

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan mengenai optimalisasi penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di armada PT Damai Lautan Nusantara (DLN), maka dapat ditarik beberapa kesimpulan utama sebagai berikut:

a. Identifikasi Kondisi Eksisting K3 di Armada PT DLN

Poin pertama menyimpulkan realita lapangan yang ditemukan selama penelitian. Kesimpulan ini memberikan gambaran bahwa masalah K3 bukan hanya soal ketersediaan alat, melainkan dinamika antara manusia dan lingkungannya:

- 1) Gap Perilaku: Ditemukan bahwa pemahaman teori yang baik tidak menjamin praktik yang konsisten. Awak kapal seringkali melakukan *unsafe acts* (tindakan tidak aman) karena faktor kenyamanan (suhu panas) dan tekanan waktu operasional yang sangat padat (*short port stay*).
- 2) Faktor Lingkungan: Kondisi *unsafe conditions* (kondisi tidak aman) didominasi oleh pengaruh lingkungan laut yang korosif yang merusak perangkat keselamatan, serta penataan dek yang seringkali mengabaikan sterilisasi akses evakuasi demi kapasitas muatan.

b. Hasil Analisa Strategis melalui Matriks SWOT

Kesimpulan kedua merangkum posisi strategis perusahaan dalam mengelola risiko keselamatan:

- 1) Potensi Internal: PT DLN memiliki modal kuat berupa inventaris APD yang lengkap dan kru yang secara kognitif cerdas. Namun, kelemahan pada sisi kedisiplinan dan administrasi manual menjadi celah risiko yang harus ditutup.
- 2) Konteks Eksternal: Peluang besar muncul dari keterlibatan armada pada rute strategis pendukung IKN dan perkembangan teknologi digital. Namun, ancaman berupa audit dari *Port State Control (PSC)*

dan risiko insiden di jalur padat (Surabaya-Balikpapan) menuntut perusahaan untuk tidak boleh lengah dalam pemeliharaan alat.

c. Strategi Optimalisasi yang Direkomendasikan

Poin ketiga merangkum solusi konkret yang dihasilkan dari penggabungan kekuatan internal dan peluang eksternal:

- 1) Pendekatan Strategi: Strategi optimalisasi yang paling relevan adalah kombinasi antara Edukasi Visual (mengubah psikologi), Manajemen Pemeriksaan (memperbaiki teknis), Safety Meeting (memperkuat komunikasi), dan Penataan Dek serta Lashing (menjamin keamanan fisik).
- 2) Sinergi Sistem: Strategi ini tidak berdiri sendiri; misalnya, penataan dek yang baik akan sia-sia tanpa dibarengi dengan prosedur pemeriksaan alat yang disiplin. Integrasi inilah yang menjadi kunci optimalisasi K3.

6.2. Saran

Sebagai upaya tindak lanjut dari hasil penelitian mengenai optimalisasi K3 di armada PT DLN, penulis merumuskan saran-saran strategis yang dikelompokkan berdasarkan peran masing-masing pihak:

a. Bagi Manajemen Perusahaan (PT Damai Lautan Nusantara)

Pihak manajemen memegang peranan kunci dalam menyediakan sistem dan sumber daya. Saran untuk manajemen adalah:

- 1) Akselerasi Digitalisasi Pengawasan: Mengingat adanya kendala kelalaian administrasi manual, manajemen disarankan untuk mulai mengimplementasikan sistem monitoring K3 berbasis digital. Penggunaan aplikasi internal dengan pemindaian QR Code pada setiap alat keselamatan akan menjamin validitas data pemeriksaan secara real-time dari kantor pusat.
- 2) Peningkatan Standar Pengadaan APD: Perusahaan perlu mempertimbangkan aspek ergonomis dan kenyamanan dalam pengadaan APD. Menyediakan perlengkapan (seperti *wearpack* berbahan *breathable* atau sepatu yang lebih ringan namun tetap *safety*) akan menghilangkan alasan ketidaknyamanan kru, sehingga

kedisiplinan akan meningkat secara alami dan terciptanya *interdependent safety culture* di mana kru saling menjaga satu sama lain, sehingga ketergantungan pada pengawasan atasan berkurang.

- 3) Integrasi K3 dalam Penilaian Kinerja: Menjadikan kepatuhan terhadap prosedur K3 sebagai salah satu poin dalam penilaian kinerja awak kapal (*Key Performance Indicators*). Hal ini akan memotivasi kru untuk selalu menjaga standar keselamatan bukan karena takut sanksi, melainkan karena kesadaran akan tanggung jawab profesional. Menstandarisasi operasional PT DLN agar sejalan dengan regulasi internasional (*ISM Code dan SOLAS*), yang pada akhirnya meningkatkan daya saing perusahaan di industri pelayaran nasional.

b. Bagi Awak Kapal (Kru Armada)

Awak kapal adalah pelaksana langsung di lapangan yang berinteraksi dengan risiko. Saran untuk awak kapal adalah:

- 1) Internalisasi Budaya "Saling Menjaga": Awak kapal diharapkan dapat meningkatkan kepedulian antar sesama rekan kerja. Jangan ragu untuk memberikan teguran yang bersifat membangun jika melihat rekan kerja melakukan tindakan tidak aman (*unsafe acts*), seperti tidak menggunakan sabuk pengaman saat bekerja di ketinggian.
- 2) Optimalisasi Pelaporan Kejadian *Near Miss*: Kru harus lebih proaktif dalam melaporkan setiap kejadian *near-miss* (hampir celaka) kepada perwira kapal. Laporan ini sangat berharga sebagai bahan evaluasi dalam *Safety Meeting* mingguan guna mencegah terjadinya kecelakaan nyata di kemudian hari.
- 3) Disiplin dalam Sterilisasi Akses Keselamatan: Seluruh kru, terutama petugas pengatur muatan, wajib menjaga agar area marka kuning (*clear zone*) tetap bebas dari hambatan kendaraan atau alat lashing. Kecepatan akses terhadap alat keselamatan adalah faktor penentu dalam meminimalkan tingkat keparahan cedera saat darurat. Dengan kesiapan alat dan administrasi yang tertib, perusahaan tidak hanya

melindungi awak kapal (reduksi tingkat keparahan cedera), tetapi juga melindungi keberlangsungan bisnis dari sanksi otoritas pelabuhan.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini memiliki batasan ruang lingkup, sehingga peneliti selanjutnya disarankan untuk:

- 1) Analisis Biaya dan Manfaat (*Cost-Benefit Analysis*): Melakukan penelitian mengenai efisiensi biaya yang dihasilkan dari investasi teknologi K3 dibandingkan dengan potensi kerugian finansial akibat kecelakaan kerja atau penahanan kapal oleh otoritas pelabuhan.
- 2) Studi Faktor Manusia (*Human Factors*): Mengkaji lebih dalam mengenai hubungan antara tingkat kelelahan (*fatigue*) akibat jadwal pelayaran yang padat dengan potensi terjadinya kesalahan manusia (*human error*) dalam penerapan prosedur keselamatan.
- 3) Perbandingan Antar-Armada: Melakukan studi komparatif implementasi K3 antara kapal penyeberangan dengan jenis kapal lain (seperti kapal tanker atau kargo) untuk mendapatkan perspektif yang lebih luas mengenai tantangan keselamatan di industri maritim.