



**IDENTIFIKASI TERJADINYA KECELAKAAN PADA
ANAK BUAH KAPAL BAGIAN MESIN DI KAMAR
MESIN SPOB ATMANIWEDHANA 88**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

GILANG MUKTI PRATAMA

NIT. 52155741. T

PROGRAM STUDI TEKNIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**IDENTIFIKASI TERJADINYA KECELAKAAN PADA ANAK BUAH KAPAL
BAGIAN MESIN DI KAMAR MESIN SPOB ATMANIWEDHANA 88**

Disusun Oleh :


GILANG MUKTI PRATAMA
NIT: 52155741 T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,.....

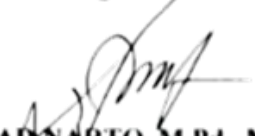
Dosen Pembimbing
Materi


AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E
Pembina, IV/a
NIP. 19641212 199808 1 001

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan


Capt. AKHMAD NDORI, S.ST, M.M, M.Mar
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP : 19770410 201012 1 002

Mengetahui :
Ketua Program Studi Teknika


AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E
Pembina, IV/a
NIP. 19641212 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**IDENTIFIKASI TERJADINYA KECELAKAAN PADA
ANAK BUAH KAPAL BAGIAN MESI DI KAMAR MESIN
SPOB ATMANIWEDHANA 88**

Disusun Oleh:

GILANG MUKTI PRATAMA
NIT. 52155741. T

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan dengan
Nilai..... Pada Tanggal..... 2020

Penguji I



NASRI, MT
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19711124 199930 1 003

Penguji II



AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E.
Pembina(IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

Penguji III



NUR ROHMAN, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dikukuhkan oleh :
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : GILANG MUKTI PRATAMA

NIT : 52155741. T

Jurusan : TEKNIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Identifikasi Terjadinya Kecelakaan Pada Anak Buah Kapal Bagian Mesin di Kamar Mesin SPOB Atmaniwedhana 88”**. Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 20 Januari 2020

Yang menyatakan



PETERANGAN
TEMPEL
2850048921555741
6000
KEMAHIRAN

GILANG MUKTI PRATAMA
NIT. 52155741. T

Moto dan Persembahan

“Kesuksesan bukan hanya dari kepintaran namun juga keberuntungan”

Persembahan:

1. Orang tua
2. Almamaterku PIP Semarang
3. Pacar



KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Identifikasi terjadinya kecelakaan pada anak buah kapal bagian mesin di kamar mesin SPOB Atmaniwedhana”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2019-2020 Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (PIP) Semarang.
2. Bapak Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E. selaku Ketua Program Studi Teknika dan dosen pembimbing materi.
3. Bapak Capt. Akhmad Ndori, S.ST, M.M, M.Mar Selaku dosen pembimbing penulisan.
4. Seluruh staff dan pegawai PT. Armada Samudra Global, yang telah menerima penulis untuk melaksanakan praktek laut.

5. Seluruh perwira dan crew SPOB Atmaniwedhana 88 yang telah membimbing penulis pada saat penulis melaksanakan praktek laut dan telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan.
7. Yang penulis cintai dan banggakan rekan-rekan angkatan 52 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari para pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan dalam penulis melakukan penelitian untuk skripsi ini atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf.

Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Amin.

Semarang, 2020
Penulis

GILANG MUKTI PRATAMA
NIT. 52155741.T

DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN	
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO & PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	3
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Manfaat Penelitian	4
1.5. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1. Tinjauan Pustaka	7
2.2. Kerangka Pikir Penelitian	20

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian	21
3.2. Metode Pengumpulan Data	23
3.3. Jenis Data	26
3.4. Teknik Analisis Data	27

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	32
4.2 Hasil Penelitian	34
4.3 Analisis Hasil Penelitian	39
4.4 Pembahasan	44

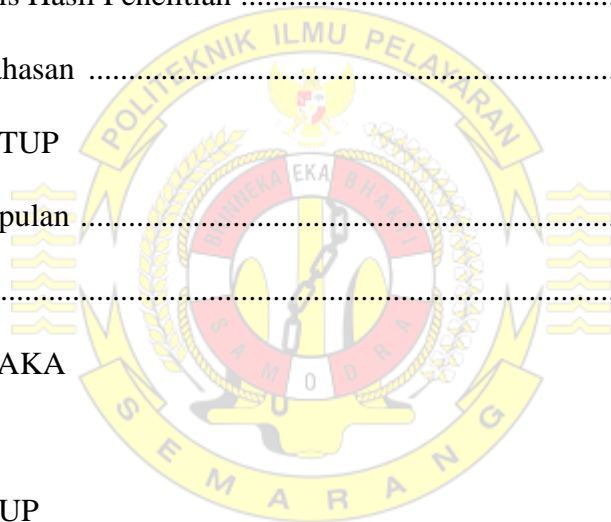
BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan	57
5.2. Saran	58

DAFTAR PUSTAKA

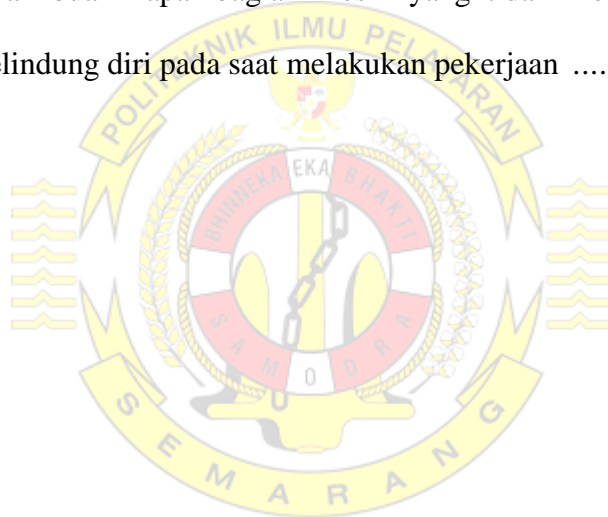
LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Alur Kerangka Pikir	20
Gambar 3.1 <i>Fishbone Diagram</i>	29
Gambar 4.1 Cidera akibat kecelakaan kerja.....	35
Gambar 4.2 Kebiasaan anak buah kapal yang tidak menggunakan sarung tangan pada saat bekerja.....	37
Gambar 4.3 Alat Pelindung Diri di Kapal.....	39
Gambar 4.4 Diagram <i>fishbone</i>	41
Gambar 4.5 Anak buah kapal bagian mesin yang tidak memakai alat pelindung diri pada saat melakukan pekerjaan	44



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Peralatan keselamatan kerja.....	14
Tabel 4.1 Pendekatan metode <i>fishbone analysis</i>	40
Tabel 4.2 Pengenalan dan pencegahan bahaya-bahaya pda saat kerja di kapal SPOB Atmaniwedhana 88	56



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Hasil wawancara dengan responden.....	65
Lampiran II	Standar Operasional Prosedur Keselamatan Kerja.....	66



INTISARI

Gilang Mukti Pratama, 2020, NIT : 52155741.T, “*Identifikasi Terjadinya Kecelakaan Pada Anak Buah Kapal Bagian Mesin di kamar Mesin SPOB Atmaniwedhana 88*”, skripsi Program Studi Teknika, Progran Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Amad Narto, M.Mar.E, M.Pd dan Pembimbing II: Akhmad Ndori, S.ST, M.M, M.Mar.

Kecelakaan didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas atau pekerjaan dan dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia. Kerugian terpenting adalah kenyataan bahwa tenaga kerja yang dipersalahkan. Kecelakaan bisa terjadi dimana saja dan kapan saja. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan dan tidak terencana yang mengakibatkan luka, cedera dan sakit pada manusia.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan sumberdaya manusia khususnya anak buah kapal bagian mesin sehingga dalam melaksanakan tugas akan aman dan terhindar dari kecelakaan dan tercapainya kesadaran awak kapal dalam mengadakan perawatan dan perbaikan yang berlangsung secara *safety* dan sesuai dengan buku panduan. Jenis metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah deskriptif kualitatif dengan menggunakan pendekatan *fishbone* dan *SHEL* untuk mempermudah dalam teknik analisis data. Metode pengumpulan data yang penulis lakukan adalah dengan cara observasi dan wawancara.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis lakukan, dapat disimpulkan bahwa kendala yang menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja yang berkaitan dengan pemakaian alat pelindung diri di SPOB Atmaniwedhana 88 terdiri dari faktor manusia yang mempunyai kebiasaan buruk melanggar prosedur, belum adanya inspeksi dan sanksi tegas dari perusahaan terhadap pelanggar prosedur keselamatan kerja sehingga kecelakaan sering terjadi. Selain itu, faktor alat pelindung diri juga menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja seperti belum ada jaminan penggantian alat pelindung diri dari perusahaan apabila terjadi kerusakan dan keterlambatan order alat pelindung diri.

Kata kunci : Kecelakaan kerja, *safety*, Prosedur keselamatan kerja

ABSTRACT

Gilang Mukti Pratama, 2020, NIT : 52155741.T, “*Identifikasi terjadinya kecelakaan pada anak buah kapal bagian mesin di kamar mesin SPOB Atmaniwedhana 88* ”, Thesis Study Program, Diploma IV Pogram, Semarang Merchant Marine Politechnic, Advisor I: Amad Narto, M.Mar.E, M.Pd dan Advisor II: Akhmad Ndori, S.ST, M.M, M.Mar.

Accidents are defined as an unexpected, re-unintended incident that disrupts the process that has been governed by an activity or job and can cause harm to both humans. The most important disadvantage is the fact that the workforce is a blame. Accidents can happen anywhere and anytime. While occupational accidents are unexpected and unplanned events resulting in injuries, injury and human pain.

The purpose of this research is to increase human resources, especially the vessel crew of the machine so that in carrying out the task will be safe and avoid accident and the realization of the crew of the ship in conducting the care and And in accordance with the handbook. The type of research method that the authors use in this thesis is a qualitative descriptive by using the Fishbone and SHEL approaches to facilitate the data analysis technique. The method of data collection that authors do is to observation and interview.

Based on the results of the research that the author has done, it can be concluded that the obstacles that inhibit the implementation of occupational safety procedures relating to the use of personal protective equipment in the SPOB Atmaniwedhana 88 consist of a human factor that Have a bad habit of breaking the procedure, yet the inspection and strict sanction of the company against the breach of occupational safety procedures so that accidents occur frequently. In addition, the personal protective equipment factor also inhibits the implementation of occupational safety procedures as there is no guarantee of replacement of personal protective equipment from the company in case of damage and delay order of personal protective equipment.

Keywords : Occupational Safety, safety, Occupational Safety Procedure

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Alat transportasi berpengaruh penting untuk pengiriman barang khususnya transportasi laut yang menjadi pilihan utama untuk pengangkutan barang baik antar pulau, antar negara maupun antar benua, sehingga perusahaan-perusahaan pelayaran sebagai penyedia jasa angkutan barang bersaing untuk menjadi yang terbaik. Setiap perusahaan pelayaran menghendaki agar semua armada dapat beroperasi dengan baik, lancar tanpa adanya gangguan sekecil apapun masalah pada kapal dapat mengganggu jalannya suatu pengiriman barang, oleh sebab itu suatu perusahaan pelayaran telah membuat suatu pelaksanaan yang diupayakan agar kegiatan operasional kapal dapat terlaksana secara baik dan efisien.

Apabila pengiriman barang lancar dan tepat waktu, maka akan dapat mendatangkan keuntungan besar bagi perusahaan pelayaran tersebut. Tetapi apabila terjadi keterlambatan pengiriman barang yang dikarenakan kapal terlambat pada saat kapal berangkat maupun kapal tiba, perusahaan akan mengalami kerugian yang disebabkan bertambahnya pengeluaran biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran. Supaya pengoperasian kapal lancar, maka diperlukan perawatan dan perbaikan yang terencana terhadap seluruh permesinan dan perlengkapan yang ada di kapal dengan mematuhi semua aturan dan kebijakan-kebijakan yang

diterapkan oleh pihak perusahaan. Dalam melaksanakan perawatan dan perbaikan, awak kapal di bagian mesin harus selalu mengutamakan keselamatan dan mengurangi resiko-resiko kecelakaan agar tidak menghambat proses perawatan dan perbaikan permesinan.

Berdasarkan pada saat saya melaksanakan praktek laut di kapal SPOB (Self Propeller Oil Barge) Atmaniwedhana 88 seorang awak kapal mengalami suatu kecelakaan yaitu lepasnya tali pengikat *cargo pump* saat diangkat ke atas yaitu terjepitnya jari tangan telunjuk sebelah kiri.

Kecelakaan didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas atau pekerjaan dan dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia. Kerugian terpenting adalah kenyataan bahwa tenaga kerja yang dipersalahkan. Kecelakaan bisa terjadi dimana saja dan kapan saja. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan dan tidak terencana yang mengakibatkan luka, cedera dan sakit pada manusia.

Dengan pertimbangan inilah serta didukung dengan pengetahuan dan pengalaman yang dialami selama praktek laut berada di dalam kapal serta bantuan dari para awak kapal, penulis terobsesi untuk membuat laporan penelitian atau skripsi dengan berusaha menulis masalah penanggulangan. Dengan penelitian yang berjudul sebagai berikut:

“Identifikasi terjadinya kecelakaan pada anak buah kapal bagian mesin di kamar mesin SPOB Atmaniwedhana 88”.

1.2 Perumusan Masalah

Kurangnya perhatian perusahaan dan anak buah kapal terhadap keselamatan kerja. Terlihat dari perlengkapan keselamatan kerja yang di supply oleh perusahaan untuk awak kapal bagian mesin hanya *safety helmet* dan *wearpack* dan juga sebagian awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan overhaul mesin induk tidak memakai sarung tangan (*gloves*).

Dalam menanggulangi dan mencegah kecelakaan kerja diatas kapal khususnya di kamar mesin para pekerja seharusnya dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan kerja seperti :

1.2.1 Baju Kerja (*wearpack/overall*)

1.2.2 Sepatu pengaman (*safety shoes*)

1.2.3 Pelindung kepala (*safety helmet*)

1.2.4 Sarunng Tangan (*Gloves*)

1.2.5 Kacamata pengaman (*goggles*)

1.2.6 Pelindung telinga (*earplugs*)

1.2.7 Masker

Dari hasil pengamatan dan pengalaman serta pengetahuan ternyata dari faktor pekerja dalam timbulnya kecelakaan lebih banyak terjadi akibat oleh kelalaian atau kesalahan pekerja, baik pelaksanaan kerja maupun pimpinan kerja. Berdasarkan uraian di atas, maka diambil pokok permasalahan agar dalam penulisan skripsi ini tidak menyimpang dan untuk memudahkan dalam mencari solusinya. Adapun masalah yang penulis angkat adalah:

1.2.8 Faktor apa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin ?

1.2.9 Upaya apa saja yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah:

1.3.1 Untuk meningkatkan sumberdaya manusia, khususnya anak buah kapal bagian mesin sehingga dalam melaksanakan tugas atau pekerjaan di kamar mesin secara aman dan terhindar dari kecelakaan.

1.3.2 Tercapainya kesadaran awak kapal dalam mengadakan perawatan dan perbaikan yang berlangsung secara *safety* dan sesuai dengan buku panduan.

1.3.3 Mendapat pengetahuan tentang keselamatan kerja.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manajemen Perusahaan

Bagi manajemen perusahaan kiranya dapat dijadikan sebagai masukan untuk memberikan pemahaman yang mendasar. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai dasar bagi perusahaan pelayaran untuk menentukan kebijakan-kebijakan baru manajemen keselamatan kerja.

1.4.2 Awak Kapal

Bagi awak kapal, penulisan skripsi ini dapat dijadikan sebagai masukan untuk tercapainya kesadaran awak kapal bagian mesin untuk lebih memperhatikan SOP kerja sesuai ketentuan yang ditetapkan yaitu menggunakan perlengkapan kerja yang lengkap agar terhindar dari kecelakaan dan mengurangi terjadinya resiko kecelakaan.

1.4.3 Akademi

Bagi akademi, penulisan skripsi ini dapat menjadi perhatian agar pemahaman terhadap keselamatan kerja semakin baik dan dapat dijadikan bekal ilmu pengetahuan tambahan bagi taruna dan calon perwira yang akan bekerja di atas kapal. Dan untuk menambah ilmu pengetahuan tentang keselamatan kerja di kapal dan melengkapi pengetahuan di perpustakaan.

1.4.4 Penulis

Bagi penulis, penulisan skripsi ini sebagai tambahan bagi ilmu pengetahuan dan meningkatkan kesadaran penulis terhadap pentingnya keselamatan kerja di atas kapal

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan dan diinginkan, serta untuk memudahkan dalam pemahaman, penulisan kertas kerja disusun dengan sistematika terdiri dari lima bab secara berkesinambungan yang

pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang terpisah. Sistematika tersebut ditulis sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan batasan masalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini berisi tentang landasan teori yang menjadi dasar pengertian umum mengenai keselamatan kerja dikamar mesin. faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja serta pentingnya pengetahuan tentang keselamatan kerja.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Metode pengumpulan data, tempat/lokasi penelitian, analisa data, penarikan kesimpulan dan studi literatur.

BAB IV HASIL PENELITIAN

Menguraikan tentang pembahasan dari temuan peneliti, hasil pengolahan data-data yang ada, kemudian analisa akan menghasilkan data-data yang dapat digunakan untuk memecakan masalah.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran-saran yang berkaitan dengan analisa dan optimalisasi sistem berdasarkan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian kecelakaan kerja

Kecelakaan merupakan suatu insiden atau kejadian yang bersifat tidak pasti, karena tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, dimana tempatnya serta besar kecil kerugian yang ditimbulkan. kecelakaan bukan terjadi melainkan disebabkan oleh faktor manusia. Sehingga orang sering beranggapan bahwa kecelakaan itu berhubungan dengan nasib seseorang. Padahal kecelakaan itu sebenarnya selalu didahului oleh gejala-gejala yang menandakan akan adanya suatu kecelakaan tersebut. Dengan kata lain kecelakaan itu bisa dicari penyebabnya.

Menurut John Ridley (2008: 113), kecelakaan bukan terjadi, melainkan disebabkan oleh kelemahan disisi majikan, pekerjaan, atau keduanya. Akibat yang ditimbulkannya dapat memunculkan trauma bagi keduanya: bagi pekerja, terjadinya kesakitan, cedera bahkan kematian yang dapat berpengaruh terhadap pribadi, keluarga, dan kualitas hidupnya, sedangkan bagi majikan, berupa kerugian produksi, waktu terbuang untuk penyelidikan, dan yang terburuk biaya untuk proses hukum.

2.1.1.1 Bahaya merupakan suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda.

2.1.1.2 Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang kemungkinan besar disebabkan karena adanya kaitan bahaya dengan pekerja dan dalam jam kerja.

- 2.1.1.3 Insiden merupakan suatu kejadian atau kecelakaan yang dikehendaki yang dapat mengurangi produktifitas.
- 2.1.1.4 Bahaya merupakan suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda.
- 2.1.1.5 Selamat merupakan secara relatif bebas dari bahaya, cedera kerusakan atau dari resiko bahaya dan sebagainya. Keselamatan merupakan istilah umum untuk menyatakan suatu tingkat resiko dari kerugian-kerugian relatif bebas dari kerugian kemungkinan kerugian yang rendah.
- 2.1.1.6 Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan.
- 2.1.1.7 Kesehatan kerja merupakan usaha tentang cara peningkatan dan pemeliharaan kesehatan tenaga kerja pada tahap yang setinggi-tingginya, baik jasmani, rohani maupun sosial.

2.1.2 Penyebab kecelakaan kerja

Suatu kecelakaan sering terjadi diakibatkan oleh lebih dari satu sebab. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghilangkan hal-hal yang menyebabkan kecelakaan tersebut. Ada dua sebab utama terjadinya suatu kecelakaan. Pertama, tindakan tidak aman. Kedua, kondisi kerja tidak aman. Orang yang mendapatkan kecelakaan luka-luka sering disebabkan oleh orang lain atau karena tindakannya sendiri yang tidak menunjang keamanan.

Menurut Soedjono (1994: 4) bahwa 85% kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Human Act*), walaupun sebenarnya telah ada sebab-sebab lain yang tak terlihat.

Menurut buku Badan Diklat Perhubungan BST, Modul 4: *Personal Safety And Social Responsibility*, Departemen Perhubungan (2000: 54). Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan ditempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab:

- 2.1.2.1 Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Acts*), misalnya:
 - 2.1.2.1.1 Melaksanakan pekerjaan tanpa wewenang atau yang berwenang gagal mengamankan atau memperingatkan seseorang.
 - 2.1.2.1.2 Menjalankan alat / mesin dengan kecepatan di luar batas aman.
 - 2.1.2.1.3 Menyebabkan alat-alat keselamatan tidak bekerja.
 - 2.1.2.1.4 Menggunakan alat yang rusak.
 - 2.1.2.1.5 Bekerja tanpa prosedur yang benar.
 - 2.1.2.1.6 Tidak menggunakan pakaian pengaman
 - 2.1.2.1.7 Tidak memakai alat pelindung diri sesuai dengan peraturan yang berlaku.
 - 2.1.2.1.8 Menggunakan alat secara salah.
 - 2.1.2.1.9 Melanggar peraturan keselamatan kerja.
 - 2.1.2.1.10 Bergurau ditempat kerja.
 - 2.1.2.1.11 Mabuk, ngantuk dan lain-lain.
- 2.1.2.2 Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*), misalnya:
 - 2.1.2.2.1 Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
 - 2.1.2.2.2 Bahan / peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai
 - 2.1.2.2.3 Ventilasi dan penerangan kurang
 - 2.1.2.2.4 Lingkungan yang terlalu sesak, lembab dan bising.
 - 2.1.2.2.5 Bahaya ledakan / terbakar.
 - 2.1.2.2.6 Kurangnya sarana pemberi tanda.
 - 2.1.2.2.7 Keadaan udara beracun, gas, debu dan uap.

Keadaan sekarang yang terjadi berdasarkan pengalaman penulis di atas kapal adalah sebagai berikut:

- 2.1.2.3 Kurang keterampilan, pengalaman dan pengetahuan anak buah kapal bagian mesin terhadap keselamatan kerja.
 - 2.1.2.3.1 Dalam melaksanakan pekerjaan anak buah kapal bagian mesin terlihat kurang memperhatikan keselamatan kerja. Karena belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan keselamatannya.

Selain dari pada itu, mereka hanya mementingkan selesainya pekerjaan sehingga faktor keselamatan kurang diperhatikan.

2.1.2.3.2 Berdasarkan pada saat saya melaksanakan praktek laut di SPOB Atmaniwedhana 88, pernah mengalami suatu masalah yaitu terlepasnya tali pengikat *cargo pump* saat diangkat keatas yang mengakibatkan kecelakaan pada awak kapal yaitu terjepitnya jari tangan sebelah kiri.

2.1.2.4 Perlengkapan keselamatan kerja atau alat pelindung/diri untuk anak buah kapal kurang diperhatikan. Perlengkapan keselamatan kerja (alat pelindung diri) yang di supply oleh perusahaan untuk awak kapal hanya helmed dan sarung tangan, yang seharusnya adalah:

2.1.2.4.1 Baju pengaman (*wearpack / overall*)

2.1.2.4.2 Sepatu pengaman (*safety shoes*).

2.1.2.4.3 Topi pengaman (*safety helmet*).

2.1.2.4.4 Sumbat telinga (*ear plug*)

2.1.2.4.5 Sarung tangan (*safety gloves*)

2.1.2.4.6 Kacamata (*safety glases*)

Dan sering didapati para pekerja tidak memakainya, karena merasa terganggu dengan menggunakan alat pelindung diri dalam melaksanakan suatu pekerja, walaupun hal ini dapat

berakibat mungkin terjadinya kecelakaan pada organ–organ tubuhnya.

2.1.2.5 Ventilasi tidak berfungsi.

Kedua ventilasi di kamar mesin dalam keadaan rusak mengakibatkan suhu dikamar mesin dan sirkulasi udara tidak normal dapat menimbulkan turunnya stamina awak kapal.

2.1.2.6 Penerangan kurang.

Kamar mesin kurang terang dikarenakan sebagian lampu penerangan tidak menyala/rusak dan kurangnya perhatian serta inisiatif ABK untuk mengganti/memperbaiki lampu–lampu tersebut.

2.1.3 Pengertian keselamatan dan kesehatan kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja dan muatan. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi penangkapan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal.

Komponen terpenting dalam menjaga keselamatan jiwa dan keselamatan peralatan kerja adalah pengetahuan tentang penggunaan perlengkapan keselamatan kerja bagi awak kapal, utamanya adalah awak

kapal bagian mesin. Penggunaan alat perlengkapan keselamatan kerja ini telah distandarisasi baik secara nasional maupun internasional, sehingga wajib digunakan ketika akan melaksanakan kegiatan kerja utamanya adalah kegiatan kerja di kamar mesin. Dengan demikian kenyamanan kerja pada lingkungan kerja dapat tercipta, dan kecelakaan yang diakibatkan karena faktor kelalaian manusia maupun faktor karena kelelahan bahan resiko yang ditimbulkan dapat diperkecil atau dihindari.

2.1.4 Peraturan keselamatan dan kesehatan kerja

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal antara lain sebagai berikut:

2.1.4.1. Undang –undang Nomor. 1 Tahun. 1970 mengenai keselamatan kerja. Undang Nomor 1 Tahun 1970 secara umum adalah:

2.1.4.1.1. Memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dalam keadaan selamat dan sehat dalam melaksanakan pekerjaan untuk meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas.

2.1.4.1.2. Memberikan perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja agar selalu selamat dan sehat.

2.1.4.1.3. Memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien.

2.1.4.2. Undang-undang Nomor 23 tahun 1992 , pasal 23 tentang kesehatan kerja dan menekankan prntingnya kesehatan kerja agar setiap pekerja dapat bekerja secara sehat. “Kesehatan keluarga di

selenggarakan untuk mewujudkan keluarga sehat, kecil, bahagia dan sejahtera, meliputi kesehatan suami istri, anak dan anggota keluarga lainnya”

2.1.4.3. SOLAS 1974 beserta amandemen-amandemennya mengenai persyaratan keselamatan kapal. Bab III : Alat-alat keselamatan dan aransemen (*Life-saving appliances and arrangements*), berisi ketentuan-ketentuan jenis dan jumlah serta penempatan dan pengoperasian alat-alat keselamatan yang harus ada di kapal.

2.1.4.4. STCW 1978 Amandemen 1995 mengenai standar pelatihan bagi pelaut. BAB IV tentang standar keselamatan kerja, keamanan, perawatan medis, dan fungsi pertahanan pada keadaan darurat. Seksi A - 1/4 : Sebelum diizinkan untuk melaksanakan tugas di kapal, seluruh awak kapal harus sudah melakukan pelatihan keselamatan kerja agar awak kapal dapat menjelaskan tentang simbol informasi keselamatan dan sinyal alarm, mengetahui rute keluar saat darurat, mengetahui lokasi *lifejackets*, memiliki pengetahuan dasar mengenai penggunaan alat pemadam api.

2.1.4.5. ISM Code Mengenai code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan terjadinya pencemaran yang tercantum pada elemen 2 : Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan laut dan memastikan bahwa setiap personil dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi di atas kapal.

2.1.5 Peralatan keselamatan kerja

Berdasarkan Undang-undang Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970, pasal 12b dan pasal 12c, bahwa tenaga kerja diwajibkan:

2.1.5.1 Memahami alat-alat perlindungan diri

2.1.5.2 Memenuhi atau mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja.

Dalam pasal 13 disebutkan juga bahwa barang siapa yang akan memasuki tempat kerja. Diwajibkan untuk mentaati semua petunjuk keselamatan dan kesehatan kerja dan wajib menggunakan alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan.

Dalam pasal 14 disebutkan bahwa perusahaan diwajibkan secara cuma-cuma menyediakan semua alat perlindungan diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah dan bagi setiap orang yang memasuki tempat kerja tersebut.

Ada dua macam alat-alat perlindungan keselamatan yang harus diketahui yaitu terdiri dari:

2.1.5.3 Alat pelindung untuk mesin-mesin dan alat-alat tenaga.

Alat pelindung ini disediakan oleh pabrik pembuat mesin dan alat tenaga misalnya kap-kap pelindung dari motor listrik. Katup-katup pengaman dari ketel uap, pompa-pompa dan sebagainya.

2.1.5.4 Alat pelindung untuk para pekerja (*personal safety equipment*)

Adapun jenis-jenis perlengkapan kerja, seperti yang dimaksud pada pasal 13 dan pasal 14 Undang-undang Keselamatan kerja No. 1 Tahun 1970 adalah:

2.1.5.4.1 Alat-alat pelindung batok kepala

2.1.5.4.2 Alat-alat pelindung muka dan mata

2.1.5.4.3 Alat-alat pelindung badan

2.1.5.4.4 Alat-alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki)

2.1.5.4.5 Alat-alat pelindung pernafasan

2.1.5.4.6 Alat-alat pencegah jantung

2.1.5.4.7 Alat-alat pelindung pendengaran

2.1.5.4.8 Alat-alat pencegah tenggelam

2.1.6 Kegunaan alat keselamatan kerja

Adapun jenis peralatan keselamatan kerja beserta kegunaannya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 2.1 Peralatan keselamatan kerja

Alat-alat Keselamatan	Kegunaan
Topi keselamatan	Pelindung kepala dari benturan dan terkena benda yang jatuh.
Masker pelindung muka.	Dikenakan oleh pekerja yang pekerjaannya berhubungan dengan reaksi kimia
Pelindung mata	Digunakan oleh pekerja yang menggunakan las listrik, fungsinya melindungi mata
Topi penyemprot pasir	Digunakan pekerja untuk pekerjaan penyemprotan menggunakan pasir di dok kapal atau pekerja yang bekerja membersihkan tanki bahan bakar pada kapal.
Masker las yang dilengkapi dengan tangkai pemegang	Digunakan oleh pekerja yang menggunakan las listrik, fungsinya melindungi muka dan mata dari percikan bunga api listrik.
Masker las yang dilengkapi dengan penutup kepala	Digunakan oleh pekerja yang menggunakan las listrik, fungsinya melindungi muka, mata dan kepala dari percikan bunga api listrik
Kaca mata yang terbuat dari karet	Untuk melindungi pekerja yang pekerjaannya berhubungan dengan debu
Pengeruk	Digunakan untuk menemukan orang yang jatuh Tenggelam kedalam air, atau barang yang terjatuh

Tabel 2.1 Lanjutan

Sarung tangan las	Digunakan oleh pekerja yang pekerjaannya mengelas dengan menggunakan las listrik dan las karbit, fungsinya untuk menghindari tangan dari percikan bunga api
Sepatu keselamatan (Safety shoes)	Dikenakan oleh pekerja untuk menghindari dari terperosot dan terkena beban berat pada waktu bekerja
Peralatan pelindung dada.	Digunakan oleh pekerja yang pekerjaannya mengelas dengan menggunakan las listrik dan las karbit. Fungsinya untuk mencegah anggota badan terutama dada terkena percikan dari bunga api
Sarung tangan yang terbuat dari kain	Digunakan untuk pekerjaan mengecat dan melakukan perawatan dan perbaikan pada motor diesel
Jaring keselamatan	Digunakan pada pekerja yang melaksanakan pekerjaan diatas mesin yang beroperasi
Sumbat telinga (Ear plug)	Digunakan oleh pekerja untuk menghindari diri dari suara bising
Tutup telinga (Ear muff)	Digunakan oleh pekerja untuk menghindari dari suara bernada tinggi dan keras atau kebisingan akibat mesin produksi
Kaca mata las acytelin	Digunakan oleh pekerja yang menggunakan las Acyteline yang fungsinya melindungi dari percikan bunga api

2.1.7 Perawatan perlengkapan keselamatan kerja awak kapal

Perawatan peralatan keselamatan kerja merupakan salah satu kegiatan yang sangat penting dalam upaya memperpanjang usia pakai dari peralatan

keselamatan kerja. Adapun jenis perawatan yang dilakukan untuk setiap jenis peralatan keselamatan kerja dapat dilihat di bawah ini, sebagai berikut:

2.1.7.1 Topi Keselamatan

2.1.7.1.1 Membersihkan topi setelah digunakan

2.1.7.1.2 Meletakkan pada tempatnya setelah topi keselamatan digunakan.

2.1.7.1.3 Hindari menempatkan topi keselamatan pada tempat yang berhubungan langsung dengan panas

2.1.7.2 Pelindung mata

2.1.7.2.1 Menghindari kaca pelindung mata dari terkena benda keras

2.1.7.2.2 Menyimpan pelindung mata pada tempat yang aman

2.1.7.2.3 Menjaga kebersihan pelindung mata

2.1.7.3 Topi penyemprot pasir

2.1.7.3.1 Membersihkan topi penyemprot pasir setelah dipakai digunakan

2.1.7.3.2 Meletakkan pada tempatnya setelah digunakan

2.1.7.3.3 Menjaga penempatan peralatan tersebut dari tempat yang aman sehingga tidak mudah hilang

2.1.7.4 Masker las yang dilengkapi dengan tangkai pemegang

2.1.7.4.1 Membersihkan masker las, setelah digunakan

2.1.7.4.2 Meletakkan masker las tersebut pada tempat yang aman

- 2.1.7.4.3 Menjaga kaca pengaman masker las dari tumbukan benda keras
- 2.1.7.4.4 Menjaga kebersihan kaca masker las dari terkena kotoran
- 2.1.7.5 Masker las yang dilengkapi dengan penutup kepala
 - 2.1.7.5.1 Membersihkan masker las, setelah digunakan
 - 2.1.7.5.2 Meletakkan masker las tersebut pada tempat yang aman.
 - 2.1.7.5.3 Menjaga kaca pengaman masker las dari tumbukan benda keras
 - 2.1.7.5.4 Menjaga kebersihan kaca masker las dari terkena kotoran
- 2.1.7.6 Masker pelindung muka
 - 2.1.7.6.1 Membersihkan setelah digunakan
 - 2.1.7.6.2 Meletakkan masker tersebut pada tempat yang aman
 - 2.1.7.6.3 Menjaga kaca pengaman masker las dari tumbukan benda keras
 - 2.1.7.6.4 Menjaga kebersihan kaca masker las dari terkena kotoran
- 2.1.7.7 Kaca mata yang terbuat dari karet
 - 2.1.7.7.1 Menghindari kaca mata dari terkena solar
 - 2.1.7.7.2 Menyimpan kaca mata pada tempat yang aman
 - 2.1.7.7.3 Menjaga kaca mata karet dari terkena kotoran langsung
 - 2.1.7.7.4 Membersihkan permukaan kaca mata dari kotoran yang menempel
- 2.1.7.8 Sepatu keselamatan
 - 2.1.7.8.1 Menyimpan sepatu pada tempat yang aman
 - 2.1.7.8.2 Menjaga kebersihan sepatu pengaman

- 2.1.7.8.3 Menghindari sepatu tersentuh panas secara langsung
- 2.1.7.9 Sarung tangan yang terbuat dari kain
 - 2.1.7.9.1 Menyimpan sarung tangan pada tempat yang aman
 - 2.1.7.9.2 Menghindari sarung tangan dari terkena benda tajam
- 2.1.7.10 Sarung tangan las
 - 2.1.7.10.1 Menyimpan sarung tangan pada tempat yang aman
 - 2.1.7.10.2 Menghindari sarung tangan dari terkena benda tajam
- 2.1.7.11 Kaca mata las acytelin
 - 2.1.7.11.1 Membersihkan kaca mata, setelah digunakan
 - 2.1.7.11.2 Meletakkan kaca mata tersebut pada tempat yang aman
 - 2.1.7.11.3 Menjaga kaca pengaman dari tumbukan benda keras
 - 2.1.7.11.4 Menjaga kebersihan kaca dari terkena kotoran
- 2.1.7.12 Penutup telinga
 - 2.1.7.12.1 Menyimpan pada tempat yang aman
 - 2.1.7.12.2 Mencegah peralatan tutup telinga (Ear muff) bersentuhan benda keras
 - 2.1.7.12.3 Menghindari sumbat telinga bersentuhan panas secara langsung

2.1.8 Tujuan Keselamatan Kerja

Menurut Suma'mur (1981: 27), tujuan keselamatan kerja antara lain:

- 2.1.8.1 Pencegahan terjadinya kecelakaan
- 2.1.8.2 Pencegahan terjadinya penyakit-penyakit akibat kerja
- 2.1.8.3 Pencegahan atau penekanan menjadi sekecil-kecilnya terjadinya kematian akibat kecelakaan oleh karena pekerjaan
- 2.1.8.4 Pencegahan atau penekanan menjadi sekecil-kecilnya cacat akibat pekerjaan
- 2.1.8.5 Peningkatan produktivitas kerja atas dasar tingkat keamanan kerja yang tinggi

- 2.1.8.6 Penghindaran pemborosan tenaga kerja, modal, alat-alat dan sumber produksi lainnya sewaktu bekerja

2.1.9 Tata Susunan Khusus didalam Ruang Mesin

Berdasarkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut (1983: 124) pada peraturan 34 menjelaskan bahwa ketentuan-ketentuan peraturan harus berlaku untuk ruang-ruang mesin.

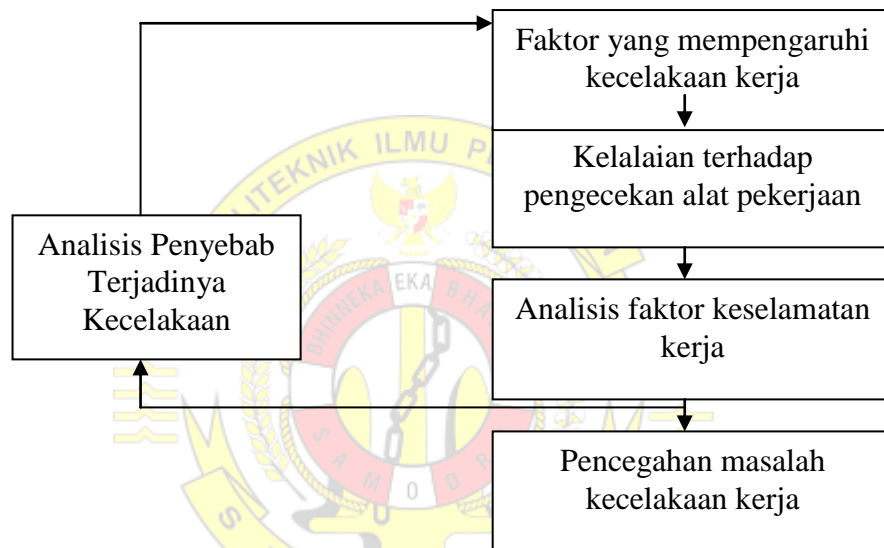
- 2.1.9.1 Jumlah mangun, pintu, ventilator, lubang di cerobong-cerobong untuk ventilasi ke luar dan lubang-lubang lain ke ruang-ruang mesin harus dikurangi sehingga sesuai dengan kebutuhan ventilasi dan kerja kapal yang layak dan aman.
- 2.1.9.2 Tutup-tutup tingkap dari magun-magun demikian jika dipasang harus dari baja. Tata susunan yang tepat guna harus dibuat untuk memungkinkan mengeluarkan asap dari ruangan yang harus dilindungi ketika terjadi kebakaran.
- 2.1.9.3 Pintu-pintu demikian, selain pintu-pintu yang kedap air yang digerakkan dengan tenaga, harus ditata sehingga penutupan pintu secara pasti dapat terjamin jika terjadi kebakaran didalam ruangan.
- 2.1.9.4 Jendela tidak boleh dipasang di selubung ruang mesin
- 2.1.9.5 Sarana pengawasan harus diperlengkap untuk:
- 2.1.9.5.1 membuka dan menutup magun-magun penutupan lubang-lubang di cerobong-cerobong yang biasanya melakukan ventilasi buang dan penutupan katup-katup redam ventilator.
- 2.1.9.5.2 Memungkinkan pengeluaran asap
- 2.1.9.5.3 Penutupan pintu-pintu yang digerakkan dengan tenaga atau pelepasan mekanime dipintu-pintu kedap air yang digerakkan dengan tenaga
- 2.1.9.5.4 Menghentikan kipas-kipas ventilasi
- 2.1.9.5.5 Menghentikan kipas-kipas tekanan paksa dan tarikan paksa, pompa-pompa bahan bakar minyak, pompa-pompa unit bahanbakar minyak dan pompa-pompa bahan bakar lain yang serupa

2.2. Kerangka Pikir Penelitian

Segala sesuatu atau pekerjaan pasti akan mengalami resiko kecelakaan, hal ini juga berlaku pada semua jenis pekerjaan, terutama di bagian mesin. Seperti yang dijelaskan sebelumnya, ada beberapa sebab, terjadinya kecelakaan kerja. Jadi untuk mempercepat menangani kecelakaan kerja atau melakukan pencegahan harus didasari pengetahuan yang cukup

tentang keselamatan kerja di bagian mesin sesuai aturan yang berlaku. Dalam hal ini penulis akan memaparkan beberapa kerangka pikir secara bagan alur upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja awak kapal di bagian mesin. Dan pokok permasalahan yang telah dibuat.

Untuk mempermudah dalam menyusun analisis penelitian ini, digunakan kerangka pemikiran secara sistematis seperti Gambar 2.1.



Gambar 2.1. Alur keran

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan analisis dan permasalahan serta pembahasan yang telah penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dalam upaya mencegah kecelakaan untuk menjamin keselamatan jiwa anak buah kapal, penulis memberikan kesimpulan antara lain sebagai berikut :

5.1.1 Kendala-kendala yang menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja yang berkaitan dengan pemakaian alat pelindung diri di SPOB Atmaniwedhana 88 terdiri dari faktor manusia yang mana kurang mempunyai kesadaran, kebiasaan buruk yang cenderung melanggar prosedur, belum adanya inspeksi dan sanksi tegas dari perusahaan terhadap pelanggar prosedur keselamatan kerja sehingga kecelakaan sering terjadi. Hal ini dapat dilihat dari observasi langsung dan wawancara kepada 3 responden. Selain itu, faktor alat pelindung diri juga menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja seperti belum ada jaminan penggantian alat pelindung diri dari perusahaan apabila terjadi kerusakan dan keterlambatan order alat pelindung diri.

5.1.2 Sebagian besar kejadian kecelakaan kerja disebabkan oleh kesalahan manusia, hal ini disebabkan rendahnya tingkat pengetahuan tentang bahaya yang ditimbulkan akibat kerja di kapal. Hal ini ditunjukkan dari angka kecelakaan tiap tahunnya meningkat.

5.2 Saran-saran

Berdasarkan dengan kesimpulan di atas, penulis mencoba memberikan saran-saran yang berhubungan dengan penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

5.2.1 Saran-saran untuk kapal

Hendaknya kendala-kendala yang menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja yang berkaitan dengan alat pelindung diri di SPOB Atmaniwedhana 88 segera diatasi dengan mengambil langkah-langkah tegas seperti peningkatan disiplin pekerja disertai pemberian sanksi tegas terhadap pelanggar, penyuluh insentif serta diadakan inspeksi mendadak kelapangan langsung guna sebagai dasar penilaian untuk waktu yang akan datang tidak terulang kembali.

5.2.2 Saran-saran untuk perusahaan

5.2.2.1 Perusahaan melengkapi alat keselamatan kerja untuk tiap anak buah kapal

5.2.2.2 Melakukan penyuluhan kepada anak buah kapal mengenai pengenalan serta latihan-latihan untuk menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja bagi para anak buah kapal.

Demikianlah kesimpulan dan saran-saran yang penulis sampaikan guna menyelesaikan masalah dilapangan dan meningkatkan kualitas penyusunan skripsi ini.

DAFTAR PUSTAKA

Ridley, John. 2008. *Ikhtisar Kesehatan dan Keselamatan Kerja Edisi Ketiga*.

Jakarta. Erlangga.

Soedjono, 1994, *Keselamatan Kerja*, Jakarta. PT. Batara

Badan Diklat Pehubungan BTS. 2000. *Personal Safety and Social Responsibility*.,

Modul 4

Undang-undang No.1 Tahun 1970. *Keselamatan Kerja*.

Suma'mur, 1981, *Keselamatan Kerja dan Pencegahannya*, Jakarta; PT. Gunung

Agung

Direktorat Jendral Perhubungan Laut. 1983



LAMPIRAN I

Wawancara

A. Daftar Responden

1. Responden 1 : Kepala Kamar Mesin
2. Responden 2 : Masinis 1
3. Responden 3 : Masinis 2
4. Responden 4 : Masinis 3

B. Hasil Wawancara

Wawancara terhadap Kepala Kamar Mesin SPOB Atmaniwedhana 88 penulis lakukan saat melaksanakan praktek laut pada periode Desember 2017 sampai dengan Desember 2018. Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya:

1. Hasil wawancara dengan kepala kamar mesin

- Kendala-kendala apakah yang menghambat terlaksanannya prosedur keselamatan yang berkaitan dengan alat pelindung diri di SPOB Atmaniwedhana 88?

Jawab: Kendala yang sering dihadapi dalam pelaksanaan prosedur keselamatan yang berkaitan dengan alat pelindung diri adalah kurangnya kesadaran dari masing-masing individu.

- Apakah pelanggaran dari prosedur masih sering dilakukan di lapangan?

Jawab: Pelanggaran prosedur keselamatan berkaitan dengan pemakaian alat pelindung diri masih sering terjadi seperti yang anda lihat di lapangan.

- Apakah pekerja sudah diberikan sanksi tegas terhadap pelanggaran yang dilakukan sesuai ketentuan yang berlaku?

Jawab: Selama ini belum ada sanksi tegas yang diberikan biasanya hanya berupa teguran.

2. Hasil wawancara dengan Masinis 1

- Apakah bapak mengetahui penyebab mengapa pekerja lapangan tidak mengenakan alat pelindung diri secara lengkap?

Jawab: Saya rasa mereka tidak mengenakan alat pelindung diri dengan lengkap dikarenakan oleh beberapa faktor, misalnya: kurang sadar akan pentingnya alat pelindung diri untuk keselamatan kerja, alat pelindung diri mereka sudah rusak/hilang tetapi tidak melapor dan ada juga anggapan dari para pekerja bahwa mereka kurang nyaman untuk melaksanakan kerja apabila mengenakan alat pelindung diri secara lengkap.

- Apakah maksud dari kurang nyaman apabila mengenakan alat pelindung diri lengkap pada saat melakukan kerja?

Jawab: Maksudnya adalah mereka sudah terbiasa bekerja tanpa menggunakan alat pelindung diri secara lengkap sehingga untuk melaksanakan hal tersebut

masih memberatkan sebagai contoh: pekerja di kamar mesin masih terlihat tidak menggunakan sarung tangan padahal perilaku tersebut akan membahayakan bagi pekerja.

- Apakah sudah diberikan penjelasan tentang kegunaan dari tiap-tiap alat pelindung diri pada saat kerja?

Jawab: Menurut saya, pekerja sudah mengetahui hal tersebut sebelum pelaksanaan kerja.

3. Hasil wawancara dengan Masinis 2

- Apakah anda mendapat alat-alat pelindung diri untuk bekerja dari perusahaan?

Jawab: Ya, kami sudah mendapatkan alat pelindung diri lengkap.

- Mengapa bapak melakukan kerja disini tetapi tidak mengenakan alat pelindung diri seperti helm, kaca mata pelindung dan sarung tangan?

Jawab: Karena alat pelindung diri saya sudah rusak dan saya lebih nyaman jika tidak menggunakan karena sudah terbiasa.

- Apakah anda segera melaporkan apabila terjadi kerusakan alat pelindung diri anda?

Jawab: Ya, tetapi jatah dari perusahaan hanya 1. Selain itu apabila melapor alat pelindung diri pengganti terlambat datang.

4. Hasil wawancara dengan Masinis 3

- Apakah pernah diadakan penyuluhan dari perusahaan sehubungan dengan keselamatan?

Jawab: Pernah tetapi sudah jarang dilakukan dan biasanya dilakukan setelah ada kejadian kecelakaan kerja.

- Mengapa anda tidak memakai sarung tangan saat kerja?

Jawab: Saya sudah terbiasa tidak mengenakan sarung tangan pada saat berkerja.



LAMPIRAN II
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
KESELAMATAN KERJA

1. TUJUAN

Menjaga keselamatan kerja untuk semua awak kapal bagian mesin dan menghindari dari ancaman bahaya yang diakibatkan oleh kegiatan dan pekerjaan di kamar mesin.

2. DEFINISI

- a. Keselamatan kerja dapat diartikan sebagai keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan pekerjaan dengan kata lain keselamatan kerja merupakan salah satu faktor yang harus dilakukan selama bekerja.
- b. Standar operasional prosedur keselamatan kerja adalah pedoman yang berisi tahapan-tahapan kegiatan yang harus dipeuhi atau di taati oleh para awak kapal.

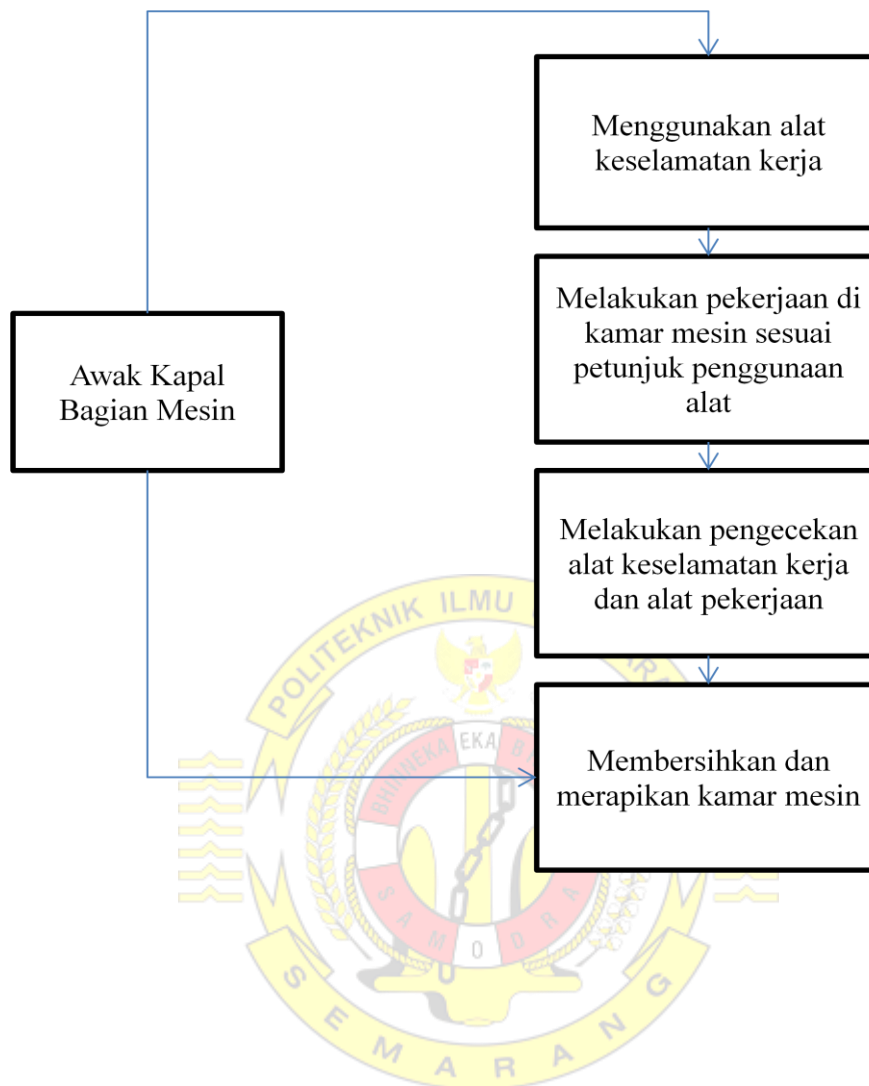
3. PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kamar Mesin

4. URAIAN PROSEDUR KERJA

1. Seluruh awak kapal wajib menggunakan alat keselamatan sebelum memasuki kamar mesin
2. Awak kapal wajib memakai *coverall*
3. Awak kapal dilarang keras merokok di kamar mesin
4. Semua pekerjaan dan penggunaan alat harus mengikuti petunjuk penggunaan alat
5. Seluruh awak kapal wajib melakukan pengecekan kondisi alat keselamatan dan alat pekerjaan secara rutin
6. Setelah selesai melakukan pekerjaan, seluruh awak kapal wajib membersihkan dan merapikan kamar mesin.

5. DIAGRAM ALIR PROSES



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Gilang Mukti Pratama
 Tempat/tgl lahir : Kendal/21 Agustus 1996
 NIT : 52155741 T
 Alamat Asal : Ds. Bandengan RT.3/RW.3
 Kabupaten Kendal
 Agama : Islam
 Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
 Status : Belum Kawin
 Hobby : Otomotif



Orang Tua

Nama Ayah : (Alm) Irawan
 Pekerjaan : -
 Nama Ibu : Eli Kusyanti
 Pekerjaan : Pedagang
 Alamat : Ds. Bandengan RT.3/RW.3
 Kabupaten Kendal

Riwayat Pendidikan

1. SD N 2 Bandengan
2. SMP N 1 Kendal
3. SMA N 1 Kendal
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2015 - Sekarang

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Kapal : SPOB Atmaniwedhana 88
 Perusahaan : PT. Armada Samudra Global