Penerapan Keselamatan Kerja

Penerapan keselamatan kerja di atas kapal harus terlaksana dengan baik untuk mencegah timbulnya risiko hingga terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Setiap kapal harus mempunyai sistem dan prosedur penanggulangan dan pencegahan terhadap peristiwa gangguan terhadap keselamatan (*safety*) dan dalam pelaksanaannya harus menunjuk seorang Perwira yang bertanggung jawab dalam melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal. modal untuk mencapai suatu tujuan organisasi dalam pengoperasian kapal. Keterkaitan manajemen kapal dengan *ISM (International Safety Management) Code* adalah *ISM (International Safety Management) Code* merupakan Standard manajemen internasional yang mana merupakan manajemen keselamatan yang harus diterapkan di kapal juga di perusahaan dengan tujuan, yaitu:

- a. Menjamin keselamatan kapal dan awak kapalnya.
- b. Mencegah timbulnya kecelakaan dan korban jiwa di atas kapal.
- c. Mencegah terjadinya pencemaran lingkungan, kerusakan lingkungan dan kehilangan harta benda.

Selama penulis melakukan praktek laut di MV. TANTO SEJAHTERA, penulis menemukan jika penerapan keselamatan kerja di atas kapal tidak terlaksana dengan baik. Beberapa faktor mempengaruhi tidak terlaksananya penerapan keselamatan kerja di

atas kapal. Seperti saat melaksanakan kerja harian, beberapa ABK (Anak Buah Kapal) sering tidak disiplin dalam menggunakan alat keselamatan saat melaksanakan pekerjaannya karena beranggapan jika pekerjaan yang dilakukan tidak berisiko dan mengesampingkan bahkan tidak memperdulikan keselamatan diri sendiri. Ditemukan juga jika beberapa alat keselamatan di atas kapal sudah tidak layak untuk digunakan bahkan tidak memenuhi jumlah kru di atas kapal. Melihat hal tersebut, perwira di atas kapal telah mengajukan permintaan untuk pengadaan alat keselamatan yang dianggap sudah tidak layak pakai dan alat keselamatan yang masih kurang jumlah dan persediaan di atas kapal kepada pihak perusahaan. Tetapi pihak perusahaan sebagai penanggung jawab dalam hal ini kurang tanggap dalam memenuhi permintaan dari kapal sehingga membuat pelaksanaan *ISM (International Safety Management) Code* di MV. TANTO SEJAHTERA tidak berjalan dengan baik sehingga tidak mendukung penerapan keselamatan saat bekerja di atas kapal.

C. Pembahasan Penelitian

Dari ketiga kejadian di atas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi karena pada saat kejadian ABK (Anak Buah Kapal) yang bersangkutan tidak disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sehingga menyebabkan kecelakaan kerja yang akhirnya menimbulkan kerugian bagi diri sendiri. Sedangkan menurut ketentuan apabila ABK (Anak Buah Kapal) tidak menggunakan *Personal Safety Equipment* akan dilakukan pemberian sanksi guna memberikan penegakan peraturan terhadap individu yang melakukan tindakan tidak disiplin agar diharapkan kemudian hari tidak terjadi lagi hal-hal yang tidak diinginkan.

Dari data-data yang diperoleh melalui hasil penelitian, maka penulis menemukan bahwa pelaksanaan prosedur keselamatan saat melakukan pekerjaan yang belum optimal menjadi penyebab terjadinya

kecelakaan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA. Selain disebabkan oleh manusia itu sendiri, hal ini juga disebabkan oleh peralatan yang sudah tidak sesuai standar atau tidak layak pakai dan perusahaan yang tidak mendukung pengadaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal. Adanya ABK (Anak Buah Kapal) yang belum mengikuti prosedur atau kedisiplinan ABK (Anak Buah Kapal) yang menurun terhadap prosedur keselamatan yang kurang memperhatikan unsur keselamatan dalam bekerja di atas kapal. Disisi lain peralatan keselamatan kerja yang berguna untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menyimpannya sewaktu menjalankan tugas, maka dapat dikatakan bahwa:

1. Kecelakaan terjadi akibat rendahnya kedisiplinan kru kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
2. Kurangnya peralatan yang tersedia di atas kapal sehingga kru kapal bekerja dengan alat yang seadanya.
3. Kurangnya kepedulian dan kesadaran terhadap keamanan dan keselamatan saat bekerja.
4. Kurangnya pengawasan oleh perwira kapal dalam memperhatikan para anak buah kapal dalam melakukan pekerjaan di atas kapal.

Dalam beberapa kecelakaan tersebut jika dilihat pada temuan penelitian bahwa kecelakaan terjadi akibat kru kapal yang tidak memahami akan pentingnya keamanan dan keselamatan dalam bekerja serta kurang disiplinnya kru kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan saat bekerja sehingga menyebabkan kecelakaan kerja di atas kapal. Maka dari itu diharapkan kepada semua kru kapal agar selalu menggunakan alat-alat keselamatan pada saat bekerja guna untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan saat bekerja.

Alat keselamatan kerja sangat penting dalam menunjang keselamatan kru kapal saat bekerja namun di lapangan sering ditemukan kru kapal sengaja untuk tidak memakai alat-alat

keselamatan karena dianggap hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan tidak bebas padahal tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapan saja yang dapat merenggut nyawa atau membuat cedera serius. Tidak adanya kesadaran dalam penggunaan alat keselamatan bahwa alat itu bukan untuk keselamatan orang lain melainkan untuk keselamatan diri sendiri.

Ditinjau dari kejadian, biasanya seorang kru kapal tidak memperdulikan penggunaan alat-alat keselamatan kerja karena menganggap suatu pekerjaan pada saat itu hanya membutuhkan waktu sebentar saja sehingga merasa direpotkan apabila menggunakan alat-alat keselamatan tersebut, juga beberapa mengatakan bahwa sedikit merepotkan apabila bekerja menggunakan alat-alat keselamatan kerja karena tidak terbiasa menggunakan dan juga merasa mampu bekerja tanpa menggunakan alat-alat keselamatan kerja, ini juga karena kurangnya kesadaran akan keamanan dan keselamatan saat bekerja serta kurangnya pengawasan dari pihak atasan atau perwira. Akibatnya seorang ABK (Anak Buah Kapal) mengalami kecelakaan kerja inilah menjadi bahan ajaran terhadap kesadaran serta kedisiplinan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

Faktor-faktor yang mempengaruhi keamanan dan keselamatan kru kapal agar disiplin saat bekerja untuk pencegahan kecelakaan saat bekerja antara lain:

1. Sistem manajemen keselamatan.

Sistem manajemen keselamatan sebagaimana dimaksud meliputi:

- a. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan.
- b. Sistem Manajemen Keselamatan Kapal.

Sistem manajemen sangat penting dalam pengoperasian kapal dan dalam peningkatan keamanan dan keselamatan serta kedisiplinan kru kapal di atas kapal oleh karena itu apabila suatu perusahaan mempunyai sistem manajemen yang buruk maka

perusahaan tersebut akan mengalami banyak masalah dan banyak kerugian misalnya contoh dengan adanya kecelakaan kerja di atas kapal yang diakibatkan oleh manajemen yang buruk maka perusahaan akan mengalami kerugian dengan membiayai segala korban kecelakaan. Manajemen Keselamatan Kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di perusahaan dan di kapal. Oleh karena itu perusahaan mempunyai tugas untuk menghilangkan dan mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh kekeliruan pelaksanaan secara langsung atau tidak langsung yang mengakibatkan kecelakaan yaitu dengan cara membuat sistem manajemen yang mampu untuk menciptakan kerjasama yang baik antara manajemen darat dan manajemen di atas kapal dalam pengoperasian yang aman.

ISM (International Safety Management) Code adalah Kode Internasional tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran sebagaimana yang diatur dalam Bab IX Konvensi *SOLAS 1974* yang telah diamandemen. Sistem manajemen yang dimaksud harus ditunjang oleh pelaksanaan sumber daya manusia (SDM) yang berpengetahuan memiliki keterampilan dan sarana penunjang yang cukup perlu kiranya disadari bahwa keputusan yang diambil daftar kapal harus menjamin bahwa setiap tindakannya akan diperbuat mempengaruhi keselamatan. Juga melalui audit eksternal manajemen keselamatan, untuk perusahaan dan untuk kapal yang merupakan verifikasi yang dilakukan secara sistematis terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal terhadap kesesuaian persyaratan system manajemen keselamatan yang telah ditetapkan dan diterapkan secara efektif. Dari audit eksternal tersebut dilakukan oleh auditor pada Direktorat Jenderal atau Badan Klasifikasi yang diberikan kewenangan oleh menteri keluarlah

sertifikat manajemen keselamatan yaitu Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/ DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal. Dari sertifikat tersebut dapat diketahui bahwa perusahaan dan kapal telah melaksanakan serta menerapkan manajemen keselamatan yang telah ditetapkan.

Sistem Manajemen Keselamatan wajib disediakan oleh perusahaan untuk menjamin bahwa organisasi perusahaan dapat tanggap setiap saat atas kemungkinan bahaya, kecelakaan, dan keadaan darurat yang terjadi pada armada kapalnya. Sistem Manajemen Keselamatan untuk kapal harus diterapkan dengan baik dan penuh tanggung jawab. Namun fakta yang penulis temukan selama melaksanakan praktek laut di tempat penelitian, yaitu di MV. TANTO SEJAHTERA masih ditemukan jika penerapan *ISM (International Safety Management) Code* yang mana merupakan dasar dari Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan oleh pihak perusahaan ternyata tidak berjalan dengan baik dikarenakan pihak perusahaan yang kurang tanggap dalam menyalurkan atau memenuhi permintaan alat-alat keselamatan ke setiap kapal yang dimilikinya serta beberapa ABK (Anak Buah Kapal) yang tidak disiplin dalam menggunakan alat keselamatan saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

2. Pengetahuan dan keterampilan ABK (Anak Buah Kapal) dalam bekerja.

Setiap ABK (Anak Buah Kapal) yang bekerja di atas kapal harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur. Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas

kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. Keselamatan kerja membutuhkan keterampilan pada setiap awak kapal, meliputi cara kerja dan prakteknya serta pengenalan aspek-aspek pekerjaan secara menyeluruh dan terperinci agar tetap selalu waspada dan mampu menghindari risiko pada saat bekerja di atas kapal, terbatasnya keterampilan bagi ABK (Anak Buah Kapal) terbatas pula pengetahuan tentang keselamatan kerja, hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor mendasar seperti tingkat pendidikan, budaya dan pengalaman.

Dengan beragamnya latar belakang maka keterampilan ABK (Anak Buah Kapal) berbeda pula dan pandangan mengenai keselamatan kerja juga tidak sama. Hal tersebut harus diantisipasi dengan seksama karena berkaitan dengan kelancaran operasi kapal. Anak Buah Kapal (ABK) harus memiliki pengetahuan yang cukup dan pengalaman dalam melakukan pekerjaan. Hal ini dimaksudkan agar dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya yang berkaitan dengan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja dapat optimal sebagaimana mestinya.

3. Keadaan mental dan sifat-sifat yang tidak baik

Di atas kapal dijumpai ABK (Anak Buah Kapal) yang mempunyai sifat-sifat yang tidak baik dan mental yang buruk seperti: geram, kemelut kerja, kekurangan mental, bioritmik, dan lain-lain yang berakibat tidak mau bekerjasama, mementingkan diri sendiri dan dapat membahayakan dirinya sendiri serta ABK (Anak Buah Kapal) lainnya hingga berdampak pada kegiatan pekerjaan di atas kapal. Hal ini membuat sulitnya penerapan sistem manajemen keselamatan di atas kapal.

4. Penggunaan alat-alat keselamatan dan sarana penunjang

Persiapan sarana penunjang adalah menjadi tugas dan tanggung jawab dari Muallim 1 (satu) persiapan alat penunjang dalam bekerja

di atas kapal harus dimaksimalkan sebaik mungkin untuk menghindari kecelakaan kerja atau hal-hal yang tidak diinginkan. Namun pada kenyataannya sepanjang pengamatan penulis dalam melaksanakan praktek laut, hal ini sering diabaikan karena waktu yang mendesak atau adanya anggapan dari ABK (Anak Buah Kapal) bahwa keadaan yang masih baik atau pekerjaan yang akan dilakukan tidak berisiko dan hanya memerlukan waktu yang relatif cepat sehingga pada saat bekerja tidak menggunakan alat keselamatan dan juga tidak menerapkan prosedur kerja yang aman sehingga dapat timbul risiko terjadinya kecelakaan kerja dan dapat merugikan individu itu sendiri hingga menghambat operasional kerja di atas kapal. Oleh sebab itu alat-alat keselamatan selain diadakan persiapan sebagai sarana penunjang untuk keselamatan ABK (Anak Buah Kapal) juga wajib untuk dilakukan pemeriksaan dan diperhatikan penggunaannya, serta keadaannya. ABK (Anak Buah Kapal) dituntut dapat secara maksimal mengetahui penggunaan dan fungsi dari pemakaian alat keselamatan, pengetahuan menggunakan alat keselamatan sangat penting maka dari itu dalam penggunaan alat-alat keselamatan perlu diperhatikan hal-hal seperti berikut:

- a. Perhatikan sebelum memakai alat keselamatan, apakah alat itu layak digunakan atau tidak.
- b. Dilarang memakai alat-alat keselamatan yang rusak karena alat itu dapat membawa bahaya atau membuat alat tersebut semakin rusak.
- c. Sesudah pemakaian simpan alat-alat tersebut pada tempatnya agar apabila kita membutuhkan tidak dak lagi repot-repot untuk mencarinya dan menghindari hilangnya alat keselamatan tersebut.
- d. Jika ada kerusakan atau hilang segera melapor kepada kepala kerja masing-masing.

- e. Tempat penyimpanan alat-alat agar selalu bersih dan dalam keadaan baik agar alat keselamatan tidak cepat rusak dan awet.
- f. Sosialisasi dalam bentuk lisan maupun tulisan kepada seluruh kru kapal agar penggunaan alat keselamatan dapat dilaksanakan dalam aktivitas kerja harian.
- g. Pemberian motivasi kepada kru kapal dengan cara memberikan petunjuk dan saran yang meyakinkan bahwa dalam bekerja mengikuti aturan-aturan yang diisyaratkan oleh *ISM (International Safety Management) Code* perlu dilakukan sehingga keamanan dan keselamatan jiwa kru kapal dapat terjamin.
- h. Adapun yang bertanggung jawab dalam pengawasan ini adalah Nakhoda dan Perwira di kapal yang ditunjuk sebagai *Safety officer* yaitu dengan cara mengadakan pengawasan secara langsung kepada kru kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di kapal.

Langkah –langkah untuk menciptakan suasana yang aman dan disiplin saat bekerja di atas kapal seperti prosedur kerja yang terarah dalam kedisiplinan terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal adalah salah satu hal pokok yang harus diperhatikan dalam kegiatan pekerjaan di atas kapal, perlu memperhatikan prosedur dalam melakukan aktivitas kerja guna peningkatan keselamatan terhadap dan kelancaran bisnis perusahaan, sehingga perlu dibentuk prosedur kerja yang dapat menjamin keselamatan dan mengurangi risiko terjadinya bahaya kecelakaan khususnya dalam bekerja sehari-hari di atas kapal yang dilakukan oleh ABK (Anak Buah Kapal).

Beberapa cara yang perlu diperhatikan dalam prosedur kerja tersebut, yaitu :

- a. Pengenalan terhadap dunia kerja

Sebelum memulai aktivitas kerja maka pengenalan kerja sangat penting untuk dilakukan sebab setiap kru kapal belum

tentu bisa langsung mengetahui lingkungan kerja serta penggunaan alat-alat keselamatan, mungkin karena baru pertama kali melihat alat-alat tersebut ataupun karena kru kapal tersebut baru pertama kalinya naik di atas kapal sehingga perlu untuk memberikan pengarahannya dan petunjuk tentang lingkungan kerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja. Ketentuan keselamatan penggunaan alat keselamatan dan kewaspadaan dalam bekerja khusus ABK (Anak Buah Kapal) yang belum mempunyai pengalaman bekerja di kapal, oleh sebab itu perwira dikapal sebagai penanggung jawab berkewajiban untuk:

- 1) Memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.
- 2) Memberikan pemahaman tentang kegunaan dan peran alat-alat keselamatan kerja.
- 3) Serta tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

b. Aktivitas kerja yang terkoordinir

Pada saat melaksanakan praktek laut, sesuai dengan pengalaman temuan kasus kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal, yang diakibatkan karena kurangnya kerjasama antara personil yang terkait, saling mementingkan diri sendiri saat bekerja ataupun diakibatkan oleh kurangnya pengetahuan yang dimiliki serta tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Hal tersebut perlu dihindari guna tercapainya suatu tujuan yang dituju bersama. Dalam melakukan pekerjaan di atas kapal, sebuah kapal dioperasikan oleh personil atau Anak Buah Kapal (ABK) untuk dapat tiba sampai tujuan dengan selamat, didalam pengoperasiannya ABK (Anak Buah Kapal) dibagi kedalam struktur dan kategori sesuai dengan tugasnya di atas kapal. ABK (Anak Buah Kapal) berkewajiban bekerja sekuat tenaga sesuai tugas

masing-masing serta mengerjakan segala sesuatu dengan aman yang diperintahkan oleh nakhoda selaku pimpinan di atas kapal.

c. Kesadaran akan bahaya yang ditimbulkan

Kesadaran akan bahaya yang ditimbulkan apabila tidak disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja perlu diketahui, agar dampak dari bahaya tersebut dapat dihindari. Sebagai seorang perwira kapal harus mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan yang merupakan tuntutan utama dalam meningkatkan aktivitas kerja di atas kapal yang aman dan nyaman serta kesadaran yang tinggi akan kedisiplinan dalam bekerja agar tercipta suasana kerja yang aman. Hal tersebut dapat dilakukan dengan meningkatkan kesadaran ABK (Anak Buah Kapal) dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab terhadap alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Ada beberapa alternatif yang dapat dikembangkan untuk mencegah penyebab rendahnya kedisiplinan dan pemahaman ABK (Anak Buah Kapal) terhadap penggunaan dan penerapan keselamatan saat bekerja, diantaranya:

1. Meningkatkan disiplin terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

Cara yang dapat dilakukan yaitu dengan memotivasi setiap awak kapal untuk tetap selalu mengikuti standar-standar keselamatan kerja yang ada di atas kapal. Selain itu para perwira juga dapat mengambil tindakan lain yaitu dengan mengingatkan para awak kapal untuk selalu menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang ada sehingga kecelakaan kerja dapat dicegah atau diminimalisir. Bila kedua metode pendisiplinan ini telah dilaksanakan namun ternyata masih saja ada awak kapal yang tidak disiplin dan enggan menggunakan peralatan kerja, maka sebagai seorang perwira harus mengambil tindakan yang tegas dengan cara sebagai berikut:

a. Memberikan sanksi tegas yang dapat berupa hukuman apabila ABK (Anak Buah Kapal) tidak melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur keselamatan kerja yang ada dan sudah ditetapkan. Tindakan yang dilakukan oleh Perwira tersebut merupakan tindakan pendisiplinan (*disciplinary action*) yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggarannya. Metode ini disebut dengan metode Disiplin Korektif yang dimana diharapkan dapat mencegah dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal dengan memberikan sanksi yang tegas.

1) Keuntungannya:

Dapat memotivasi awak kapal agar tidak mendapatkan sanksi sehingga senantiasa mengikuti prosedur keselamatan kerja.

2) Kerugiannya:

Menimbulkan ketegangan pada awak kapal di dalam bekerja, tetapi penegakan peraturan harus dilaksanakan.

b. Memberikan catatan disiplin terhadap para awak kapal yang melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan kerja. Agar rasa disiplin yang timbul bukan semata-mata atas pihak manajemen perusahaan, tetapi karena termotivasi dan atas dasar dorongan disiplin individu masing-masing. Hal ini bertujuan agar perusahaan memberikan penghargaan yang dapat berupa kenaikan pangkat kepada setiap awak kapal yang memiliki kesadaran dan kedisiplinan yang baik dalam hal menerapkan keselamatan kerja.

1) Keuntungannya:

Para awak kapal menjadi lebih termotivasi dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja agar dapat memiliki penilaian kedisiplinan yang baik sehingga dapat memperoleh penghargaan dari perusahaan.

2) Kerugiannya:

Cara ini juga tidak memiliki kelemahan apapun.

2. Meningkatkan keselamatan kerja awak kapal dengan menerapkan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar.

Cara yang dapat dilakukan:

- a. Melakukan pengenalan dan Pelatihan-pelatihan (Familiarisasi).

1) Keuntungan:

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

2) Kerugiannya:

Dalam melakukan pelatihan-pelatihan, perusahaan harus mengerluakan biaya yang lebih.

- b. Dilakukan pengarahan sebelum dan sesudah pekerjaan.

1) Keuntungannya:

a) Para awak kapal menjadi tahu akan prosedur keselamatan yang harus dilakukan sebelum dan sesudah bekerja.

b) Para awak kapal makin termotivasi dengan makin bertambahnya perhatian dari perwira

2) Kerugiannya:

a) Dalam melakukan pengarahan-pengarahan sebelum bekerja akan menyita waktu kerja awak kapal.

b) Dalam melakukan pengarahan-pengarahan setelah bekerja akan menyita waktu istirahat awak kapal.

- c. Diadakan pertemuan keselamatan (*safety meeting*).

1) Keuntungannya:

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

2) Kerugiannya:

Pelaksanaan *safety meeting* mengurangi waktu istirahat para awak kapal karena *safety meeting* biasanya dilaksanakan di hari-hari libur atau jam-jam istirahat.

- d. Menayangkan film atau video tentang keselamatan kerja dan menempelkan poster-poster tentang keselamatan kerja pada tempat-tempat umum di atas kapal agar para ABK (Anak Buah Kapal) dapat dengan mudah membaca dan mengingat pentingnya keselamatan saat bekerja di atas kapal.

1) Keuntungannya:

Dapat meningkatkan dan memberi pengetahuan bagi para ABK (Anak Buah Kapal) akan prosedur keselamatan saat bekerja yang benar dan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

2) Kerugiannya:

Cara ini juga membutuhkan biaya tidak memiliki kelemahan apapun.

3. Meningkatkan pengawasan para Perwira terhadap para ABK di dalam menerapkan keselamatan kerja.

Cara yang dapat dilakukan yaitu perwira memberikan pengawasan secara langsung terhadap ABK (Anak Buah Kapal) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

a. Keuntungannya:

Jika pada saat perwira melakukan pengawasan langsung terhadap ABK (Anak Buah Kapal) yang sedang bekerja dan menemukan kesalahan atau penyelewengan dari prosedur yang sudah ditetapkan, maka perwira dapat langsung bertindak dengan memberikan instruksi atau teguran sehingga ABK (Anak Buah Kapal) dapat langsung mengetahui apa yang menjadi kesalahannya.

b. Kerugiannya:

Tidak semua ABK (Anak Buah Kapal) merasa senang ketika pekerjaannya selalu diawasi. Hal ini dapat menimbulkan rasa tidak nyaman pada ABK (Anak Buah Kapal) yang sedang bekerja karena setiap pekerjaan yang dilakukan selalu diawasi oleh perwira. Sehingga hal ini akan menimbulkan hubungan yang tidak harmonis diantara ABK (Anak Buah Kapal) dan perwira di atas kapal.

4. Motivasi penerapan keselamatan kerja

Berdasarkan temuan penelitian yang penulis lakukan dengan pengamatan di lapangan terkait faktor penyebab rendahnya kedisiplinan ABK (Anak Buah Kapal) terhadap penggunaan alat keselamatan kerja saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal terutama saat melakukan pekerjaan yang memiliki risiko yang sangat tinggi yang dapat mengancam keselamatan jiwa, juga kemauan untuk memahami pentingnya penggunaan alat keselamatan saat bekerja di atas kapal. Beberapa cara untuk mengantisipasi keadaan yang demikian terdapat beberapa alternatif pemecahan masalah yang bersumber dari faktor manusia terhadap kedisiplinan dan pemahaman pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja, yang dapat direalisasikan dengan:

- a. Meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan kru dalam mentaati peraturan penggunaan alat keselamatan kerja terutama saat melakukan pekerjaan yang memiliki risiko yang tinggi dengan cara memberikan peringatan bahkan sampai pada pemberian sanksi tertentu.
- b. Pihak perusahaan dan kapal melaksanakan *safety meeting* secara berkesinambungan minimal sebulan sekali serta hendaknya dalam penerimaan kru baru agar diseleksi dengan baik dengan memperhatikan kelengkapan dokumen atau

sertifikat yang berkaitan dengan pengalaman kerja di atas kapal.

- c. Kru baru dan lama dalam melakukan serah terima tugas di atas kapal harus saling bertukar informasi mengenai segala sesuatu tentang kebiasaan di kapal tersebut.

Perwira khususnya Mualim I selalu memberi sosialisasi, motivasi serta pengawasan oleh para perwira tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan dan penerapan keselamatan saat bekerja dan bahaya-bahaya yang akan timbul dari ketidakdisiplinan tersebut. Selain itu pemahaman kru dalam melakukan pekerjaan juga sangat penting bahwa ia harus mengerti risiko apa yang akan didapatkan dan risiko bahaya yang akan dihadapi. Menganalisa dari sudut pengalaman dan kedisiplinan belum cukup yang perlu juga mendapatkan perhatian adalah keterampilan dalam bekerja dan kualitas pengetahuannya. Pada kejadian kecelakaan karena tidak disiplin dalam penggunaan alat keselamatan disebabkan kru tidak memperhatikan pentingnya penerapan keselamatan saat bekerja di atas kapal, hal ini menandakan bahwa rendahnya kualitas daripada kru.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada permasalahan dan hasil penelitian dilapangan serta dari hasil uraian pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai kedisiplinan kru dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di MV. TANTO SEJAHTERA maka kesimpulan yang penulis ambil adalah kedisiplinan ABK (Anak Buah Kapal) dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal masih rendah. Hal ini dapat membahayakan keselamatan diri dalam bekerja dan dapat mengganggu kinerja operasional kapal.

B. Saran

Adapun saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil dari analisa dan pembahasan yang sudah dilakukan untuk penyelesaian masalah adalah sebaiknya para ABK (Anak Buah Kapal) untuk meningkatkan pemahaman akan prosedur keselamatan yang sudah dibuat sehingga perlu dilakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya menggunakan perlengkapan keselamatan dan menerapkan rasa disiplin dan tanggung jawab dalam setiap pekerjaannya dan perwira sebaiknya memotivasi para ABK (Anak Buah Kapal) agar lebih disiplin dalam menggunakan alat keselamatan maka disarankan agar nakhoda memberikan pengarahan kepada ABK (Anak Buah Kapal) tentang penggunaan alat keselamatan kerja serta dapat bertindak tegas dalam memberikan sanksi berupa teguran terhadap ABK (Anak Buah Kapal) yang melakukan pelanggaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Fikri, Asyura (2015). *Pengertian Motivasi (online)*.
<https://www.slideshare.net/birosmsFAunbrah/motivasi-modul-empati-dan-motivasi>. Diakses pada tanggal 20 Mei 2020.
- Handoko, T. Hani. (2012). *Manajemen Personalia & Sumber Daya Manusia*, BPFE-Yogyakarta (Anggota IKAPI), Yogyakarta.
- ISM Code (International Safety Management Code)*. (2010). *Guidelines on implementation of the ISM Code*, London. *International Maritime Organization*.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2020). *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Prasetyo, Julius Agung (2019). *OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI MV. NEW GLORY*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- STCW, I. (1995). *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (or STCW)*. *International Maritime Organization*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja*.
- Zakky. (2018). *Pengertian Management (online)*.
<https://www.zonareferensi.com/pengertian-manajemen/>.
Diakses pada tanggal 20 Mei 2020.

RIWAYAT HIDUP



WIRA IMANUEL RESKY PAGALA Lahir di Maros pada 28 Juni 1999. Merupakan anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan bapak Alm. Elia Sulle dan Ibu Rante Labi, S.Pd., M.Pd. Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan tahun 2011 di SDN 2 UNGGULAN MAROS dan melanjutkan pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMPN 2 UNGGULAN MAROS diselesaikan pada tahun 2014

dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMAN 1 MAROS diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun 2018 bulan September, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2018-2022) dan mengambil jurusan Nautika.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di MV. TANTO SEJAHTERA milik PT. Tanto Intim Line selama sembilan bulan limabelas hari. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.