

**PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA
PADA SAAT DINAS JAGA BAGI *CREW*
DI MV. SERASI-III**



**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA
PADA SAAT DINAS JAGA BAGI CREW DI MV. SERASI-III**

DISUSUN OLEH :

SAFIRA FADHILAH PUTRI

NIT. 51145297 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, Februari 2019

Dosen Pembimbing I
Materi



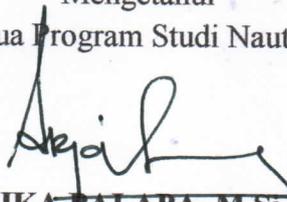
Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



IRMA SHINTA DEWI, S.S, M.Pd
Pembina Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

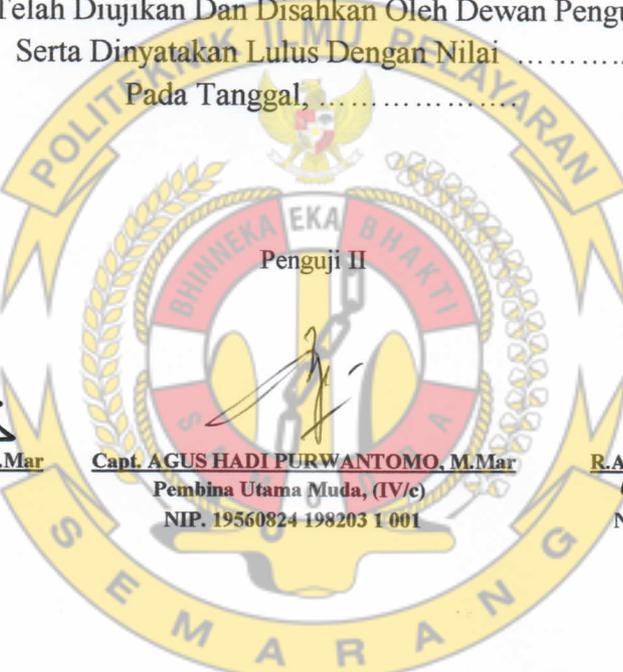
**PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA
PADA SAAT DINAS JAGA BAGI CREW DI MV. SERASI-III**

DISUSUN OLEH :

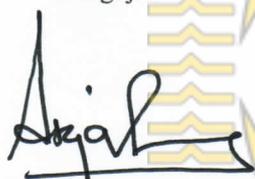
SAFIRA FADHILAH PUTRI

NIT. 51145297 N

Telah Diujikan Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji
Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai
Pada Tanggal,



Penguji I



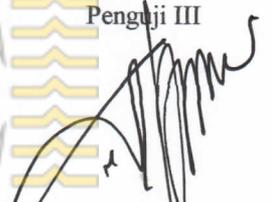
Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II



Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, M.Mar
Pembina Utama Muda, (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

Penguji III



R.A.J. SUSILO HADI W., S.IP, M.M
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Dikukuhkan Oleh
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SAFIRA FADHILAH PUTRI

NIT : 51145297 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA PADA SAAT DINAS JAGA BAGI CREW DI MV. SERASI-III ” adalah benar hasil karya saya bukan salinan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan penyalinan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang, Februari 2019

Yang menyatakan,



SAFIRA FADHILAH PUTRI

NIT. 51145297 N

MOTTO

“Kebahagiaan hidup yang sebenarnya adalah hidup dengan rendah hati”

(W.M Thancheray)

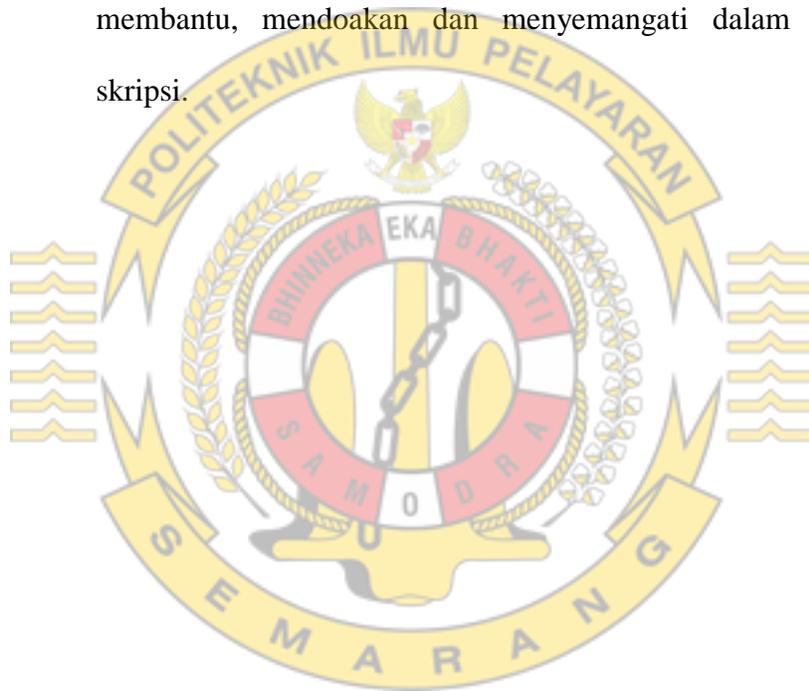


HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada

1. Allah SWT atas segala rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak (Widodo) dan Ibu (Atik Budyanti) tercinta yang selalu mendukung semua yang saya lakukan dan selalu tak pernah berhenti mencurahkan doa dan kasih sayangnya.
3. Adikku Sakira Fauziah dan Kemal Habibie, serta keluarga besarku yang selalu memberikan motivasi dan dukungan.
4. H. Irwan, SH, M.Pd M.Mar. E selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Seluruh Dosen, khususnya Capt. H. Agus Hadi Purwantomo M.Mar dan Irma Shinta Dewi, S.S, M.Pd, yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan.
6. Senior, Junior dan sahabat angkatan LI terimakasih atas kerjasamanya dan semua pengalaman bersama selama di kampus PIP Semarang.
7. Taruni angkatan LI plus dan juga Erika Dyah, Desi Ratnasari, Anna Tri Wijayanti. Terima kasih buat kenangan yang tercipta, tetep komunikasi dan jaga baik-baik pesaudaraan kita dan kalian luar biasa.

8. Deyla Okti, Indira Ruwina, Kahfi Ikradesi. Terima kasih buat persahabatan kita yang sudah melebihi saudara.
9. Calon pendamping hidup, Hilda Emeraldo Ahmad Adiarsa, S. Tr. Pel. Semoga selalu diberikan yang terbaik oleh Allah SWT.
10. Para pembaca yang budiman serta seluruh orang yang telah membantu, mendoakan dan menyemangati dalam penyusunan skripsi.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA PADA SAAT DINAS JAGA DI MV. SERASI-III”.

Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran dalam bidang Nautika program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berusaha menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar-benarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. H. IRWAN, SH, M. Pd, M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar, selaku Kepala Prodi Jurusan Nautika
3. Capt. H. Agus Hadi Purwantomo, M. Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Irma Shinta Dewi, S.S, M.Pd, selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Yang terhormat seluruh jajaran direksi dan staff PT. Toyofuji Serasi Indonesia yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek laut.
7. Rekan-rekanku angkatan LI PIP Semarang yang telah membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materiil yang tidak dapat penulis sebut satu persatu sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca, khususnya para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, Februari 2019

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Peneltian	4
E. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pikir	22
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	23

B. Metode Pengumpulan Data.....	23
C. Data dan Sumber Data.....	28
D. Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Obyek Penelitian.....	35
B. Hasil Penelitian.....	38
C. Pembahasan Masalah.....	44
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan.....	69
B. Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Ship's Particular*
- Lampiran 2 Susunan Organisasi MV. Serasi-III
- Lampiran 3 *Muster List*
- Lampiran 4 Daftar Gambar
- Lampiran 5 Daftar Tabel
- Lampiran 6 *Accident Report*
- Lampiran 7 Transkrip wawancara
- Lampiran 8 Daftar Riwayat Hidup



ABSTRAKSI

Safira Fadhilah Putri, 2019, 51145297 N, “*Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja Pada Saat Dinas Jaga Bagi Crew di MV. Serasi-III*”. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing materi (I): Capt. Agus Hadi Purwantomo, M. Mar. Pembimbing metodologi dan penulisan (II): Irma Shinta Dewi, S.S, M.Pd.

Prosedur keselamatan kerja adalah tata urutan dalam kerja agar tercipta keselamatan kerja. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: 1) Kendala-kendala yang menghambat terlaksananya penerapan prosedur keselamatan kerja oleh ABK 2) Upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan akan pentingnya penerapan prosedur keselamatan kerja. Landasan teori yang digunakan dalam penulisan skripsi ini bersumber pada buku yang disusun oleh Agus Hadi Purwantomo yang diberi judul *Prosedur Darurat & SAR (Emergency Procedures & SAR)* tahun 2018. Metode pengumpulan data yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan Metode Deskripsi Kualitatif untuk menafsirkan dan menguraikan data yang bersangkutan dengan situasi yang terjadi.

Hasil penelitian ialah: 1) Kendala-kendala yang terjadi dalam penerapan prosedur keselamatan kerja a) Keterbatasan perlengkapan keselamatan b) Tidak tegasnya peraturan dan kurangnya pengawasan c) Kurang kesadaran dan kurangnya disiplin dari ABK d) Kebiasaan. 2) Upaya yang dilakukan adalah dengan hubungan kerjasama yang baik antar ABK, perwira dikapal, dan juga perusahaan pelayaran.

Kesimpulan dari penelitian ialah bahwa pengetahuan dan kesadaran ABK terhadap pentingnya penerapan prosedur keselamatan kerja masih kurang. Saran untuk meningkatkan penerapan prosedur keselamatan kerja adalah peningkatan manajemen kerja, pengecekan kesiapan kerja serta penerapan prosedur keselamatan kerja yang baik dan pengawasan saat bekerja.

Kata kunci : *penerapan, keselamatan kerja, dinas jaga, crew.*

ABSTRACT

Safira Fadhilah Putri, 2019, 51145297 N, "Application of Occupational Safety Procedures When the Service Maintains the Crew in the MV. Serasi-III ". Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic. Material Advisor (I): Capt. Agus Hadi Purwantomo, M. Mar. Guidance for methodology and writing (II): Irma Shinta Dewi, S.S, M.Pd.

Work safety procedures are the order of the work in order to create work safety. This study aims to find out: 1) Constraints that hinder the implementation of work safety procedures by ABK 2) Efforts must be made to increase knowledge of the importance of the application of work safety procedures. The theoretical foundation used in this thesis is sourced from a book compiled by Agus Hadi Purwantomo entitled 201 Emergency Procedures & SAR (Emergency Procedures & SAR). Methods of data collection are interviews, observation, and documentation. This study uses the Qualitative Description Method to interpret and describe the data concerned with the situation that occurred.

The results of the study are: 1) Constraints that occur in the application of work safety procedures a) Limitations of safety equipment b) Uncertain regulations and lack of supervision c) Lack of awareness and lack of discipline from ABK d) Habits. 2) The efforts taken are good relations between ABK, officers in ships, and shipping companies.

The conclusion of the study is that ABK knowledge and awareness of the importance of applying work safety procedures is still lacking. Suggestions for improving the application of safety procedures are improving work management, checking work readiness and implementing good work safety procedures and supervision while working.

Keywords: *application, work safety, guard service, crew.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (Safety Of Life At Sea) pada tahun 1974 yang dikenal sebagai SOLAS 1974 menandakan keselamatan jiwa dilaut itu penting. Konvensi ini yang kemudian menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal–kapal atau perusahaan pelayaran di dalam menjaga dan melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal.

Sistem manajemen keselamatan merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, setiap pekerja diharapkan dapat bekerja dengan *safety*. Ada crew kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungan. Bahkan, dikapal taruna waktu praktek laut ada crew kapal yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu berakibat fatal bagi crew itu sendiri dan crew lainnya. Oleh karena itu, perlu adanya penelitian mengenai faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada crew sewaktu dinas jaga.baik pada saat kapal sandar maupun kapal bernavigasi dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi crew.

MV. SERASI-III merupakan jenis kapal RO-RO dimana muatannya adalah mobil. Muatan tersebut dimuat dari Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta dan dibongkar di Pelabuhan Trisakti, Banjarmasin juga Pelabuhan Semayang, Balikpapan. Pada tanggal 10 Februari 2017, MV. SERASI-III sandar di Pelabuhan Trisakti untuk bongkar. Pada saat dinas jaga terjadi kecelakaan pada crew yang dikarenakan tidak patuhnya crew pada prosedur keselamatan yang sudah ditetapkan sehingga kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan. Kecelakaan tersebut menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari crew itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka/memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Dari statistik diketahui bahwa 80 % dari semua kecelakaan dikapal disebabkan oleh kesalahan manusia sehingga ada suatu pendapat bahwa akhirnya langsung atau tidak langsung semua adalah karena faktor manusia. Keselamatan kerja crew di atas kapal adalah hal yang utama sehingga perlu diterapkan prosedur keselamatan kerja. Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka penulis didasarkan pengalaman selama proyek laut, menulis skripsi ini dengan judul :

“PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA PADA
SAAT DINAS JAGA BAGI CREW MV. SERASI-III”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan tersebut di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Kendala-kendala apakah yang menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja pada saat dinas jaga bagi crew MV. Serasi-III?
2. Upaya-upaya apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan tentang pentingnya prosedur keselamatan kerja pada saat dinas jaga bagi crew MV. Serasi-III?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai. Adapun tujuan-tujuan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kendala-kendala yang menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja di MV. Serasi-III pada saat dinas jaga.
2. Untuk mengetahui upaya dan langkah-langkah yang mesti ditempuh dalam meningkatkan pengetahuan tentang pentingnya prosedur keselamatan kerja pada saat dinas jaga di MV. Serasi-III.

D. Manfaat Penelitian

Untuk selanjutnya penelitian ini dimaksudkan dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis

- a. Mengetahui kendala-kendala yang terjadi dalam penerapan prosedur keselamatan kerja yang dapat menghambat pekerjaan diatas kapal
- b. Mengetahui upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan akan pentingnya penerapan prosedur kesamalatan kerja diatas kapal.

2. Manfaat secara praktis

- a. Kendala-kendala yang telah diketahui dapat diatasi sehingga penerapan prosedur keselamatan kerja dapat dijalankan dengan baik.
- b. Menjalankan upaya-upaya dengan optimal untuk meningkatkan kesadaran dalam bekerja bahwa prosedur keselamatan kerja diatas kapal penting untuk diterapkan.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pendahuluan atas skripsi ini maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Di dalam latar belakang penulis memaparkan kondisi yang ditemukan di atas kapal, hal apa saja yang

menyebabkan permasalahan tersebut diangkat untuk menjadi sebuah penelitian.

B. Rumusan masalah

Di dalam rumusan masalah, penulis menguraikan tentang faktor yang menjadi timbulnya permasalahan.

C. Tujuan penelitian

Di dalam tujuan penelitian, penulis memaparkan tujuan yang ingin dicapai dari penulisan skripsi ini.

D. Manfaat penelitian

Di dalam manfaat penelitian, peneliti memaparkan manfaat yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini.

E. Sistematika penelitian

Di dalam sistematika ini, penulis menjelaskan secara singkat tentang urutan dan isi dari setiap bab yang ditulis di skripsi ini.

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan pustaka

Tinjauan pustaka memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan pendukung, serta dikaitkan dalam teori yang relevan dengan permasalahan yang dibahas.

B. Kerangka pikir

Pada kerangka pemikiran, diberikan asumsi yang berkaitan dengan permasalahan yang ada.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan tempat penelitian

Waktu penelitian menyatakan berapa lama penelitian di lakukan, dan tempat penelitian menjelaskan di mana tempat penelitian dilaksanakan.

B. Metode pengumpulan data

Metode pengumpulan data mengungkapkan dengan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data.

C. Data dan sumber data

Data dan sumber data menjelaskan dari mana data penelitian di dapatkan dan bagaimana proses pengambilan data.

D. Teknik analisa data

Teknik analisis mengemukakan metode yang digunakan dalam menganalisa permasalahan yang dituangkan dalam skripsi.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran umum objek yang diteliti

Menggambarkan objek di atas kapal secara detail dan rinci agar jelas serta runtut.

B. Hasil penelitian

Menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya masalah.

C. Pembahasan masalah

Mengemukakan evaluasi pembahasan terhadap pemecahan masalah yang telah ditentukan.

V. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berisikan kesimpulan dari Bab IV mengenai masalah penelitian yang telah dibuat berdasarkan analisis dan pembahasan.

B. Saran

Berisikan usulan bagi penyelesaian masalah yang dihadapi objek penelitian atau benda umumnya berdasarkan hasil penelitian.

LAMPIRAN – LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Penerapan

Secara sederhana penerapan bisa diartikan pelaksanaan atau implementasi. Majone dan Wildavsky dalam bukunya Syafruddin Nurdin mengemukakan implementasi sebagai evaluasi Browne dan Widavsky dalam bukunya Syafruddin Nurdin juga mengemukakan bahwa implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan implementasi merupakan aktivitas yang saling menyesuaikan bahwa implementasi merupakan sistem rekayasa. Pengertian-pengertian ini memperlihatkan bahwa kata implementasi bermuara pada aktivitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

2. Keselamatan Kerja

a. Definisi

Keselamatan kerja dalam buku *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:63) oleh Agus Hadi Purwantomo adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:77) mengemukakan keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas dasar.

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.
- 4) Praktek keselamatan kerja tidak dapat dipisah-pisahkan dan keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.

- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

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

b. Tujuan

- 1) Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesehatan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.
- 2) Menjamin keselamatan setiap orang yang berada di tempat kerja
- 3) Sumber produksi dipelihara dan dipergunakan secara aman dan efisien.

c. Prosedur keselamatan kerja

Agus Hadi Purwantomo menulis dalam buku yang berjudul Prosedur Darurat & SAR, prosedur keadaan darurat adalah tata cara kerja atau urutan tindakan yang harus dilaksanakan pada waktu kapal mengalami suatu keadaan diluar keadaan normal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan

keselamatan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan agar supaya akibat yang ditimbulkannya dapat kita tekan sekecil mungkin atau kalau dapat akibat yang ditimbulkannya itu dapat kita hilangkan sama sekali. Berdasarkan penjelasan tersebut mengenai pengertian prosedur keadaan darurat, dapat disimpulkan bahwa pengertian prosedur adalah tata cara kerja atau urutan tindakan yang harus dilaksanakan pada waktu bekerja.

d. Syarat-syarat

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

Dengan peraturan perundangan ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk:

- a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan
- b. Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran.
- c. Mencegah dan mengurangi peledakan.
- d. Memberi kesempatan atau jalan menjalankan diri pada waktu kebakaran atau kejadian lain yang berbahaya.
- e. Memberi pertolongan pada kecelakaan.
- f. Memberi alat-alat pelindung diri pada para pekerja.
- g. Mencegah dan mengendalikan timbul dan meyebarluasnya suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar dan radiasi, suara dan getaran.

- h. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun phisik, keracunan, infeksi dan penularan.
 - i. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.
 - j. Menyelenggarakan suhu dan lembab udara yang baik.
 - k. Menyelenggarakan penyegaran yang cukup.
 - l. Memelihara kesehatan dan ketertiban.
 - m. Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya.
 - n. Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang.
 - o. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan.
 - p. Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan peyimpanan barang.
 - q. Mencegah terkena aliran listrik yang bahaya.
 - r. Menyesuaikan dan meyempurnakan pengamn pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi.
- e. Aturan-aturan pokok
- 1) Undang-Undang No.1 tahun 1970.
 - a) Bab 1 pasal 1

Dalam pasal 1, dijelaskan istilah-istilah yang dipakai dalam UU keselamatan kerja dan pengertiannya.

i. Tempat kerja ialah ruangan atau lapangan, terbuka atau tertutup, bergerak atau tetap, yang menjadi tempat tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana terpicil dalam pasal-pasal Undang-Undang Keselamatan Kerja. Termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau yang berhubungan tempat kerja tersebut (ayat 1).

ii. Pengurus ialah orang yang mempunyai tugas memimpin langsung sesuatu tempat kerja atau bagiannya yang berdiri disana (ayat 2).

iii. Pengusaha ialah:

a) Orang atau badan hukum yang menjalankan suatu usaha milik sendiri dan untuk itu menggunakan tempat kerja.

b) Orang atau badan hukum yang secara berdiri sendiri menjalankan sesuatu usaha bukan miliknya dan untuk keperluan itu mempergunakan tempat kerja.

c) Orang atau badan hukum yang di Indonesia mewakili orang atau badan hukum termasuk

pada 1) dan 2), jikalau yang diwakili berkedudukan di luar negeri (ayat 3).

iv. Direktur ialah pejabat yang ditunjuk Menteri Tenaga Kerja untuk melaksanakan Undang-Undang Keselamatan Kerja (ayat 4).

v. Pegawai pengawas ialah pegawai teknis berkeahlian khusus dari Departemen Tenaga Kerja, yang ditunjukkan oleh Menteri Tenaga Kerja (ayat 5).

vi. Ahli Keselamatan Kerja ialah tenaga teknis berkeahlian khusus dari luar Departemen Tenaga Kerja yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja untuk mengawasi ditaatinya Undang-Undang Keselamatan Kerja (ayat 6).

b) Bab V pasal 9

Mengenai pembinaan, diatur dalam pasal 9 Undang-Undang Keselamatan Kerja, sebagai berikut:

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

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

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

c) Alat-alat perlindungan diri bagi tenaga kerja yang bersangkutan.

d) Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya.

ii. Pengurus hanya dapat mempekerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ia yakin bahwa tenaga kerja tersebut telah memahami syarat-syarat tersebut diatas.

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

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

c) Bab VIII pasal 12

Undang-Undang Keselamatan Kerja mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 yang berbunyi:

- i. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai pengawas dan atau ahli keselamatan kerja.
 - ii. Memahami alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.
 - iii. Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan.
 - iv. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.
 - v. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung diri yang diwajibkan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggung jawabkan.
- d) Bab IX pasal 13

Tentang kewajiban bila memasuki tempat kerja, pasal 13 Undang-Undang Keselamatan Kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan memtaati semua petunjuk kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

e) Bab X pasal 14 ayat 3

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

2. International Safety Management Code.

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 Ships”. Adapun isi dalam ISM CODE yang berupa beberapa elemen-elemen, terdiri dari: Elemen 1 - Umum, elemen 2 – Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan, elemen 3 – Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan, elemen 4 - Orang yng ditunjuk, elemen 5 – Tanggung jawab dan kewenangan nakhoda, elemen 6 - Sumber daya dan personal, elemen 7 – Penyusunan rencana

operasi diatas kapal, elemen 8 – Kesiapan menghadapi keadaan darurat, elemen 9 – Laporan dan analisa ketidaksesuaian,kecelakaan dan kejadian berbahaya, elemen 10 – Pemeliharaan kapal dan peralatannya, elemen 11 - Dokumentasi, elemen 12 – Verifikasi,pemeriksaan dan penilaian ulang dari perusahaan, elemen 13 – Sertifikasi, verifikasi, dan pengawasan, elemen 14 - Sertifikasi sementara, elemen 15 – Verifikasi, elemen 16 – Format sertifikat.

3. STCW 1978 Amandemen 1995.

Menurut Badan diklat perhubungan, 2000, hal 41.,Suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 amandemen 1995 adalah bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab 3 (tiga pihak) yaitu:

- a. Pemerintah sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan berkaitan dengan keselamatan dilaut.
- b. Pendidikan dan latihan, yaitu institusi yang mendidik, melatih personil yang akan bekerja dikapal.
- c. Perusahaan pelayaran, yaitu yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih.

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis, menunjukkan bahwa implementasi STCW sangat vital terhadap pelaksanaan ISM CODE. Artinya apabila personil yang bekerja dikapal standar kompensasi dan tingkat kesehatannya tidak ditentukan oleh suatu aturan internasional yang mengikat, maka dapat dipastikan bahwa pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda.

3. Dinas Jaga

1) Pengertian dinas jaga

Setiap kapal yang berlayar dilautan ataupun se,ua perairan yang berhubungan dengan laut dan bias untuk dilayari harus selalu mematuhi aturan-aturan internasional dan aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat, termasuk dalam penerapan jam jaga, jam kerja, dan jam istirahat bagi seluruh awak kapal agar nantinya dapat tercapai suasana kerja yang kondusif selama pelaksanaan dinas jaga. Tim Penyusun PIP Semarang (2002:16) mengatakan, pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung

jawabnya. Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situasi yang aman serta terkendali selama berada di kapal.

2) Maksud dan tujuan dinas jaga

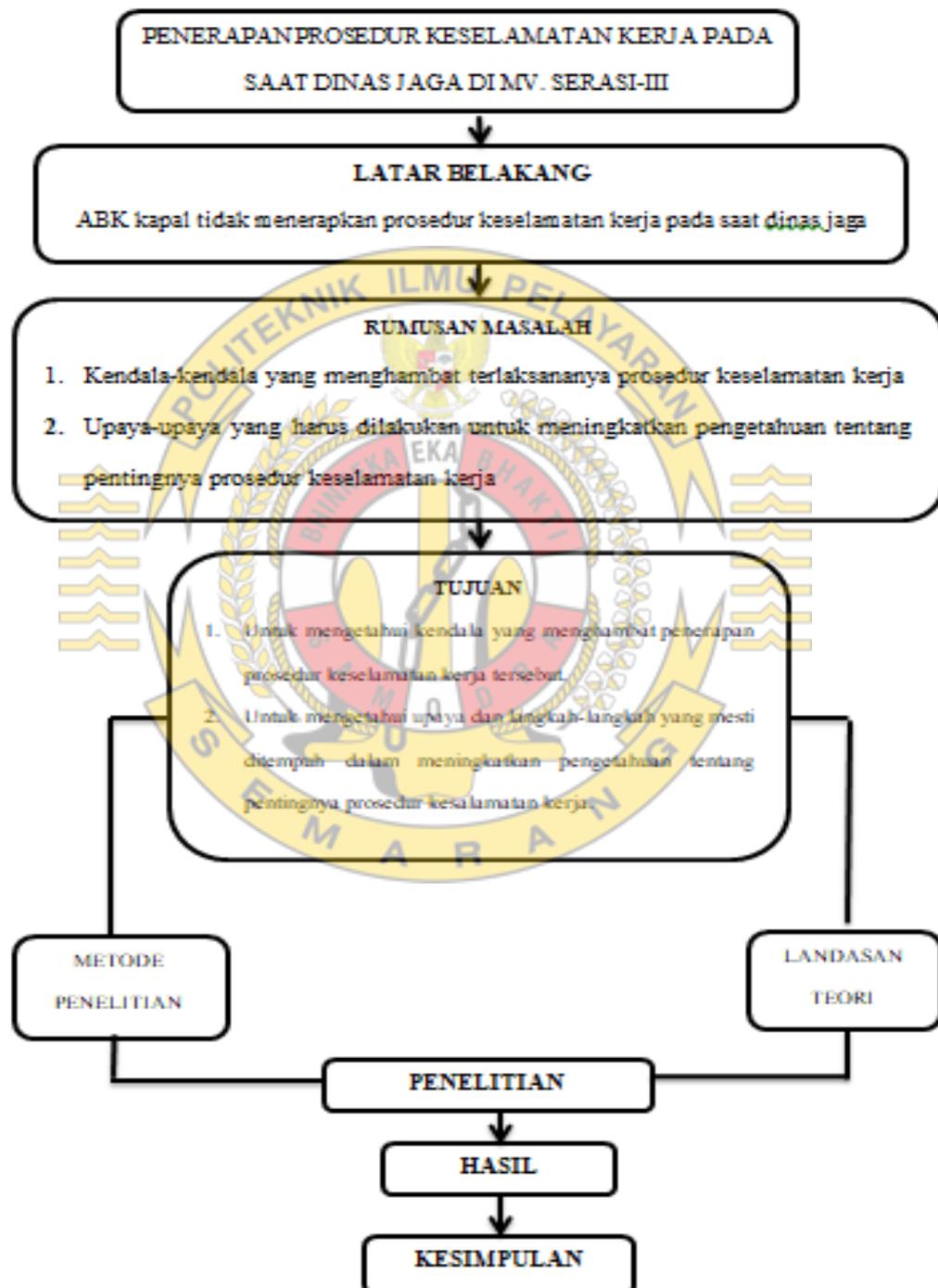
- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya
- b. Melaksanakan/mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku
- c. Melaksanakan perintah atau intruksi dari perusahaan maupun nahkoda

4. Anak Buah Kapal / Crew

Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda (UU No.17/2008). Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil (UU No. 17/2008). Berdasarkan (UU No.17/2008) Hak-Hak Awak Kapal: Hak atas upah, jam kerja dan istirahat, hak atas permakanan dan penginapan di kapal, hak atas cuti, hak atas perawatan apabila sakit di kapal, hak atas angkutan bebas ketempat tujuan dan tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mendapat kecelakaan, kesempatan mengembangkan karir. Kewajiban awak kapal : Menaati perintah perusahaan, bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian, melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang ditetapkan.

B. Kerangka Pikir

B. Kerangka Pikir



BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya tentang pembahasan mengenai penerapan prosedur keselamatan kerja saat taruna melakukan prala, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis memberikan simpulan :

1. Kendala-kendala yang menghambat terlaksananya prosedur keselamatan kerja pada saat dinas jaga bagi crew MV. Serasi-III yaitu kerusakan perlengkapan dan perlengkapan yang tersedia tidak sesuai dengan SOLAS, kurang tegasnya peraturan dan pengawasan dari perwira kapal, perwira kapal tidak pernah mensosialisasikan mengenai prosedur keselamatan kerja kepada ABK, kurangnya kesadaran dan kedisiplinan ABK, dan kebiasaan ABK yang masih berpegang teguh pada paradigma lama bahwa biasanya tidak apa-apa.
2. Upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan tentang pentingnya prosedur keselamatan kerja pada saat dinas jaga bagi crew MV. Serasi-III yaitu meningkatkan disiplin ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja, mengadakan familiarisasi lingkungan

kapal terhadap ABK yang baru, memberikan motivasi kepada ABK, seperti mengadakan *safety meeting*, memutar film atau *slide*, menempelkan poster pada tempat-tempat yang mudah dilihat oleh ABK, pengawasan pada ABK dan benda-benda atau alat alat yang digunakan saat bekerja, dan perusahaan mendukung dan menyediakan peralatan keselamatan kerja yang sesuai dengan SOLAS .

B. Saran

Prosedur keselamatan kerja akan terlaksana dengan baik, maka sebaiknya:

1. Pihak perusahaan menyediakan peralatan keselamatan kerja yang berkualitas dan sesuai dengan standar yang berlaku. Disarankan juga agar crew dapat merawat serta menjaga peralatan keselamatan. Agar mendapatkan sumber daya manusia yang handal dan terampil, pihak perusahaan hendaknya dalam menerima crew baru, disarankan melalui prosedur seleksi yang baik. Harus ada konsekuensi yang tegas dari pihak perusahaan bagi crew yang tidak mentaati aturan.
2. Agar penyebab terjadinya kecelakaan kerja di MV. Serasi-III dapat diminimalkan, dapat dilakukan dengan mengadakan penataran, pelatihan dan penyuluhan tentang keselamatan kerja dan juga bahaya-bahaya yang akan dihadapi pada saat bekerja sehingga mereka dapat menyadari pentingnya penerapan prosedur keselamatan kerja selama bekerja. Setelah itu tetap diadakan pengawasan di masing-masing departemen di kapal dan adanya sistem peringatan bahkan sampai

kepada pemberhentian bagi ABK yang melanggar peraturan. Selain hal tersebut, dapat ditayangkan film-film tentang keselamatan kerja dan menempelkan poster-poster tentang keselamatan kerja pada tempat-tempat umum diatas kapal. Setelah melihat film dan poster keselamatan kerja yang ditempel secara tidak langsung para awak kapal akan selalu diingatkan sehingga terdorong untuk menerapkan prosedur keselamatan kerja dengan baik.



DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan, Malayu S.P. 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Purwantomo, Agus Hadi. 2007. *Emergency Prosedur & SAR*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B*. Bandung:Alfa Beta.
- Sulistijo. 1998. *International Safety Management Code (ISM) Code*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Sulistijo. 1999. *STCW 1995*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Tim PIP Semarang. 2002. *Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- _____. 1970. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja*. Jakarta.
- _____. 2000. *Personal Safety and Social Responsibility (Basic Safety Training) Modul-4*. Jakarta: Badan Diklat Perhubungan.
- _____. 2003. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*, Jakarta: Depnaker.
- _____. 2008. *Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008*. Jakarta: Kemenhub.

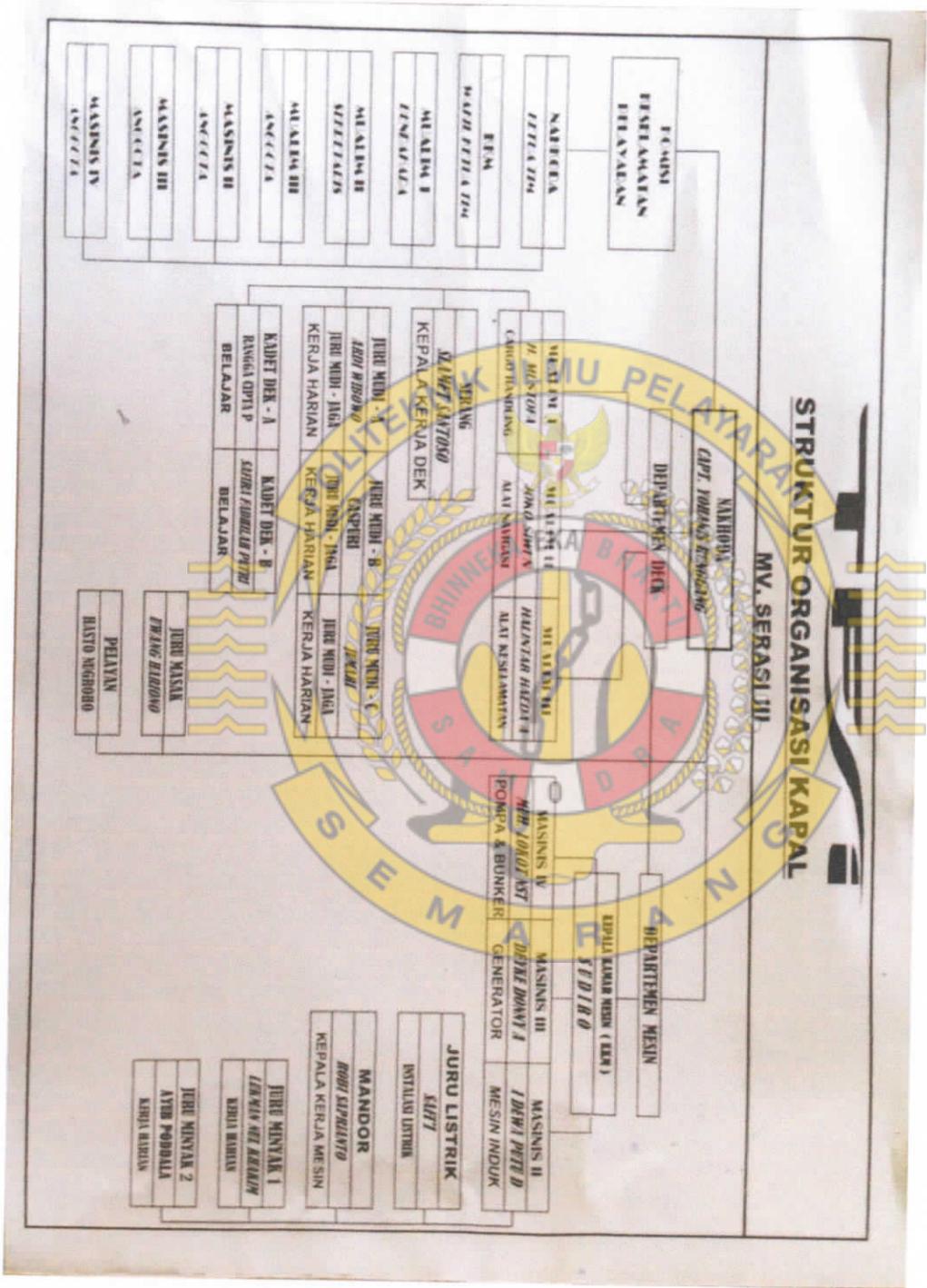
LAMPIRAN I

 SHIP'S PARTICULARS	
<small>PT TOYOFUJI SERASI INDONESIA</small>	
Vessel's Name	: MV. SERASI - III
Flag	: Indonesia
Port Register	: Jakarta
Call Sign	: PMXN
Class	: NK. / B.K.I
Ship' Builder	: Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Nagasaki Shipyard & Machinery Works
Date of first keel laid	: Aug-88
KInd of Ship	: Ro- RO / Car Carrier
O w n e r	: Toyofuji Serasi Indonesia
IMO Number	: 8716162
Official Number	: 37078-TJ
MMSI Number	: 525015455
Inmarsat Tel.No.	: 870-764920063
Fax.No.	: 870-764920064
GRT (International)	: 9500.00 Tons
NRT	: 2850.00 Tons
Length Over All	: 115.00 Mtrs
Length (BP)	: 105.00 Mtrs
Bow to Bridge	: 36.15 Mtrs
Aft to Bridge	: 78.85 Mtrs
Breadth	: 20.00 Mtrs
Depth (mid)(Upp.Dk)	: 17.60 Mtrs
(mid)(Freeboard.Dk)	: 10.09 Mtrs
Draft (mid)(Summer)	: 5.42 Mtrs
Service Speed	: Approx. 15,00 KTS
Type of Main Eng.	: Mitsubishi 6-UEC37-LA x 1 (4200 PS X 210 RPM)
Slide Thruster	: TC-145 N (7 T x 2)
Ramp Away	: SWL : 40.00 Tons Length : 20.00 Mtrs Width : 6.00 Mtrs
No. of Ramp Away	: 2 Pieces
Ballast Tanks	: 1376.56 Cub.Mtrs (1344.4 kt)
Fresh Water Tank	: 149.60 Cub.Mtrs (100.62 kt)
Fuel Tank	: 100% : 218.70 KT 75% : 164.03 KT
Pitch	: 2.540 NM

M.V SERASI III

Sumber: Dokumen MV. Serasi-III

Sumber : Dokumen MV. Serasi-III



LAMPIRAN 3

 PT TOYOFUJI SERASI INDONESIA		PERAN MENINGGALAN KAPAL / PERAN LIFE RAFT	
MV. SERASI - III			
ISYARAT - 7 (TUJUH) TIUP PENDEK DAN 1 (SATU) TIUP PANJANG			
A.LIFE RAFT KANAN (1)			
NO	JABATAN	LIFE RAFT NO.1	URAIAN TUGAS
1	NAHKODA	KANAN (1)	PIMPINAN UMUM
2	KKM	KANAN (1)	WAKIL PIMPINAN
3	MUALIM - II	KANAN (1)	MEMBAWA JURNAL DECK, TWO WAY RADIO DAN LINE THROWING APP
4	MASINIS - III	KANAN (1)	MEMBAWA JURNAL MESIN
5	SERANG	KANAN (1)	MEMBUKA PENGUNCI LIFE RAFT BAIK CARA MANUAL MAUPUN AUTOMATIS
6	JURU MUDI - B	KANAN (1)	AREA TANGGA LIFE RAFT
7	JURU MUDI - C	KANAN (1)	AREA TANGGA LIFE RAFT
8	JURU MINYAK - 1	KANAN (1)	MEMBAWA PISAU, MAKANAN TAMBAHAN
9	CADET - A	KANAN (1)	MEMBAWA SART DAN TEROPONG
10	PELAYAN	KANAN (1)	MEMBAWA KOTAK P3K DAN MEMBUKA RANTAI RAILING
B.LIFE RAFT KIRI (2)			
NO	JABATAN	LIFE RAFT NO.2	URAIAN TUGAS
1	MUALIM - I	KIRI (2)	PIMPINAN UMUM
2	MASINIS - II	KIRI (2)	WAKIL PIMPINAN
3	MUALIM - III	KIRI (2)	MEMBAWA TWO WAY RADIO, LINE THROWING APP.
4	MASINIS - IV	KIRI (2)	MEMBAWA JURNAL MESIN
5	MANDOR MESIN	KIRI (2)	MEMBUKA PENGUNCI LIFE RAFT BAIK CARA MANUAL MAUPUN AUTOMATIS
6	JURU MUDI - A	KIRI (2)	AREA TANGGA LIFE RAFT
7	JURU MINYAK - 3	KIRI (2)	AREA TANGGA LIFE RAFT
8	JURU MINYAK - 2	KIRI (2)	MEMBAWA PISAU, MAKANAN TAMBAHAN
9	KADET DECK	KIRI (2)	MEMBAWA SART DAN TEROPONG
10	JURU MASAK	KIRI (2)	MEMBAWA KOTAK P3K DAN MEMBUKA RANTAI RAILING

Sumber : Dokumen MV. Serasi.III

LAMPIRAN 4

DAFTAR GAMBAR



Gambar 4.1
MV. Serasi-III

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



- 1 Nama Lengkap : Safira Fadhilah Putri
- 2 Tempat/ Tanggal Lahir : Sukoharjo, 18 April 1996
- 3 NIT : 51145297 N
- 4 Alamat Asal : Bulak RT 2 RW 4, Desa Dukuh, Kec.
Mojolaban, Kab. Sukoharjo, Jawa Tengah
- 5 Agama : Islam
- 6 Jenis Kelamin : Perempuan
- 7 Golongan Darah : B
- 8 Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Widodo
 - b. Ibu : Atik Budyanti
- 9 Alamat Orang Tua : Bulak RT 2 RW 4, Desa Dukuh, Kec.
Mojolaban, Kab. Sukoharjo, Jawa Tengah
- 10 Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N Dukuh 1
 - b. SMP : SMP N 3 Surakarta
 - c. SMA : SMA N 4 Surakarta
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, 2014 – Sekarang
- 11 Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Toyofuji Serasi Indonesia
 - b. Nama Kapal : MV. Serasi-III
 - c. Masa Layar : 22 Oktober 2016 – 11 November 2017