

SKRIPSI

**ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL
MV. GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LAUT**



DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN SHARUN

NIT. 16.41.188

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL
MV.GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LUT**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN SHARUN

NIT.16.41.188

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2021

SKRIPSI

**ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL
MV. GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LAUT**

Disusun dan Diajukan oleh:

DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN S

NIT. 16.41.188

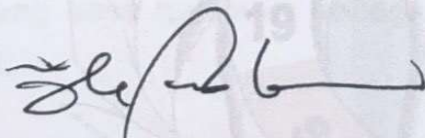
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 13 JULI 2021

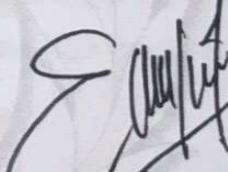
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Dodik Widarbowo, M.T., M.Mar.
NIP.



Eva Susanti, S.Si.T., M.T
NIP.

Mengetahui:

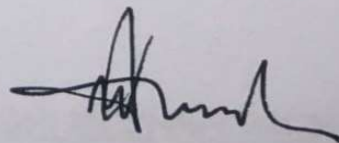
a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



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



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

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Dimas Inzaghi Muzhafran Sharun

NIT : 16.41.188

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL MV. GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LAUT

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

Makassar, 08 Juli 2021

DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN SHARUN

NIT.16.41.188

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Adapun judul skripsi yaitu **“ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL MV. GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LAUT”**.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu dan data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Dodik Widarbowo, M.T., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Eva Susanti, S.Si.T., M.T., Selaku Dosen Pembimbing Teknik.
5. Seluruh Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP makassar.
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Orang tua penulis, Ibu Merry Mentang atas ketulusan dan kasih sayangnya, bibi dari penulis, Sarah Mentang yang senantiasa memberikan dukungan, semangat dan motivasi sehingga penulis mampu untuk menyelesaikan skripsi ini.

8. Kepada Syanirah Muh Syamsiar S.IP yang telah membantu dan mendorong penulis dalam penyusunan skripsi ini.
9. Perusahaan Pelayaran PT. Asia Marine Temas yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
10. Seluruh Crew MV. GULF MAS yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXVII, kelas Nautika VIIIA khususnya Ketua Kelas Penulis yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
12. Dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon dan saran-saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 08 Juli 2021

Dimas Inzaghi Muzhafran Sharun

NIT.16.41.188

ABSTRAK

DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN SHARUN, 2021, ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL MV. GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LAUT, (Dibimbing oleh Dodik Widarbowo dan Eva Susanti).

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pengalaman penulis ketika melaksanakan Prala di MV. GULF MAS, milik salah satu perusahaan PT. ASIA MARINE TEMAS. Di atas kapal ini, penulis sering menemukan tindakan-tindakan ABK yang menyimpang dari aturan dalam menjaga keselamatan kerja yang telah ditetapkan. Oleh sebab itu, karya tulis ini bertujuan untuk mengetahui mengapa kedisiplinan saat bekerja kurang terlaksana dengan baik di atas kapal MV. GULF MAS.

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MV. GULF MAS saat penulis melaksanakan praktek laut, terhitung mulai tanggal 1 Mei 2019 sampai dengan tanggal 20 Juni 2020 . Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif. Sumber data diperoleh dari *interview, dan observasi* secara langsung di lapangan serta ditunjang metode kepustakaan dan hasil dokumentasi yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan. Kemudian, data tersebut dianalisis secara deskriptif kuantitatif.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kedisiplinan ABK saat bekerja kurang terlaksana dengan baik dikarenakan oleh beberapa faktor seperti : ketersediaan alat, rasa pentingnya keselamatan, kedisiplinan diri.

Kata Kunci : Kedisiplinan, Keselamatan kerja, ABK Kapal.

ABSTRACT

DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN SHARUN, 2021, Analysis of Implementation Navigation Watchkeeping on MV. GULF MAS, (Guided by Dodik Widarbowo and Eva Susanti).

This research based on the author's experience when did Sea Project on MV. GULF MAS, one of the ASIA MARINE TEMAS Company. Writer found several actions of crews while working that dicsipline from the safety at work rules. Therefore, this paper aims to find out why the dicsipline of safety at work rules is poorly implemented on MV. GULF MAS.

This research is carried on MV. GULF MAS during the authors Sea Project, starting from 1st of May 2019 until 20th of June 2020. This research using descriptive quantitative method. The sources of the data is obtained by interview, and observation directly in research place also supported by the literature and documentation that provide a clearer picture of the information submitted. Then, the data were analyzed descriptively and quantitatively.

The results obtained were the discipline of the crew are poorly implemented due to some factors that are : Tools availability, sense of the importance of safety , and self-awareness.

Key words : Discipline, work safety, vessel's crew.

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Batasan Masalah	2
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Pengertian Keselamatan	4
B. Tujuan Keselamatan	21
C. Pola Pemahaman Keselamatan di Kapal	23
D. Kedisiplinan	25
E. Pengertian Keadaan Darurat	27
F. Kerangka Pikir	33

G. Hipotesis Penelitian	34
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	35
A. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
B. Metode Pengumpulan Data	35
C. Jenis dan Sumber Data	35
D. Langkah-langkah Analisis Penelitian	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	37
A. Hasil penelitian	37
B. Penggunaan Alat Keselamatan Saat Bekerja	41
C. Pembahasan	48
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	50
A. Simpulan	50
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	51

DAFTAR TABEL

Nomor	halaman
2.1 Skala “Likelihood” pada standar AS/NZS 4360	13
2.2 Skala “severity” pada standar AS/NZS 4360	14
2.3 Skala “risk rating” pada standar AS/NZS 4360	15
4.1. Crewlist MV. GULF MAS	39
4.2. Responden	45
4.3. Observasi Terhadap Responden	46
4.4. Faktor Yang Memengaruhi Responden	48

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. Kemungkinan Penyebab Berkurangnya Keselamatan	22

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja, dan produk hasil tangkapan. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi penangkapan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal didalam menjalankan tugasnya. Oleh sebab itu maka timbul usaha-usaha untuk mencari jalan mencegah kecelakaan sedapat mungkin berdasarkan atas berbagai pengalaman dan hasil-hasil penyelidikan oleh para ahli keselamatan kerja.

Pencegahan kecelakaan kerja didasarkan atas kesimpulan-kesimpulan yaitu kecelakaan tidak terjadi dengan sendirinya akan tetapi ada yang meyebabkannya. Kecelakaan dapat dihindarkan. Teknik pencegahan kecelakaan tidak sukar dan tidak mahal. Tiap-tiap pekerja praktis mengandung bahaya kecelakaan-kecelakaan akan tetapi sebab-sebabnya dapat ditemukan dan ditiadakan. Suatu hal yang penting adalah menerangkan sebab-sebab kecelakaan dan meniadakannya sebelum ia terjadi. Mencegah kecelakaan berarti mempertinggi moral dan disiplin pekerja dan menguntungkan para pekerja dan perusahaan. Pada tiap-tiap kecelakaan hendaklah dicari penyebabnya sebabnya supaya kecelakaan

serupa tidak akan terjadi lagi dikemudian hari. Mencegah kecelakaan tidak dapat dilakukan oleh seorang saja. Kecelakaan hanya dapat dicegah kalau ada kemauan dan kerja sama yang baik antara pekerja dan pengusaha. Tidaklah perlu tiap-tiap perusahaan mempunyai ahli keselamatan kerja, lebih-lebih perusahaan kecil cukup dilakukan oleh seorang yang menaruh minat terhadap soal ini dan menjalankan petunjuk yang diberikan oleh ahli keselamatan kerja.

Sehubungan dengan adanya usaha keselamatan di kapal, penulis ingin mengangkat judul akan **ANALISIS KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL MV. GULF MAS TERHADAP KESELAMATAN KERJA DI LAUT**. Dengan adanya kejadian *AWAK KAPAL TERLUKA* yang terjadi selama melaksanakan kegiatan/pekerjaan di kapal. Baik itu yang terjadi dengan sengaja maupun yang terjadi dengan tidak sengaja.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas maka masalah-masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) terhadap keselamatan saat bekerja di kapal MV. GULF MAS ?
2. Faktor apa saja yang menyebabkan kurang disiplinnya ABK ?

C. Batasan Masalah

Penulis meninjau pada pentingnya kedisiplinan akan keselamatan kerja di kapal yang sangat menunjang akan keuntungan dan kerugian pada suatu perusahaan pada khususnya, dan pada suatu negara pada umumnya, serta kesadaran dan tanggung jawab ABK yang melaksanakannya. Agar tidak menyimpang dari tujuan dan sasaran

penulis maka penulis merasa perlu untuk membatasinya hanya pada kapal yang dimaksud.

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang, tujuan dari penelitian yang ingin dicapai yaitu peningkatan pengetahuan dan pemahaman akan pentingnya keselamatan di atas kapal, sehingga kecelakaan di kapal dapat diminimalisir sedapat mungkin.

2. Manfaat Penelitian

Sebagai tolak ukur serta masukan dan bahan pertimbangan bagi :

- a. Perusahaan
- b. ABK
- c. Penyaji sebagai kajian berikutnya

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Keselamatan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, keselamatan adalah perihal keadaan selamat, kesejahteraan, kebahagiaan, dan sebagainya. Keselamatan juga dimaknai sebagai suatu keadaan aman dan terlindungi daripada masalah fisik, sosial, kewenangan, politik, perasaan, pekerjaan psikologi, pelajaran dan perkara-perkara lain yang melibatkan kerusakan atau kejadian yang tidak diinginkan. Ini juga termasuk dalam konteks terlindung daripada sesuatu malapetaka atau kejadian yang berkaitan kesehatan dan ekonomi.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan upaya kita untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan aman, sehingga dapat mengurangi probabilitas kecelakaan kerja /penyakit akibat kelalaian yang mengakibatkan demotivasi dan defisiensi produktivitas kerja. Menurut UU Pokok Kesehatan RI No. 9 Th. 1960 Bab I Pasal II, Kesehatan Kerja adalah suatu kondisi Kesehatan yang bertujuan agar masyarakat pekerja memperoleh derajat Kesehatan setinggi-tingginya, baik jasmani, rohani maupun social, dengan usaha pencegahan dan pengobatan terhadap penyakit atau gangguan Kesehatan yang disebabkan oleh pekerjaan dan lingkungan kerja maupun penyakit umum.

Menurut H. W Heinrich dalam Notoadmodjo (2007), penyebab keselamatan kerja yang sering ditemui adalah perilaku yang tidak aman sebesar 88 % dan kondisi lingkungan yang tidak aman sebesar 10%, atau kedua hal tersebut terjadi secara bersamaan.

Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN) sebagai pengelola aset negara tak luput dari ancaman kecelakaan kerja, baik tugas di lapangan maupun di kantor, prosedur-prosedur pengamanan harus selalu dipatuhi untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja, sebagai contoh bidang penilaian KPKNL Cirebon ketika melakukan penilaian aset Pertamina dimana protokol K3 harus dijalankan Ketika berada di Oil Well / Sumur Pompa yang termasuk Objek Vital Nasional. Penggunaan Alat Pelindung Diri menjadi sebuah keharusan saat memasuki Objek Aset Pertamina tersebut.

Berdasarkan Moekijat (2004), Program keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) dilaksanakan karena tiga faktor penting, yaitu :

1. Berdasarkan perikemanusiaan. Pertama-tama para manajer akan mengadakan pencegahan kecelakaan kerja atas dasar perikemanusiaan yang sesungguhnya. Mereka melakukan demikian untuk mengurangi sebanyak-banyaknya rasa sakit dari pekerjaan yang diderita luka serta efek terhadap keluarga.
2. Berdasarkan Undang-Undang. Ada juga alasan mengadakan program keselamatan dan Kesehatan kerja berdasarkan Undang-undang, bagi Sebagian mereka yang melanggarnya akan dijatuhi hukuman denda.
3. Berdasarkan Alasan ekonomi untuk sadar keselamatan kerja karena biaya kecelakaan dampaknya sangat besar bagi perusahaan.

Tujuan keselamatan kerja berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja, bahwa tujuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja yang berkaitan dengan mesin, peralatan, landasan tempat kerja dan lingkungan tempat kerja adalah mencegah terjadinya kecelakaan dan sakit akibat kerja,

memberikan perlindungan pada sumber-sumber produksi sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas. Hal ini tentu sangat penting mengingat apabila Kesehatan pegawai buruk mengakibatkan turunnya capaian/output serta demotivasi kerja.

Adapun penyebab Kecelakaan Kerja, yaitu :

Setiap pegawai tentu mempunyai cara cara tersendiri dalam proteksi diri terhadap ancaman kecelakaan kerja/ penyakit dalam menunjang pekerjaannya, misal dengan memakai masker Ketika sedang flu, menunda bepergian Ketika sedang pandemi, maupun dengan menjaga kebersihan/ kenyamanan ruangan kerja. Menurut Budiono dkk (2003), faktor yang mempengaruhi Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah

a. Beban Kerja

Beban kerja merupakan beban fisik, mental dan sosial, sehingga penempatan pegawai sesuai dengan kemampuannya perlu diperhatikan

b. Kapasitas Kerja

Kapasitas Kerja yang bergantung pada tingkat Pendidikan, keterampilan, kebugaran jasmani, ukuran tubuh ideal, keadaan gizi dsb

c. Lingkungan Kerja

Lingkungan Kerja yang berupa faktor fisik, kimia, biologi,ergonomic ataupun psikososial.

Tujuan Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

K3 merupakan bentuk perlindungan bagi kesehatan dan keselamatan kerja tenaga kerja, serta bagi sumber-sumber produksi perusahaan. Bila dijabarkan secara lebih konkret, tujuan K3 sebagaimana dikutip dari buku *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan* adalah sebagai berikut:

- A. Agar setiap pegawai mendapat jaminan keselamatan dan kesehatan kerja baik secara fisik, sosial, dan psikologis.
- B. Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik-baiknya selektif mungkin.
- C. Agar semua hasil produksi dipelihara keamanannya.
- D. Agar adanya jaminan atas pemeliharaan dan peningkatan kesehatan gizi pegawai.
- E. Agar meningkatnya kegairahan, keserasian kerja, dan partisipasi kerja.
- F. Agar terhindar dari gangguan kesehatan yang disebabkan oleh lingkungan atas kondisi kerja.
- G. Agar setiap pegawai merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

Dalam mewujudkan K3, perusahaan atau pemberi kerja perlu mengikuti sejumlah prinsip berikut:

- A. Menyediakan alat pelindung diri (APD) di tempat kerja.
- B. Menyediakan buku petunjuk penggunaan alat atau isyarat bahaya.
- C. Menyediakan peraturan pembagian tugas dan tanggung jawab.
- D. Menyediakan tempat kerja yang aman sesuai standar syarat-syarat lingkungan kerja (SSLK). Contohnya, tempat kerja steril dari debu kotoran, asap rokok, uap gas, radiasi, getaran mesin dan peralatan, kebisingan; aman dari arus listrik; memiliki penerangan yang memadai; memiliki ventilasi dan sirkulasi udara yang seimbang; dan memiliki peraturan kerja atau aturan perilaku di tempat kerja.
- E. Menyediakan penunjang kesehatan jasmani dan rohani di tempat kerja.
- F. Menyediakan sarana dan prasarana yang lengkap di tempat kerja.
- G. Memiliki kesadaran dalam menjaga keselamatan dan kesehatan kerja.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, kecelakaan Kerja dapat dicegah dengan metode HIRARC, HIRARC terdiri dari hazard identification, risk assessment, dan risk control

- a. Identifikasi Bahaya (hazard identification). Menurut Suardi, kategori bahaya adalah bahaya fisik, bahaya mekanik, bahaya elektrik, bahaya kimia, bahaya ergonomi, bahaya kebiasaan, bahaya lingkungan bahaya biologi dan bahaya psikologi.

b. Penilaian Risiko (Risk Assessment). Adalah proses penilaian untuk mengidentifikasi potensi bahaya yang dapat terjadi yang bertujuan untuk control risiko dari proses dan operasi. Penilaian dalam risk assessment yaitu likelihood dan severity. Likelihood menunjukkan seberapa mungkin kecelakaan terjadi, severity menunjukkan seberapa parah dampak kecelakaan tersebut, Nilai dari likelihood dan severity akan digunakan untuk menentukan risk rating, dimana risk rating adalah nilai tingkat resiko , bisa rendah ,menengah, tinggi atau ekstrem (AS/NZS). Acuan dapat dilihat pada table dibawah.

Menurut Bennett N.B. Silalahi dan Rumondang (1991:22 dan 139) menyatakan keselamatan merupakan suatu usaha untuk mencegah setiap perbuatan atau kondisi tidak 6 selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan sedangkan kesehatan kerja yaitu terhindarnya dari penyakit yang mungkin akan timbul setelah memulai pekerjaannya.

Sedangkan pendapat Leon C Meggison yang dikutip oleh Prabu Mangkunegara (2000:161) bahwa istilah keselamatan mencakup kedua istilah yaitu resiko keseamatan dan resiko kesehatan. Dalam kepegawaian, kedua istilah tersebut dibedakan, yaitu Keselamatan kerja menunjukkan kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian ditempat kerja. Resiko keselamatan merupakan aspek-aspek dari lingkungan kerja yang dapat menyebabkan kebakaran, ketakutan aliran listrik, terpotong, luka memar, keseleo, patah tulang, kerugian alat tubuh, penglihatan, dan pendengaran. Semua itu sering dihubungkan dengan perlengkapan perusahaan atau lingkungan fisik dan mencakup tugas-tugas kerja yang membutuhkan pemeliharaan dan latihan.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa keselamatan adalah suatu usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan sehingga manusia dapat merasakan kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian terutama untuk para pekerja konstruksi. Agar kondisi ini tercapai di tempat kerja maka diperlukan adanya keselamatan kerja.

Keselamatan kerja secara filosofi diartikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya serta hasil budaya dan karyanya. Dari segi keilmuan diartikan sebagai suatu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja (Purnama, 2010).

Keselamatan kerja adalah faktor yang sangat penting agar suatu proyek dapat berjalan dengan lancar. Dengan situasi yang aman dan selamat, para pekerja akan bekerja secara maksimal dan semangat. Keselamatan kerja adalah kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan di tempat kerja yang mencakup tentang kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja (Simanjuntak, 1994).

Menurut Suma'mur pada tahun 1993 keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan, dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Kemudian pada tahun 2001 Suma'mur memperbaharui pengertian dari keselamatan kerja yaitu rangkaian usaha untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi para karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan.

Pengertian di atas hampir sama dengan pengertian yang dikemukakan oleh Mangkunegara (2002), bahwa secara umum keselamatan kerja dapat dikatakan sebagai ilmu dan penerapannya yang berkaitan dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungan kerja serta cara melakukan pekerjaan guna menjamin keselamatan tenaga kerja dan aset perusahaan agar terhindar dari kecelakaan dan kerugian lainnya. Keselamatan kerja juga meliputi penyediaan Alat Pelindung Diri (APD), perawatan mesin dan pengaturan jam kerja yang manusiawi.

Slamet (2012) juga mendefinisikan tentang keselamatan kerja. Keselamatan kerja dapat diartikan sebagai keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan pekerjaan. Dengan kata lain keselamatan kerja merupakan salah satu faktor yang harus dilakukan selama bekerja, karena tidak yang menginginkan terjadinya kecelakaan di dunia ini. Keselamatan

kerja sangat bergantung .pada jenis, bentuk, dan lingkungan dimana pekerjaan itu dilaksanakan.

Unsur-unsur penunjang keselamatan kerja adalah sebagai berikut:

1. Adanya unsur-unsur keamanan dan kesehatan kerja
2. Adanya kesadaran dalam menjaga keamanan dan kesehatan kerja
3. Teliti dalam bekerja
4. Melaksanakan prosedur kerja dengan memperhatikan keamanan dan kesehatan kerja.

Faktor keselamatan kerja menjadi penting karena sangat terkait dengan kinerja karyawan dan pada gilirannya pada kinerja perusahaan. Semakin tersedianya fasilitas keselamatan kerja semakin sedikit kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja seperti pernyataan Jackson (1999) bahwa keselamatan adalah merujuk pada perlindungan terhadap kesejahteraan fisik seseorang terhadap cedera yang terkait dengan pekerjaan.

Tabel 2.1 Skala “Likelihood” pada standar AS/NZS 4360

Tingkat	Deskripsi	Keterangan
5	Almost Certain	Terdapat ≥ 1 kejadian dalam setiap shift
4	Likely	Terdapat ≥ 1 kejadian dalam setiap hari
3	Possible	Terdapat ≥ 1 kejadian dalam setiap minggu
2	Unlikely	Terdapat ≥ 1 kejadian dalam setiap bulan
1	Rare	Terdapat ≥ 1 kejadian dalam setahun atau lebih

Tabel 2.2 Skala “severity” pada standar AS/NZS 4360

Tingkat	Deskripsi	Keterangan
1	Insignificant	Tidak terjadi cedera, kerugian finansial sedikit
2	Minor	Cedera ringan, kerugian finansial sedikit
3	Moderate	Cedera sedang, perlu penanganan medis
4	Major	Cedera berat ≥ 1 orang, kerugian besar, gangguan proses bisnis
5	Catastrophic	Fatal ≥ 1 orang, kerugian sangat besar dan dampak sangat luas dengan terhentinya seluruh kegiatan

Tabel 2.3 Skala “risk rating” pada standar AS/NZS 4360

Frekuensi Risiko	Dampak Risiko				
	1	2	3	4	5
5	H	H	E	E	E
4	M	H	E	E	E
3	L	M	H	E	E
2	L	L	M	H	E
1	L	L	M	H	H

- b. Pengendalian Risiko (risk Control). Adalah cara mengatasi potensi bahaya yang terdapat dalam lingkungan kerja. Potensi bahaya tersebut dapat dikendalikan dengan menentukan skal prioritas terlebih dahulu yang kemudian dapat membantu dalam pemilihan pengendalian Hirarki pengendalian risiko menurut OHSAS 18001 terdiri dari lima hirarki yaitu eliminasi, substitusi, engineering control, administrative control dan alat pelindung diri (APD).

Pengertian K3 Menurut Filosofi Mangkunegara, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan jasmani maupun rohani tenaga kerja khususnya dan manusia pada umumnya serta hasil karya dan budaya menuju masyarakat adil dan makmur. Pengertian K3 Menurut Keilmuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah semua Ilmu dan Penerapannya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja (PAK), kebakaran, peledakan dan pencemaran lingkungan. Pengertian K3 Menurut OHSAS 18001:2007 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah semua kondisi dan faktor yang dapat berdampak pada keselamatan

dan kesehatan kerja tenaga kerja maupun orang lain (kontraktor, pemasok, pengunjung dan tamu) di tempat kerja.

Ketiga versi pengertian K3 di atas adalah pengertian K3 yang umum/paling sering digunakan di antara versi-versi pengertian/definisi K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) lainnya. Sebagaimana diketahui, tahun 2017 merupakan tahun ke-3 bagi bangsa Indonesia yang secara terus menerus berusaha mewujudkan kemandirian masyarakat Indonesia berbudaya K3 tahun 2020. Menurut Menteri Ketenagakerjaan (Menaker) Muhammad Hanif Dhakiri, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja mengatur dengan jelas pelaksanaan K3 di semua tempat kerja dimana terdapat tenaga kerja, hubungan kerja atau kegiatan usaha dan sumber bahaya baik di darat, didalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara yang berada di dalam wilayah Indonesia.

Disamping itu, tujuan K3 tidak hanya untuk memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja dan orang lain yang berada di tempat kerja agar terjamin keselamatannya, tetapi juga untuk mengendalikan resiko terhadap peralatan, aset, dan sumber produksi sehingga dapat digunakan secara aman dan efisien agar terhindar dari kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Perlindungan K3 yang efektif dan efisien dapat mendorong produktivitas jika di laksanakan dan di terapkan melalui sistem manajemen K3 sebagaimana amanat pasal 83 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Untuk itu, tema peringatan bulan K3 Nasional tahun ini dimaksudkan untuk mendorong semua pihak berpartisipasi aktif membudayakan K3 yang diharapkan menjadi bagian integral dalam pembangunan nasional untuk meningkatkan produktifitas dan kesejahteraan masyarakat.

Menurut Sutrisno dan Ruswandi , 2007, prinsip- prinsip yang harus dijalankan dalam suatu perusahaan/ instansi pemerintah dalam menerapkan Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah sebagai berikut:

1. Adanya APD di tempat kerja
2. Adanya buku petunjuk penggunaan alat atau isyarat bahaya
3. Adanya peraturan pembagian tugas dan tanggung jawab
4. Adanya tempat kerja yang aman sesuai standar SSLK (syarat-syarat lingkungan kerja) antara lain tempat kerja steril dari debu, kotoran, asap rokok, uap gas, radiasi, getaran mesin dan peralatan, kebisingan, tempat kerja aman dari arus listrik, lampu penerangan memadai, ventilasi dan sirkulasi udara seimbang.
5. Adanya penunjang Kesehatan jasmani dan rohani ditempat kerja
6. Adanya sarana dan prasarana lengkap ditempat kerja
7. Adanya kesadaran dalam menjaga keselamatan dan Kesehatan kerja
8. Adanya Pendidikan dan pelatihan tentang kesadaran K3.

Kesimpulan nya adalah, K3 merupakan upaya mendapatkan tempat kerja dan suasana kerja yang nyaman untuk mendukung pencapaian produktivitas yang setinggi-tingginya. KPKNL Cirebon selaku unit vertikal DJKN selalu berusaha menerapkan protokol K3, baik di kantor maupun di lapangan. Untuk menghindari kecelakaan kerja, maka K3 mutlak dilaksanakan di semua jenis bidang pekerjaan tanpa terkecuali, baik instansi swasta maupun pemerintah. Budaya hidup sehat dan juga melakukan GERMAS (Gerakan Masyarakat Hidup Sehat) dengan memasyarakatkan budaya hidup sehat serta meninggalkan kebiasaan dan perilaku yang kurang sehat. Aksi GERMAS harus diikuti oleh seluruh komponen bangsa dengan

kesadaran, kemauan dan kemampuan berperilaku sehat untuk meningkatkan kualitas hidup. Tersedianya fasilitas dan sarana prasarana yang memadai juga meningkatkan probabilitas Kesehatan kerja.

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja , bahwa tujuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja yang berkaitan dengan mesin, peralatan, landasan tempat kerja dan lingkungan tempat kerja adalah mencegah terjadinya kecelakaan dan sakit akibat kerja, memberikan perlindungan pada sumber-sumber produksi sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas. Hal ini tentu sangat penting mengingat apabila Kesehatan pegawai buruk mengakibatkan turunnya capaian/output serta demotivasi kerja.

Adapun usaha untuk mencapai suatu keselamatan , namun hal itu jika tidak dilaksanakan akan terjadi suatu kecelakaan atau suatu hal yang tidak diinginkan dan hal itu diantaranya :

1. Kerugian terhadap buruh / tenaga kerja / karyawan.
 - a) Kalau seorang buruh meninggal dalam kecelakaan maka keluarganya akan kehilangan pencari nafkah. Berapa besarnya uang ganti rugi, kehilangan kepala keluarga tak dapat diganti dan tak dapat diganti dengan uang.
 - b) Kalau seorang buruh cacat dalam pekerjaan, maka ia tidak dapat lagi melakukan pekerjaan seperti sedia kala dan sukar untuk mendapat kemajuan. Cacatnya akan menjadi handicap (penghalang) untuk mencari pekerjaan lain, dalam artian lain menderita secara fisik dan mental serta penghasilan menjadi merosot.

2. Kerugian terhadap pengusaha.

Tidak semua kecelakaan membawa korban jiwa manusia, akan tetapi juga membawa kerugian, bagi perusahaan yang mengalami kerugian antara lain:

a. Kerugian langsung :

- 1) Ongkos pertolongan pertama
- 2) Ongkos perawatan dan pengobatan
- 3) Pembayaran kerugian kalau buruh menderita cacat
- 4) Pembayaran gaji buruh selama tidak dapat bekerja
- 5) Biaya pembetulan mesin / alat produksi.

b. Kerugian tidak langsung :

- 1) Kehilangan waktu kerja, dengan adanya seorang atau beberapa buruh yang menderita kecelakaan maka buruh yang lain ikut menolong sehingga perusahaan kehilangan waktu untuk bekerja. Terkadang sebahagian atau seluruh pabrik berhenti untuk beberapa waktu. Akibatnya produksi menurun.
- 2) Kerugian pada barang modal (mesin), alat-alat kerja dan bahan baku.
- 3) Pembayaran upah untuk penggantian sikorban dengan akibat menurunnya hasil oleh karena sipengganti belum terlatih baik.

Namun kenyataannya kerugian tersembunyi adalah 4 x lebih besar dari kerugian langsung. Kehilangan waktu kerja, kerugian bahan modal, bahan baku menyebabkan menurunnya daya guna dengan akibat merosotnya produksi. Disamping itu kecelakaan dapat menurunkan moral buruh dalam perusahaan. Itulah sebabnya harus diusahakan untuk mencegah kecelakaan.

Khusus untuk keselamatan kerja di kapal, maka bahaya yang mungkin timbul di kapal terdiri dari :

1. bahaya kecelakaan
2. bahaya kebakaran
3. bahaya tenggelam

Untuk mengatasi bahaya-bahaya tersebut di atas maka diadakanlah:

1. Undang-undang keselamatan kerja,
2. Undang-undang perburuhan,
3. Safety Of Life At Sea (SOLAS).

Dalam *SOLAS 1974 CONSOLIDATED 2001 CHAPTER IX REGULATION 1, INTERNASIONAL SAFETY MANAJEMEN* adalah ketentuan manajemen internasional secara aman dan pencegahan pencemaran.

Dari pemahaman di atas maka penulis dapat menyimpulkan bahwa keselamatan adalah suatu bentuk yang nyata yang dapat dirasakan oleh setiap orang yang pada hakekatnya adalah merasakan aman dan sehat dengan konsekwensinya adalah melakukan tindakan-tindakan sesuai dengan yang telah ditentukan atau menurut aturan-aturan yang berlaku.

B. Tujuan Keselamatan

Tujuan daripada keselamatan pelayaran disini adalah tidak lain daripada untuk menghindari terjadinya kecelakaan dan kerugian-kerugian yang ditimbulkan olehnya. Dalam bukunya *ISM CODE, YANG DI JELASKAN BIRO KLASIFIKASI INDONESIA MENGENAI "CERTIFICATION PROGRAM TO THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE"* menyatakan tujuan atau sasaran utama dari ISM Code adalah pembebasan terhadap kecelakaan dan diikuti oleh perlindungan lingkungan. Sistem manajemen keselamatan, berusaha menghindari perbaikan-perbaikan dan memindahkan kerusakan yang terjadi. Tekanannya adalah pada pengorganisasian untuk mencegah kecelakaan sebelum terjadi. Disini perusahaan dituntut untuk menghadapi bagaimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh kekeliruan pelaksana, yang secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan dan pencemaran.

Cara yang dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran adalah membuat sistem manajemen yang mampu untuk menciptakan kerjasama yang baik dan erat antara manajemen darat dan di kapal. Untuk mengoperasikan dengan aman, sistem manajemen yang dimaksud harus ditunjang oleh pelaksana sumber daya manusia (SDM) yang berpengetahuan, memiliki keterampilan serta sarana penunjang yang cukup. Keputusan yang dimaksud tersebut harus menjamin bahwa setiap tindakan yang akan mempengaruhi keselamatan dan pencemaran, sudah diperhitungkan semua konsekwensi yang akan timbul.

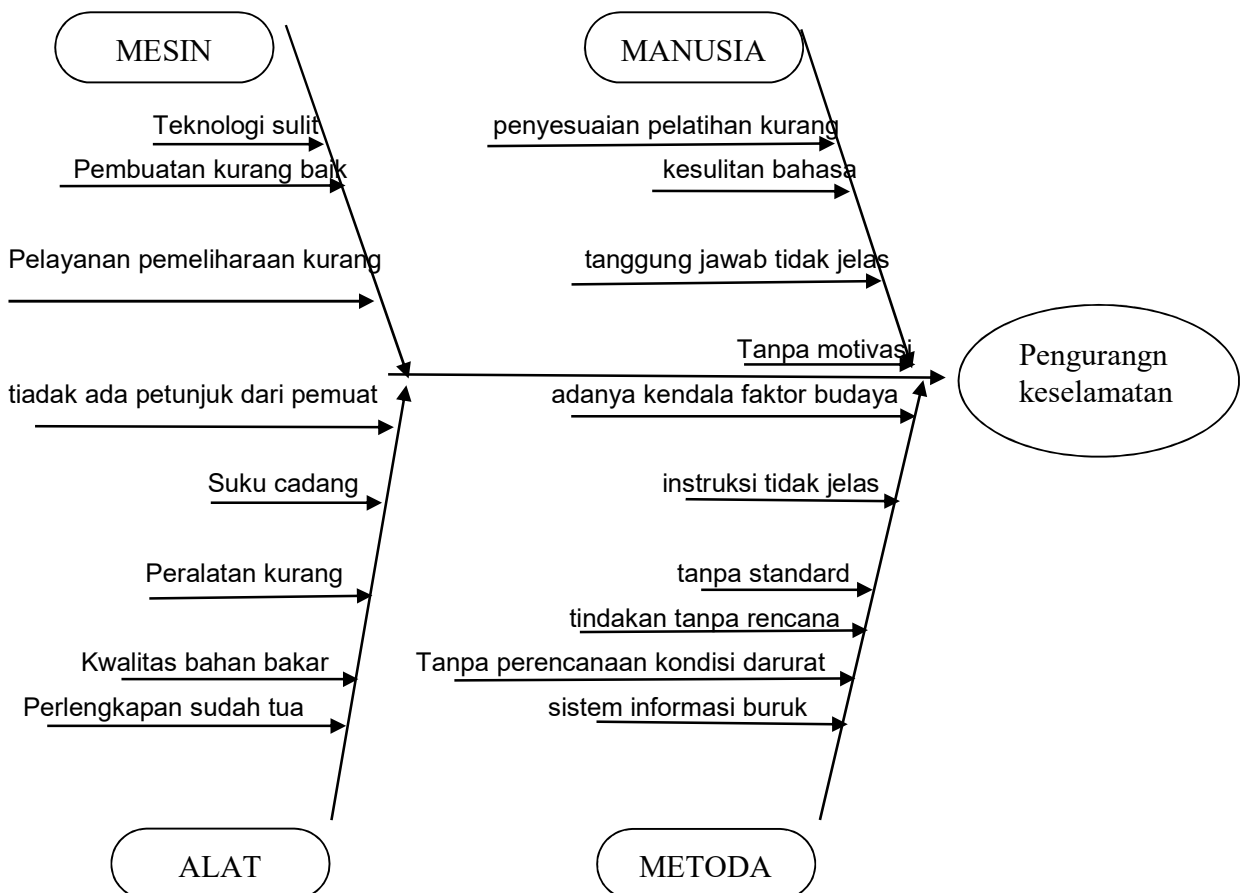
Arti manajemen disini adalah proses kegiatan perusahaan pelayaran yang menggambarkan pelaksanaan peraturan yang berlaku, baik di kantor, di terminal maupun di kapal. Proses yang dimaksud adalah bagian dari kehidupan perusahaan supaya mampu berkompetisi memperebutkan pasar. Karena organisasi perusahaan yang buruk dari suatu perusahaan

bila dikaitkan dengan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran, akan mendatangkan kerugian. Karena, hilangnya nyawa manusia , rusak dan hilangnya harta benda serta rusaknya lingkungan hidup.

Menurut *Ishikawa, BIRO KLASIFIKASI INDONESIA, transparency no.EL 1-22* bahwa penyebab berkurangnya keselamatan terjadi karena :

1. Manusia
2. Mesin
3. Metoda
4. Peralatan

Kemungkinan penyebab berkurangnya keselamatan:



Gambar 2.1 : Kemungkinan Penyebab Berkurangnya Keselamatan

Berdasarkan nilai penting dari suatu keselamatan, operasi kapal dapat dibagi menjadi :

1. Tugas rutin, yaitu segala kegiatan kapal yang telah terencana dalam prakteknya tidak lepas dari sistem manajemen keselamatan.
2. Prosedur yang kritis, yaitu tindakan oleh kapal dalam menghadapi suatu kegiatan yang bersifat kritis dan dalam pelaksanaannya mencapai tujuan keselamatan.

Dengan kata lain, segala yang dilakukan dalam melakukan sesuatu adalah bagaimana cara untuk dapat menghindari bahaya dengan didukung oleh skill daripada SDM serta sarana dan prasarana yang telah tersedia dan menyadari bahwa kita memiliki tanggung jawab, baik itu buruh / ABK terhadap dirinya dan keluarganya, buruh / ABK terhadap perusahaan, dan perusahaan terhadap buruh / ABK. Serta, perusahaan terhadap negara.

C. Pola Pemahaman Keselamatan Di Kapal

Pemahaman keselamatan di kapal didasarkan pada suatu pola terpadu yang mampu mengintegrasikan aktivitas atau upaya pemahaman akan keselamatan tersebut secara cepat dan terkendali atas dukungan dari instansi terkait dan sumber daya manusia serta fasilitas yang tersedia:

1. Dengan memahami pola pemahaman keselamatan di kapal ini dapat diperoleh manfaat :
 - a. Mencegah (mengurangi) kemungkinan timbulnya suatu kejadian yang dapat mengakibatkan keselamatan terancam.
 - b. Memperkecil ruang lingkup terjadinya kecelakaan yang membahayakan keselamatan
 - c. Dapat menguasai keadaan (under control)
 - d. Kebijakan perusahaan

Dalam *modul international safety manajemen code hal. 11-12* mengatakan: *Policy* atau kebijaksanaan tertulis perusahaan merupakan hal yang sangat penting. Dalam *policy* tersebut ditentukan objektif perusahaan dan bagaimana mencapai objektif tersebut. *Policy* dimaksud harus relevan dan realistik karena akan menjadi pegangan utama bagi semua bagian dari sistem manajemen terkait.

Dalam menentukan *policy* suatu perusahaan, ada beberapa hal mendasar yang perlu diperhatikan, yaitu :

- a. Bahwa manusia merupakan aspek yang paling utama.
- b. Pada dasarnya kecelakaan tidak disebabkan oleh ketidak pedulian pekerja, tetapi karena manajemen gagal melakukan kontrol yang menjadi tanggung jawabnya.
- c. Keselamatan pekerja dan pencegahan pencemaran sama pentingnya dengan pelayanan (*service*) dan kualitas dalam perusahaan.
- d. Safety manajemen yang efektif bukan saja berdasarkan pada “*common sense*” tetapi berdasarkan juga pada “*common understanding*”, yakni pengertian pada persepsi yang sama terhadap resiko yang dihadapi, bagaimana mengontrolnya, melalui manajemen yang baik.
- e. Kompetensi pengelolaan keselamatan adalah bagian yang penting dari manajemen yang baik.
- f. Faktor keselamatan dan kualitas adalah bagian yang penting dari manajemen yang baik.

D. Kedisiplinan

Atmosudirjo “Dalam Atmodiwirjo, 2000” Mendefinisikan disiplin sebagai bentuk ketaatan dan pengendalian diri erat hubungannya rasionalisme, sadar, tidak emosional. Pendapat ini mengilustrasikan bahwa disiplin sebagai suatu bentuk kepatuhan terhadap aturan melalui pengendalian diri yang dilakukan melalui pertimbangan yang rasional.

a. Macam-macam Kedisiplinan

Adapun macam-macam kedisiplinan yang dijelaskan dalam skripsi ini, yaitu:

1) Disiplin Waktu

Disiplin waktu menjadi sorotan yang utama bagi seorang guru maupun peserta didik, waktu masuk sekolah biasanya menjadi parameter utama kedisiplinan guru maupun peserta didik. Kalau dia masuk sebelum bel berbunyi berarti orang tersebut disiplin, kalau dia masuk pas bel berbunyi berarti orang tersebut dikatakan kurang disiplin dan kalau dia masuk setelah bel berbunyi, maka orang tersebut tidak disiplin dan menyalahi aturan sekolah yang telah ditentukan, karena itu jangan menyepelekan disiplin waktu.

2) Disiplin Menegakkan Dan Mentaati Peraturan

Disiplin menegakkan dan mentaati aturan sangat berpengaruh terhadap kewibawaan, model pemberian sanksi diskriminatif harus ditinggalkan. Murid sekarang cerdas dan kritis, sehingga kalau diperlakukan semena-mena dan pilih kasih, mereka akan memakai cara mereka sendiri untuk menjatuhkan harga diri guru. Selain itu pilih kasih dalam memberikan sanksi

sangat dibenci oleh agama. Keadilan harus ditegakkan dalam keadaan apapun.

3) Disiplin Dalam Bersikap

Disiplin dalam mengontrol perbuatan diri sendiri menjadi starting point untuk menata perilaku orang lain. Misalnya disiplin untuk tidak marah, tergesa-gesa dan tidak gegabah dalam bertindak. Disiplin dalam sikap ini membutuhkan latihan dan perjuangan. Karena setiap saat banyak hal yang menggoda kita untuk melanggarnya, kalau kita disiplin memegang prinsip dan perilaku dalam kehidupan ini niscaya kesuksesan akan menghampiri kita.

4) Disiplin Dalam Beribadah

Menjalankan ajaran agama menjadi parameter utama kehidupan ini, pendidikan agama, pendidikan sekolah sebaiknya ditekankan pada pembiasaan beribadah kepada peserta didik yaitu kebiasaan-kebiasaan untuk melaksanakan atau mengamalkan ajaran agama, misalnya di biasakan shalat di masjid pada awal waktu, melaksanakan puasa dan sebagainya.

E. Pengertian Keadaan Darurat

Menurut modul-1, *BASIC SAFETY MANAGEMENT (BST) DIKLAT PERHUBUNGAN*, keadaan darurat adalah suatu keadaan dimana kapal mengalami musibah, sehingga semua orang harus meninggalkan kapal dengan menggunakan alat-alat penolong yang terdapat di kapal sampai mendapat pertolongan (survival crast and rescue boat, hal 14).

PROSEDUR DARURAT & SAR, hal 1 keadaan darurat adalah keadaan dimana yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda, maupun lingkungan. Menurut modul - 1, tanker safety (keselamatan di tanker), badan diklat perhubungan 2000. Keadaan darurat adalah keadaan dari suatu kejadian kecelakaan tiba-tiba yang memerlukan tindakan pencegahan secara cepat, tepat dan terpadu dari beberapa kegiatan pada tempat kejadian tersebut. Tindakan tersebut adalah meliputi :

- 1) Persiapan, yaitu langkah – langkah persiapan yang diperlukan dalam menangani keadaan tersebut berdasarkan jenis dari kejadian tersebut.
- 2) Prosedur praktis dari penanganan kejadian yang harus diikuti beberapa kegiatan atau secara terpadu.
- 3) Organisasi yang solid dengan garis – garis komunikasi dan tanggung jawabnya.
- 4) Pelaksanaan berdasarkan 1, 2 dan 3 secara efektif dan terpadu.

a. Prosedur Darurat

- 1) Perencanaan darurat

Semua tanker dan terminal harus ada prosedur yang siap untuk digunakan segera pada saat keadaan darurat. Prosedur ini harus meliputi segala macam keadan darurat yang ditemui pada kegiatan kapal atau terminal. Biarpun tujuan pokoknya guna

menghadapi kebakaran, tapi kejadian-kejadian seperti pecahnya pipa-pipa, meluapnya muatan, tergenangnya kamar pompa, tabrakan kapal, termasuk kebakaran, alat pernafasan, alat bantu pernafasan, alat-alat penanggulangan pencemaran dan lain-lain. Prosedur ini harus dipahami betul oleh pelaksana yang secara teratur dilatih dan dapat dilaksanakan dengan baik. Maksud dan tujuan pokoknya adalah :

- a) Mencegah atau menghindari meluasnya akibat kejadian terhadap penderitaan lingkungannya.
- b) Memperkecil kerusakan materi dan lingkungan.
- c) Dapat menguasai keadaan.
- d) Tanggung jawab

Penanggung jawab tertinggi adalah penguasa pelabuhan setempat. Jadi apabila terdapat perubahan yang menyangkut kerjasama dalam pelaksanaan segera memberitahukan penguasa tersebut untuk diperbaharui.

b. jenis Keadaan Darurat.

Jenis dan type *accident* adalah seperti :

- 1) Ledakan
- 2) Kebakaran
- 3) Pencemaran
- 4) Menghindarkan akibat kejadian a,b dan c terhadap bahaya keracunan gas atau cairan. Adapun penyebab kejadian tersebut adalah bermacam – macam tergantung jenis kapal, misalnya :
 - a) Pecahnya pipa, selang muatan atau loading arm.
 - b) Kumpulan minyak karena kesalahan operasi, kerusakan peralatan dan meluapnya muatan.
 - c) Percikan api terbuka di daerah bahaya.

d) Dan sebab – sebab lain.

Prosedur utama dalam melakukan tindakan, apakah itu dari kapal / terminal ataupun saat kapal sedang sandar di dermaga adalah bagaimana keadaan darurat terdeteksi, dilapaorkan dan alarm dibunyikan untuk menarik perhatian semua orang yang bertanggung jawab. Pembuatan prosedur darurat harus mencakup tugas dan tanggung jawab yang memberikan pengertian bahwa kecelakaan kecil dapat meningkat dengan cepat dan menjadi kecelakaan lebih serius. Sekecil apapun kejadian yang tidak normal harus dilaporkan dengan segera, karena dengan demikian dapat diambil pertimbangan dengan cepat apakah dibutuhkan peringatan menyeluruh (general alarm).

Secara umum pada kasus kecelakaan di kapal harus dapat segera melakukan tindakan pertama yang sesuai untuk menghentikan kegiatan transfer muatan dengan mengaktifkan ESDS menggunakan alat – alat yang dianggap aman, memberitahukan pihak terminal secepatnya dan menggerakkan segera regu emergency yang dimiliki kapal tersebut.

1. Organisasi darurat
2. Organisasi darurat terminal

Rencana keadaan darurat ini harus meliputi semua aspek dari tindakan – tindakan yang harus diambil pada saat keadaan darurat serta dibicarakan dengan penguasa pelabuhan, pemadam kebakaran, alat negara dan instansi lain yang berkaitan dengan hal ini.

Rencana harus mencakup :

1. Tindakan yang harus dilaksanakan segera.
2. Pengarahan tenaga.
3. Penyiapan prosedur dan tanggung jawab.
4. Organisasi.
5. Sistem komunikasi.
6. Pusat pengawasan,

7. Inventaris dengan detail lokasinya.

Setiap terminal harus mempunyai tim-tim yang bertugas dalam perencanaan, penerapan dan perubahan prosedur agar tetap *up to date*. Kapal-kapal yang sandar harus diberitahu rencana keadaan darurat terminal, khususnya tanda bahaya, rute penyelamatan darurat dan bagaimana caranya meminta bantuan bila terjadi keadaan darurat di kapal.

c. Tindakan Keadaan Darurat

1) Persiapan.

Perencanaan dan persiapan adalah syarat utama untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan keadaan darurat di kapal. Nahkoda dan para perwira harus menyadari apa yang mereka harus lakukan pada keadaan darurat yang bermacam – macam, misalnya kebakaran di tangki muatan, kamar mesin, kamar ABK dan orang pingsan di dalam tanki, kapal lepas dari dermaga dan hanyut, cara kapal lepas dermaga dan lain – lain.

Harus dapat secara cepat dan tepat mengambil keputusan apa yang harus dilakukan untuk mengatasi segala macam keadaan darurat. Data / info yang selalu harus siap:

- a. Jenis jumlah dan pengaturan muatan.
- b. Apakah ada cairan kimia yang berbahaya.
- c. General arrangement dan stabilitas info, serta
- d. Rencana peralatan pemadam kebakaran.

2) Organisasi keadaan darurat

Suatu organisasi keadaan darurat harus disusun untuk operasi keadaan darurat. Maksud dan tujuan organisasi bagi situasi adalah untuk :

- a. Menghidupkan tanda bahaya.
- b. Menemukan dan menaksir besarnya kejadian dan kemungkinan bahayanya.
- c. Mengorganisasi tenaga dan peralatan.

Ada 4 petunjuk perencanaan yang perlu diikuti :

1. Pusat komando
Kelompok yang mengontrol kegiatan dibawah pimpinan nahkoda atau perwira senior serta dilengkapi perangkat komunikasi intern dan extern
2. Satuan kesadaran darurat
Kelompok dibawah perwira senior yang dapat menaksir keadaan, melapor ke pusat komando menyarankan tindakan apa yang harus diambil apa dan darimana bantuan dibutuhkan.
3. Satuan pendukung
Kelompok pendukung ini dibawah seorang perwira harus selalu siap membantu kelompok induk dengan perintah pusat komando dan menyediakan bantuan pendukung seperti peralatan, perbekalan, bantuan medis, termasuk alat bantuan pernafasan dan lain-lain.
4. Kelompok ahli mesin
Kelompok dibawah satuan pendukung engineer atau senior engineer menyediakan bantuan atas perintah pusat komando. Tanggung jawab utamanya di ruang kamar mesin, dan bisa memberi bantuan bila diperlukan.

d. Tindakan Menemukan Keadaan Darurat

Seseorang yang menemukan keadaan darurat harus membunyikan tanda bahaya, laporkan kepada perwira jaga yang kemudian menyiapkan organisasi, sementara itu yang berada di lokasi segera mengambil tindakan untuk mengendalikan keadaan sampai diambil alih oleh organisasi keadaan darurat. Setiap orang harus tau di mana tempatnya dan apa tugasnya termasuk kelompok pendukung harus stand-by menunggu perintah selanjutnya.

1) Alarm kebakaran kapal

Pada saat berada di terminal, alarm ini harus diikuti dengan beberapa tiupan panjang dengan waktu antara tidak kurang dari 10 detik.

2) Denah peralatan kebakaran

Denah peralatan ini harus tetap dipasang pada tempat yang mudah dilihat disetiap geladak.

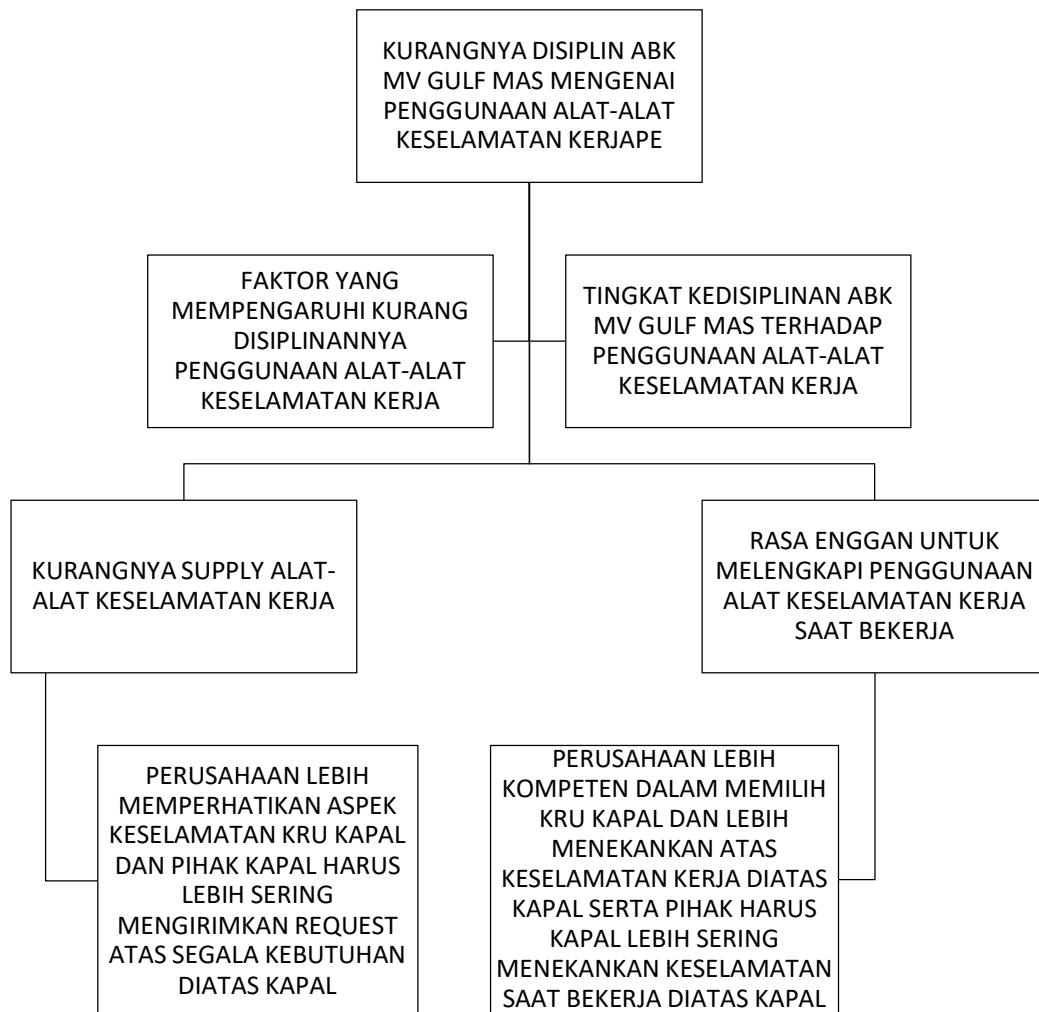
3) Pengawasan dan pemeliharaan

Karena peralatan pemadam kebakaran harus selalu siap untuk dipergunakan setiap saat, maka perlu adanya pengecekan secara periodik dan dilaksanakan oleh perwira yang bertanggung jawab akan pemeliharaan / perbaikan atau pengisian tabung harus tepat waktu.

4) Latihan

Untuk menjaga keterampilan dan kesiapan anak buah maka harus diadakan latihan baik teori atau praktek secara berkala atau teratur. bila ada kesempatan untuk mengadakan latihan bersama atau pertemuan pemadaman kebakaran dengan personil darat maka harus diadakan tukar informasi baik mengenai jumlah maupun letak alat pemadam kebakaran guna memperlancar pelaksanaan bila terjadi kebakaran di kapal.

F. Kerangka Pikir



G. Hipotesis Penelitian

Adapun hipotesis dalam penulisan skripsi ini adalah: Diduga kurangnya kesadaran ABK akan perlunya meningkatkan tingkat kesadaran akan perlunya kedisiplinan menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja agar dapat meminimalisir bahkan menghilangkan kecelakaan saat bekerja.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di KAPAL MV. GULF MAS, tepatnya pada saat penulis melaksanakan praktek laut selama 12 bulan.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah *field research*, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara peninjauan secara langsung pada obyek yang diteliti. Data dan informasi yang dikumpulkan melalui :Metode Survey (Obserfasi) mengadakan pengamatan langsung dilapangan pada saat penulis melaksanakan praktek laut di KAPAL MV. GULF MAS.

1. Metode Kuisisioner yaitu mengadakan tanya jawab dan diskusi langsung dengan para perwira dan ABK di KAPAL MV. GULF MAS.

C. Jenis Dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif. Yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi – informasi sekitar pembahasan. Adapun sumber data yang penulis gunakan terdiri dari :

1. Data primer

Merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung. Data dan penelitian ini diperoleh dengan melalui metode survey yaitu mengamati dan mencatat secara langsung di lokasi penelitian.

2. Data sekunder

Data ini merupakan data pelengkap yang di peroleh di luar dan masih ada kaitannya dengan penelitian skripsi ini seperti literature bahan

kuliah dan dari perusahaan serta hal-hal lain yang berhubungan dengan skripsi ini.

D. Langkah-Langkah Analisis Penelitian

Langkah awal dilakukan sebelum penulisan yang bertujuan untuk menganalisa kejadian selama melaksanakan praktek laut di KAPAL MV. GULF MAS adalah mengetahui situasi di atas kapal dengan bekal pengetahuan yang diperoleh melalui studi, dan kepustakaan. Selanjutnya penulis melalui identifikasi masalah-masalah yang ada dan menetapkan tujuan dalam penulisan melalui metode penelitian yang sesuai / standar.

Berdasarkan sistematika penulisan, penulis mengumpulkan data yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Data yang diolah sesuai dengan teori dan metode yang diterapkan dalam pengumpulan data adalah untuk membandingkan hasil-hasil dari disiplin teori. Selanjutnya penulis membahas pokok permasalahan sesuai dari judul yang diangkat. Setelah selesai, ditarik sebuah kesimpulan dari analisis dan bahasan yang selanjutnya penulis memberi saran sesuai kesimpulan sebagai bahan masukan terhadap peningkatan pemahaman ABK terhadap keselamatan di KAPAL MV. GULF MAS dalam melaksanakan seluruh tugas dan tanggung jawab dalam mencapai suatu tujuan untuk kepentingan bersama.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian (Observasi)

1. Sejarah Singkat

Temas Tbk (dahulu Pelayaran Tempuran Emas Tbk) (TEMAS) didirikan dengan nama PT Tempuran Emas tanggal 17 September 1987 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1988. Kantor pusat Temas berlokasi di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Jakarta Utara 14350 – Indonesia. Temas memiliki 23 kantor cabang di Belawan, Pekanbaru, Jakarta, Surabaya, Pontianak, Banjarmasin, Tarjun, Samarinda, Makassar, Bitung, Ambon, Sorong, Manokwari, Jayapura, Palembang, Batam, Padang, Bengkulu, Merauke, Fakfak, Tarakan, Palu dan Dobo serta 18 keagenan di seluruh wilayah Indonesia, yaitu di Malahayati, Dumai, Kumai, Sampit, Balikpapan, Berau, Kupang, Tual, Kaimana, Timika, Biak, Serui, Nabire, Wasior, Bontang, Lhokseumawe, Baubau, dan Agats

2. *Ship Particular* MV. GULF MAS

MV. GULF MAS ex MV. Wu Shou 103 milik PT. TEMASLINE yang dibangun oleh *Lianyungang Wuzhou Shipping Industry Co. Ltd* pada tahun 2016. Adapun *Ship Particular* MV. GULF MAS adalah sebagai berikut:

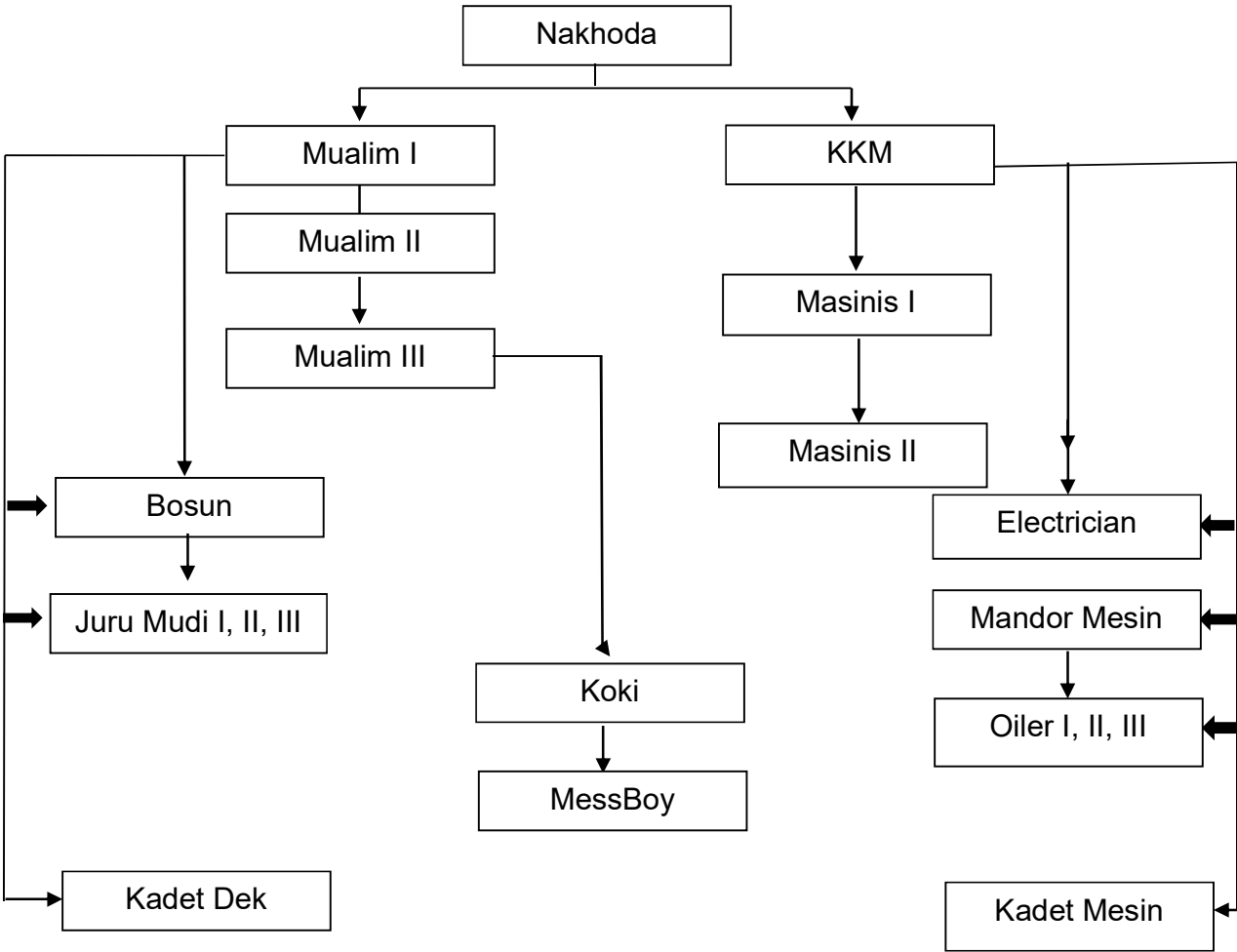
Nama Kapal	: MV. GULF MAS
Call Sign	: Y B J E 2
Pemilik	: PT. TEMASLINE Tbk.
Kebangsaan	: Indonesia
Terdaftar	: Jakarta
Jenis Kapal	: OPEN-TOP CONTAINER
Trayek Pelayaran	: Liner Service
Klasifikasi	: BKI
Berat Kotor	: 4990 Tons
Berat Bersih	: 2519 Tons
Berat Mati	: 5880 Tons
Panjang Keseluruhan	: 107.80 m
Lebar keseluruhan	: 18 m
Sarat Kapal	: 4,8 m
Sarat Kapal Dalam Keadaam Kosong	: 3,608 m
Kecepatan Kapal	: 8 s.d 11 Knot
Kapasitas Muat	: 360 TEUS

3. Crew List MV. GULF MAS

NO	NAMA	RANK	CLASS
1	Capt. Risal Bakri	MASTER	ANT 1
2	Husniyanto Djais A	CH. OFFICER	ANT 2
3	Ilham Achmad	2 ND OFFICER	ANT 3
4	Anang Kurniadi	3 RD OFFICER	ANT 3
5	Ilham Manan	CH. ENGINEER	ATT 1
6	Suwita	2 ND ENGINEER	ATT 2
7	Raymond	3 RD ENGINEER	ATT 3
8	Subandi	BOATSWAIN	ANT 4
9	Husen	FOREMAN	ATT 4
10	Ikram	ELECTRICIAN	ETO
11	Hermanto S	AB 1	ANT 5
12	Sunardin	AB 2	ANT 5
13	Kristian Melky	AB 3	ANT 5
14	Maulana Ibrahim	OILER 1	ATT 5
15	Iswahyudi	OILER 2	ATT 5
16	Crisna	OILER 3	ATT 5
17	Syamsul	CH. COOK	BST
18	Yazid Baidhowi	MESSBOY	BST
19	Dimas Inzaghi	D-CADET	BST
20	Aviv Prasetyo	E-CADET	BST

Tabel 4.1. Crew List MV. GULF MAS

4. Struktur Organisasi MV.GULF MAS



B. Penggunaan Alat Keselamatan Saat Bekerja

Kapal MV. GULF MAS merupakan kapal kontainer yang masih tergolong muda, kapal kontainer berkapasitas 360 TEUS tersebut selesai konstruksinya pada tahun 2016 silam, jadi kondisi kapal tersebut masih tergolong sangat layak dan masih sangat minim pengerjaan. Walaupun demikian, *Chief Officer* selaku kepala kerja yang mengepalai deck department selalu memerintahkan ABK deck untuk meninjau dan merawat kondisi kapal agar tetap sebaik mungkin dan dari itu bosun dan bawahannya melaksanakan kerja harian di seluruh bagian deck kapal.

Kerja harian dimulai dari haluan, wing bridge, akomodasi, main deck, palka, dinding palka, manhole, sampai keburitan. Seluruh pekerjaan harian ABK deck dipantau dan diarahkan langsung oleh *Chief Officer* selaku kepala kerja deck department. Kegiatan yang sangat memerlukan kelengkapan penggunaan alat keselamatan bekerja sebagai berikut :

1. *Chipping*

- a) *Chipping* di dalam manhole, pekerjaan tersebut sangat beresiko bagi ABK Deck dikarenakan area kerja yang sangat terbatas serta posisi saat bekerja sangat sulit untuk bergerak dikarenakan area kerja yang terbatas di dalam manhole tersebut serta juga serpihan karat dapat langsung masuk ke area mata jika tidak menggunakan *goggles* saat melakukan *chipping*.
- b) *Chipping* di atas pinggir palka atau *hatchcoaming*, posisi kerja jelas sangat berbahaya karena tepat berada di atas pinggir palka. Posisi kerja tersebut selalu memerlukan penggunaan *safetybelt* sebagai penunjang keselamatn agak sewaktu-waktu jika terjadi hal yang tak diinginkan seperti tergelincir saat berdiri diatas *hatchcoaming* maka *safetybelt* dapat menahan tubuh kru yang akan jatuh kedalam palka.

2. *Cargo Lashing*

- a. *Cargo Lashing* dilakukan sesaat sebelum *cargo discharge* dilakukan maupun *cargo loading* dilaksanakan. *Cargo Lashing* sangat diperlukan untuk menjaga posisi dan letak kontainer tetap berada pada posisinya mulai dari pelabuhan keberangkatan hingga sampai dipelabuhan tujuan. Ada beberapa kecelakaan yang dapat terjadi saat melakukan *Cargo Lashing* seperti tertimpa *Lashing Bar*, *Lashing Bar* umumnya memiliki berat 8kg sampai dengan 10kg dengan panjang 2 meter sampai dengan 4 meter dapat dengan mudah tergelincir dari tangan apabila saat proses *Lashing Cargo* menggunakan *Gloves*. Tergelincirnya *Lashing Bar* tersebut dapat mengakibatkan tertimpanya kepala kru dek yang dapat menyebabkan cedera serius apabila tidak menggunakan *Safety Helmet* sesuai dengan standar yang ditetapkan.
- b. *Bridge Fitting* merupakan penjepit yang digunakan untuk mengunci posisi kontainer dari di posisi paling atas. Dari beberapa tipe kapal kontainer, ada kapal kontainer yang mengharuskan kru dek untuk memanjat tumpukan kontainer agar dapat mencapai kontainer yang berada pada posisi teratas. Dalam proses memanjatan tersebut, kru dek dapat mengalami kaki tergelincir saat memanjat pintu kontainer dari kontainer satu menuju kontainer berikutnya, tidak menggunakan *Gloves* yang basah merupakan salah satu faktor yang menyebabkan hal tersebut terjadi.

3. *Painting*

Painting merupakan salah satu pekerjaan dalam merawat kondisi kapal agar tetap bersih dan terawat. *Painting* pada posisi yang terbilang rawan kecelakaan seperti *painting* di area di bawah *wing bridge*. Area di bawah *wing bridge* terbilang sulit untuk dijangkau karena kurangnya daerah pijakan saat proses *cleaning* sebelum

dilakukan *painting* maupun pada saat proses *painting* itu sendiri. Sama halnya saat proses *chipping*, *painting* juga sangat memerlukan *safety belt* sebagai penjuang keselamatan yang dapat menahan berat badan dari kru dek yang melakukan *painting* di area tersebut.

Beberapa Perilaku Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal Di MV. GULFMAS Terhadap Keselamatan Dalam Bekerja :

MV. GULF MAS adalah kapal container bertipe 360 teus milik PT. TEMASLINE yang diproduksi pada tahun 2016, MV. GULF MAS memiliki total 20 orang awak kapal mulai dari Nahkoda hingga Cadet. Pekerjaan-pekerjaan harian yang di lakukan oleh kru deck kapal di kerjakan secara berkala di bawah perintah Mualim I sebagai perwira penanggung-jawab perawatan dan perbaikan kapal. Perilaku ketidak disiplin terhadap keselamat bekerja adalah :

1. Kurangnya penggunaan *safety helmet*, *goggles*, maupun *safetybelt* serta *earplug* saat proses *chipping* karat dan *painting* di beberapa bagian kapal yang tergolong rawan kecelakaan seperti *hatchcoming*, *manhole*, serta bagian dibawah *wing bridge*.
2. Crew kurang memperhatikan keselamatan saat bekerja dan menyepelkan hal-hal kecil seperti untaian benang yang terlepas dari lengan *wearpack engine crew* yaitu foreman membuat yang bersangkutan mengalami luka sayatan dari gurinda saat bekerja harian di kamar mesin.

Lampiran Data Melalui Metode Survey (Observasi) ABK Deck MV. GULF MAS Saat Melakuka Kerja Harian Diatas Kapal :

Penumpulan data dilakukan dengan cara metode survey langsung mulai dari tanggal 8 Agustus 2019 sampai dengan 15 Agustus 2019, adapun alat keselamatan kerja yang diobservasi penggunaannya adalah :

a. *Gloves*

Gloves atau sarung tangan, fungsi sarung tangan ialah untuk melindungi sang pemakai dari pengaruh lingkungan sekitarnya atau melindungi lingkungan sekitar dari tangan sang pemakai. Ada beberapa jenis sarung tangan yaitu termis, mekanis, kimia dan pelindung infeksi. Alat ini berguna untuk melindungi tangan dari benda-benda tajam dan mencegah cedera saat sedang kerja, ketika memilih glove ada beberapa faktor yang harus di pertimbangkan antara lain bahaya terpapar, benda yang dihadapi / dikerjakan apakah bahan korosif, panas, dingin, tajam atau kasar karena alat pelindung tangan berbedabeda dapat terbuat dari karet, kulit maupun kain katun.

b. *Goggles*

Goggle atau kacamata pengaman, adalah bentuk kacamata pelindung yang biasanya menutupi atau melindungi area di sekitar mata untuk mencegah partikulat, air atau bahan kimia maupun serpihan karat agar tidak mengenai mata. Mereka digunakan di laboratorium kimia, pertukangan kayu, serta juga di atas kapal.

c. *Safety helmet*

Safety helmet atau helm pengaman merupakan salah satu alat pelindung kepala yang wajib digunakan untuk melindungi para pekerja dari bahaya terkena benda jatuh dari atas, benturan, dan bahaya listrik.

d. *Safety belt*

Safety belt atau sabuk pengaman adalah salah satu alat pelindung jatuh yang kerap dipakai oleh pekerja yang bekerja di daerah ketinggian maupun rawan hembusan angin yang kencang.

e. *Ear-plug*

Earplug adalah perangkat yang dimasukkan ke saluran telinga untuk melindungi telinga pengguna dari suara keras, intrusi air, benda asing, debu, atau angin yang berlebihan. Karena mereka mengurangi volume

suara, penyumbat telinga sering digunakan untuk membantu mencegah gangguan pendengaran dan tinitus.

f. *Sepatu Safety*

Safety Shoes atau sepatu pengaman adalah salah satu Alat Pelindung Diri (APD) yang harus dipakai oleh seseorang ketika bekerja guna menghindari resiko kecelakaan. Bukan sekedar membuat perlindungan bagian tubuh pekerja pada adanya resiko kecelakaan saja, tetapi dengan memakai sepatu *Safety* pekerja akan lebih leluasa bergerak hingga dapat meningkatkan efektivitas dan hasil produksi yang diharapkan. Sepatu ini terbuat dari kulit dipadukan dengan metal, di bagian bawahnya terbuat dari karet yang tebal. Dengan bahan itu, pekerja akan aman dari berbagai kecelakaan pada kakinya.

Dalam melaksanakan penelitian penulis membutuhkan objek penelitian yang berguna sebagai responden untuk dapat memperoleh data. Jumlah responden dalam metode pengamatan ini yaitu 5 orang, berikut ini daftar responden sesuai dengan tabel :

No.	Responden	Rank
1	Responden1	Boatswain
2	Responden 2	AB 1
3	Responden 3	AB 2
4	Responden 4	AB 3

Tabel 4.2. responden

Selama kegiatan kerja harian di atas kapal MV. GULF MAS dilakukan kurang lebih 7 kali pengamatan kepada ABK untuk mengetahui sejauh mana tingkat kedisiplinan para ABK terhadap penggunaan alat keselamatan kerja, alat keselamatan kerja meliputi:

- 1) Safety helmet
- 2) Ear-plug
- 3) Gloves
- 4) Goggles
- 5) Safety belt
- 6) Safety shoes

Data penelitian dirangkum oleh penulis didalam tabel observasi berikut :

Alat Keselamatan Kerja	Responden 1	Responden 2	Responden 3	Responden 4
Safety Helmet	5	4	3	4
Ear Plug	2	2	2	2
Goggles	5	5	5	5
Gloves	6	5	5	5
Safety Belt	3	1	2	1
Safety Shoes	7	7	7	7

Tabel 4.3. Observasi terhadap responden

1. Selama 7 kali pengamatan responden 1 menggunakan safety helmet 5 kali, ear plug 2 kali, goggles 5 kali, gloves 6 kali, safety belt 3 kali, dan safety shoes 7 kali.
2. Selama 7 kali pengamatan responden 2 menggunakan safety helmet 4 kali, ear plug 2 kali, goggles 5 kali, gloves 5 kali, safety belt 1 kali, dan safety shoes 7 kali.
3. Selama 7 kali pengamatan responden 3 menggunakan safety helmet 3 kali, ear plug 2 kali, goggles 5 kali, gloves 5 kali, safety belt 2 kali, dan safety shoes 7 kali.

4. Selama 7 kali pengamatan responden 4 menggunakan safety helmet 4 kali, ear plug 2 kali, goggles 5 kali, gloves 5 kali, safety belt 1 kali, dan safety shoes 7 kali.

Dalam skala likert dinyatakan bahwa tingkat keterampilan dikategorikan:

0%	--	30%	: Tidak disiplin
31%	--	65%	: Kurang disiplin
66%	--	85%	: Disiplin
86%	--	100%	: Sangat disiplin

Adapun rumus untuk memperoleh rentang kategori (%) adalah sebagai berikut:

$$\text{Total persentase per aspek} = \text{Nilai aspek} / \text{Total aspek} \times 100 \%$$

Keterangan:

Nilai aspek : Skor dari kedisiplinan penggunaan alat keselamatan.

Jumlah nilai: Nilai maksimal apabila semua alat keselamatan digunakan.

Sebagai bahan analisa dan pembahasan, peneliti melakukan kuesioner secara langsung kepada seluruh responden mengenai faktor yang membuat kurang disiplinnya kru ABK Dek dalam penggunaan alat keselamatan kerja pada saat melakukan kerja harian di atas kapal.

Data yang diperoleh oleh dari hal diatas sebagai berikut :

No.	Responden	Faktor Yang Memengaruhi
1	Responden 1	Kurangnya alat yang tersedia
2	Responden 2	Mengefisienkan penggunaan waktu
3	Responden 3	Enggan untuk melengkapi
4	Responden 4	Kurangnya alat yang tersedia

Tabel 4.4. Faktor yang memengaruhi responden

Dari data yang diperoleh dari kolom diatas menunjukkan bahwa kru dek memiliki berbagai macam faktor yang mempengaruhi tingkat kedisiplinannya dalam menggunakan alat keselamatan bekerja, mulai dari kurangnya alat yang tersedia sampai dengan enggannya untuk melengkapi alat keselamatan yang akan digunakan untuk kerja harian.

C. Pembahasan

Dari data yang diambil diatas yang dilakukan dalam seminggu berturut-turut, disimpulkan jikalau seluruh ABK deck saat melakukan kerja harian tidak memakai kelengkapan penunjang keselamatan yang dipengaruhi beberapa hal seperti salah satunya adalah faktor kemalasan untuk menggunakan *earplugs*, *goggles*, *safety belt* maupun *safety helmet*.

Dari lampiran data itu juga penulis mengambil kesimpulan bahwasanya faktor masalah yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan crew saat bekerja, lampiran data itu juga menunjukkan bahwa tingkat kedisiplinan crew deck hanya berkisar **57,14 %** yang digunakan dari total alat penunjang keselamatan kerja yang tersedia namun hanya beberapa yang digunakan.

Adapun yang dianggap perlu untuk dilakukan sebagai langkah-langkah dalam upaya meningkatkan kedisiplinan dalam menggunakan alat keselamatan kerja di kapal MV. GULF MAS, antara lain:

1. Pihak Perusahaan.

Menyuplai seluruh keperluan kru kapal terutama alat keselamatan saat bekerja agar seluruh alat keselamatan bekerja yang diperlukan dapat digunakan sesuai dengan aturan dan ketentuan yang berlaku

2. Pihak Kapal

- a. Memelihara dan merawat serta menjaga keutuhan dan kondisi seluruh alat keselamatan kerja yang telah ada di atas kapal serta menggunakannya sebagaimana mestinya.
- b. Mengadakan *safety meeting* minimal sebulan sekali perihal kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja bagi yang terlibat dalam kegiatan kerja harian
- c. Diharapkan kepada seluruh anak buah kapal mengikuti dengan baik dan memperhatikan secara seksama apa-apa yang ditekankan dalam *safety meeting* agar tujuan *safety first* tercapai dan pekerjaan bisa selesai tepat waktu dan tetap tercapainya keselamatan bagi seluruh kru.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Kurangnya kedisiplinan anak buah kapal MV. GULF MAS terhadap keselamatan saat bekerja diakibatkan beberapa faktor yang menyebabkan hal tersebut tersebut terjadi secara continue, beberapa alasannya adalah :

1. ABK dek lebih mementingkan tingkat kecepatan waktu kerja dari pada tingkat keselamatan saat bekerja.
2. Kurangnya kesadaran akan pentingnya menjaga keselamatan saat bekerja.

B. SARAN

Untuk meningkatkan kesadaran awak kapal terhadap pentingnya keselamatan kerja maka perlu dilakukan beberapa hal sebagai berikut :

1. Pentingnya dilakukan safety meeting secara berkala setiap bulan dan pembahasan akan pentingnya keselamatan saat bekerja dalam department deck maupun mesin.
2. Saling mengingatkan antar awak kapal untuk menggunakan alat keselamatan kerja saat proses bekerja harian agar keselamatan bersama dapat terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmodiwirjo, Subagio. 2000. *Manajemen Pendidikan Indonesia*. Jakarta: PT Ardadizya Jaya.
- Badan Diklat Perhubungan. 2000. BST Modul-1: "*Prosedur Darurat & SAR*". Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Badan Diklat Perhubungan. 2000. *BST Modul-4: "Personal Safety and Social Responsibility"*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Badan Diklat Perhubungan. 2006. *International Safety Management Code*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- International Maritime Organization. 2001. *Solas: Consolidated Edition 2001*. London: International Maritime Organization.
- Mawisaranamawi.com. (2020, 11 April). Safety Meeting dan Tujuan Safety Meeting. Diakses pada tanggal 10 Desember 2020, dari <https://mawisaranasamawi.com/safety-meeting-dan-tujuan-safety-meeting/>
- News.ralali.com. (2015, 28 Oktober). Alat Keselamatan Kerja yang Paling Utama Berada Di Kapal. Diakses pada tanggal 11 Desember 2020, dari <https://news.ralali.com/alat-keselamatan-kerja-yang-paling-utama-berada-di-kapal/>
- Tuloe.wordpress.com (2010, 20 Februari). Dasar-Dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja. Diakses pada tanggal 11 Desember 2020, dari [k3/%20America%20Society%20of%20safety%20and%20engineering%20\(ASSE\),%20Kese-lamatan%20Kerja%20&%20Bahaya](http://k3/%20America%20Society%20of%20safety%20and%20engineering%20(ASSE),%20Kese-lamatan%20Kerja%20&%20Bahaya)
- E-jurnal.com (2016) PENGERTIAN KESELAMATAN KERJA. Diakses pada tanggal 14 September 2021, dari <https://www.e-jurnal.com/2014/11/pengertian-keselamatan-kerja.html>

Disnakertrans.bantenprov.go.id (2020, 4 April). Pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Diakses pada tanggal 14 September 2021, dari <https://disnakertrans.bantenprov.go.id/Berita/topic/288>

RIWAYAT HIDUP PENULIS



DIMAS INZAGHI MUZHAFRAN SHARUN, lahir pada tanggal 7 September 1998 di Makassar, Sulawesi Selatan. Anak sulung sekaligus anak tunggal dari pasangan bapak Mario Sharun dan Ibu Merry Mentang. Penulis memulai jenjang pendidikan Sekolah Dasar 017 Manding di Kota Polewali pada Tahun 2004 dan tamat Tahun 2010 kemudian melanjutkan pendidikan pada tahun yang sama di Sekolah Menengah Pertama Negeri 03 Polewali dan tamat pada Tahun 2013, dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas Katolik Cendrawasih di Kota Makassar dan selesai pada Tahun 2016.

Penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengambil Jurusan Nautika pada Tahun 2016 dan terhitung sebagai Angkatan XXXVII. Selama melaksanakan pendidikan di PIP Makassar, penulis mengikuti ekstrakurikuler English Commetee.

Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) pada semester IV dan V di salah satu Perusahaan Pelayaran dalam negeri yakni PT. ASIA MARINE TEMAS selama 1 tahun 22 hari mulai dari 1 Mei 2019 sampai dengan 20 Juni 2020, kemudian kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Penulis menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.