

**ANALISIS KEDISIPLINAN ABK DALAM PENGGUNAAN
ALAT-ALAT KESELAMATAN KERJA DI MT.SULTAN
ZULKARNAEN**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

H U S N I

NIS: 20.03.101.025

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Saya : H U S N I

Nomor Induk Perwira Siswa : 20.03.101.025

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS KEDISIPLINAN ABK DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN KERJA DI MT. SULTAN ZULKARNAEN

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

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

Makassar, 18 Juni 2020

H U S N I
NIS. 20.03.101.025

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : ANALISIS KEDISIPLINAN ABK DALAM
PENGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI
MT.SULTAN ZULKARNAEN

Nama Pasis : H U S N I

NIS : 20.03.101.025

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 12 Juni 2020

Menyetujui ;

Pembimbing I



Capt. Dodik Widarbowo., M.T., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19680423198903 1 002

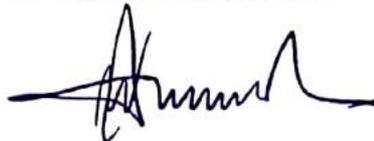
Pembimbing II



Capt. H. Makmur, M.pd., M.Mar
Penata (IV/b)
NIP. 19611124198203 1 008

Mengetahui ;

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar
Pembina Tk. (IV/b)
NIP. 19670517 199703 1 001

**ANALISIS KEDISIPLINAN ABK DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN KERJA DI MT.SULTAN ZULKARNAEN**

Disusun dan Diajukan Oleh ;

HUSNI

NIS : 20.03.101.025

Abli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan didepan panitia ujian Karya Ilmiah Terapan pada Tanggal
16 Juni 2020

Menyetujui ;

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Dodik Widarbowo M.T., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 1968042319803 1 002

Capt. H.Makmur, M.pd., M.Mar
Pembina (IV/b)
NIP. 19611124198203 1 008

Mengetahui ;

A/n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar
Pembina (IV/a)

NIP. 19751224 199808 1 001

KATA PENGANTAR

Pujidan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang Maha Kuasa, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya serta dengan usaha yang sungguh-sungguh,akhirnya penulis dapat menyelesaikan penyusunan Karya ilmiah terapan ini yang berjudul:

“Analisis kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di MT.Sultan Zulkarnaen” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) tingkatIdi Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa karya ilmiah terapan ini dapat diselesaikan berkat dukungan dan bantuan dari berbagai pihak serta buku-buku panduan Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semuapihak yang memberikan kontribusi dan membantu dalam penyelesaian karya ilmiah terapan ini :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar. Selakudirektur PIP Makassar
2. Capt. Welem Ada, M.pd., M.Mar. SelakuKetua Prodi Nautika
3. Capt. DodikWidarbowo, M.T., M.Mar.SelakuDosenPembibing I
4. Capt. H.Makmur, M.pd., M.Mar. SelakuDosenPembimbing II
5. Rekan-rekanPasis DP I Angkatan ke-20 PIP Makassar
6. Semuapihak yang telah turu tmembantu dan mendukung dalam penyusunan karya ilmiah terapanini.

Penulis menyadari masih banyak hal yang perlu ditingkatkan dalam penulisan karya ilmiah terapan ini, maka dari itu penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya. Akhir kata penulis berharap agar penulisan karya ilmiah terapan ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca serta perusahaan tempatsaya bekerja.

Makassar, 18 Juni 2020

HUSNI

ABSTRAK

HUSNI, 2020, ANALISIS KEDISIPLINAN ABK DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN KERJA DI MT.SULTAN ZULKARNAEN (Dibimbing oleh Dodik Widarbowo dan H.Makmur)

Peranan ISM Code sangatlah penting untuk meningkatkan kedisiplinan dan keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan merupakan salah satu cara untuk mengurangi kecelakaan pada saat bekerja diatas kapal. Oleh Karena itu diharapkan kepada seluruh ABK atau pekerja di atas kapal agar selalu memperhatikan dan menggunakan peralatan keselamatan kerja pada saat bekerja untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan.

Penelitian ini dilaksanakan di kapal MT.Sultan Zulkarnaen adapun sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan selama penulis bekerja di atas kapal khususnya bagian *Deck* dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul karya ilmiah ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kurang disiplinnya ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan kerja di atas kapal.

ABSTRACT

HUSNI, 2020, ANALYSIS CREW DISCIPLINE IN USE SAFETY WORK EQUIPMENT AT MT.SULTAN ZULKARNAEN (Supervised by Dodik Widarbowo and H.Makmur)

Role of ISM Code to improve discipline and skills in the use of safety equipment is one way to reduce accidents at work a board hence the entire crew is expected to always pay attentiy equipment whon and use safety working equipment when working to avoid things that are not in want.

The research is executed on board MT Sultan Zulkarnaen, data source the obtained directly from the research by making observation for writes worked on the ship and specially for deck department and related to the title of this scientific work (KIT).

Obtained result of this research indicate that the lack of discipline in the use of safety equipment that can cause accidents on board

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x

BAB I PENDAHULUAN

A. LatarBelakang	1
B. RumusanMasalah	6
C. Batasan Masalah	7
D. TujuanPenelitian	7
E. ManfaatPenelitian	7
F. Hipotesis	8

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia	9
B. Organisasi Di Atas Kapal	15
C. Pekerjaan Dan Lingkungan Kerja	17

D. Faktor Kapal	22
E. Manajemen Perusahaan Pelayaran	23
F. Faktor Dari Luar Kapal	24
BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	26
B. Situasi Dan Kondisi	28
C. Temuan	30
D. Urutan Kejadian	36
BAB IV SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	38
B. Saran	38
DAFTAR PUSTAKA	
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Nomor Halaman

1.1 Crew List MT.Sultan Zulkarnaen Ace 13

1.2 Ship ParticullarMT.Sultan Zulkarnaen Ace 21-22

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sumber daya manusia yang ada, dalam rangka aktifitas dan rutinitas dari sebuah organisasi atau perusahaan. Sebagaimana diketahui sebuah organisasi atau perusahaan, didalamnya terdiri dari berbagai macam individu yang tergolong dari berbagai status yang mana status tersebut berupa: pendidikan, jabatan, golongan, pengalaman, jenis kelamin, status perkawinan, serta tingkat usia dari masing-masing individu tersebut.

Dalam ISM Code (*International Safety Management Code*) standar nasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran laut. ISM Code merupakan code manajemen international untuk pengoperasian kapal yang aman dan pencegahan pencemaran yang di adopsi oleh IMO (*International Maritime Organisation*) berdasarkan resolusi A.741 (18) yang kemudian mungkin akan di amandemen oleh IMO. Ditetapkan wajib memahami ISM Code, siapapun yang sedang atau akan bekerja pada bidang pengoperasian kapal, baik personil di darat maupun personil di kapal.

Pada Tanggal 03 September 2019 jam 09:00Lt kapal berangkat dari TBBM Tarakan setelah melakukan pembongkaran dan adanya informasi Nominasi muatan yang selanjutnya berubah maka akan diadakan tank cleaning

selama perjalanan Ketempat Muat. Setelah semuanya persiapan selesai termasuk safety meeting untuk pelaksanaan Tank Cleaning yang diadakan oleh crew kapal chief Mate termasuk juga captain pada saat itu. Dan telah di bagi tugas kelompok sesuai dengan jam kerja masing-masing crew.

Pada saat kegiatan tank cleaning berlangsung ada salah satu crew kapal keluar dari accomodasi kapal menuju deck untuk melakukan pergantian tank dan tidak menggunakan safety shoes dan safety helmet, saat melangkah turun dari tangga crew tersebut terpeleset jatuh dan mengalami kecelakaan di bagian kepala tapi tidak terlalu patal dan masih bias jalan dengan di tuntun oleh salah satu crew kapal, pada saat itu juga crew tersebut di Tanya mengapa melakukan pekerjaan, Tanpa alat keselamatan kerja , crew tersebut memberikan alasan bahwa menggunakan alat-alat keselamatan dalam bekerja membuat merasa tidak bebas bergerak dan merasa panas /gerah. Dan pada saat itu juga tidak diperkenangkan melanjutkan pekerjaannya.

Dengan data-data dan informasi tersebut tersebut yang terjadi di atas maka setiap kapal perlu memperhatikan kedisiplinan mengenai alat-alat keselamatan kerja dan diawasi oleh pelaut-pelaut yang memiliki kualitas dan tanggung jawab terhadap keselamatan dan lingkungannya dalam pengoperasian kapal.

Sasaran ISM Code untuk mencapai bahwa dalam hal menjamin keselamatan di laut :

1. Mencegah kehilangan atau kecelakaan jiwa manusia.
2. Menghindari kerusakan lingkungan laut.

3. Hilangnya harta benda.
4. Implementasi effective dan pemberlakuan dari pada administrasi.
5. Memenuhi dengan peraturan-peraturan dan ketetapan-ketetapan yang diwajibkan berhubungan dengan keselamatan operasi kapal-kapal dan perlindungan lingkungan.

Dari kenyataan tersebut di atas, maka pemberian motivasi dikatakan penting, karena nahkoda atau manajer itu tidak sama dengan karyawan, karena seorang nahkoda tidak dapat melakukan pekerjaan sendiri. Keberhasilan organisasi amat ditentukan oleh hasil kerja yang dilakukan orang lain (bawahan). Untuk melaksanakan tugas sebagai seorang manajer ia harus membagi-bagi tugas dan pekerjaan tersebut kepada seluruh pegawai yang ada dalam unit kerjanya sesuai hierarki. Seorang nahkoda harus mampu menciptakan suasana yang kondusif, memberikan cukup perhatian, memberikan penghargaan terhadap prestasi kerja, menjalin komunikasi yang baik dengan seluruh ABK.

Untuk menciptakan kondisi demikian, diperlukan adanya usaha-usaha untuk meningkatkan kedisiplinan, kualitas dan kepuasan kerja bagi setiap ABK. Ini di mungkinkan bila terwujudnya peningkatan motifasi kerja ABK secara optimal. Sebab bagaimanapun juga tujuan organisasi/perusahaan, salah satunya adalah untuk meningkatkan kesejahteraan dan kepuasan kerja ABK.

Dalam usaha pencapaian tujuan organisasi yang telah ditetapkan sebelumnya tugas nahkoda ialah untuk memberdayakan semua sumber-sumber yang ada di dalam suatu organisasi, terutama sumber daya manusianya

melalui motivasi. Namun yang menjadi permasalahan pada saat ini, yaitu di dapatkan ABK yang tidak disiplin menggunakan alat-alat keselamatan dalam bekerja dengan tidak menggunakan *coverall*, *safety shoes*, *safety belt*, *safety helmet* dan *safety hand glove* yang menjadi perhatian yang serius.

Wewenang nahkoda yang begitu dominan terhadap masalah-masalah kedisiplinan ABK, dalam membagi-bagi tugas/pekerjaan didasari atas rasa pilih kasih, hanya terhadap ABK/orang-orang tertentu, bukan berdasarkan tugas pokok dan fungsi yang ada. Hal ini akan menimbulkan sikap apatis, tidak bersemangat, ragu-ragu dan takut salah, kecewa, masa bodoh, putus asa, menjadikan kegiatan yang ada tidak berjalan sebagaimana mestinya. Hal ini menyebabkan kurangnya kedisiplinan ABK. Oleh karena itu, tulisan ini penulis beri judul :

“ANALISIS KEDISIPLINAN ABK DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN KERJA DI MT. SULTAN ZULKARNAEN”

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang permasalahan dan penelitian yang dilakukan selama berada di atas kapal MT. Sultan Zulkarnaen pada perusahaan Bahtera Nusantara international , yang berkantor di Jakarta. Dan di charter PERTAMINA. di mana penulis dapat menemukan masalah dan merumuskan permasalahan yang ada, untuk selanjutnya akan di bahas sebagai berikut.

1. Bagaimana kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal MT. Sultan Zulkarnaen”.

2. Apa dampak apabila tidak menggunakan alat-alat keselamatan dalam bekerja diatas Mt.Sultan Zulkarnaen

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan ABK dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja yaitu:

1. Faktor lingkungan dimana tempat bekerja kurang mendapat perhatian dari Manajemen tentang kedisiplinan dan pemahaman, penggunaan alat-alat kerja.
2. Faktor pendidikan. Latar belakang pendidikan juga banyak mempengaruhi tindakan seseorang dalam bekerja. Orang yang memiliki pendidikan yang lebih tinggi cenderung berfikir lebih panjang atau dalam memandang suatu pekerjaan akan melihat dari berbagai segi. Misalnya dari segi keamanan alat atau dari segi keamanan diri.
3. Faktor Psikologis, psikologis seseorang sangat berpengaruh pada konsentrasi dalam melakukan suatu pekerjaan. Bila konsentrasi sudah terganggu maka akan mempengaruhi tindakan tindakan yang akan di lakukan ketika bekerja dan mengabaikan penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

C. Batasan Masalah

Bertolak dari identifikasi masalah di atas maka pada penelitian ini penulis membatasi diri pada hal-hal yang bersangkutan dengan alat-alat keselamatan, antara lain : *Coverall, Safety shoes, Safety belt, Safety helmet*, dan *Safety hand glove*.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tingkat kedisiplinan ABK MT. Sultan Zulkarnaen, dalam hal penggunaan alat-alat keselamatan kerja.
2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan apabila tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja saat bekerja.

E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka manfaat penelitian ini adalah:

1. Bagi Penulis

Penelitian ini berguna sebagai masukan dan menambah pengetahuan tentang kedisiplinan ABK MT.Sultan Zulkarnaen dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang di terapkan pada perusahaan yang bersangkutan.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Penulis ingin berpartisipasi dalam meningkatkan pemahaman dan perwujudan arti pentingnya ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal, maupun instansi yang terkait serta rekan-rekan pasis.

F. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan maka penulis mengambil hipotesis bahwa di duga kedisiplinan ABK MT.Sultan Zulkarnaen masih kurang terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja, dengan adanya kejadian crew terpelehet dan jatuh ditangga saat tank cleaning, mengakibatkan crew tersebut terluka dibagian kepala.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

Dalam penulisan KIT ini penulis membahas tentang kurangnya kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal MT.Sultan Zulkarnaen. Dalam hal ini maka penulis mencari beberapa teori yang berkaitan dengan masalah tersebut antara lain :

1. Kedisiplinan

Kedisiplinan ABK (anak buah kapal) di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoprasian kapal secara menyeluruh. Banyak sekali manfaat yang dapat di petik dari ABK yang disiplin di dalam bekerja, seperti pekerjaan yang dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Selain itu, kedisiplinan ABK juga menghindarkan dari sejumlah kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Adapun tiga faktor pendukung kedisiplinan menurut emile Durkheim di antaranya yaitu :

a. Tanggung jawab (*responsibility*). Orang yang memiliki rasa tanggung jawab yang besar atas terselesaikannya suatu tugas (pekerjaan), maka orang tersebut akan terdorong dan berusaha mengatur dirinya dan orang lain agar bertanggung jawab untuk dapat menyelesaikan pekerjaan tersebut dengan baik. Tanggung jawab akan menyebabkan orang taat dan patuh terhadap peraturan-peraturan yang ada secara sadar dan

ikhlas serta bersungguh-sungguh dalam melaksanakan tugas. Berperilaku disiplin bagi orang yang memiliki rasa tanggung jawab akan kepentingan diri dan kepentingan orang lain merupakan suatu kebahagiaan dan merupakan moralitas yang sehat.

b. Harapan diri (*self gain*). Seseorang terdorong untuk disiplin karena adanya harapan dan keinginan untuk memperoleh atau menghindari sesuatu, harapan diri ini berkaitan erat dengan kepentingan dan tujuan yang ingin dicapai. Sulit bagi seseorang untuk melakukan tindakan-tindakan disiplin bila orang tersebut tidak memiliki kepentingan dan harapan dengan sesuatu yang dikerjakan. Harapan-harapan tersebut biasa berkaitan dengan kepentingan pribadi, orang lain maupun hal-hal tertentu.

c. Harapan orang lain. Harapan yang berasal dari orang lain akan mendorong seseorang melakukan perilaku taat (disiplin).

Dari uraian diatas menunjukkan bahwa nilai-nilai disiplin dalam kehidupan sehari-hari dapat ditunjukkan dengan perilaku-perilaku kepatuhan dan ketaatan secara sadar terhadap nilai-nilai, norma atau kaidah peraturan yang berlaku baik peraturan yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Hal tersebut dapat tercapai melalui kesadaran diri terhadap perilaku jujur, amanah, bertanggung jawab, menjunjung tinggi nilai kebenaran, tepat waktu, patuh serta taat pada peraturan atau norma yang berlaku.

2. Keselamatan kerja

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran

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

Keselamatan kerja menurut Moenir (1983:201) adalah suatu keadaan dalam lingkungan/tempat kerja yang dapat menjamin secara maksimal keselamatan orang-orang yang berada di daerah/tempat tersebut baik orang tersebut pegawai atau bukan pegawai dari organisasi kerja itu.

Selanjutnya seorang ahli dalam bidang keselamatan kerja Hammer dalam Moekijat (1999:142) mengatakan bahwa program keselamatan kerja diadakan karena tiga alasan yang penting yakni:

a. Alasan berdasarkan kemanusiaan.

Pertama-tama para manajer yang mengadakan pencegahan kecelakaan atas dasar perikemanusiaan yang sesungguhnya, mereka melakukan demikian untuk mengurangi sebanyak-banyaknya rasa sakit dan pekerja yang menderita luka. Serta keluarganya sering diberi penjelasan mengenai akibat kecelakaan.

b. Alasan berdasarkan UU.

Ada juga alasan mengadakan program keselamatan kerja berdasarkan UU tentang K3 dan bagi mereka yang melanggar dijatuhkan denda.

c. Alasan ekonomi.

Alasan ekonomi untuk menjadi sadar akan keselamatan kerja karena biaya kecelakaan dapat sangat besar bagi perusahaan.

Tujuan dari Keselamatan Kerja adalah sebagai berikut:

- 1.) Agar setiap pekerja mendapat jaminan keselamatan dan kesehatan kerja baik secara fisik, sosial dan psikologis.
- 2.) Agar setiap perlengkapan dan peralatan alat keselamatan dapat digunakan sebaik-baiknya dan seefektif mungkin.
- 3.) Agar meningkatkan kegairahan, keserasian dan partisipasi kerja.
- 4.) Meminimalkan terjadinya kecelakaan yang dapat mengakibatkan cedera atau korban jiwa.

Jadi dapat disimpulkan, 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 kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin dan keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal didalam menjalankan tugasnya.

ABK yang menjalankan tugas di atas kapal harus terampil dalam menggunakan alat keselamatan dalam dirinya maupun dalam menjalankan tugas yang harus dilaksanakan. Dengan memiliki ABK yang terampil ini, maka perusahaan akan dapat berjalan dengan lancar tanpa terganggu dengan munculnya sejumlah kecelakaan kerja. Hal ini didasari oleh pemikiran bahwa kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal akan merugikan banyak

pihak, bukan hanya pihak pemilik kapal tapi pihak-pihak lain yang bersangkutan.

Oleh karena itu, pengetahuan dan keterampilan ABK di dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja merupakan keharusan yang dapat menghindarkan kecelakaan kerja pada dirinya. Kehidupan yang terpencil, berpisah dengan keluarga, jumlah teman yang sedikit, serta menghadapi laut dengan cuaca dan alam yang sering tidak bersahabat maka disiplin di kapal merupakan hal yang mutlak, maka disiplin kerja dan disiplin terhadap faktor keselamatan kerja merupakan hal yang penting dan harus diperhatikan saat bekerja di atas kapal untuk target yang ditentukan.

Menurut Purwanto dalam bukunya KESELAMATAN KERJA(1981,hal 2-3), Bahwa kerugian-kerugian yang timbul akibat kecelakaan adalah sebagai berikut :

1. Kerugian terhadap buruh/tenaga kerja

- a. Kalau seorang buruh meninggal dalam kecelakaan maka keluarganya akan kehilangan pencari nafkah. Bagaimana besarnya uang ganti rugi, kehilangan kepala keluarga tak dapat diganti dan tak dapat dinilai dengan uang.
- b. Kalau seorang cacat dalam pekerjaan, maka ia tidak dapat lagi melakukan pekerjaan seperti sedia kala dan sukar untuk mendapat kemajuan. Cacatnya akan menjadi penghalang untuk mencari pekerjaan lain. Dalam arti lain : menderita secara fisik dan mental serta penghasilan menjadi merosot.

2. Kerugian terhadap pengusaha

a. Tidak semua kecelakaan membawa korban jiwa manusia akan tetapi juga membawa kerugian bagi perusahaan, antara lain Kerugian langsung

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

b. Kerugian tersembunyi

- 1.) Kehilangan waktu kerja dengan adanya seseorang atau beberapa buruh yang menderita kecelakaan, maka buruh-buruh yang lain ikut menolong sehingga perusahaan kehilangan waktu untuk bekerja.
- 2.) Kerugian pada barang modal (mesin) alat-alat kerja dan bahan baku. Pembayaran upah untuk penggantian si korban dengan akibat menurunnya hasil karena pengganti belum terlatih dengan baik.

ABK yang bekerja di atas kapal Tanker . Untuk itu orang yang bekerja di kapal khususnya yang melayani kegiatan Bongkar Muat yang operasinya dalam pelabuhan saja harus dibekali dengan pendidikan dan pelatihan-pelatihan secara intensif yang memenuhi standar yang telah ditetapkan oleh *IMO (International Maritime Organization)*

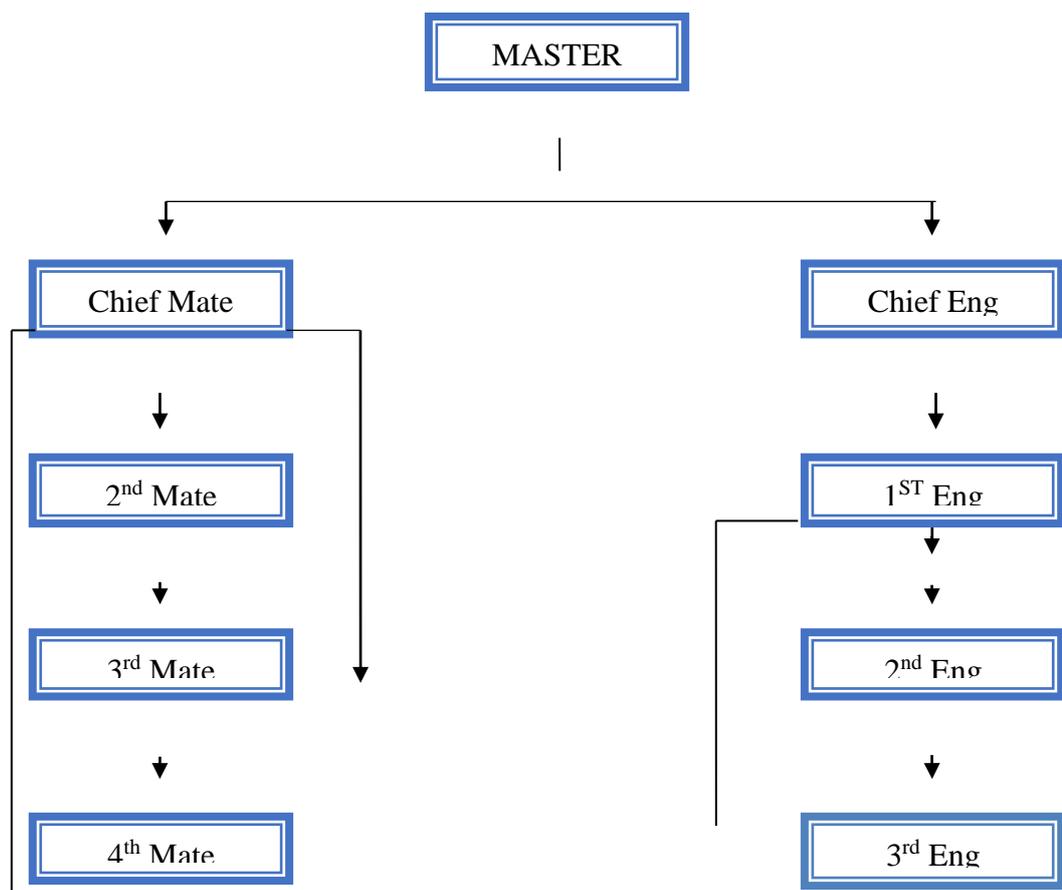
Pada kenyataannya di lapangan atau di tempat kerja masih ada ABK yang mengabaikan keselamatan dirinya yaitu bercanda pada saat bekerja dan juga kadang-kadang tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja pada saat melakukan suatu pekerjaan karena dianggap

hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas. ABK tersebut tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapan saja.

B. Organisasi Di Atas Kapal

Struktur organisasi di kapal terdiri atas seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan anak buah kapal yang terdiri atas perwira kapal dan non perwira/bawahan. Struktur organisasi kapal bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal biasa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut.

Struktur organisasi di kapal MT.Sultan Zulkarnaen sebagaimana skema berikut:





Dari struktur organisasi di atas, di mana ABK kapal berjumlah 19 orang termasuk Nakhoda dimana perincian jumlah ABK sebagai berikut:

No	Name	Rank	Nationality	Date of birth
1	M.SAID DEWA. C	MASTER	INDONESIAN	17.05.1980
2	HUSNI	CHIEF MATE	INDONESIAN	15.04.1982
3	AKHIRUDDIN SJAH	2 ND .OFF	INDONESIAN	18.09.1993
4	S.NOOR AIDIN	3 RD OFF	INDONESIAN	26.01.1993
5	NINDYO ANUNG.P	4 TH OFF	INDONESIAN	01.01.1995
6	HENDRA BURHAN	CH. ENG.	INDONESIAN	20.06.1980
7	SILAS ANDUK	1 ST ENG	INDONESIAN	14.04.1983
8	YOHANIS PONGBANA	2 ND ENG	INDONESIAN	11.04.1991
9	HUSAIN	BOSUN	INDONESIAN	10.05.1978
10	ONY HAMSIAH DWI.P	AB	INDONESIAN	22.10.1993
11	MAULANA	AB	INDONESIAN	09.06.1981
12	RUSMAN	AB	INDONESIAN	10.06.1977
13	BUDI PRASETYO	COOK	INDONESIAN	12.01.1978
14	SUDARMOKO	OIL	INDONESIAN	23.01.1984
15	ALIF ANINDITA. P.W	DECK CADET	INDONESIAN	21.09.1998
16	YUSRIL	DECK CADET	INDONESIAN	17.10.1998
17	SUPARDI	ENG CADET	INDONESIAN	02.08.1997
18	HAFIDZ FAUZANUL. A	ENG CADET	INDONESIAN	21.09.2000
19	RAHMAT. N	ENG CADET	INDONESIAN	11.04.1997

Tabel 1.1 Crew List MT.Sultan Zulkarnaen

Dari jumlah ABK yang 19 orang di atas ada 2 ABK yang baru naik di kapal yang mana kedua ABK tersebut adalah seorang AB dan seorang 4th Officer, Yang mana kedua *Crew* tersebut belum berpengalaman di kapal *Tanker* khususnya yang berhubungan Tank Cleaning operasian sehingga pada saat melakukan *Tank Cleaning* dan membutuhkan waktu untuk familirisasi, biasanya di beri familirisasi untuk mempermudah crew tersebut untuk mengetahui letak, cara penggunaan dari alat-alat keselamatan dan system kerja di kapal tanker khususnya *Tanker ship*.

Masalah seperti ini banyak di jumpai di kapal-kapal lain khususnya kapal *Tanker* yang operasinya *port to port* dan di perusahaan-perusahaan lain yang mengoperasikan kapal-kapalnya di area tersebut di atas dan tidak sedikit pula banyak perusahaan-perusahaan yang kapalnya harus di *off charter* apabila terjadi suatu kecelakaan kerja dan banyak juga ABK yang di pulangkan Oleh pencarter kapal apabila ABK tersebut terlalu lama beradaptasi terhadap tugas dan tanggung jawab ABK di atas kapal. Dan apabila kejadian ini terus-menerus terulang maka besar kemungkinan *Image* sebuah perusahaan terhadap pencarter kapal akan buruk.

C. Pekerjaan Dan Lingkungan Kerja

Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : Personal *Safety and Sociaty Responsibility*, Departemen Perhubungan, Tahun 2000. Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab, yaitu :

1. Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Act*), misalnya :

- a. Bekerja tanpa wewenang .
- b. Gagal untuk memberi peringatan.
- c. Bekerja dengan kecepatan tinggi.
- d. Menyebabkan alat pelindung tidak berfungsi.
- e. Menggunakan alat yang rusak.
- f. Bekerja tanpa prosedur yang benar
- g. Tidak memakai alat keselamatan kerja.
- h. Menggunakan alat secara salah.
- i. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
- j. Bergurau di tempat kerja.
- k. Mabuk, ngantuk dan lain-lain.

Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan yang fatal.

2. Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*), misalnya :

- a. Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
- b. Bahan/peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
- c. Ventilasi dan penerangan kurang.
- d. Lingkungan kerja yang terlalu sesak, lembab dan bising.
- e. Bahaya ledakan atau terbakar.
- f. Kurang sarana pemberi tanda.

Tindakan tidak aman dan keadaa tidak aman inilah yang selanjutnya akan menimbulkan insiden/kecelakaan dalam bentuk :

- Terjatuh.

- Terbakar/terkena ledakan.
- Kontak tegangan listrik.
- Kontak dengan benda berbahaya atau radiasi.
- Terjepit benda.

Menurut Purwanto (1981, hal. 6 s/d 8), Keselamatan Kerja, Menjelaskan bahwa berdasarkan faktor-faktor tersebut di atas, maka tindakan untuk mencegah kecelakaan adalah :

1. Mempertinggi keadaan lingkungan kerja

Dalam mempertinggi keadaan lingkungan kerja harus memperhatikan hal-hal seperti dibawah ini, antara lain:

- a. Ruangan kerja harus cukup luas sehingga buruh dapat bergerak dengan leluasa.
- b. Ruangan harus selalu bersih, lantai jangan sampai kotor dan licin.
- c. Ventilasi (pertukaran udara)

Ventilasi yang tidak sempurna menyebabkan pertukaran udara tidak lancar sehingga udara menjadi kotor dan kelembaban yang tinggi. Orang yang bekerja merasa tidak enak dan perasaan menjadi sesak, untuk itu perlu adanya pertukaran udara yang cukup bagi buruh atau ABK sehingga mendapatkan cukup udara segar, dengan demikian rasa cepat lelah pada waktu bekerja akan hilang.

d. Penerangan yang baik

Ruangan yang gelap, terlalu silau atau tidak ada penerangan seperti *spot light* atau lampu kerja sering juga merupakan faktor

penyebab kecelakaan. Untuk itu perlu dijaga jangan sampai penerangan tidak terpelihara dengan baik.

2. Memperbaiki keadaan buruh

a. Mempersiapkan buruh dan ABK untuk bekerja dengan :

Kenyataan menunjukkan bahwa rata-rata bila dalam bekerja tanpa ada kesiapan maka resiko terjadinya kecelakaan cukup besar, karena pada saat bekerja buruh atau ABK terkejut bila terjadi suatu keadaan yang diluar dugaan akan terjadi. Adapun cara untuk mendapatkan hasil yang baik adalah:

1) Latihan sebelum bekerja

Sebelum buruh atau ABK ditugaskan untuk bekerja maka pihak yang terkait dalam hal ini pihak perusahaan dan Perwira di atas kapal harus memberi latihan dan penjelasan-penjelasan tentang bagaimana Cara:

a) Menjelaskan bagaimana sesuatu harus dikerjakan, karena pekerjaan yang dilakukan tidak selamanya sama, oleh karena itu setiap pekerjaan mempunyai langkah-langkah yang harus ditempuh untuk mencapai hasil kerja tanpa mendapat resiko kecelakaan.

b) Perlihatkan sesuatu pekerjaan bagaimana harus dikerjakan. Nahkoda dibantu oleh Perwira dalam hal ini harus memperlihatkan tata cara kerja kepada buruh atau ABK bahwa pekerjaan itu harus dikerjakan dengan pengetahuan dan keterampilan.

- c) Setiap ABK atau buruh dibiasakan untuk mengerjakan pekerjaan secara sendiri, guna untuk membiasakan sehingga bila sudah terbiasa maka tak perlu lagi diawasi dalam menangani pekerjaannya.
- d) Perbaiki kesalahan dan lakukan pengamatan terhadap buruh bila dalam bekerja ABK atau buruh melakukan kesalahan maka Perwira harus mengajari cara yang benar agar bila nantinya mendapat pekerjaan yang sama maka ia akan dapat melakukannya dengan baik.

b. Analisa kesalahan kerja

Kecelakaan yang terjadi karena adanya kesalahan kerja, untuk itu perlu diadakan analisa yang nantinya dapat memberikan gambaran, analisa yang dilakukan meliputi:

- 1) Bagaimana suatu pekerjaan harus dilakukan.
- 2) Alat-alat apa yang harus digunakan
- 3) Dimana tempatnya bahaya akan timbul

Dengan demikian pekerja:

- 1) Dapat mengetahui syarat-syarat apa yang dibutuhkan untuk suatu pekerja, misalnya kekuatan tenaga, kecepatan reaksi dan lain-lain.
- 2) Dapat mengetahui tempat yang berbahaya sehingga pekerja akan lebih berhati-hati dalam bekerja.
- 3) Alat-alat kerja yang mana semestinya harus digunakan.

c. Pengamatan dan pengawasan yang sempurna

Pengamatan dan pengawasan ini dilakukan oleh pihak perusahaan pelayaran dan pimpinan di atas kapal, pihak perusahaan melakukan pengawasan secara berkala yaitu, memeriksa alat-alat keselamatan kerja, alat-alat keselamatan tersebut kurang dan masih layak pakai atau tidak. Sedangkan pimpinan di atas kapal dapat melakukan pengawasan setiap saat dan menegur langsung bila mendapat ABK atau buruh yang tidak menggunakan alat keselamatan pada saat bekerja. Dan pimpinan di atas kapal harus meminta tambahan alat-alat keselamatan kerja kepada perusahaan bila ada alat yang rusak atau kurang.

D. Faktor Kapal

Kapal ini terbuat dari bahan kapal biasanya yaitu besi sehingga membutuhkan perawatan berkala dari karat (*korosit*) dan teritip yang dapat mengakibatkan kurangnya laju kecepatan kapal.

Banyak ABK yang tidak memperhatikan atau mengabaikan perawatan secara berkala terhadap alat-alat keselamatan sehingga pada saat akan di gunakan atau pada saat ada audit dari pihak pencarter atau *internal audit* oleh team perusahaan sendiri sudah tidak berfungsi di sebabkan karena kurangnya perawatan (*Maintenance*) terhadap alat-alat tertentu, Contohnya kerusakan pada *mooring winch*, Kurangnya perhatian ABK melakukan pengecekan dan perawatan rutin yaitu dengan memberi gemuk (*Grease*) yang mana sudah di atur dalam daftar perawatan bulanan (*Maintenance Schedule*) setiap akhir

bulan di laporkan ke kantor sebagai *Montly Report*. Semua terdapat pada PMS (*Planning Maintenance System*).

E. Manajemen Perusahaan Pelayaran

Menurut (*Modul International Safety Management Code*) menjelaskan bahwa 75 - 79 persen dari kesalahan manusia disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk. Jadi tugas yang dihadapi ialah bagaimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh sistem manajemen yang secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan Yaitu dengan membuat sistem manajemen, yang mampu untuk menciptakan kerjasama yang baik antara manajemen darat dan manajemen di atas kapal untuk mengoperasikan dengan aman. Sistem manajemen dimaksud harus ditunjang oleh pelaksana (SDM) yang berpengetahuan, memiliki keterampilan serta sarana penunjang yang cukup.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka *International Maritime Organization* atau *IMO* mengeluarkan peraturan baru *ISM Code* sebagai alat untuk menstandarkan “*Safe Management For Operation Of Ship And Pollution Prevention*” dan menjadi bab IX Solas 74/78 yaitu “*Management For The Safe Operation Of Ship*”.

Peraturan-peraturan Yang Berkaitan Dengan Keselamatan Kerja Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul-4 *Personil Safety And Social Responsibility*, Departemen Perhubungan Tahun 2000) antara lain

1. UU No. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja.

2. *Solas* 1974, beserta amandement-amandementnya yaitu mengenai keselamatan jiwa di laut.
3. *STCW* 2010, amandement 2012, yaitu mengenai standart pelatihan bagi para pelaut.
4. *ISM-Code*, yaitu mengenai code internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.
5. *International Code of Practice*, yaitu petunjuk-petunjuk tentang prosedur (keselamatan) kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal, terminal dan lain-lain.

Manajemen perusahaan dalam hal ini pengaturan jadwal cuti yang mana perusahaan memberikan kebijakan terhadap seluruh ABK yaitu bekerja selama 6(enam) bulan dan istirahat di rumah selama 1(satu) bulan tapi dalam hal ini kebijakan perusahaan belum bisa berjalan sesuai rencana karena terkadang menunggu pengganti yang tidak tepat waktu atau rolingan crew yang tidak tepat.

F. Faktor Dari Luar Kapal

Faktor dari luar kapal dalam hal ini masalah cuaca yang selalu memperhatikan peringatan dini dari BMKG, dan kondisi atau daerah pelayaran banyak bahaya-bahaya navigasi yang membuat kapal harus sangat berhati-hati dalam melakukan pelayaran dari tempat tolak ke tempat tujuan yang mana kita banyak jumpai, banyaknya kapal-kapal lain yang lalu lalang di perairan-perairan sempit yang kita lewati dan membuat kita extra hati-hati dalam bernavigasi .

Manakala juga sering terjadi belum sampai di tempat tujuan pertama sudah di suruh balik lagi ke tempat yang Lain (Deviasi)dengan Alasan Muatan Dibutuhkan dipelabuhan atau tempat lain Sehingga surat ijin berlayar SIB/SPB suda tidak sesuai dengan tujuan awal kapal sehingga Agent perwakilan kapal atau pencarter, harus menunggu persetujuan dari pihak syahbandar setempat untuk masuk kepelabuhan tersebut sandar dan bongkar muat, muatan sesuai intruksi pencharter atau agent setempat.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Alat-alat keselamatan kerja merupakan hal yang paling penting dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal. Bertujuan untuk melindungi keselamatan diri dari resiko atau kecelakaan kerja yang dapat menimpa diri ABK kapan saja. Selain harus waspada, ABK juga harus memakai alat pelindung atau yang lebih di kenal dengan alat-alat keselamatan kerja sebagai salah satu cara atau tindakan untuk mengantisipasi kecelakaan kerja tersebut. Namun, hal ini sering diabaikan oleh ABK karena kurangnya kedisiplinan dan kesadaran ABK mengenai keselamatan kerja di atas kapal. Dampaknya pada saat melaksanakan pekerjaan mereka sering menganggap remeh penggunaan alat-alat keselamatan kerja tersebut. Mereka beranggapan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan yang sudah sering mereka lakukan, pada akhirnya mereka mengabaikan prosedur keselamatan yang ada.

A. Lokasi kejadian

Lokasi kejadian di Laut Indonesia. Penelitian dilaksanakan di kapal MT.Sultan Zulkarnaen dengan pengambilan sampling data pada penulis yang bekerja di kapal MT.Sultan Zulkarnaen selama 11(sebelas) bulan dari bulan Januari 2019 sampai Desember 2019 yang beroperasi di Indonesia.

Adapun Ship Particular MT.Sultan Zulkarnaen sebagai berikut:



Name of Vessel	M/T. SULTAN ZULKARNAEN
Flag / Registry	INDONESIA / SAMARINDA
Call Sign	Y B S E 2
IMO No	9807396
Type Of Vessel	Product Oil Tanker
Class / No	K.R / 0966737
Inmarsat-F ID No	Telp.773238103/ Fax.764908165
Inmarsat-C ID No	444060110
MMSI No	525115013
GRT / NRT	3.678 Tons / 1.593 Tons
Dead Weight (Full Summer)	6501.037 Tons
LOA / LBP	98.34 M / 90.37 M
Breadt (Mld)	22.00 M
Depth (Mld)	6.10 M
Summer Draft	4.58 M
Type Of Engine	2 x 1200 BHP @ 1800 RPM

	CUMMING KTA 38 M2
Trushter Power	353 KW @ 1800 RPM
Speed	11.3 KT (Full Load ed Condition)
Capacity (C.O.T)	6501.037 M ³
Name Of Owner	PT.Bahtera Nusantara International
Address	Komp.gading Batavia lc10/6
Number Of Crew	20 Persons
Office Tel/Inm Tel & Fax & E-mail/Tlx	(021)45854437 Fax : (021)29451627

Tabel 1.2 Ship Particullar MT.Sultan Zulkarnaen

B. Situasi Dan Kondisi

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh penulis selama bekerja sebagai muallim I di MT. Sultan Sulkarnaen Pada tanggal 12 Maret 2019 Saat kapal berlabuh di kota baru kapten menginstruksikan untuk diadakan drill, semua crew berkumpul di muster station dan ada beberapa crew yang terlambat datang ditempat kumpul serta ditemukan beberapa crew tidak menggunakan helmet dan baju pelampung,



Sumber : dokumentasi pribadi (2019)

hampir setiap diadakan Drill crew tersebut selalu lalai dalam penggunaan alat-alat keselamatan diri. Adapun faktor yang mempengaruhi :

1. Faktor manusia yaitu kurangnya disiplin dan rasa tanggung jawab terhadap keselamatan kerja dan keselamatan barang, dan kurangnya pemahan tentang keselamatan kerja
2. Faktor peralatan, minimnya alat-alat keselamatan kerja diatas kapal yang disediakan perusahaan
3. Faktor lingkungan, yaitu kurangnya familiarisasi diatas kapal dikapal tentang alat keselamatan kerja dan alat-alat yang digunakan saat drill.



Sumber : dokumentasi pribadi (2019)

Situasi ini sering dan selalu terjadi pada saat diadakan Drill, di mana kedisiplinan ABK yang kurang mengenai tata cara penggunaan peralatan keselamatan menjadi kendala serius, yang mengabaikan keselamatan jiwanya sendiri dan tidak menyadari bahwa setiap saat bahaya itu bisa terjadi karena kurang kesadaran dalam penggunaan peralatan keselamatan dalam bekerja. Disini peran Nakhoda atau perwira untuk memberikan pemahaman akan pentingnya penggunaan alat keselamatan dengan sesering mungkin melakukan safety meeting, training, drill dan

memotivasi ABK untuk meningkatkan kedisiplinan dan keterampilan dalam penggunaan alat keselamatan .

Hal ini biasanya mengalami kendala yang mana penerapan aturan-aturan di daerah kerja yang harus dipatuhi oleh ABK membuat kebebasan Bergeraknya terbatas. Secara tidak sadar ataupun terdoda akan melanggar apa yang telah diatur. Apalagi penerapan aturan yang kaku dan tidak toleransi.

Ketidak lengkapan sarana dan prasarana kerja akan membuat ABK tidak menyenangi bidang kerja yang menjadi tanggung jawabnya. Tuntutan kerja yang tinggi tidak akan pernah diperoleh hasil kerja secara maksimal bila terjadi demikian.

C. Temuan

Dari data-data dan temuan hasil penelitian di atas Faktor akibat dari banyaknya kecelakaan fatal yang di sebabkan karena

1. Faktor manusia

Dikapal suatu proses kegiatan kerja sangat dibutuhkan suatu pengetahuan dan keterampilan para crew tentang pekerjaan tersebut. Dalam hal ini peningkatan kualitas dan kemampuan serta keterampilan kerja dari ABK dapat ditempuh dengan cara mengadakan latihan-latihan diatas kapal secara terjadwal sesuai dengan prosedur. Mengingat kebanyakan kecelakaan terjadi pada ABK yang barudan belum terbiasa bekerja secara aman, ketidak tahuan tentang bahay atau ketidak tahuan cara mencegahnya

dan mengetahui tentang adanya resiko bahaya tersebut. ABK baru didik dan dilatih tentang ketentuan-ketentuan yang berlaku perusahaan, ketentuan penggunaan alat-alat dan kewaspadaan dalam bekerja, oleh karena itu perwira dikawal dalam hal ini sebagai penanggung jawab berkewajiban untuk memberikan pemahaman terhadap alat-alat keselamatan dan Drill.

Dengan peraturan dari *IMO (International Maritime Organization)* yang mengamandemenkan *STCW 1978 KE STCW 1995*, semestinya para pelaut entah dari mana pun asalnya sudah dipastikan memiliki keterampilan dan pengetahuan yang cukup untuk bekerja di Kapal. Namun sesuai dengan pengalaman penulis banyak sekali ABK maupun perwira kapal yang masih memiliki kemampuan yang kurang. Dengan kemampuan kurang, dan tuntutan profesionalisme yang tinggi ABK akan menjadi resah dan kurang percaya diri. Bila situasi ini terus berlangsung dan tidak ada jalan keluarnya, maka hasil kerja ABK akan berkurang karena bekerja di bawah tekanan.

Latar belakang pendidikan juga banyak mempengaruhi tindakan seseorang dalam bekerja. Orang yang memiliki pendidikan yang lebih tinggi cenderung berfikir lebih panjang atau dalam memandang suatu pekerjaan akan melihat dari berbagai segi. Misalnya dari segi keamanan alat atau dari segi keamanan diri. Lain halnya dengan orang yang berpendidikan lebih rendah cenderung akan berfikir lebih pendek atau biasa dikatakan ceroboh dalam bertindak. Misalnya ketika kita melakukan pekerjaan yang sangat beresiko terhadap kecelakaan kerja tetapi kita tidak

memakai peralatan safety dengan benar. Hal ini yang tentunya dapat menimbulkan kecelakaan.

Psikologis juga sangat mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja. Psikologis seseorang sangat berpengaruh pada konsentrasi dalam melakukan suatu pekerjaan. Bila konsentrasi sudah terganggu maka akan mempengaruhi tindakan-tindakan yang akan dilakukan ketika bekerja. Sehingga kecelakaan kerja sangat mungkin terjadi. Contoh factor psikologis yang dapat mempengaruhi konsentrasi adalah:

- a. Masalah-masalah di rumah yang terbawa ke tempat kerja.
- b. Suasana kerja yang tidak kondusif.
- c. Adanya pertengkaran dengan teman sekerja.

Fisik seseorang sangat berpengaruh juga dalam melakukan sesuatu pekerjaan. Lemahnya kondisi seseorang berpengaruh pada menurunnya tingkat konsentrasi dan motivasi dalam bekerja. Bila sudah terganggu, kecelakaan sangat mungkin terjadi. Contoh factor fisik ini adalah :

- a. Kelelahan.
- b. Menderita suatu penyakit.
- c. Mengambil resiko yang tidak tepat.

Karena tidak mau repot dalam bekerja, orang terkadang melakukan hal-hal yang tidak mencerminkan tindakan yang selamat.

Sebagai contoh, ABK malas menggunakan alat safety dalam melakukan pekerjaan. Tanpa di duga terjadi kecelakaan, setelah dilakukan pengobatan ternyata besarnya biaya pengobatan tidak sebanding dengan berapa detik mengambil peralatan keselamatan kerja.

Begitu juga hubungan antar sesama diatas kapal. Sifat kedaerahan dari ABK sangat melekat sehingga menimbulkan kelompok-kelompok kedaerahan yang menyebabkan kerja sama tim tidak berjalan. Misalnya diantara ABK tidak saling mengetahui nama dan sifat-sifatnya, sehingga pada saat digabungkan menjadi satu tim dalam latihan kebakaran mereka tidak dapat bekerja sama dengan baik, karena ada keenganan dalam mengemukakan pendapat.

2. Faktor lingkungan kerja

Lingkungan kerja adalah kehidupan social, psikologi, dan fisik dalam perusahaan yang berpengaruh terhadap ABK dalam melaksanakan tugasnya. Kehidupan manusia tidak terlepas dari berbagai keadaan lingkungan sekitarnya, antara manusia dan lingkungan terhadap hubungan yang sangat erat. Dalam hal ini manusia akan selalu berusaha untuk beradaptasi dengan berbagai keadaan lingkungan sekitarnya. Demikian pula halnya ketika ABK melakukan pekerjaan, ABK sebagai manusia tidak dapat dipisahkan dari berbagai keadaan di lingkungan tempat mereka bekerja.

Dalam dunia kerja pada suatu perusahaan banyak sekali aspek penunjang yang mendukung berjalannya suatu perusahaan antara lain

contohnya adalah karyawan, peralatan kerja, lingkungan kerja dan lain lain. Hal-hal tersebut perlu sekali di perhatikan agar mencapai tujuan dalam perusahaan dapat berjalan dengan baik. Yang akan kita bahas disini adalah masalah lingkungan kerja karena lingkungan kerja sangat berpengaruh terhadap keadaan karyawan yang ada pada suatu perusahaan. Dengan memperhatikan lingkungan kerja di harapkan dapat menambah semangat dalam bekerja. Apabila semangat bekerja karyawan meningkat maka otomatis produktivitas karyawan juga akan meningkat. Apabila hal ini dapat berjalan dengan baik maka pencapaian tujuan suatu perusahaan akan berjalan dengan baik.

Faktor ini mempunyai pengaruh yang tidak kalah penting sebagai kendala kerja yang harus diperhatikan. Tekanan-tekanan yang terjadi di lingkungan kerja dapat dibagi atas dua bagian yaitu bagian *internal* (dalam kapal itu sendiri) dan *external* (diluar kapal).

Yang terjadi di dalam kapal sendiri antara lain komunikasi antara Nakhoda dan perwira dan juga dengan ABK, hubungan antara sesama ABK, jumlah jam kerja diberlakukan, aturan yang diberlakukan Nakhoda dikapal dan lain-lain. Hal ini sangat mempengaruhi kualitas kerja ABK, misalnya nakhoda sering sekali marah bila ABK melaksanakan kesalahan dalam pekerjaan. Faktor ini dapat menyebabkan ABK akan menyembunyikan kesalahannya di lain waktu agar tidak dimarahi.

3. Faktor External

Faktor ini tidak kalah penting yang mana lingkungan yang kurang mendukung. Menurut penulis lingkungan kerja di atas kapal yang dapat mempengaruhi motivasi kerja ABK adalah kondisi alam (Cuaca), *traffic* (lalu lintas kapal di daerah kerja), aturan-aturan di daerah kerja yang harus dipatuhi, suasana kerja, sarana dan prasarana kerja yang tidak lengkap, dan otoritas kerja.

Bila kondisi alam berupa cuaca yang kurang mendukung seperti suhu yang terlalu panas/dingin akan mempengaruhi tubuh ABK sehingga berdampak negatif terhadap pekerjaan yang akan atau sedang dilaksanakan. Misalkan seorang ABK dalam cuaca terlalu panas akan mudah mengalami kelelahan sehingga hasil kerja yang diharapkan tidak tercapai maksimal.

Faktor di luar kapal seperti peraturan perusahaan, peraturan di lingkungan kerja setempat, kontrak kerja yang lama, tuntutan dunia pelayaran dengan adanya *ISM (International Safety Management)* serta berbagai peraturan dari negara-negara yang dikunjungi.

Nakhoda sangat perlu mencermati situasi di atas kapal secara keseluruhan merupakan tanggung jawab yang cukup sulit dilaksanakan secara tepat dan benar karena begitu beragam masalah yang dihadapinya.

Dalam uraian pokok-pokok penulis menggunakan pengumpulan data-data baik data-data primer maupun sekunder, yang dilakukan selama melakukan penelitian dengan sumber-sumber sebagai berikut:

- a. Diambil dari pengalaman penulis yang pernah bekerja secara internal dan eksternal, di atas kapal maupun di laut, termasuk di perusahaan.
- b. Dengan mempelajari buku-buku mengenai prosedur penggunaan alat keselamatan kerja dan pedomannya serta buku-buku penunjang lainnya
- c. Mengadakan konsultasi dengan sesama rekan seprofesi di kapal, serta mendapatkan arahan dan saran dari dosen pembimbing karya ilmiah terapan.

D. Urutan Kejadian

Tanggal 03 September 2019 jam 09:00Lt kapal berangkat dari TBBM Tarakan setelah melakukan pembongkaran dan adanya informasi Nominasi muatan yang selanjutnya berubah maka akan diadakan tank cleaning selama perjalanan Ketempat Muat. Setelah semuanya persiapan selesai termasuk safety meeting untuk pelaksanaan Tank Cleaning yang diadakan oleh crew kapal chief Mate termasuk juga captain pada saat itu. Dan telah di bagi tugas kelompok sesuai dengan jam kerja masing-masing crew.

Pada saat kegiatan tank cleaning berlangsung ada salah satu crew kapal keluar dari accomodasi kapal menuju deck untuk melakukan pergantian tank dan tidak menggunakan safety shoes dan safety helmet, saat

melangkah turun dari tangga crew tersebut terpeleset jatuh dan mengalami kecelakaan di bagian kepala tapi tidak terlalu fatal dan masih bias jalan dengan di tuntun oleh salah satu crew kapal, pada saat itu juga crew tersebut di Tanya mengapa melakukan pekerjaan. Tanpa alat keselamatan kerja , crew tersebut memberikan alasan bahwa menggunakan alat-alat keselamatan dalam bekerja membuat merasa tidak bebas bergerak dan merasa panas /gerah. Dan pada saat itu juga tidak diperkenangkan melanjutkan pekerjaannya.

Dengan data-data dan informasi tersebut tersebut yang terjadi di atas maka setiap kapal perlu memperhatikan kedisiplinan mengenai alat-alat keselamatan kerja dan diawasi oleh pelaut-pelaut yang memiliki kualitas dan tanggung jawab terhadap keselamatan dan lingkungannya dalam pengoperasian kapal.

Dengan demikian teorinya akan sangat merugikan perusahaan maupun keselamatan orang lain jika terjadi kecelakaan kerja, begitu pula dengan alat-alat keselamatan yang lain perlu dilakukan pengecekan secara berkala dan perawatan, tanpa adanya perawatan yang baik maka akan menimbulkan permasalahan pada saat terjadi kecelakaan yang seharusnya dapat di hindari dengan cepat sehingga pentingnya di lakukan latihan /drill secara rutin, demi lancarnya pengoperasian kapal yang menguntungkan bagi perusahaan pelayaran.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari latar belakang permasalahan dan penelitian yang di lakukan selama berada di atas kapal, Penulis mengambil beberapa kesimpulan dari uraian-uraian yang penulis sampaikan di atas sebagai berikut :

1. Rendahnya pengetahuan akan pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal MT. Sultan Zulkarnaen.
2. Kurangnya pengetahuan tentang dampak yang terjadi apabila tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja

B. Saran

Berdasarkan hasil penulisan dan pengamatan yang dilakukan, maka penulis akan memberikan beberapa saran agar terciptanya kedisiplinan kerja untuk terwujudnya suatu keselamatan kerja dan jiwa awak kapal, perwira dan nakhoda di atas kapal. Sebagai berikut :

1. Perlu adanya pendekatan kepada ABK untuk membuat suasana diatas kapal kondusif sehingga dengan sendirinya tercipta kedisiplinan.
2. Setiap ABK yang baru naik dikapal agar slalu dilakukan familiarisasi dan trening tentang kedisiplinan dan keselamatan kerja diatas kapal dan Nakhoda atau Perwira agar selalu rutin melakukan *Safety Meeting* dan *Emergency Drill*.

DAFTAR PUSTAKA

Poerwanto. 1987. *Keselamatan Kerja*. Yayasan neptune. Semarang.

Batti . (1998:70). *Dasar-dasar peraturan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran dari kapal*.

Badan Diklat Perhubungan. BST.(2000). Modul. *International Safety Management (ISM CODE)*: Departemen Perhubungan .

Buku Badan Diklat Perhubungan. BST.(2000). Modul 4. *Personal Safety And Social Responsibility* : Departemen Perhubungan.

Poerwanto. 1987. *Keselamatan Kerja*. Yayasan neptune. Semarang.

<http://ahdasaiFULLAZIZ.blogspot.com/2011/06/keselamatan-dan-kesehatan-kerja.html>.(menurut moenir and summer).

UU RI Nomor 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja (Diakses tanggal 8 mei 2020 http://hukum.unsrat.ac.id/uu/uu_1_70.htm)

UU RI Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. (Diakses tanggal 8 mei 2020 http://hukum.unsrat.ac.id/uu/uu_1_70.htm)

RIWAYAT HIDUP



Husni, panggilan **Unni** lahir di Labakkang Kec.Labakkang Kab.Pangkep pada tanggal 15 April 1982 dari pasangan suami istri Bapak Ibrahim Kadir dan Ibu Haerunnisa. Penulis adalah anak kedua dari Sembilan bersaudara. Penulis sekarang bertempat tinggal di Jl Racing Center., Btn Tonasa. Blok. D No.6 Kel.karampuang, Kec.Panakkukang Makassar.

Pendidikan yang telah ditempuh oleh penulis yaitu SD Negeri 19 Pacikombaja lulus tahun 1994, SMP Negeri 1 Labakkang lulus tahun 1997, SMA Negeri 1 Labakkang lulus tahun 2001. Mengikuti program Diklat Pelaut (DP III) Jurusan Nautika di Akademi Ilmu Pelayaran Indonesia (AIPI Makassar) lulus tahun 2008, Program Diklat Pelaut ANT-II (DP-II) Ank 22 di PIP Makassar tahun 2012/13, Diklat Pelaut (DP-I) Ank.XX bulan Maret 2020 sampai dengan sekarang. Sampai dengan penulisan Karya Ilmiah Terapan yang penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan ANT –I (DP-I).