

**KURANGNYA KEDISIPLINAN PENGGUNAAN ALAT
KESELAMATAN KERJA DI KAPAL SPOB. UNITED X**



A. MOH. FAKHRI SETIAWAN DG. MAPPA

NIT : 14.31.159

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2019

**KURANGNYA KEDISIPLINAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN
KERJA DI KAPAL SPOB. UNITED X**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

A. MOH. FAKHRI SETIAWAN DG. MAPPA
NIT. 14.31.159

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2019**

SKRIPSI
KURANGNYA KEDISIPLINAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN
KERJA DI KAPAL SPOB. UNITED X

Disusun dan Diajukan Oleh :

A. MOH. FAKHRI SETIAWAN DG. MAPPA

NIT : 14.31.159

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 22 Mei 2019
Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat



Pembimbing I

Pembimbing II

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

Novianty Palayukan, S.S., M.Hum
NIP. 19811123 200502 2 002

Mengetahui,

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Ketua Program Studi NAUTIKA



Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar.
NIP. 19681227 199903 1 001

Meti Kendek, S.SiT., M.A.P
NIP. 19770522 200502 2 001

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, kerana atas berkat dan Rahmat-Nya maka penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“KURANGNYA KEDISIPLINAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL SPOB. UNITED X”**. Adapun maksud dari skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh Ijazah Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Adapun penyusunan skripsi ini berdasarkan atas pengalaman-pengalaman dan kenyataan yang penulis alami sewaktu bekerja di atas kapal serta buku-buku relevan dalam penulisan skripsi masih jauh dari kesempurnaan baik dari segi bahasa, susunan kalimatnya maupun cara penulisan serta pembahasan materinya. Oleh karena itu demi kesempurnaan skripsi ini, kritik, ide dan saran yang sifatnya membangun, sangat penulis harapkan dari pembaca.

Melalui kata pengantar ini pula, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Capt. Rachmat Tjahjanto, M.M.,M.Mar Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar Selaku Pembantu Direktur I.
3. Ibu Meti Kendek, S.SI.,M.A.P. Selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd Selaku Pembimbing I
5. Ibu Novianty Palayukan, S.S.,M.Hum. selaku pembimbing II
6. Para Staf Pengajar dan Karyawan Karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Nakhoda SPOB. United X
8. Ayah Bunda dan saudara-saudara tercinta yang telah banyak membantu baik dalam bentuk materi maupun bantuan doa.
9. Rekan-rekan Taruna/Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati maka penulis memohon maaf bila terdapat hal-hal yang tidak berkenan di hati, semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, khususnya bagi penulis sendiri.

Makassar, 22 MEI 2019

A.MOH.FAKHRI SETIAWAN DG.MAPPA

NIT 14.31.159

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini, Saya :

Nama : A. Moh. Fakhri Setiawan Dg. Mappa
Nomor Induk Taruna : 14.31.159
Jurusan : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

Kurangnya Kedisiplinan Penggunaan Alat Keselamatan Kerja Di Kapal SPOB. United X merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika dihari kemudian pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 22 Mei 2019

A.Moh.Fakhri Setiawan Dg. Mappa
NIT. 14.31.159

ABSTRAK

A. MOH. FAKHRI SETIAWAN DG. MAPPA 2019. “Kurangnya Kedisiplinan Penggunaan Alat Keselamatan kerja di kapal SPOB. United X ”. (dibimbing oleh Welem Ada’ dan Novianty Palayukan.)

Keselamatan kerja merupakan satu bagian terpenting dalam pengoperasian kapal pada umumnya. Penulis mengamati sering terjadi insiden atau kecelakaan kerja yang menyebabkan kerugian bagi semua pihak. Penulis meneliti faktor-faktor penyebab utama kecelakaan kerja kapal SPOB. United X dan menganalisa peralatan keselamatan kerja yang harus sesuai dengan peralatan yang berlaku.

Penelitian ini dilaksanakan di SPOB. X yang merupakan armada milik PT. DUTA BAHARI MENARA LINE. Selama 16 bulan dari maret 2017 sampai Juli 2018. Sumber data diperoleh langsung dari tempat penelitian dari cara observasi dan wawancara anak buah kapal dan pemberian angket selain itu diperoleh dari literatur – literatur yang berkaitan dengan tentang peralatan keselamatan kerja dan persyaratannya.

Hasil dari penelitian ini memperlihatkan bahwa kecelakaan kerja di kapal SPOB. United X disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu rendahnya tingkat disiplin kru dalam mentaati peraturan keselamatan kerja, kurangnya pemahaman tentang cara penggunaan alat keselamatan kerja dan manfaatnya diakibatkan karena kurangnya pengetahuan dan kurangnya pengalaman bekerjanya dikapal, peralatan keselamatan kerja yang tersedia di kapal dan yang di gunakan oleh kru yang sudah rusak dan tidak layak pakai.

Kata Kunci : *kedisiplinan, keselamatan, kecelakaan kerja*

ABSTRACT

A. MOH. FAKHRI SETIAWAN DG. MAPPA 2019. "Lack of discipline in the use of work safety equipment on SPOB vessels. United X ".(Supervised by Welem Ada' and Novianty Palayukan.)

Work safety is one of the most important parts in operating a ship in general. The author observes frequent incidents or work accidents that cause harm to all parties. Penuis examines the main causes of SPOB ship work accidents. United X and analyze work safety equipment that must be in accordance with the applicable equipment.

This research was carried out in SPOB. X which is a fleet owned by PT. AMBASSADOR MENARA LINE. For 16 months from March 2017 to July 2018. Data sources were obtained directly from the research site by observing and interviewing the crew and giving questionnaires other than those obtained from the literature related to work safety equipment and requirements.

The results of this study show that work accidents on SPOB vessels. United X is caused by several factors, namely the low level of crew discipline in complying with work safety regulations, lack of understanding of how to use safety equipment and its benefits due to lack of knowledge and lack of work experience on board, work safety equipment available on board and used by crew that has been damaged and is not suitable for use.

Keywords: *Discipline, Safety, Work Accident*

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 Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Hipotesis	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Keselamatan Kerja	4
B. Fungsi Keselamatan Kerja	7

C. Keselamatan Kerja Saat Memasuki Ruang Tertutup	7
D. Aturan Pokok yang Berkaitan dengan Keselamatan Kerja	8
E. Undang-Undang Keselamatan dan Kesehatan Kerja	13
F. Kerangka Pikir	19
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Tempat dan Waktu Penelitian	20
B. Metode Pengumpulan Data	20
C. Jenis dan Sumber Data	20
D. Populasi dan Sampel	21
E. Metode Analisis	21
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISA DATA	
A. Hasil Penelitian	23
B. Pembahasan Masalah	33
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	41
B. Saran	41
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Kerangka Pikir	19
Gambar 4.1. Contoh Tidak Disiplin Menggunakan Alat Keselamatan Kerja	30
Gambar 4.2. Pelaksanaan Safety Meeting	32
Gambar 4.3. Simbol Keselamatan Kerja	38

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1. Ship Particular SPOB. United X	23
Tabel 4.2. Crew List SPOB. United X	24
Tabel 4.3. Presentase Kedisiplinan bulan Mei 2017	25
Tabel 4.4. Presentase Kedisiplinan bulan Juni 2017	25
Tabel 4.5. Presentase Kedisiplinan bulan Juli 2017	26
Tabel 4.6. Presentase Kedisiplinan bulan Agustus 2017	26
Tabel 4.7. Presentase Kedisiplinan bulan September 2017	27
Tabel 4.8. Presentase Kedisiplinan bulan Oktober 2017	27
Tabel 4.9. Presentase Kedisiplinan Kru kapal dalam 6 Bulan	28
Tabel 4.10 List Store SPOB. United X	31

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Setiap perusahaan pelayaran selalu menuntut agar pegawainya yang ada di atas kapal bekerja dengan sebaik-baiknya, untuk menciptakan lingkungan kerjanya yang aman, sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja mereka.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak kru kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain lingkungannya. Ada yang mementingkan diri sendiri tanpa memperhatikan keselamatan jiwa dan lingkungan sekitarnya.

Tidak jarang suatu pekerjaan baik di darat maupun di kapal serta apapun bentuknya, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga menimbulkan korban. Akhirnya kemajuan yang dicapai menjadi kurang berarti dan malah membahayakan kehidupan pekerjaannya. Kecelakaan yang terjadi dikapal selain menjadi hambatan-hambatan langsung juga merupakan kerugian-kerugian tidak langsung, yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan dan proses produksi untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja dan sebagainya.

Setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebabnya tersebut bersumber pada alat-alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, penyebab-penyebab ini harus dihilangkan.

Oleh karena itu pengaruh pemerintah serta organisasi-organisasi seperti *International Maritime Organization (IMO)*, *International Labour*

Organization (ILO) ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja di kapal antara lain :

1. *Standard of Training Certificate Watchkeeping* (STCW) 1978 Amandemen. 2010, mengenai standard pelatihan bagi para pelaut.
2. Badan Diklat Perhubungan Tahun 2000, mengenai petunjuk-petunjuk tentang alat-alat keselamatan kerja beserta kegunaannya.

Peran dan fungsi alat-alat keselamatan kerja sangatlah penting, di dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun yang berat, dan beresiko terhadap keselamatan kru kapal, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada kru kapal sewaktu bekerja, dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi kru kapal itu sendiri.

Salah satu insiden kecelakaan kerja yang pernah terjadi di atas kapal tempat saya praktek laut tepatnya pada tanggal 11 agustus 2017 sekitar jam 10.15 di pelabuhan Sangata salah satu kru kepalanya pecah saat terjatuh dikarenakan tidak menggunakan helm pada saat memantau proses bongkar muatan. Peristiwa ini adalah salah satu contoh ketidakdisiplinan kru dalam menggunakan alat keselamatan kerja pada saat melaksanakan pekerjaan harian perawatan kapal.

Proses pembinaan ini tidak akan pernah ada habis-habisnya sepanjang kehidupan manusia. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktifitas serta memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial terutama di kalangan masyarakat ketenagakerjaan.

Dari alasan–alasan yang telah dikemukakan di atas maka penulis tersebut menyusun skripsi dengan judul “**Kurangnya Kedisiplinan Penggunaan Alat Keselamatan Kerja Di SPOB. UNITED X**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah yang dapat penulis ambil adalah bagaimana kedisiplinan kru dalam menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja harian perawatan kapal di atas kapal SPOB. United X

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui fungsi dan kedisiplinan kru dalam penggunaan alat keselamatan kerja di kapal SPOB United X

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis berharap akan beberapa manfaat penyusunan skripsi ini antara lain :

1. Manfaat Teoritis

Dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan tentang ilmu kenautikaan khususnya mengenai pentingnya penggunaan alat keselamatan pada saat bekerja di atas kapal.

2. Manfaat praktis

Untuk memberikan masukan atau sasaran pada kapal mengenai peranan alat keselamatan kerja selama dalam pelayaran.

E. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang dikemukakan di atas, maka diduga ada beberapa faktor penyebab kurangnya kedisiplinan kru kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja sehingga mengakibatkan insiden atau kecelakaan yang fatal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Keselamatan Kerja

- a. Menurut Suma'mur (1981:2), keselamatan kerja adalah suatu sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja.
- b. Menurut *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:63), keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan.
- c. Menurut Bangun Wilson (2012:377) keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.
- d. Mathis dan Jackson (2006:246) menyebutkan bahwa "kesehatan kerja merujuk pada kondisi fisik, mental dan stabilitas emosi secara umum.

Jadi definisi dan keselamatan kerja adalah suatu usaha seseorang dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan dengan menggunakan alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Jadi definisi dan pemakaian alat-alat keselamatan terhadap keselamatan kerja adalah, pengaruh manfaat, kegunaan suatu alat untuk menyelamatkan hidup seseorang dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan kerja dan menciptakan lingkungan kerja yang aman.

Menurut *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:77), keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar.

1. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat

dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.

2. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
3. Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.
4. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah-pisahkan dan keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
5. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaraan produksi.

Menurut *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:85), kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab, yaitu :

1. Tindakan tidak aman dan manusia (*unsafe human acts*).
2. Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena :
 - a. Tidak tahu
 - b. Tidak mampu atau tidak biasa
 - c. Tidak mau
3. Keadaan tidak aman (*unsafe condition*).

Menurut *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:81), alat pelindung (*safety*) yang baik adalah tepat guna pada tempatnya dan ketika digunakan tidak rusak serta tidak menimbulkan kejadian yang kurang baik.

Ada dua jalan agar hal ini dapat berfungsi :

1. Harus diketahui apa penyebab utama seandainya di tempat tersebut terjadi sesuatu yang tidak baik (*accident*).
2. Harus diketahui alat pelindung apa yang paling efektif digunakan sesuai paparan yang ada.

Di atas kapal sering ditemukan banyak kru kapal didalam melaksanakan suatu pekerjaan masih saja tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja, Dan banyak kru kapal yang mengalami kecelakaan kerja di atas kapal, pekerja tidak mau memakai alat-alat keselamatan kerja dengan alasan.

- 1) Tidak sadar atau tidak tahu
- 2) Panas
- 3) Sesak
- 4) Tidak enak dipakai
- 5) Tidak enak dipandang
- 6) Berat
- 7) Mengganggu pekerjaan
- 8) Tidak sesuai dengan bahaya yang ada
- 9) Tidak ada sanksi
- 10) Atasan juga tidak memakai

Banyak kru kapal di dalam melaksanakan pekerjaanya tidak memakai alat keselamatan kereja ini dikarenakan mereka melihat perwira kapal juga jarang menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Para kru kapal juga merasa mereka selama ini tidak pernah di berikan sanksi oleh nahkoda maupun perwira kapal jika kru kapal tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Hal ini dikarenakan nahkoda hampir tidak pernah mengadakan *safety meeting* yang harus diadakan setiap satu bulan sekali yang membahas tentang keselamatan kerja dan juga akan memberikan sanksi kepada mereka kru kapal yang melanggar peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal, dan juga para perwira dalam melakukan

familiarization alat-alat keselamatan kerja terhadap kru kapal sudah jarang dilakukan terutama pada kru kapal yang baru naik.

Menurut Suma'mur (1981:7), kecelakaan akibat organisasi perburuhan internasional tahun 1962 adalah sebagai berikut :

- a) Klasifikasi menurut jenis kecelakaan (terjatuh, tertimpa pada benda jatuh, terjepit oleh benda, terkena arus listrik).
- b) Klasifikasi menurut penyebab (mesin, alat angkut dan alat angkat, peralatan lain, bahan, zat-zat radiasi, lingkungan kerja).
- c) Klasifikasi menurut sifat luka (patah tulang, memar, amputasi, mati lemas).
- d) Klasifikasi menurut letak kelainan atau luka di tubuh (kepala, leher, badan, anggota atas, anggota bawah).

B. Fungsi Keselamatan kerja

Keselamatan kerja sebagai prioritas penting bagi pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Seluruh perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan semua operasi yang dibawa atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah awal memastikan bahwa seluruh kru kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai macam jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

C. Keselamatan Kerja Saat Memasuki Ruang Tertutup

Pada ruangan-ruangan tertutup seperti palka, tangki, ruang pompa, koferdam, gudang/store yang tidak berventilasi terdapat kemungkinan timbul gas beracun atau uap beracun atau berkurangnya kandungan oksigen. Apabila terjadi suatu kecelakaan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan personil/seseorang di dalam sebuah ruangan yang tertutup, langkah pertama yang diambil ialah alarm harus dibunyikan. Walaupun kecepatan/waktu sering merupakan hal yang vital dalam usaha menolong jiwa/nyawa orang, namun pelaksanaan pertolongan-pertolongan tidak

boleh dicoba sampai bantuan dan peralatan-peralatan yang diperlukan telah didapat. Terdapat banyak contoh dimana orang hilang disebabkan oleh usaha-usaha yang buruk/tergopoh-gopoh dan persiapan-persiapan yang buruk. Bila diadakan pengaturan-pengaturan dan penyusunan-penyusunan sebelumnya, hal ini suatu hal yang sangat berharga didalam mengadakan suatu reaksi cepat dan efektif. Tali-tali penolong, alat-alat bantu pernapasan dan sarana-sarana lain dari peralatan penyelamatan harus dalam keadaan siaga serta siap pakai, demikian pula suatu tim yang terlihat untuk menanggulangi keadaan darurat patut tersedia. Apabila dicurigai bahwa suatu atmosfer yang tercampur/kotor sehingga menjadi titik tidak aman merupakan salah satu sebab dari kecelakaan itu, maka petugas/orang yang masuk kedalam ruangan itu harus menggunakan alat perlindungan pernapasan serta mungkin, tali-tali penolong juga dipakai. Sebelumnya suatu kode dari isyarat-isyarat disetujui bersama. Perwira yang untuk pelaksanaan pekerjaan penyelamat tersebut harus tetap berada diluar ruangan, dimana ia dapat mengadakan kontrol yang efektif.

D. Aturan Pokok yang Berkaitan dengan Keselamatan Kerja

Menurut *Basic Safety Training*, modul-4, (2000:41), suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 amandemen 2010 adalah bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab 3 (tiga pihak) yaitu :

1. Pemerintah sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan berkaitan dengan keselamatan di laut.
2. Pendidikan dan latihan, yaitu institusi yang mendidik, melatih, personil yang akan bekerja di kapal.
3. Perusahaan pelayaran, yaitu yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih.

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut berkualitas,

bersertifikat dan sehat secara medis, sangat vital terhadap pelaksanaan keselamatan kerja di kapal.

Menurut Suma'mur (1981:30) Undang-Undang no. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja terdiri 11 bab dan 18 pasal.

Dalam pasal I, dijelaskan istilah-istilah yang dipakai dalam undang-undang keselamatan kerja dan pengertiannya.

- a. Tempat kerja ialah ruangan atau lapangan, terbuka atau tertutup, bergerak atau tetap, yang menjadi tempat tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana terpicil dalam pasal-pasal undang-undang keselamatan kerja. Termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman, dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau yang berhubungan tempat kerja tersebut (ayat 1).
- b. Pengurus ialah orang yang mempunyai tugas memimpin langsung sesuatu tempat kerja atau bagiannya yang berdiri disana (ayat 2).
- c. Pengurus ialah :
 - 1) Orang atau badan hukum yang menjalankan suatu usaha milik sendiri dan untuk itu menggunakan tempat kerja.
 - 2) Orang atau badan hukum yang secara berdiri sendiri menjalankan sesuatu usaha bukan miliknya dan untuk keperluan itu mempergunakan tempat kerja.
 - 3) Orang atau badan hukum yang di Indonesia mewakili orang atau badan hukum termasuk pada 1) dan 2), jikalau yang diwakili berkedudukan di luar negeri (ayat 3).
- d. Pegawai pengawas ialah pegawai teknis berkeahlian khusus dan departemen tenaga kerja, yang ditunjukkan oleh menteri tenaga kerja (ayat 6).
- e. Ahli keselamatan kerja ialah tenaga teknis berkeahlian khusus dan luar departemen tenaga kerja yang ditunjuk oleh menteri

tenaga kerja untuk mengawasi ditaatinya undang-undang keselamatan kerja (ayat 6).

Syarat-syarat keselamatan kerja diatur dalam pasal 3 ayat 1, yang berbunyi sebagai berikut :

Dengan peraturan perundangan ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk :

- a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan.
- b. Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran.
- c. Mencegah dan mengurangi peledakan.
- d. Memberi kesempatan atau jalan menjalankan pada waktu kebakaran atau kejadian lain yang berbahaya.
- e. Memberi pertolongan pada kecelakaan.
- f. Memberi alat-alat pelindung diri pada para pekerja.
- g. Mencegah dan mengendalikan timbul dan menyebarkan suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar dan radiasi, suara dan getaran.
- h. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun phisik, keracunan, infeksi dan penularan.
- i. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.
- j. Menyelenggarakan suhu dan lembab udara yang baik.
- k. Menyelenggarakan penyegaran yang cukup.
- l. Memelihara kesehatan dan ketertiban.
- m. Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya.
- n. Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang.
- o. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan.
- p. Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan penyimpanan barang.
- q. Mencegah terkena aliran listrik yang bahaya.

r. Menyesuaikan dan menyempurnakan pengaman pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi.

Mengenai pembinaan, diatur dalam undang-undang no.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja, sebagai berikut:

a. Pengurus diwajibkan menunjukan dan menjelaskan pada tiap tenaga baru tentang :

1) Kondisi-kondisi dan bahaya-bahaya serta yang timbul dalam tenaga kerja.

2) Semua pengamanan dan alat-alat perlindungan yang diharuskan dalam tempat kerjanya.

3) Alat-alat perlindungan dini bagi tenaga kerja yang bersangkutan.

4) Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan perkerjaannya.

b. Pengurus hanya dapat mempekerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ia yakin bahwa tenaga kerja tersebut memahami syarat-syarat di atas.

c. Pengurus diwajibkan menyelenggarakan pembinaan bagi semua tenaga kerja yang berada diwilayah pimpinannya, dalam pencegahan kecelakaan pemberantasan kebakaran serta peningkatan keselamatan dan keselamatan kerja, dalam memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan.

d. Pengurus diwajibkan memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi usaha dan tempat kerja yang dijalankannya.

Lebih lanjut, undang-undang keselamatan kerja mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 yang berbunyi :

a. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai, pengawas dan atau ahli keselamatan kerja.

b. Memahami alat-alat pelindung yang diwajibkan.

- c. Memahami dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan.
- d. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.
- e. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung yang diwajibkan dan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggungjawabkan.

Tentang kewajiban bila memasuki tempat kerja, pasal 13 undang-undang keselamatan kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki suatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Adapun kewajiban pengurus diatur dalam pasal 14 ayat 3 yang menyatakan bahwa pengurus diwajibkan untuk menyediakan secara cuma-cuma, semua alat pelindung dan yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diberikan menurut pegawai pengawasan atau ahli kesehatan kerja.

Dalam *International Safety Management Code* (ISM CODE) juga dijelaskan bagaimana membuat sesuatu sistem keselamatan kerja yang dikenal dengan *Safety Management System* (SMS) atau Sistem Management Keselamatan (SMK).

E. Undang-Undang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Perundang-undangan K3 ialah salah satu alat kerja yang sangat penting bagi para ahli K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) guna menerapkan K3 di tempat kerja.

Berikut merupakan kumpulan perundang-undangan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) Republik Indonesia yang memuat isi sebagai berikut antara lain:

- 1) Undang-undang No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. Undang-undang ini mengatur dengan jelas tentang kewajiban pemimpin tempat kerja dan pekerja dalam melaksanakan keselamatan kerja.
- 2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1992 Tentang Kesehatan. Undang-undang ini menyatakan bahwa secara khusus perusahaan berkewajiban memeriksa kesehatan badan, kondisi mental dan kemampuan fisik pekerja yang baru maupun yang akan dipindahkan ke tempat kerja baru, sesuai dengan sifat-sifat pekerjaan yang diberikan pada pekerja, serta pemeriksaan kesehatan secara berkala. Sebaliknya para pekerja juga berkewajiban memakai alat pelindung diri (APD) dengan tepat dan benar serta mematuhi semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan. Aturan ini juga menekankan pentingnya kesehatan kerja agar setiap pekerja dapat bekerja secara sehat tanpa membahayakan diri sendiri dan masyarakat sekelilingnya hingga memperoleh produktifitas kerja yang optimal. Karena itu, kesehatan kerja meliputi pelayanan kesehatan kerja, pencegahan penyakit akibat kerja dan syarat kesehatan kerja.
- 3) Undang-undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Undang-undang ini mengatur mengenai segala hal yang berhubungan dengan ketenagakerjaan mulai dari upah kerja, jam kerja, hak internal, cuti sampai dengan keselamatan dan kesehatan kerja. Sebagai penjabaran dan kelengkapan undang-undang tersebut, pemerintah juga menegeluarkan peraturan pemerintah dan keputusan presiden terkait penyelenggaraan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), di antaranya adalah:

- a. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 11 Tahun 1979 tentang keselamatan kerja pada pemurnian dan pengolahan minyak dan gas bumi.
- b. Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 1973 tentang pengawasan atas peredaran, penyimpanan dan penggunaan pestisida.
- c. Peraturan Pemerintah No. 13 tahun 1973 tentang pengaturan dan pengawasan keselamatan kerja di bidang pertambangan
- d. Keputusan Presiden No. 22 tahun 1993 tentang penyakit yang timbul akibat hubungan kerja.

Undang-undang K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) :

- a. Undang-undang Uap tahun 1930 (Stoom Ordonantie).
- b. Undang-undang No. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja.
- c. Undang-undang Republik Indonesia No. 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan.

Peraturan Pemerintah terkait K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) :

- a. Peraturan Uap tahun 1930 (Stoom Verordening).
- b. Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 1973 tentang pengawasan atas peredaran, penyimpanan, dan peredaran pestisida.
- c. Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1973 tentang pengaturan dan pengawasan keselamatan kerja di bidang pertambangan.
- d. Peraturan Pemerintah No. 11 tahun 1979 tentang keselamatan kerja pada pemurnian dan pengolahan minyak dan gas bumi.

Peraturan Menteri Terkait K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) :

- 1. Permenakertranskop RI No. 1 tahun 1976 tentang kewajiban latihan hiperkes bagi dokter perusahaan.

2. Permenakertrans RI No. 1 tahun 1978 tentang keselamatan dan kesehatan kerja dalam pengangkutan dan penebangan kayu.
3. Permenakertrans RI No. 3 tahun 1978 tentang penunjukan dan wewenang serta kewajiban pegawai pengawas keselamatan dan kesehatan kerja dan ahli keselamatan kerja.
4. Permenakertrans RI No. 1 1978 tentang kewajiban latihan hygienen perusahaan kesehatan dan keselamatan kerja bagi tenaga paramedic perusahaan.
5. Permenakertrans RI No. 1 tahun 1980 tentang keselamatan kerja pada konstruksi bangunan.
6. Permenakertrans RI No 2 tahun 1980 tentang pemeriksaan kesehatan tenaga kerja dalam penyelenggaraan keselamatan kerja.
7. Permenakertrans RI No. 4 tahun 1980 tentang syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
8. Permenakertrans RI No. 1 tahun 1981 tentang kewajiban melapor penyakit akibat kerja.
9. Permenakertrans RI No. 1 tahun 1982 tentang bejana tekan.
10. Permenakertrans RI No. 2 tahun 1982 tentang kualifikasi juru las.
11. Permenakertrans RI No. 3 tahun 1982 tentang pelayanan kesehatan tenaga kerja.
12. Permenakertrans RI No. 2 tahun 1983 tentang instalasi Lrm kebakaran otomatis.
13. Permenakertrans RI No. 3 tahun 1985 tentang keselamatan dan kesehatan kerja pemakaian asbes.
14. Permenakertrans RI No. 4 tahun 1985 tentang pesawat tenaga kerja dan produksi.

15. Permenakertrans RI No. 5 tahun 1985 tentang pesawat angkat dan angkut.
16. Permenaker RI No. 4 tahun 1987 tentang panitia Pembina keselamatan dan kesehatan kerja serta tata cara penunjukan ahli keselamatan kerja.
17. Permenaker RI No. 4 tahun 1988 tentang kualifikasi dan syarat-syarat operator pesawat uap.
18. Permenaker RI No. 1 tahun 1989 tentang kualifikasi dan syarat-syarat operator angkat.
19. Permenaker RI No. 2 tahun 1989 tentang pengawasan instalasi-instalasi penyalur petir.
20. Permenaker RI No. 2 tahun 1992 tentang tata cara penunjukan, kewajiban dan wewenang ahli keselamatan dan kesehatan kerja.
21. Permenaker RI No. 4 tahun 1995 tentang perusahaan jasa keselamatan dan kesehatan kerja.
22. Permenaker RI No. 5 tahun 1996 tentang system manajemen sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja.
23. Permenaker RI No. 1 tahun 1998 tentang penyelenggaraan pemeliharaan kesehatan bagi tenaga kerja dengan manfaat lebih dari paket jaminan pemeliharaan dasar jaminan sosial tenaga kerja.
24. Permenaker RI No. 3 tahun 1998 tentang tata cara pelaporan dan pemeriksaan kecelakaan.
25. Permenaker RI No. 4 tahun 1998 tentang pengangkatan, pemberhentian dan tata kerja dokter penasehat.
26. Permenaker RI No. 3 tahun 1999 tentang syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja lift untuk pengangkutan orang dan barang.

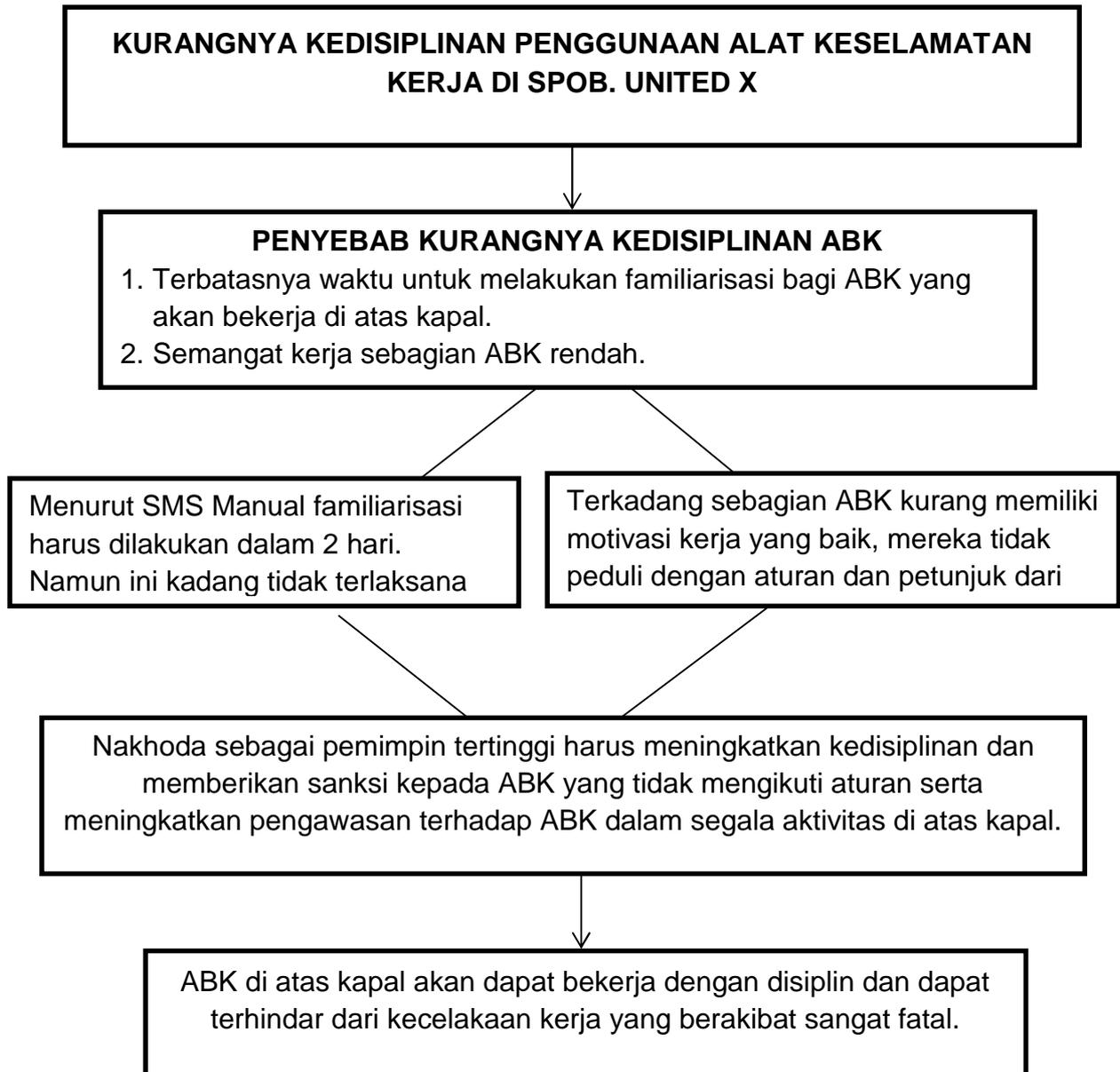
Keputusan Menteri terkait K3 :

1. Kepmenaker RI No. 155 tahun 1984 tentang penyempurnaan keputusan menteri tenaga kerja dan transmigrasi Nomor Kep 125/MEN/82 tentang pembentukan, susunan dan tata kerja dewan keselamatan dan kesehatan kerja nasional, dewan wilayah dan panitia Pembina keselamatan dan kesehatan kerja.
2. Keputusan bersama menteri tenaga kerja dan Menteri pekerjaan umum RI No 174 tahun 1986 No 104/KPTS/1986 tentang keselamatan dan kesehatan kerja pada tempat kegiatan konstruksi.
3. Kepmenaker RI No 1135 tahun 1987 tentang bendera keselamatan dan kesehatan kerja.
4. Kepmenaker RI No 333 tahun 1989 tentang diagnosis dan pelaporan penyakit akibat kerja.
5. Kepmenaker RI No 245 tahun 1990 tentang hari keselamatan dan kesehatan kerja nasional.
6. Kepmenaker RI No 51 tahun 1999 tentang nilai ambang batas faktor fisika di tempat kerja.
7. Kepmenaker RI No 186 tahun 1999 tentang unit penanggulangan kebakaran di tempat kerja.
8. Kepmenaker RI No 197 tahun 1999 tentang pengendalian bahan kimia berbahaya.
9. Kepmenaker RI No 75 tahun 2002 tentang pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) No SNI-04—0225-2000 mengenai persyaratan umum instalasi listrik 2000 (PULL 200) di tempat kerja.
10. Kepmenaker RI No 235 tahun 2003 tentang jenis-jenis pekerjaan yang membahayakan kesehatan, keselamatan atau moral anak.
11. Kepmenakertrans RI No 68 tahun 2004 tentang pencegahan HIV/AIDS di tempat kerja.

Surat edaran dan keputusan Dirjen pembinaan hubungan industrial dan pengawasan ketenagakerjaan terkait K3:

1. Surat keputusan direktur jendral pembinaan hubungan Industrial dan pengawasan ketenagakerjaan departemen tenaga kerja RI No 84 tahun 1998 tentang cara pengisian formulir laporan dan analisis statistic kecelakaan.
2. Keputusan direktur jendral pembinaan hubungan industrial dan pengawasan ketenagakerjaan No 407 tahun 1999 tentang persyaratan, penunjukan, hak dan kewajiban teknik *Lift*.
3. Keputusan Direktur Jendral pembinaan hubungan Industrial dan pengawasan ketenagakerjaan No 311 tahun 2002 tentang sertifikasi kompetensi keselamatan dan kesehatan kerja teknisi listrik.

F. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di SPOB. UNITED X, milik perusahaan PT. DUTA BAHARI MENARA LINE, yang berada di Jl. K.P.Tendean no.17, selama 16 bulan. Pada saat diatas kapal, penulis mulai menjalani dan membantu perwira dan menyelesaikan tugas-tugas dan permasalahan yang terjadi diatas kapal dalam hal ini penulis mengutamakan melaksanakan penelitian pada saat melakukan kegiatan kerja harian dan pada saat jaga di anjungan.

B. Metode Pengumpulan Data

Data dan informasi yang diperlukan untuk menyelesaikan skripsi ini dikumpulkan melalui beberapa metode sebagai berikut :

1. Metode Lapangan (*Field Research*) di SPOB. UNITED X yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan peninjauan langsung obyek yang diteliti tentang kurang disiplinnya penggunaan alat keselamatan kerja.
2. Tinjauan Kepustakaan (*Library Research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan masalah yang dibahas untuk memperoleh landasan teori dalam masalah yang diteliti.

C. Jenis dan Sumber Data

Untuk menunjang kelengkapan pembahasan penulis ini diperoleh data dan sumber data sebagai berikut :

1. Data Kuantitatif

Data kuantitatif bersumber pada :

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung di SPOB. UNITED X. Data pada penelitian

tentang kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan dalam bentuk ceklis.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap dari tiga primer yang didapat dari sumber kepustakaan seperti literatur, bahan kuliah dan termasuk penelitian tentang kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja.

2. Data Kualitatif

Data kualitatif berumber pada

a. Observasi

Yaitu mengadakan pengamatan secara langsung di lapangan akan kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja saat penulis melaksanakan praktek laut di SPOB. UNITED X

b. Wawancara

Yaitu mengadakan Tanya jawab secara langsung dengan perwira-perwira serta *crew* di SPOB.UNITED X dan para pengajar di lingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar tentang kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja.

D. Populasi dan Sampel

Populasi yang diambil adalah seluruh *crew* yang berjumlah 12 orang dan sampelnya adalah 5 orang kru dek dan 4 orang kru mesin yang melaksanakan tugas kerja harian perawatan kapal.

E. Metode Analisis

Penyusunan skripsi ini akan menggunakan metode deskriptif yaitu tulisan yang berupa paparan mengenai suatu permasalahan kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja di SPOB. UNITED X berdasarkan data yang menjelaskan tentang hasil observasi dan wawancara dalam bentuk penjabaran yang menggambarkan kondisi kappal pada saat itu.

Adapun langkah-langkah yang dilakukan antara lain :

1. Mencatat jumlah awak kapal secara keseluruhan
2. Memilih sampel secara kelompok
3. Memberikan kuisisioner dengan beberapa kriteria penelitian. Dari hasil pembuatan kuisisioner akan dilakukan kegiatan pengumpulan data antara lain :

- a. Tabulasi Data

Merupakan hasil data kuisisioner tentang kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja di SPOB. UNITED X yang disajikan dalam bentuk tabel sehingga memudahkan dalam mengintepresikan.

- b. Penyajian nilai rata-rata (*mean*)

Merupakan table nilai kuisisioner tentang kurangnya kedisiplinan penggunaan alat keselamatan kerja di SPOB. UNITED X yang akan diinteprestasikan nilai rata-rata untuk setiap ABK.

- c. Penyajian nilai standar deviasi (standar penyimpangan)

Merupakan nilai sejauh responden dapat dapat melakukan sebagai penyimpangan dalam penelitian.

- d. Penyajian rentang kategorisasi

Yakni menyajikan rentang kategorisasi hasil jawaban responden menurut kriteria.

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan obyek dimana penulis melaksanakan praktek laut yaitu di SPOB. UNITED X yang merupakan salah satu kapal milik PT. Duta Bahari Menara Line dengan data-data kapal (*Ship's Particular*) sebagai berikut :

1.	<i>Ship's Name/Type</i>	<i>SPOB United X / Self Propelled Oil Barge</i>	
2.	<i>Ship's Flag/Registry</i>	<i>Indonesia/Batam</i>	
3.	<i>Call Sign</i>	<i>P.M.U.Q</i>	
4.	<i>IMO No.</i>	<i>IMO No:9548172</i>	
5.	<i>Tonnage</i>	<i>Ton</i>	<i>International</i>
		<i>GRT</i>	<i>953 T</i>
		<i>Net Ton</i>	<i>452</i>
6.	<i>LOA</i>	<i>55.06 m</i>	
7.	<i>Breadth / Depth</i>	<i>11.66 m / 6.25 m</i>	
8.	<i>Owner</i>	<i>PT. DUTA BAHARI MENARA LINE</i>	
9.	<i>Main Engine</i>	<i>mitsubishi 2 x 750 HP</i>	
10.	<i>Service Speed</i>	<i>8 Knots</i>	

Tabel 4.1 Ship Particular SPOB. United X

SPOB. United X merupakan kapal domestik, yaitu kapal yang memiliki jalur pelayaran yang tidak berubah-ubah.

CREW LIST

No.	<i>Full name</i>	<i>Rank</i>	<i>Nationality</i>
1	Mustofa	Captain	Indonesia
2	Jalil	C/O	Indonesia
3	Suardi	2/O	Indonesia
4	Salmon Soppang	C/E	Indonesia
5	Haris Setiadi	2/E	Indonesia
6	Syarifuddin	3/E	Indonesia
7	Suwarno Meryson	Able Seamen I	Indonesia
8	Aiwing	Able Seamen II	Indonesia
9	Allu Runi	Able Seamen III	Indonesia
10	Akbar	Oiler I	Indonesia
11	A,Moh. Fakhri Setiawan	Cadet Deck	Indonesia
12	Pandu Arif Wicaksana Arif	Cadet Engine	Indonesia

Tabel 4.2 Crew List SPOB. United X

Berikut adalah tabel presentasi kedisiplinan kru dalam menggunakan alat keselamatan dalam bekerja.

NO.	Hasil Observasi	Frekuensi	Presentasi %
1	Disiplin	4	44,4
2	Kurang diplin	3	33,3
3	Tidak disiplin	2	22,2
Jumlah		9	100 %

Tabel 4.3 presentasi kedisiplinan bulan Mei 2017

Dari data di atas kita bisa melihat ada beberapa kru yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja pada saat kerja harian, alat-alat kerja yang dimaksud adalah *helmet*, *working clothes*, *safety goggles*, dan *gloves*. Dari hasil pengamatan saya dari 9 kru yang bekerja harian, ada 4 kru yang lengkap menggunakan alat-alat tersebut, 3 kru yang hanya menggunakan beberapa alat dan 2 kru yang hanya menggunakan satu alat keselamatan saja seperti *working clothes*.

NO.	Hasil Observasi	Frekuensi	Presentasi %
1	Disiplin	5	55,5
2	Kurang disiplin	2	22,2
3	Tidak disiplin	2	22,2
Jumlah		9	100 %

Tabel 4.4 presentasi kedisiplinan bulan Juni 2017

Pada bulan Juni kita dapat melihat beberapa kru yang menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja harian yaitu 5 kru yang menggunakan semua alat kerja yang diwajibkan, 2 kru yang hanya menggunakan beberapa alat kerja dan 2 kru yang hanya menggunakan satu alat keselamatan kerja.

NO	Hasil Observasi	Frekuensi	Presentasi %
1	Disiplin	4	44,4
2	Kurang disiplin	2	22,2
3	Tidak disiplin	3	33,3
Jumlah		9	100 %

Tabel 4.5 presentasi kedisiplinan bulan Juli 2017

Pada bulan Juli kita dapat melihat beberapa kru yang menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja harian seperti halnya 4 kru yang bekerja menggunakan semua alat keselamatan kerja, 2 kru yang menggunakan beberapa alat kerja yang dimaksud dan 3 kru yang hanya menggunakan satu alat keselamatan kerja.

NO.	Hasil Obsevasi	Frekuensi	Presentasi %
1	Disiplin	5	55,5
2	Kurang disipin	3	33,3
3	Tidak disipin	1	11,1
Jumlah		9	100 %

Tabel 4.6 presentasi kedisiplinan bulan Agustus 2017

Sedangkan pada saat bulan Agustus kita dapat melihat berapa jumlah kru kapal yang yang menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja harian, 5 kru yang menggunakan semua alat keselamatan kerja, 3 kru yang hampir lengkap menggunakan alat keselamatan kerja dan 1 kru yang hanya menggunakan satu alat keselamatan kerja.

NO.	Hasil Observasi	Frekuensi	Presentasi %
1	Disiplin	2	22,2
2	Kurang disiplin	4	44,4
3	Tidak disiplin	3	33,3
Jumlah		9	100 %

Tabel 4.7 presentasi kedisiplinan bulan September 2017

Pada tabel 4.7 kita bisa melihat jumlah kru kapal yang menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja harian. yang menggunakan semua alat keselamatan kerja ada 2 kru, 4 kru yang hampir sempurna menggunakan alat keselamatan kerja dan 3 kru yang hanya menggunakan satu alat keselamatan kerja.

NO.	Hasil Observasi	Frekuensi	Presentasi %
1	Disiplin	2	22,2
2	Kurang disiplin	5	55,5
3	Tidak disiplin	2	22,2
Jumlah		9	100 %

Tabel 4.8 presentasi kedisiplinan bulan Oktober 2017

Pada saat bulan Oktober kita dapat melihat hanya 2 kru yang lengkap menggunakan alat keselamatan kerja, 5 kru yang hampir lengkap dan 2 kru yang hanya menggunakan satu alat keselamatan kerja.

NO.	Hasil observasi Mei- Oktober 2017	Frekuensi	Presentasi
1	Disiplin	244,2	40,7
2	Kurang disiplin	210,9	35,15
3	Tidak disiplin	144,3	24,05
Jumlah		600	100 %

Tabel 4.9 presentasi kedisiplinan kru kapal dalam 6 bulan lamanya.

Pada tabel 4.9 kita dapat melihat presentasi kedisiplinan kru kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bulan Mei - Oktober 2017 yaitu kedisiplinan kru mendapatkan hasil 40,7 % dan yang kurang disiplin mendapatkan presentase 35,15 % sedangkan yang tidak disiplin mendapatkan hasil 24,05 %. itulah hasil kedisiplinan kru kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja pada saat bekerja harian di bulan Mei - Oktober 2017.

1. Fungsi alat keselamatan terhadap kinerja ABK.

Fungsi alat-alat keselamatan kerja di SPOB. United X memang kurang disosialisasikan dan diperhatikan dengan benar, walaupun nakhoda selalu mengadakan *safety meeting* setiap satu bulan sekali, namun masih ada kru kapal yang kurang memperhatikan keselamatan dikarenakan kurangnya kedisiplinan dan kesadaran diri, namun selain itu masih ada pula kru kapal yang telah mempunyai kesadaran diri dan mau menerapkan prosedur keselamatan kerja tersebut. Faktor manusia dalam kecelakaan merupakan konsepsi klasik, penyebab terjadinya kecelakaan kerja memang tidak lepas dari faktor manusia, karena manusia sebagai faktor utama dalam pekerjaan tersebut. Tidak ada suatu pekerjaan tersebut yang lepas sama sekali dari unsur manusia, mesin otomatisipun masih butuh pengawasan dari manusia.

Oleh karena keterbatasan manusia tersebut, maka dibuatlah suatu aturan tentang keselamatan kerja untuk mencegah terjadinya

kecelakaan pada saat manusia bekerja. Dengan adanya aturan-aturan ini, diharapkan dapat meningkatkan keselamatan kerja yang tinggi. Sebab dengan memakai alat-alat keselamatan dengan baik maka kita bisa mencegah atau meminimalkan resiko dalam kecelakaan kerja.

2. Faktor-Faktor yang Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan pada Kru Kapal saat Bekerja dan Akibat-Akibat yang Timbul Karena Keselamatan Kerja

Berdasarkan pengamatan pada seluruh kru kapal, dapat disimpulkan bahwa beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pada kru kapal pada saat bekerja, yaitu :

- a. Rendahnya tingkat disiplin kru dalam mentaati peraturan keselamatan kerja. Pada waktu bekerja tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja. Seperti saat bekerja di tempat yang tinggi tidak menggunakan *safety belt*.

Contoh kasus ketika ada kru yang mengecat dinding kapal kemudian kapal oleng ke kiri dan ke kanan sehingga ada kru yang jatuh ke dasar palka. Selain itu pada saat bekerja tidak menggunakan *safety helmet*, sehingga mengakibatkan kecelakaan seperti tertimpa benda jatuh. Kebanyakan kru yang sedang bekerja di kamar mesin tidak menggunakan *safety helmet* yang beresiko terbentur karena atap mesin sangat pendek.



Gambar 4.1 salah satu contoh tidak disiplin menggunakan alat keselamatan kerja.

Pada gambar di atas dapat kita lihat anak buah kapal tidak menggunakan alat keselamatan saat melakukan pekerjaan, seperti tidak menggunakan *safety belt* dan *safety helmet*. Padahal jika terjadi oleng pada kapal, dia bisa terjatuh dan kepalanya dapat terbentur oleh benda keras di sekitar tempat dimana ia bekerja.

- b. Kurangnya pemahaman tentang cara penggunaan alat keselamatan kerja dan manfaatnya diakibatkan karena kurangnya pengetahuan dan kurangnya pengalaman bekerjanya dikapal. Sehingga kru paham atas pekerjaan yang dilakukan dan resiko-resiko bahaya yang akan menimpanya, hal ini mengakibatkan terjadinya kesalahan dan menyebabkan kecelakaan.
- c. Peralatan keselamatan kerja yang tersedia di kapal dan yang digunakan oleh kru sudah rusak dan tidak layak dipakai. Hal ini juga merupakan salah satu penyebab mengapa kru kapal enggan memakai alat keselamatan tersebut, hal ini memicu terjadinya kecelakaan kerja.

NO	NAMA ALAT	QTY	KONDISI	
			BAIK	RUSAK
1	Safety helmet	20	15	5
2	Safety shoes	19	19	-
3	Safety belt	3	2	1
4	Safety goggles	50	50	-
5	Eyes protector	19	19	-
6	Ear protector	10	10	-

Tabel 4.10 List Store SPOB. United X

- d. Perusahaan telah berusaha memberikan perhatian pada masalah keselamatan kru yang bekerja di kapal sebatas manajerial, namun karena alasan ekonomi dan untuk alasan menumbuhkan partisipasi para kru hingga kini belum melengkapi kru yang bekerja di atas kapal dengan peralatan keselamatan kerja yang layak pakai. Informasi ini berasal dari hasil interview penulis dengan *chief officer* dan beberapa staf perusahaan yang ada di darat.
- e. Faktor lainnya yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja pada kru di kapal SPOB. United X, adalah kru yang baru naik atau kerja di atas kapal kurang melalui tahap familiarisasi atau pengenalan terhadap lingkungan di kapal dengan benar. Di kapal SPOB. United X, tiap ada kru yang baru naik, biasanya ia langsung diikuti sertakan dalam pekerjaan.

3. Pelaksanaan Pelatihan dan Education

Pelaksanaan pelatihan dan *education* merupakan hal yang sangat penting sebelum melakukan suatu pekerjaan di atas kapal. Karena dengan pelatihan dan *education* kita dapat mengetahui resiko bahaya yang akan terjadi selama kita bekerja. Selain itu kita juga dapat mencegah secara dini bahaya yang akan dihadapi seperti kecelakaan–kecelakaan yang sering terjadi akibat pelanggaran dalam penggunaan

alat keselamatan seperti terjatuh, terjepit, tertimpa benda jatuh dan lain–lain. Maka dalam pelaksanaan pelatihan dan *education* harus dilaksanakan dengan baik.

Sesuai hasil pengamatan yang dilakukan penulis telah ditemukan beberapa kesalahan dalam pelaksanaan *education* di SPOB. United X. Diantaranya selama proses *education* banyak anak buah kapal yang tertidur saat mengikuti *education*. Hal ini terjadi karena pelaksanaan *education* dilaksanakan pada siang hari setelah kru bekerja pada pagi harinya.

Penggunaan bahasa juga menjadi salah satu penyebab tidak optimalnya pelaksanaan *education* di SPOB. United X. Hal ini disebabkan karena kurangnya kemampuan para anak buah kapal dalam berbahasa Inggris. Sehingga sering ditemukan kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang tujuan *education* yang telah dilakukan.



Gambar 4.2 Pelaksanaan *safety meeting*

Pada gambar di atas dapat dilihat beberapa ketidakseriusan anak buah kapal dalam mengikuti *safety meeting*. Diantaranya tertidur

dan melamun dengan tidak mempedulikan materi yang disampaikan oleh perwira.

B. Pembahasan Masalah

Berdasarkan fakta dan permasalahan yang telah diuraikan dalam analisis hasil penelitian telah diketahui kendala-kendala dalam penggunaan alat keselamatan diri di SPOB. Untuk itu penulis memberikan pemecahan masalah dalam meningkatkan kesadaran dan pengetahuan para anak buah kapal, serta peran perusahaan dalam menyelenggarakan keselamatan kerja.

1. Meningkatkan disiplin awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan diri.

Untuk meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal bukanlah suatu hal yang mudah tanpa disertai usaha-usaha yang keras. Adapun langkah-langkah yang perlu diambil adalah memotivasi anak buah kapal tersebut dalam menggunakan alat keselamatan diri, peranan sekru perwira sangat dituntut agar tujuan di atas dapat tercapai dalam pelaksanaannya. Oleh karena itu setiap perwira harus selalu memberi contoh dan disiplin kepada anak buah kapal, baik secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal. Maksud dari secara lisan maupun tindakan, dalam hal ini sekru perwira harus mampu menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segala peralatan dan perlengkapan keselamatan kerja yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Jika anak buah kapal melakukan suatu tindakan ceroboh, bekerja tanpa memakai alat pelindung keselamatan kerja, misalnya tanpa memakai pakaian kerja, helmet pengaman dan kaca mata khusus kerja. Maka sebagai Perwira harus

memanggil dan memberi peringatan kepada seluruh awak kapal guna mematuhi ketentuan-ketentuan yang telah digariskan dalam keselamatan kerja. Bila anak buah kapal bekerja tanpa memakai alat pelindung, karena ia berpikir bahwa hal itu tidak perlu. Hal ini suatu petunjuk bahwa kesadaran atau disiplin anak buah kurang, kalau sikap anak buah kapal dapat membahayakan dirinya sendiri dan rekan kerjanya maka perlu tindakan-tindakan untuk penegakan disiplin, salah satu pencegahan kecelakaan adalah melengkapi dan menyediakan peralatan keselamatan diri bagi para pekerja dalam hal ini awak kapal, sesuai peraturan yang berlaku.

Dengan adanya kedisiplinan dalam menggunakan peralatan keselamatan diri, maka akan berperan dalam peningkatan keselamatan awak kapal dan pencegahan kecelakaan di atas kapal. Adanya penegasan sangsi-sangsi terhadap anak buah kapal yang menyalahi aturan tentang keselamatan kerja di atas kapal, adalah salah satu faktor untuk meningkatkan keselamatan kerja dan mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Karena dengan dipatuhinya peraturan itu maka segala sesuatu yang berhubungan dengan pekerjaan akan selalu lancar dan aman. Untuk itu maka perlu adanya sangsi-sangsi terhadap siapapun yang melanggar atau menyalahi peraturan tersebut. Dalam pemberian sangsi-sangsi kepada anak buah kapal yang melanggar peraturan harus bersifat tegas. Maksudnya tak memandang siapa krunya, jabatan maupun lamanya masa kerja. Hal ini berguna agar anak buah kapal yang menyalahi aturan tidak sewenang-wenang melakukan pelanggaran lagi, dan bisa memperbaiki kesalahannya serta mencegah para anak buah kapal yang lain untuk melakukan pelanggaran.

Tindakan dan sangsi ini dapat berupa suatu tindakan peringatan, dengan membuat suatu pernyataan bagi mereka yang melanggar dan melakukan tindakan terakhir dengan menurunkan siapa saja yang melanggar peraturan tersebut. Tujuan-tujuan

pendisiplinan hendaknya positif, yang bersifat mendidik dan mengoreksi. Bukan tindakan negatif yang menjatuhkan anak buah kapal yang berbuat salah. Maksud pendisiplinan adalah untuk memperbaiki sikap, tindakan dan cara awak kapal dalam bekerja untuk waktu yang akan datang dan bukannya memberikan hukuman atas kesalahan yang dilakukannya. Dengan itu diharapkan usaha untuk meningkatkan kedisiplinan dapat dicapai. Pengawasan dan pengontrolan terhadap anak buah kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diri dalam melaksanakan pekerjaan adalah hal yang penting dalam meningkatkan keselamatan kerja. Oleh sebab itu usaha untuk menangani masalah keselamatan kerja di atas kapal tidaklah lepas dan para perwiranya. Sehubungan dengan hal itu maka seluruh perwira wajib menjalankan tugas dan tanggung jawabnya untuk memberi disiplin, contoh dan pengawasan terbaik dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Adapun tujuan itu adalah anak buah kapal bisa mengikuti apa yang dianjurkan atau dicontohkan oleh seluruh perwira dan selanjutnya anak buah kapal dapat melakukan sendiri segala kegiatan serta pekerjaannya tanpa meninggalkan unsur keselamatan kerja yang pernah di dapatnya.

2. Familiarisasi awak kapal

Awak kapal baru yang akan memulai pekerjaan diatas kapal harus ada kerja sama dari awak kapal lain untuk menjelaskan kepadanya mengenai segala sesuatu yang ada pada kapal tersebut, tugas–tugasnya dan bahaya-bahaya yang akan dihadapi serta cara–cara untuk menghindari dengan melakukan pekerjaan secara baik dan mematuhi peraturan keselamatan kerja. Petunjuk–petunjuk keselamatan harus dijelaskan dan harus dipatuhi keseluruhan penjelasan tersebut. Dalam melaksanakan familiarisasi sebaiknya tidak hanya secara lisan tetapi juga harus secara tertulis mengingat keterbatasannya kemampuan beberapa anak buah kapal. Lembar

familiarisasi harus sudah disiapkan sebelum pengganti atau *kru* baru naik kapal sehingga dapat mempercepat proses familiarisasi.

3. Memberikan motivasi kepada awak kapal

Motivasi awak kapal tentang keselamatan dapat diberikan melalui:

a. *Safety meeting*

Merupakan suatu pertemuan yang dilakukan untuk membahas tentang kegiatan-kegiatan keselamatan dan mengevaluasi apabila terjadi kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan. Tentunya sebagai pengarah dalam *safety meeting* dipimpin oleh nahkoda dan dibantu oleh perwira lainnya. Sebaiknya *safety meeting* dilaksanakan setiap bulan sekali supaya para anak buah kapal tidak lupa dan selalu mengindahkan peringatan yang telah diberikan. Khususnya dilaksanakan saat akan ada inspeksi dari perusahaan dan setiap terjadi kecelakaan.

Waktu pelaksanaan *safety meeting* sebaiknya dilaksanakan pada pagi hari sebelum anak buah kapal bekerja agar pada waktu pelaksanaan *safety meeting* tidak ada anak buah kapal yang mengantuk karena kelelahan.

b. Memutar film atau *slide*

Film dan *slide* dapat memperlihatkan seluruh cerita tentang suatu kejadian kecelakaan kerja dan akibat-akibat yang ditimbulkannya sehingga dapat memberikan motivasi awak kapal untuk melakukan segala sesuatu sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku. Film dan *slide* ditampilkan dalam dua bahasa sesuai dengan mayoritas asal negara awak kapal dan tentunya dalam bahasa Inggris. Pemutaran film dan *slide* dibuat semenarik mungkin agar para kru tertarik dan tidak bosan apalagi tertidur pada waktu pelaksanaan.

c. Poster

Poster dapat membantu meningkatkan keselamatan kerja. Poster digunakan untuk memberi tanda bahaya dan memperingatkan para anak buah kapal untuk selalu menciptakan keselamatan kerja. Poster berisi keterangan yang lebih terperinci serta sebab akibat dari penyimpangan prosedur atau aturan keselamatan kerja dikapal, nasehat atau pengarahan terhadap masalah-masalah tertentu. Poster dipasang ditempat-tempat yang mudah dilihat oleh awak kapal seperti:

- a) Kamar ganti pakaian
- b) *Muster station*
- c) Pintu masuk
- d) *Engine control room*
- e) *Ballast control room*
- f) *Galley*
- g) Anjungan
- h) Lorong - lorong (gang) kapal



Gambar 4.3 Simbol keselamatan kerja

4. Pengawasan

Pengawasan merupakan salah satu hal yang penting dalam menunjang tercapainya keselamatan. Pengawasan dilakukan pada saat adanya kegiatan kerja sehingga semua kegiatan dapat dikontrol dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur yang ada. Pengawasan harus difokuskan pada hal-hal yang baru dan rawan terjadi kesalahan misalnya pengawasan terhadap anak buah kapal yang baru dan terhadap anak buah kapal yang kurang mengerti dengan aturan dan prosedur yang ada. Bukan pada manusia saja, pengawasan juga dilakukan pada benda-benda atau alat-alat yang dipakai dalam kegiatan kerja misalnya, pengecekan pada alat-alat keselamatan.

5. Peranan Perusahaan

Sudah menjadi tanggung jawab pihak perusahaan untuk mendukung dan menyelenggarakan peralatan keselamatan kerja untuk kru dengan kualitas yang baik. Peranan perusahaan dalam mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi juga harus dilihat dari penyediaan peralatan keselamatan kerja di kapal dan adanya sistem manajemen keselamatan yang diselenggarakan dengan baik. Jika hal tersebut tidak memadai, kru tidak akan pernah memberi cukup kepercayaan bahwa perusahaan benar-benar menaruh perhatian terhadap keselamatan.

Dengan begitu, kru tidak akan memperhatikan pula masalah keselamatan. Efek lainnya kru kapal tidak melaksanakan pekerjaannya dengan baik dan tidak akan bertahan lama untuk bekerja di kapal tersebut sehingga perusahaan akan mengalami banyak kerugian. Pada dasarnya kecelakaan tidak hanya disebabkan oleh ketidakpedulian kru, tapi manajemen gagal dalam melakukan kontrol yang menjadi tanggung jawabnya. Karena manajemenlah yang menentukan peraturan unsur produksi lainnya. Oleh karena itu yang dapat dilakukan perusahaan adalah membuat suatu program keselamatan kerja yang baik.

Dalam *Personal Safety And Social Responsibility* (2000 : 80) program keselamatan kerja yang baik di dalamnya terdapat komponen-komponen sebagai berikut :

- a. Kebijakan keselamatan kerja (*safety policy*) dan partisipasi manajemen (*management participation*).
- b. Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawab (*accountability*) dalam bidang keselamatan kerja.
- c. Panitia keselamatan kerja.
- d. Peraturan standar dan prosedur keselamatan kerja.

- e. Pencegahan secara tehnik, melalui pengadaan peralatan keselamatan kerja (*safety devices*), perlindungan perkruan (*personal protective equipment*).
- f. Prosedur pemilihan, penempatan dan pemindahan kru serta program pembinaan.
- g. Program motivasi yang meliputi penyuluhan dengan menggunakan poster, film (*slide*) dan forum komunikasi.
- h. Pengawasan.

Perlu diingat bahwa tidak semua komponen program ini harus dilakukan secara serempak, tapi hendaknya dilakukan dengan memilih komponen mana yang prioritas dan sesuai dengan keadaan serta keterbatasan yang ada dalam perusahaan.

Dalam *ISM CODE* juga dijelaskan bagaimana membuat suatu sistem keselamatan kerja yang dikenal dengan *Safety Management sistem* atau Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).

Dalam code tersebut menegaskan bahwa SMK harus memenuhi :

- a. Ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku.
- b. Bahwa semua peraturan-peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh *IMO*, pemerintah, biro klasifikasi dan organisasi industri maritime yang diakui tetap diberlakukan.

Dengan melaksanakan *ISM CODE* yang baik, perusahaan akan didampangi sebagai perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik, dapat meningkatkan daya saing dan lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Selain itu akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan pengorganisasian kapal yang teratur.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa fungsi alat keselamatan yang tersedia diatas kapal belum dapat digunakan seoptimal mungkin, hal ini disebabkan oleh awak kapal yang belum menyadari pentingnya alat keselamatan saat bekerja.
2. Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal belum juga sesuai dengan standar, karena alat-alat keselamatan kerja yang ada tersedia di atas kapal kurang adanya perhatian dan pengecekan dari *officer*, sehingga masih ada alat-alat keselamatan yang sudah tidak layak digunakan untuk bekerja.
3. Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di SPOB. UNITED X sebagian besar disebabkan oleh kurangnya pengetahuan tentang alat-alat keselamatan dan keterampilan kru kapal dalam melaksanakan pekerjaan dan tidak lepas dari kurangnya kedisiplinan kru kapal dalam melaksanakan tugas. Hal ini disebabkan tidak berjalannya *safety meeting* secara optimal di atas kapal.

B. Saran

1. Sebaiknya seluruh kru kapal diberikan himbauan tentang bahaya-bahaya yang akan dihadapi pada saat bekerja, sehingga kru kapal dapat menyadari pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan selama bekerja.

2. Sebaiknya seluruh alat-alat keselamatan yang tersedia di atas kapal selalu dilakukan pengecekan secara periodic, sehingga jika ada peralatan yang sudah rusak atau tidak layak pakai dapat segera diganti dengan alat-alat keselamatan yang baru.
3. Sebaiknya selalu diadakan *safety meeting* minimal dua kali dalam satu bulan, apalagi jika ada kru kapal yang baru naik agar kru kapal dapat mengetahui pentingnya fungsi alat-alat keselamatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat perhubungan, 2000. *BST Modul-4 : Personil Safety and Sosial Responbility (Keselamatan Individu dan Tanggung jawab Sosial)*, Cetakan Pertama : Jakarta.
- Badan Diklat perhubungan, 2000. *Model international Manajement code (Kode management Keselamatan International)* Cetakan Pertama : Jakarta
- International Labour Organization, 1977. *Safety healthy in deck work, International Labour Organiation* : Geneva.
- Kountour Ronny, 2004. *Metedologi Penelitian*. PPM : Jakarta.
- Martopo Arso, 1999. *International Maritime Organization*. PIP : Semarang.
- Purwanto, 1989. *Keselamatan kerja*. PIP : Semarang.
- Sulistijo, 2002. *Rangkuman International Safety Management Code*, PIP ; Semarang.
- Suma`mur, 1978. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, PT. Gunung Agung : Jakarta.
- Suryabrata Sumadi, 1983. *Metodologi Penelitian*. Rajawali Pers : Jakarta
- [http://dokumen.tips/documents/keselamatan-kerja-di atas-kapal.html](http://dokumen.tips/documents/keselamatan-kerja-di-atas-kapal.html)

LAMPIRAN

Cheklist kedisiplinan kru dalam menggunakan alat keselamatan kerja
dalam bekerja harian bulan Mei – Oktober 2017

Bulan Mei 2017

NO.	NAMA KRU	ALAT YANG WAJIB DIGUNAKAN							
		HELMET		SAFETY GOOGLAS		GLOVES		WORKING CLOTHES	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK
1.	JALIL	√		√		√		√	
2.	SUARDI	√		√			√	√	
3.	HARIS	√		√		√		√	
4.	SYARIF	√		√		√		√	
5.	WARNO	√			√	√		√	
6.	ALLU		√		√		√	√	
7.	AIWING	√		√		√		√	
8.	AKBAR	√			√		√	√	
9.	PANDU		√	√			√		√

Disiplin = menggunakan ke 4 alat wajib

Kurang disiplin = menggunakan 2-3 alat wajib

Tidak disiplin = menggunakan 0-1 alat wajib

Bulan Juni 2017

NO.	NAMA KRU	ALAT YANG WAJIB DIGUNAKAN							
		HELMET		SAFETY GOOGLAS		GLOVES		WORKING CLOTHES	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK
1.	JALIL	√		√		√		√	
2.	SUARDI	√		√			√	√	
3.	HARIS	√		√		√		√	
4.	SYARIF	√		√		√		√	
5.	WARNO	√		√		√		√	
6.	ALLU		√		√		√	√	
7.	AIWING	√		√			√	√	
8.	AKBAR	√		√		√		√	
9.	PANDU		√		√		√	√	

Disiplin = menggunakan ke 4 alat wajib

Kurang disiplin = menggunakan 2-3 alat wajib

Tidak disiplin = menggunakan 0-1 alat wajib

Bulan Juli 2017

NO.	NAMA KRU	ALAT YANG WAJIB DIGUNAKAN							
		HELMET		SAFETY GOOGLAS		GLOVES		WORKING CLOTHES	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK
1.	JALIL	√		√		√		√	
2.	SUARDI	√		√		√		√	
3.	HARIS	√		√		√		√	
4.	SYARIF		√	√		√		√	
5.	WARNO	√		√		√		√	
6.	ALLU		√		√		√	√	
7.	AIWING		√		√	√		√	
8.	AKBAR		√		√	√		√	
9.	PANDU		√		√	√			√

Disiplin = menggunakan ke 4 alat wajib

Kurang disiplin = menggunakan 2-3 alat wajib

Tidak disiplin = menggunakan 0-1 alat wajib

Bulan Agustus 2017

NO.	NAMA KRU	ALAT YANG WAJIB DIGUNAKAN							
		HELMET		SAFETY GOOGLAS		GLOVES		WORKING CLOTHES	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK
1.	JALIL	√		√		√		√	
2.	SUARDI	√		√		√		√	
3.	HARIS	√		√		√		√	
4.	SYARIF	√		√		√		√	
5.	WARNO		√		√	√		√	
6.	ALLU		√	√		√		√	
7.	AIWING		√		√	√		√	
8.	AKBAR	√		√		√		√	
9.	PANDU		√		√		√	√	

Disiplin = menggunakan ke 4 alat wajib

Kurang disiplin = menggunakan 2-3 alat wajib

Tidak disiplin = menggunakan 0-1 alat wajib

Bulan September 2017

NO.	NAMA KRU	ALAT YANG WAJIB DIGUNAKAN							
		HELMET		SAFETY GOOGLAS		GLOVES		WORKING CLOTHES	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK
1.	JALIL	√		√		√		√	
2.	SUARDI		√		√	√		√	
3.	HARIS	√		√		√		√	
4.	SYARIF		√	√		√		√	
5.	WARNO		√	√		√		√	
6.	ALLU		√		√		√	√	
7.	AIWING	√		√			√	√	
8.	AKBAR		√		√		√	√	
9.	PANDU		√		√		√		√

Disiplin = menggunakan ke 4 alat wajib

Kurang disiplin = menggunakan 2-3 alat wajib

Tidak disiplin = menggunakan 0-1 alat wajib

Bulan Oktober 2017

NO.	NAMA KRU	ALAT YANG WAJIB DIGUNAKAN							
		HELMET		SAFETY GOOGLAS		GLOVES		WORKING CLOTHES	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK	YA	TIDAK
1.	JALIL	√		√		√		√	
2.	SUARDI		√		√	√		√	
3.	HARIS	√		√		√		√	
4.	SYARIF		√		√	√		√	
5.	WARNO		√	√		√		√	
6.	ALLU		√		√	√		√	
7.	AIWING		√		√		√	√	
8.	AKBAR	√			√	√		√	
9.	PANDU		√	√			√		√

Disiplin = menggunakan ke 4 alat wajib

Kurang disiplin = menggunakan 2-3 alat wajib

Tidak disiplin = menggunakan 0-1 alat wajib

RIWAYAT HIDUP



A.MOH.FAKHRI SETIAWAN DG.MAPPA lahir pada tanggal 17 Desember 1996 di Pantoloan, Sulawesi Tengah. Palu (Akta). Anak ke lima dari Lima bersaudara, putra dari pasangan Ainon Dg. Mappa dan Hamrihar Larekeng. *Visi "Menjadi manusia perhubungan yang Unggul, Kreatif, dalam Pelayanan dan Kinerja, berlandaskan Agama dan Budaya".*

Penulis memulai pendidikan tahun 2002 di SDN 10 Pantoloan sampai tahun 2008. Kemudian Sekolah Menengah Pertama di SMP N Model Terpadu Madani Palu (sulawesi tengah) tahun 2008-2011 dan Sekolah Menengah Atas di SMA N Model Terpadu Madani Palu (sulawesi Tengah) tahun 2011-2014.

Penulis memulai diklat di Institusi Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar sebagai Angkatan XXXV-II pada tanggal 20 Februari 2015 sebagai Tunas Taruna (Semester 1) dan menempuh pendidikan hingga Taruna Madya (Semester 4) selama 2 tahun sebelum melanjutkan PRALA (Praktek Laut) (Semester 5 dan 6) di PT. Duta Bahari Menara Line pada salah satu armadanya yaitu SPOB. United X.

Kemudian setelah turun Prala, penulis melanjutkan kewajibannya saat ini untuk menyelesaikan diklat Taruna Dewasa (semester 7 dan 8) selama 1 Tahun sebelum akhirnya dilantik menjadi perwira muda Ahli Nautika Tingkat III (ANT-III) untuk mengaplikasikan apa yang akan dan telah menjadi *visi* penulis yaitu *Menjadi Manusia Perhubungan yang Unggul, kompetitif, Kreatif, dalam pelayanan dan Kinerja Berlandaskan Agama dan Budaya.*