

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pengolahan data dan pembahasan tentang penerapan keselamatan dan kesehatan kerja di *workshop* Terminal Petikemas Koja, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja di *workshop* Terminal Petikemas Koja memiliki ketercapaian 80,38% responden mengatakan iya, sehingga penerapan SMK3 di *workshop* Terminal Petikemas Koja masuk kedalam kriteria baik. Meskipun hasil penerapan SMK3 *workshop* Terminal Petikemas Koja sudah baik tentunya masih memerlukan peningkatan dan perbaikan. Perbaikan dilakukan sesuai dengan standar dan peraturan yang berlaku terhadap setiap sub indikator yang masih memiliki ketercapaian dibawah 100%. Sedangkan untuk sisanya 19,62% responden yang mengatakan tidak, sesuai dengan perundangan dan peraturan yang berlaku dalam penerapan K3 bahwa sistem manajemen K3 dibutuhkan peningkatan yaitu pada indikator identifikasi bahaya dan tujuan program agar sesuai dengan pedoman sistem manajemen K3 sehingga dalam pelaksanaan K3 di *workshop* Terminal Petikemas Koja dapat ditingkatkan.
2. Hambatan yang dihadapi *workshop* Terminal Petikemas Koja dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja pekerja diantaranya yaitu kurangnya kesadaran dari mekanik akan pentingnya K3 dan minimnya dokumentasi yang ada di *workshop* Terminal Petikemas Koja serta kurangnya kesejahteraan mekanik di *workshop* Terminal Petikemas Koja.
3. Rekomendasi untuk *workshop* Terminal Petikemas Koja dalam mengatasi hambatan-hambatan dalam penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yaitu dengan merevisi peraturan yang lebih tegas lagi dari sebelumnya yang hanya ditegur dan dikasih peringatan biasa, dengan peraturan yang baru maka jika terdapat mekanik kedapatan tidak memakai alat pelindung diri secara lengkap, maka mekanik tersebut dikasih surat peringatan (SP) 3 kali. Peringatan pertama adalah biasa, peringatan kedua

adalah peringatan keras, dan peringatan ketiga adalah diberhentikan dengan tidak hormat dari *workshop* Terminal Petikemas Koja. Untuk mengatasi hambatan yang berhubungan dengan dokumentasi maka perlu dilakukan pembentukan tim *Health, Safety, Security, and Environment* (HSSE) atau tim K3 di lingkungan internal *workshop* Terminal Petikemas Koja karena sebelumnya *workshop* Terminal Petikemas Koja masih mengikuti tim K3 yang ada di perusahaan. Sedangkan yang berhubungan dengan kesejahteraan mekanik yaitu perusahaan harus menaikkan tingkat kesejahteraan, sehingga mekanik akan bekerja lebih baik lagi.

B. Saran

Berdasarkan beberapa kesimpulan diatas berikut adalah saran dari tiap-tiap poin:

1. Dari hasil ketercapaian setiap sub indikator yang belum mencapai 100%, maka perusahaan harus melakukan peningkatan pemahaman tentang K3 kepada seluruh pekerja di Terminal Petikemas Koja khususnya yang ada di *workshop* Terminal Petikemas Koja.
2. Manajemen K3 Terminal Petikemas Koja perlu ditanyakan sebagai perusahaan jasa terminal petikemas terbesar di Indonesia agar dalam pelaksanaan K3 dapat terkontrol dengan baik serta dalam menerapkan pedoman K3 dilakukan segera mungkin dan memiliki sikap tegas terutama dalam pelaksanaan kebijakan K3. Selain itu dengan dibuatnya tim *Health, Safety, Security, and Environment* (HSSE) atau tim K3 di lingkungan internal *workshop* Terminal Petikemas Koja, karena sebelumnya *workshop* Terminal Petikemas Koja masih mengikuti tim K3 yang ada di perusahaan. Serta menejemen *workshop* Terminal Petikemas Koja untuk selalu rutin melakukan evaluasi kebijakan dalam pelaksanaan K3 agar kekurangan dalam pelaksanaan K3 bisa diperbaiki dan ditingkatkan. Selain itu perusahaan juga harus melakukan tambahan waktu yang lebih lama tentang bimbingan tentang K3 yang sebelumnya hanya 1 bulan saja dan tambahan bimbingan waktu yang lebih lama tentang *safety induction*.

3. Untuk mekanik yang belum menyadari pentingnya K3, agar merubah *mindset* tentang pentingnya K3, karena jika pihak manajemen *workshop* Terminal Petikemas Koja merevisi peraturan yang lebih tegas dengan diberlakukannya surat peringatan (SP) 3 kali, maka tidak ada toleransi lagi untuk mekanik yang masih melanggar tidak memakai alat pelindung diri secara lengkap dan benar. Selain itu seluruh elemen di Terminal Petikemas Koja harus ikut serta dalam penentuan kebijakan K3 dan perlu adanya pembuatan serta penataan dokumen-dokumen K3 maupun sistem manajemen K3, sehingga dapat berguna dalam pelaksanaan dan peningkatan K3.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2010. Manajemen Penelitian. Jakarta. Rineka Cipta.
- Aris, Kurniawan. 2015. Jenis Bentuk Dan Pengertian Wawancara Menurut Para Ahli Beserta Contohnya. www.gurupendidikan.co.id. Diakses Pada 10 Juli 2018.
- Badan Pusat Statistik. 2018. Tingkat Pengangguran Terbuka. <https://www.bps.go.id/pressrelease/2018/05/07/>. Diakses Pada 04 Agustus 2018.
- Daryanto. 2010. Keselamatan Kerja Peralatan Bengkel dan Perawatan Mesin. Bandung. Alfabeta.
- Effendy, M.A. 1984. Ilmu Komunikasi dan Praktek. PT Remaja Rosdakarya. Bandung
- Febyana P. 2012. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada proyek konstruksi di Indonesia
- Hasibuan, Malayu. 2013. Manajemen Sumber Daya Manusia. Cetakan Ketujuh. Belas. Jakarta. Bumi Aksara. Kartono, Kartini
- Hendra. 2000. *Intro to Occupational Health and Safety (OHS)*. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Jakarta.
- International Labour Organization (ILO)*. 2013. Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sarana untuk Produktivitas. Jakarta.
- Jainuri, MPd. 2014. Skala Guttman. <http://bolehsaja.net/skala-guttman/>. Diakses Pada 05 Agustus 2018.
- Ramli, Soehatman. 2010. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja OHSAS 18001. Dian Rakyat, Jakarta.
- Republik Indonesia. 1970. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1970, tentang Keselamatan Dan Kesehatan Kerja. Jakarta.
- Republik Indonesia. 1996. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 05 Tahun 1996, tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2010. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Nomor 8 Tahun 2010, tentang Alat Pelindung. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2007. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2007 , tentang Kendaraan Pengangkut Petikemas di Jalan . Jakarta.