

Kepatuhan Nahkoda Melakukan Pemeriksaan Boat Berdasarkan Checklist Harian untuk Keselamatan Pelayaran di Perusahaan Pelayaran

Rinto B^{*)}, Zahroh Shaluhiah^{)}, Bina Kurniawan^{***)}**

^{*)} Donggi-Senoro LNG, PT

Korespondensi: rinto.b@gmail.com

^{**)} Magister Promosi Kesehatan Universitas Diponegoro Semarang

^{***)} Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

ABSTRAK

Terdapat penyimpangan prosedur dalam pemeriksaan boat berdasarkan checklist inspeksi yang sudah ada dimana rata-rata nahkoda melakukan pencontrengan checklist tanpa melakukan uji coba alat-alat keselamatan dan mesin di dalam boat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi gambaran tentang perilaku kepatuhan nahkoda di perusahaan pelayaran ini dalam melakukan pemeriksaan boat berdasarkan checklist. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan melakukan wawancara yang mendalam terhadap 11 nahkoda dan wawancara triangulasi yang mendalam kepada seorang Marine Supervisor, seorang Marine Superintendent, dan seorang HSE Personal. Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku kepatuhan secara langsung adalah tingkat pendidikan, pengawasan supervisor, rewards dan punishment.

Kata kunci: Nahkoda, Boat, Kepatuhan, Checklist.

ABSTRACT

Skippers's Compliance In Doing The Boat Inspection Based On Checklist For Safe Sailing Operation; *There were some incompliance to boat inspection procedure based on the checklist where commonly the skippers only tick the checklist without checking the safety equipment and engine parts. This research aimed to explore the description about compliance's behavior of on duty skippers in inspecting the boat based on the checklist in this shipping company. This research utilized qualitative research with in depth interview method to 11 skippers and triangulation with in depth interview method to a marine supervisor, a marine superintendent, and an HSE personal. Factors that influenced the incompliance's behavior directly were the education background of the skippers, supervision control, and rewads and punishments.*

Key words: Skipper, Boat, Compliance, Checklist.

PENDAHULUAN

Data Kecelakaan laut dari KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi), Direktorat Penjagaan dan Penyelamatan, dan Direktorat Jenderal Hubungan Laut menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2007 terjadi sebanyak 159 kasus kecelakaan laut di perairan Indonesia. Dari jumlah tersebut hanya 13 kapal saja yang berbendera asing, selebihnya adalah berbendera Indonesia. Dari jumlah tersebut, berdasarkan jenis kecelakaannya, terdapat 23 kasus kapal kandas, 63 kasus kapal tenggelam, 27 kasus kapal terbakar, 20 kasus kapal tubrukan, 15 kasus kapal terbalik. Jenis kecelakaan lainnya yang tidak terlalu dominan adalah 1 kasus kapal bocor, 3 kasus kapal hanyut, 3 kasus kerusakan mesin kapal, 1 kasus kerusakan konstruksi kapal, 1 kasus kapal miring, 1 kasus kapal meledak, dan 1 kasus kapal menabrak dermaga (KNKT, 2010).

Observasi awal menggambarkan kapten/nahkoda melakukan pemeriksaan *boat* tanpa mengikuti panduan yang ada dalam *checklist* baik itu *checklist* peralatan keselamatan kapal dan kondisi mesin kapal. Nahkoda umumnya hanya melakukan pemeriksaan terhadap hal-hal yang penting saja seperti kondisi GPS, radio komunikasi, oli hidraulik, dan kondisi mesin, sedangkan masih terdapat beberapa hal lain yang sering tidak diperiksa seperti kondisi lampu navigasi, kondisi tabel pasang surut, kondisi karet pembersih kaca, peralatan P3K, air radiator, air kimia baterai (aki), dan lain-lain. Setelah inspeksi yang dilakukan seperti cara di atas oleh nahkoda *boat* maka selanjutnya mereka mengisi lembar *checklist* dengan hasil yang mereka dapat pada saat pemeriksaan tanpa mencoba menguji berdasarkan poin-poin yang ada di dalam lembar inspeksi harian.

Hal ini menyebabkan tidak adanya kecocokan data *checklist* inspeksi dengan fakta yang ada di atas *boat* pada saat investigasi dilakukan setelah adanya insiden yang menimpa pada *boat*. Hal ini memperlihatkan ada beberapa

prosedur yang tidak diikuti oleh para nahkoda seperti prosedur pengoperasian *boat*, prosedur sandar *boat*, dan prosedur penanganan limbah B3. Pengamatan awal pada perusahaan Pelayaran Tanjung Kumawa di lokasi operasi Tangguh LNG (*Liquid Natural Gas*), Papua Barat, menggambarkan bahwa masih terdapat banyak kapten *boat* yang tidak mematuhi prosedur mengisi *checklist* peralatan keselamatan pelayaran dan kondisi mesin kapal sebelum memulai pelayaran.

Sebelum para nahkoda melakukan pemeriksaan *boat*, juga terdapat suatu rapat singkat yang disebut *toolbox meeting* yang membahas tentang metode pekerjaan, bahaya-bahaya pekerjaan, dan cara mencegah bahaya yang mungkin timbul yang dipimpin oleh *marine supervisor* sebagai *supervisor* dari para nahkoda di perusahaan pelayaran ini. Seharusnya *toolbox meeting* yang dilakukan dihadiri oleh semua nahkoda, namun pada kenyataannya, tidak semua nahkoda selalu hadir pada sesi *toolbox meeting*.

Dari kondisi penyimpangan prosedur pemeriksaan *boat* dengan implementasinya sendiri telah terjadi beberapa kali kasus insiden yang sebenarnya dapat dihindari jika prosedur pemeriksaan *boat* benar-benar dilakukan. Pelayaran Tanjung Kumawa sebagai kontraktor yang melakukan pekerjaan untuk mendukung pelayaran bagi operasi Tangguh LNG memiliki 11 *boat*. Dari 11 *boat* ini terdapat 7 *boat* yang menunjukkan rendahnya tingkat perilaku kepatuhan untuk pengisian lembar *checklist* inspeksi *boat* selama kurun waktu Agustus 2009 – Desember 2009 diantaranya: CB (*Crew Boat*) Serenity, CB. Valiant, CB Global I, CB Micheal Angelo, CB Salsa II, CB Picasso, dan CB GEM 01. 7 *Boat* ini menunjukkan perilaku kepatuhan dibawah 66%, angka ini dihitung berdasarkan jumlah *checklist* inspeksi *boat* yang dikumpulkan selama kurun waktu Agustus 2009 sampai Desember 2009.

Selama kurun waktu Agustus 2009

sampai November 2009 telah terjadi 3 kali *boat* kandas. Salah satu faktor penyebabnya adalah karena tidak berfungsinya *depth echo sounder* (alat pengukur kedalaman air ke dasar laut) yang mana di dalam lembar inspeksi harian yang dikumpulkan setiap hari-nya dinyatakan bahwa alat tersebut bekerja dengan baik.

Selain itu pengamatan yang penulis dapatkan adalah bahwa tahap operasi dari Tangguh LNG ini banyak melibatkan masyarakat lokal dengan berbagai karakteristik yang beraneka ragam sebagai salah satu komitmen Analisis Dampak Lingkungan (AMDAL) dalam memberdayakan masyarakat lokal di sekitar wilayah operasi Tangguh LNG. Rata-rata tingkat pendidikan dari karyawan lokal adalah Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP), bahkan terdapat beberapa yang tidak sempat mengenyam pendidikan formal (tidak sekolah). Dalam kegiatan operasional pelayaran sehari-harinya juga dilakukan kegiatan rutin seperti rapat kecil (*toolbox meeting*) sebelum memulai aktivitas pada pagi harinya, *training/familiarisasi* terhadap nahkoda baru, dan terdapat juga seorang *marine supervisor* yang merupakan representatif dari *marine superintendent*. Penelitian ini mengkaji karakteristik, pengetahuan dan sikap dari nahkoda *boat*, pelaksanaan *toolbox meeting*, *training*, dan supervisi dari *marine supervisor*. Parameter ini akan dikaji lebih dalam apakah memiliki kemungkinan membentuk perilaku kepatuhan dalam pemeriksaan *boat* dengan menggunakan *checklist*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif yaitu salah satu bentuk penelitian formatif yang menggunakan teknik tertentu untuk mendapatkan jawaban mendalam tentang apa yang dipikirkan dan dirasakan khalayak sasaran, yang bertujuan untuk mengembangkan konsep-konsep yang dapat menjelaskan makna suatu fenomena. Penelitian ini menggunakan metode observasi dan wawancara mendalam (*in depth interview*).

subjek utama penelitian adalah para kapten/ nahkoda yang sedang dalam *on duty* (bertugas) yang berjumlah 11 orang. Untuk mengukur fakta (*cross-check*) informasi yang didapatkan dari wawancara mendalam, juga dilakukan wawancara triangulasi kepada kepada seorang *marine supervisor*, *marine superintendent*, dan seorang HSE Personal untuk menghindari data-data yang bias. Variabel independent yang akan menjadi kajian dalam penelitian ini adalah umur, asal daerah, pendapatan, pendidikan, pengetahuan, sikap, *toolbox meeting*, pelatihan, dan pengawasan.

HASIL PENELITIAN

Karakteristik Responden

Responden terpilih yang bekerja pada perusahaan ini semuanya berjenis kelamin laki-laki dan berusia antara 27–55 tahun. Sedangkan tingkat pendidikan responden sebagian besar adalah SLTP, sebanyak 4 (empat) orang, SMA sebanyak 2 (dua) orang, SD sebanyak 3 (tiga) orang, dan 2 (dua) orang tidak mengenyam pendidikan. Pengalaman kerja para nahkoda *boat* antara 4 sampai 20 tahun. Hasil wawancara kepada 11 (sebelas) responden utama, semuanya laki-laki dan pandai berbahasa Indonesia, sehingga tidak ada kesulitan bagi peneliti untuk mengkomunikasikan hal-hal yang ingin peneliti ketahui. Dengan delapan orang responden berasal dari Papua Barat, tiga orang responden berasal dari Kalimantan Timur. Pendapatan yang diterima para nahkoda yang bertugas memiliki rentang Rp. 2.500.000,00 sampai Rp 4.000.000,00, dengan rata-rata nahkoda (sebanyak tujuh orang) memiliki pendapatan antara Rp 2.500.000,00 sampai Rp. 3.000.000,00 dengan UMR (upah minimum regional) propinsi Papua Barat tahun 2010 adalah Rp. 1.316.500,00.

Studi peneliti menyatakan bahwa tingkat pendidikan responden yang rendah menyebabkan rendah kesadaran dan tanggung jawab nahkoda dalam mengisi *checklist* dengan

benar. Hal ini didukung dari hasil penelitian di lapangan bahwa terdapat responden dengan ijazah SMK pelayaran namun responden tersebut tidak dapat menulis dengan benar. Selain itu juga terdapat dua responden yang tidak mengenyam pendidikan formal dimana kedua responden tersebut tidak dapat membaca dan menulis.

Perilaku kepatuhan responden

Sebagian besar (delapan orang) responden tidak patuh dalam melakukan pemeriksaan *boat* berdasarkan *checklist*, sisanya (tiga responden) menggambarkan perilaku yang taat dan baik dengan memeriksa *boat* terlebih dahulu sebelum mencentang *checklist*. Beberapa pernyataan yang sering diungkapkan oleh responden utama adalah karena sehari-hari mereka selalu mengoperasikan *boat* yang sama yang membuat mereka sudah paham dengan kondisi *boat* sehingga tidak dibutuhkan inspeksi mendetail seperti yang diwajibkan oleh manajemen perusahaan. Hal lain yang membuat perilaku responden utama tidak patuh adalah karena pernah mereka diburu-buru oleh klien dimana seharusnya mereka menghadiri *toolbox meeting* dan menginspeksi *boat* terlebih dulub namun karena ada kapal tanker yang hendak masuk ke pelabuhan sehingga inspeksi diabaikan untuk sementara waktu.

Pengetahuan responden tentang *checklist* inspeksi *boat*

Sebagian besar responden (sepuluh responden) memiliki pengetahuan yang mendalam mengenai manfaat, fungsi, tujuan, dan dampak dari pengisian *checklist*. Sebagian besar jawaban responden menguraikan tentang *checklist* yang berguna untuk menghindarkan *boat* dari kerusakan di tengah pelayaran dan membantu responden sebagai panduan dalam melakukan pengecekan terhadap komponen alat-alat keselamatan dan mesin *boat* misalnya.

Sikap responden terhadap *checklist* inspeksi *boat*

Semua responden beranggapan bahwa setiap pagi sebelum memulai operasional pelayaran memang seharusnya semua peralatan *boat* harus diperiksa demi keselamatan dan kelancaran operasional pelayaran. Semua responden memiliki sikap yang positif terhadap *checklist* inspeksi.

Pelatihan

Seluruh responden mengatakan bahwa mereka mendapatkan pelatihan (*training*) dari perusahaan mengenai fungsi dan cara kerja masing-masing peralatan keselamatan *boat* sebelum mengoperasikan *boat*. *Training* dasar yang dilakukan untuk seorang calon nahkoda

Tabel 1. Tabel Karakteristik Responden

Responden	Usia	Asal Daerah	Pendidikan	Penghasilan	Perilaku Kepatuhan
R1	28	Babo, Bintuni	SMA	sekitar 2,5 jt	Patuh
R2	38	Sorong	SMP	sekitar 3 jt	Patuh
R3	49	Samarinda	SMP	sekitar 4 jt	Tidak Patuh
R4	34	Balikpapan	SD	3,5 - 4 jt	Tidak Patuh
R5	41	Babo, Bintuni	-	sekitar 2,8 jt	Tidak Patuh
R6	53	Sorong	-	3,2 jt	Tidak Patuh
R7	27	Sorong	SD	2,5 - 3 jt	Tidak Patuh
R8	30	Bintuni	SMP	2,5 jt	Tidak Patuh
R9	31	Biak	SMP	2,8 jt	Tidak Patuh
R10	55	Bintuni	SMA	sekitar 3 jt	Patuh
R11	36	Balikpapan	SD	sekitar 4 jt	Tidak Patuh

adalah ikut serta langsung dalam kegiatan operasional *boat* yang dioperasikan oleh nahkoda yang sudah berpengalaman selama satu minggu. Sedangkan untuk pelatihan-pelatihan tambahan (pertolongan pertama pada kecelakaan dasar/ *basic first aid*, keselamatan perairan/ *marine safety*, kebakaran/*fire fighting*, dan lain sebagainya) yang berguna untuk mendukung dan melengkapi pekerjaan responden di atas air yang umumnya diselenggarakan di luar jam kerja dan tidak selalu dihadiri oleh semua responden karena alasan faktor kelelahan.

Toolbox Meeting

Sebagian besar responden (sembilan responden) menganggap bahwa *toolbox meeting* yang diadakan setiap pagi sebelum aktifitas pekerjaan dimulai adalah hal yang penting karena dengan menghadiri *toolbox meeting* semua perintah dari manajemen, instruksi kerja baru, prosedur kerja baru, informasi kecelakaan baru beserta pelajaran yang dapat dipetik dari kecelakaan tersebut di tempat kerja baik lokasi sendiri maupun lokasi lainnya akan segera disampaikan pada *toolbox meeting* pagi.

Pengawasan oleh supervisor

Semua responden mengatakan bahwa ada dukungan sepiantas dari pimpinan (*supervisor*) untuk melakukan pemeriksaan *boat* dengan panduan dari *checklist* inspeksi *boat*, tetapi responden 6 (enam) responden menambahkan dalam jawaban mereka walaupun ada dukungan tersebut namun karena waktunya yang terbatas karena diburu harus tiba di tujuan pada waktu yang sudah ditentukan maka inspeksi tidak dapat dilakukan dengan menguji dan memeriksa peralatan keselamatan pelayaran dan komponen mesin *boat* dimana waktu yang dibutuhkan untuk benar-benar memeriksa *boat* sekitar 20 menit lamanya.

Triangulasi kepada *marine supervisor*, *marine superintendent*, dan HSE Personal

Seluruh responden mengatakan bahwa sebagian besar nahkoda yang memiliki kepatuhan yang rendah dalam memeriksa *boat* dengan

checklist sehingga nahkoda-nahkoda tersebut menggampangkan cara pengisian *checklist* inspeksi dengan sering mencontreng *checklist* inspeksi tanpa melakukan uji coba alat dan mesin. Data triangulasi menggambarkan bahwa kepatuhan para nahkoda dalam melakukan pemeriksaan *boat* masih rendah, hal ini terlihat dengan beberapa kejadian dimana *boat* dinyatakan telah diinspeksi oleh nahkoda dan diijinkan untuk berlayar namun setelah 10 menit berlayar meninggalkan dermaga terapung *boat* kembali lagi dengan analisis dari nahkoda bahwa salah satu mesin *boat* temperaturnya tinggi, setelah dilakukan pengecekan kembali ternyata masalahnya hanya terletak pada air radiator yang kering. Contoh lainnya yang menunjukkan perbedaan antara *checklist* yang sudah diisi oleh nahkoda adalah mengenai peralatan keselamatan, *ringbuoy* yang dicontreng dalam keadaan baik dan pada saat dilakukan inspeksi silang oleh orang HSE menunjukkan keadaan *ringbuoy* telah pecah pada bagian salah satu sisinya.

PEMBAHASAN

Penggunaan *checklist* dalam pemeriksaan *boat* adalah sebagai panduan bagi para nahkoda agar tidak ada bagian-bagian peralatan keselamatan dan mesin *boat* yang terlewatkan pada saat inspeksi harian sebelum memulai pelayaran. Hasil penelitian menggambarkan sebagian besar kepatuhan nahkoda dalam memeriksa *boat* berdasarkan *checklist* masih rendah dimana para responden melakukan pencontrengan *checklist* tanpa memeriksa peralatan keselamatan dan kondisi mesin *boat* mengikuti poin-poin di dalam *checklist*. Ketidapatuhan ini kemungkinan dibentuk oleh tingkat pendidikan yang rendah dengan dua nahkoda yang tidak memiliki pendidikan formal (tidak sekolah), tiga nahkoda berpendidikan SD (Sekolah Dasar), empat nahkoda berpendidikan SMP (Sekolah Menengah Pertama), dan dua orang berpendidikan SMA (Sekolah Menengah Atas). Dimana semua nahkoda yang

berpendidikan SMA dan satu nahkoda berpendidikan SMP memiliki perilaku patuh dalam memeriksa *boat* berdasarkan *checklist*. Nahkoda yang berpendidikan SMP ini sebelumnya sudah memiliki pengalaman bekerja di kapal tarik (*tugboat*) yang berlayar mengelilingi perairan nusantara Indonesia.

Selain tingkat pendidikan yang rendah, *supervisor* yang tidak melakukan cek dan ricek setelah nahkoda melakukan inspeksi terhadap *boat* mereka masing-masing. Belum adanya sanksi bagi para nahkoda yang hanya melakukan pencontrengan *checklist* tanpa memeriksa peralatan keselamatan dan mesin *boat* juga mempengaruhi ketidakpatuhan nahkoda dalam melakukan pemeriksaan *boat* berdasarkan *checklist*. Waktu yang diburu-buru oleh klien pada saat ada tangker yang hendak bersandar juga kemungkinan tidak membentuk perilaku kepatuhan nahkoda dalam memeriksa *boat* berdasarkan *checklist*. Hal ini karena klien sebagai pemimpin (*leader*) yang paling tinggi di operasi Tangguh LNG tidak menunjukkan sebagai teladan bagi kontraktornya.

Pendidikan responden

Sebagian besar responden (sembilan responden) memiliki pendidikan di bawah SMA (yaitu SMP/SD/tidak mengenyam pendidikan) sehingga sebenarnya kurang cocok dengan pekerjaan ini karena pendidikan akan mempengaruhi kesadaran pekerja dalam menjalankan tanggung jawabnya. Bisa dijelaskan bahwa tingkat pendidikan seseorang akan berpengaruh terhadap wawasan dan cara pandangnya dalam menghadapi suatu masalah. Seseorang dengan tingkat pendidikan yang tinggi cenderung mengedepankan rasio saat menghadapi gagasan baru dibandingkan mereka dengan pendidikan yang lebih rendah.

Pendidikan formal sebenarnya membentangkan harapan tentang tingkat dan jenis perubahan tingkah laku sasaran pendidikan, antara lain dengan perubahan pengetahuan, sikap, dan kemampuan mereka. Pendidikan formal yang

pernah ditempuh oleh sebagian besar pekerja menjadi salah satu faktor *predisposing* yang memberikan andil bagi pekerja agar lebih mudah dalam memahami dan mengerti tentang prosedur keselamatan kerja yang berlaku di tempat kerja. Pendidikan pada akhirnya mampu membawa pekerja menuju suatu perubahan yang lebih baik, yaitu perubahan perilaku pekerja ke arah yang diinginkan perusahaan dengan dipatuhinya segala prosedur keselamatan kerja yang berlaku di tempat kerja sehingga dapat turut meningkatkan kesadaran pribadi untuk bekerja dengan aman.

Pelatihan

Seluruh responden mengatakan bahwa mereka mendapatkan pelatihan (*training*) dari perusahaan mengenai fungsi dan cara kerja masing-masing peralatan keselamatan *boat*. Artinya perusahaan pelayaran di operasi LNG Tangguh sebenarnya telah memperhatikan untuk memberikan pelatihan kepada masing-masing nahkoda tentang peralatan keselamatan *boat* tersebut. Hal tersebut juga terbukti dengan pengetahuan sebagian besar responden yang baik terhadap peralatan keselamatan *boat*. Sebagian besar responden menganggap bahwa pelatihan tersebut penting. Walaupun begitu, ternyata seluruh responden mengatakan bahwa mereka tidak selalu hadir dalam setiap pelatihan tambahan yang diadakan oleh perusahaan pelayaran. Sebagian besar responden menganggap bahwa waktu yang malam merupakan alasan yang utama mengapa mereka tidak hadir dalam sesi pelatihan. Alasan lainnya yaitu karena sakit (tujuh responden) ataupun rasa malas (dua responden). Hal tersebut menggambarkan bahwa walaupun pelatihan tersebut telah diberikan oleh perusahaan, tetapi ternyata perusahaan tidak ingin memberikan jam lembur atau menggunakan jam kerja sebagai jam untuk memberikan pelatihan. Hal tersebut menyebabkan responden merasa keberatan untuk menghadiri seluruh pelatihan yang diberikan oleh perusahaan. Sebaiknya perusahaan mempertimbangkan untuk memberikan pelatihan di jam kerja dan

mengistirahatkan pekerja yang melakukan pelatihan karena pelatihan di luar jam kerja tidaklah efektif.

Dampak nyata sebuah pelatihan, apa pun jenisnya adalah bagi peserta pelatihan hanya mendapatkan angin energi baru. Namun itu hanya berlangsung sesaat, karena sesudah itu para peserta pelatihan kembali pada kebiasaan lama mereka sebelum pelatihan. Dampak yang paling umum dari sebuah pelatihan adalah meningkatnya rasa percaya diri peserta, setidaknya untuk sementara waktu. Sehingga walaupun pengetahuannya masih melekat dalam ingatan para karyawan, namun penggunaan kacamata debu belum menjadi sebuah kebiasaan. Karena untuk membangun sebuah kebiasaan bahkan untuk membentuk karakter tidak cukup dengan hanya membaca buku bahkan pelatihan penuh selama satu minggu saja, namun dibutuhkan pelatihan yang terarah dan tiada henti secara berkesinambungan.

Pengawasan Supervisor

Sebagian (sembilan) responden menyatakan bahwa supervisor tidak melakukan pemeriksaan lanjutan cek dan ricek untuk melihat apakah nahkoda telah melaksanakan pengisian *checklist* inspeksi *boat* sesuai dengan prosedur ataukah tidak. Hal tersebut terlihat pada rata-rata responden yang menjawab bahwa seharusnya seorang supervisor melakukan cek dan ricek agar semua *boat* melakukan pemeriksaan berdasarkan *checklist* inspeksi. Hal ini ditambah pula dengan tidak adanya hukuman dari pihak perusahaan (*supervisor*) jika nahkoda tidak melaksanakan pengisian *checklist* sesuai prosedur sehingga nahkoda tetap melaksanakan *checklist* tidak sesuai dengan prosedur tersebut. Namun dengan adanya pengetahuan dan sikap tentang pentingnya *checklist* inspeksi *boat*, maka sebagian besar responden menganggap bahwa sebenarnya sanksi tersebut perlu untuk dilakukan karena akan meningkatkan kedisiplinan dalam pengisian *checklist* inspeksi *boat* ini.

Studi peneliti menggambarkan bahwa

pengawasan seorang *supervisor* memiliki kemungkinan membentuk perilaku kepatuhan dalam melakukan pemeriksaan *boat* berdasarkan *checklist* inspeksi. Semakin ketat dan tegas seorang supervisor dalam mengawasi pemeriksaan *boat* berdasarkan *checklist* inspeksi, akan semakin tinggi kepatuhan dari nahkoda untuk melakukan pengisian *checklist* dengan benar.

Triangulasi kepada Marine Supervisor, Marine Superintendent, dan HSE Personal

Studi kepada para responden triangulasi menegaskan bahwa sebagian besar nahkoda memiliki kepatuhan yang rendah dalam memeriksa *boat* dengan *checklist* sehingga nahkoda-nahkoda tersebut mengampangkan cara pengisian *checklist* inspeksi dengan sering mencontong *checklist* inspeksi tanpa melakukan uji coba alat dan mesin. Hal ini terlihat dengan beberapa kejadian dimana *boat* dinyatakan telah diinspeksi oleh nahkoda dan diijinkan untuk berlayar namun setelah 10 menit berlayar meninggalkan dermaga terapung *boat* kembali lagi dengan analisis dari nahkoda bahwa salah satu mesin *boat* temperaturnya tinggi, setelah dilakukan pengecekan kembali ternyata masalahnya hanya terletak pada air radiator yang kering. Contoh lainnya yang menunjukkan perbedaan antara *checklist* yang sudah diisi oleh nahkoda adalah mengenai peralatan keselamatan, *ringbuoy* yang dicontong dalam keadaan baik dan pada saat dilakukan inspeksi silang oleh orang HSE menunjukkan keadaan *ringbuoy* telah pecah pada bagian salah satu sisinya.

Data triangulasi menegaskan kembali bahwa harus terdapat sanksi (*punishment*) terhadap para nahkoda yang tidak melakukan pengisian *checklist* dengan benar. Dua responden dari triangulasi ini meminta top level manajemen (direktur operasi) dari perusahaan pelayaran ini untuk mendukung *supervisor* di lapangan dengan hadir di *toolboxmeeting* dan menyampaikan pesan akan pentingnya *checklist* dan aka nada sanksi bagi yang tidak benar-benar

melaksanakan pengisian checklist dengan benar. Sedangkan 1 responden lainnya menyarankan untuk meningkatkan kesadaran para nahkoda akan pentingnya *checklist* dengan pelatihan-pelatihan yang berhubungan dengan tanggung jawab dan pentingnya *checklist*. *Rewards* atau penghargaan kepada karyawan (nahkoda) sudah dilakukan dengan memberikan hadiah-hadiah seperti baju kaos, topi, dan gelas kepada karyawan-karyawan yang menunjukkan tingkat kepedulian yang tinggi dalam menggunakan alat pelindung diri sewaktu bekerja. *Rewards* juga diberikan kepada karyawan yang aktif dalam memberikan informasi bahaya baik secara langsung kepada individu maupun kepada level manajemen melalui kertas saran (*STOP Card*).

Notoatmodjo mengatakan bahwa dalam pengawasan petugas harus bersikap tegas dalam hal pemberian sanksi atas suatu pelanggaran atau pemberian *reward* untuk sikap positif terhadap pelaksanaan peraturan. Kegiatan pengawasan bisa dikombinasikan dengan kegiatan pengarahan secara personal. Tujuan pokok pengawasan bukanlah mencari kesalahan karyawan namun yang lebih utama mencari umpan balik yang dapat digunakan sebagai acuan untuk memberikan perbaikan-perbaikan apabila kegiatan tidak berjalan dengan semestinya. Sedangkan satu responden lainnya mengatakan bahwa pendampingan *supervisor* (*coaching*) pada saat inspeksi akan membantu meningkatkan kesadaran dalam menginspeksi *boat* berdasarkan *checklist* secara benar. Responden triangulasi juga menyarankan untuk meningkatkan kesadaran para nahkoda akan pentingnya *checklist* dengan pelatihan-pelatihan yang berhubungan dengan tanggung jawab dan pentingnya *checklist*. Responden ini percaya dengan terus-menerus diadakan *training* yang bertema sama tapi dibawakan dalam materi yang berbeda sedikit akan merangsang para nahkoda untuk berperilaku patuh dengan pemeriksaan *boat* berdasarkan *checklist* inspeksi ini. Hasil triangulasi menegaskan bahwa perlu waktu untuk

menerapkan sikap tegas tersebut karena rata-rata pekerja (nahkoda) adalah orang-orang lokal (wilayah Kabupaten Bintuni dan Propinsi Papua Barat) dengan tingkat pendidikan yang masih rendah sehingga memang diwajibkan direkrut (berdasarkan AMDAL) dan dididik untuk menjadi tenaga ahli yang memenuhi standar klien.

SIMPULAN

Faktor yang paling berpengaruh dalam membentuk perilaku kepatuhan nahkoda dalam memeriksa *boat* berdasarkan *checklist* adalah tingkat pendidikan nahkoda yang rendah dan kompetensi nahkoda yang masih belum memenuhi harapan sesuai standar pelayaran yang ada. Selain itu peran pengawasan *Marine Supervisor* yang hanya sebatas dalam mendukung dan memastikan para nahkoda dan *boat*-nya untuk siap berlayar juga sangat berpengaruh dalam membentuk perilaku patuh dalam memeriksa *boat* berdasarkan *checklist*. *Supervisor* dengan bantuan dan dukungan dari manajemen perusahaan juga belum menerapkan *rewards* dan *punishment* pada nahkoda yang tidak melakukan pengisian *checklist* dengan benar dan *supervisor* juga belum melakukan cek dan ricek terhadap *boat-boat* yang sudah diinspeksi oleh nahkoda yang mungkin disebabkan oleh kurangnya jumlah *supervisor* yang ada.

KEPUSTAKAAN

- Brown, Neil. A theory of meetings. 14 June 2004. 2012 . Terdapat pada: <http://neil.brown.name/blog/20040614124657> diakses pada 14 Januari 2012 | 18.08 WIB.
- Bored meetings in. 17 January 2006. 2012. <http://www.guardian.co.uk/education-2006/jan/17/highereducation.research1> diakses pada 14 Januari 2012 | 15.44 WIB.
- Daftar Kecelakaan dan Insiden Kapal di Indonesia. 2009. http://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_kecelakaan_dan_insiden_kapal_di_Indonesia diakses pada 23 Juni 2009.

- Graft, et al. 1993. *Communication for Health and Behavior Change*. Jossey-Bass Inc Publisher.
- Goetsch, DL. 2008. *Occupational safety and health for technologists, engineers, and managers, sixth edition*. Upper Saddle River, New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Green, LW and Kreuter Marshal W. 2000. *Health promotion planning an education and environmental approach*. 2nd Ed. California: May field Publishing Company.
- Hartati, Suci. 2006. *Faktor-faktor yang berhubungan dengan ketidakpatuhan karyawan dalam penggunaan kaca mata debu di unit kerja pabrik besi spons PT. Krakatau Steel*. Universitas Diponegoro, Fakultas Kesehatan Masyarakat. Semarang.
- InfoPOM. 2006. *Kepatuhan pasien: faktor penting dalam keberhasilan terapi*. Badan Pengawas Obat dan Makanan Republik Indonesia. 7(5):1-11.
- Kusnanto H. 2006. *Metode kualitatif dalam riset kesehatan*. Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat. Yogyakarta: Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- Murtiningsih, Dewi. 2005. *Hubungan karakteristik pekerja dengan praktik penerapan prosedur keselamatan kerja di PT Bina Guna Kimia*. Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Notoatmodjo, S. 1993. *Pengantar pendidikan kesehatan dan ilmu perilaku*. Andi Offset, Yogyakarta.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 1981. *Komponen pendidikan pada penyuluhan kesehatan Masyarakat*. Badan Penerbit Kesehatan Masyarakat, Jakarta.
- Prosedur Operasional SPTB No. 01. 2009. Papua Barat (Indonesia): PT Pelayaran Tanjung Kumawa.
- Rekap Data Kecelakaan Laut KNKT. 2008. Direktorat Penjagaan dan Penyelamatan, Ditjen. Hubla, Sampai dengan Desember 2007. [diakses pada 17 Desember 2009 | 20:11 WIT] terdapat pada:
- Robbins, Steven. 2006. *Perilaku Organisasi, Edisi Kesepuluh*. Pearson Education International, PT Indeks, Kelompok Gramedia, Jakarta.
- Rolf, P. Lynton dan Udai Pareek. 1998. *Pelatihan dan pengembangan tenaga kerja*. Jakarta: Pustaka Binaman.
- Syahlani, Suci P. 1999. *Analisis hubungan karakteristik personal dan situasional dengan motivasi kerja karyawan usaha peternakan ayam petelur di kabupaten Sleman*. Fakultas Peternakan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- UMRD Papua. 2012. Terdapat pada: <http://regionalinvestment.bkpm.go.id/newsipid/id/ekonomi-umrd.php?ia=91&is=45> diakses pada 14 Januari 2012 | 15.28 WIB.