

**ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA CREW DI
MV. EASTERN FAIR**



RICO KRISNA YUDHA

NIT : 20.41.194

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2025**

SKRIPSI

ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA CREW DI MV. EASTERN FAIR

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

RICO KRISNA YUDHA

NIT. 20.41.194

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : RICO KRISNA YUDHA

NIT : 20.41.194

Program studi : NAUTIKA

Menyatakan Bahwa Skripsi Dengan Judul:

ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA CREW di MV. EASTERN FAIR

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 03 Juni 2025



RICO KRISNA YUDHA

NIT: 20.41.194

SKRIPSI

**ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA
CREW di MV. EASTERN FAIR**

Disusun dan Diajukan oleh:

RICO KRISNA YUDHA

NIT. 20.41.194

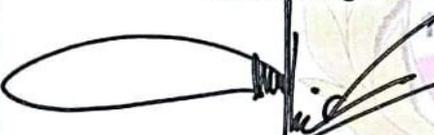
Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 03 Juni 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Barnabas Fendy Tallu, M.Mar., M.Mtr.
NIP. 196702151998081001


Nurul Hatifah, M.Pd
NIP. -

Mengetahui,


Kepala Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Capt. Faisal Baransi, M.T., M.Mar.
NIP. 197503291999031002

Ketua Program Studi Nautika


Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 197809082005022001

PRAKATA

Segala puji dan syukur saya haturkan kepada TUHAN YANG MAHA ESA atas limpahan rahmat, petunjuk, dan anugerah-Nya yang telah diberikan kepada kita semua, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “**ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA CREW**”. Laporan proposal skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk mengerjakan skripsi pada program Diploma IV di prodi NAUTIKA, Politeknik Ilmu Pelayaran, Makassar.

Tujuan dari penelitian dalam proposal ini adalah selain sebagai pengalaman berharga bagi penulis selama melaksanakan PRALA, juga sebagai referensi bagi seluruh sumber daya manusia di bidang perhubungan agar dapat meningkatkan profesionalismenya.

Semoga karya ilmiah ini dapat memberikan manfaat bagi dunia maritim Indonesia, bahkan dunia secara keseluruhan di masa mendatang.

Pada kesempatan ini, penulis berkeinginan mengucapkan terima kasih kepada semua yang telah memberi dukungan, baik secara emosional maupun finansial, yang memungkinkan penyelesaian proposal penelitian ini. Sehingga, pada kesempatan ini, penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M. Pd, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M selaku pudir I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Ibu Subehana Rachman, S .A.P., M.Adm .S.D.A. selaku ketua prodi nautika
4. Capt. Barnabas Fendy Tallu, M.Mar,M.Mtr. selaku Dosen Pembimbing I dalam penelitian ini.
5. Ibu Nurul Hatifah, M.Pd selaku Dosen Pembimbing II dalam penelitian ini.

6. Segenap Dosen Jurusan NAUTIKA Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan ilmunya kepada penulis.
7. Orang tua dan saudara penulis, untuk doa dan panduan mereka serta cinta yang tak pernah putus.
8. Seluruh anggota Politeknik Ilmu Pelayaran, terutama rekan-rekan di jurusan Studi NAUTIKA, untuk dukungan, motivasi, dan kerjasamanya.
9. Seluruh civitas akademika Program Studi NAUTIKA yang telah memberikan dukungan moral kepada penulis.

Penulis mengakui bahwa skripsi ini memiliki berbagai kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengundang saran dan kritik untuk penyempurnaan dan perbaikan selanjutnya, dengan harapan laporan proposal skripsi ini dapat memberikan kontribusi pada pendidikan dan praktik lapangan serta pengembangan lebih lanjut. Amin.

Makassar, 03 Juni 2025

Penulis



Rico Krisna Yudha

20.41.194

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGAJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
PRAKATA	v
DAFTAR ISI	vii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT.....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	2
BAB II.....	3
TINJAUAN PUSTAKA.....	3
A. Landasan Teori.....	3
C. Kerangka Pikir	34
D. Pertanyaan penelitian	35
BAB III.....	36
METODE PENELITIAN.....	36
A. Jenis Penelitian.....	36
B. Definisi Oprasional.....	36
C. Unit Analisis	38
D. Teknik Pengumpulan Data.....	38

E. Teknik Analisis Data	39
BAB IV	40
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40
A. Hasil Peneltian	40
B. Pembahasan.....	41
BAB V	48
KESIMPULAN DAN PENUTUP	48
A. Kesimpulan	48
B. Saran	48
DAFTAR PUSTAKA	xi

ABSTRAK

RICO KRISNA YUDHA, Analisis Penerapan Keselamatan Kerja Crew di MV. Eastern Fair (dibimbing oleh Barnabas Fendy Tallu dan Nurul Hatifah).

Keselamatan kerja merupakan aspek krusial dalam operasional kapal untuk menjaga kesejahteraan crew dan mencegah insiden yang merugikan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi prosedur keselamatan kerja pada crew di MV. *Eastern Fair*.

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Dan cara pengumpulan datanya meliputi observasi langsung, wawancara dengan crew kapal, serta studi dokumen terkait peraturan keselamatan maritim internasional dan perusahaan pelayaran.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar prosedur keselamatan telah diterapkan dengan baik dan sesuai SOP, namun tetap terjadi kecelakaan kerja yaitu salah satu crew terkena tumpahan semen yang mengakibatkan cedera pada mata. Faktor yang memengaruhi kecelakaan kerja tersebut adalah kurangnya kepatuhan terhadap penggunaan alat pelindung diri (APD).

Kata Kunci: Crew kapal, Keselamatan kerja, MV. *Eastern Fair*, Prosedur Keselamatan.

ABSTRACT

RICO KRISNA YUDHA, Analysis of the Implementation of Occupational Safety Procedures for Crew on the MV. Eastern Fair (supervised by Barnabas Fendy Tallu and Nurul Hatifah).

Occupational safety is a crucial aspect of ship operations to ensure the well-being of the crew and prevent detrimental incidents. This study aims to analyze the implementation of occupational safety procedures for the crew on the MV. Eastern Fair.

The methodology used in this research is qualitative, and data collection methods include direct observation, interviews with the ship's crew, and document studies related to international maritime safety regulations and shipping company policies.

The results of the study indicate that most safety procedures have been well implemented and follow the standard operating procedures (SOP). However, accidents still occurred, such as a crew member being injured by cement spillage, resulting in eye injuries. Factors contributing to this accident include non-compliance with personal protective equipment (PPE) usage.

Keywords: MV. Eastern Fair, Occupational safety, Ship crew, Safety procedures.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Untuk memastikan kapal berfungsi dengan baik, keselamatan dalam pelayaran merupakan aspek yang sangat krusial. Ketika semua standar keselamatan terpenuhi, seluruh anggota tim kapal dapat melaksanakan tugas mereka dengan optimal. Oleh karena itu, tindakan pencegahan terhadap kecelakaan yang didasarkan pada pengalaman dan penelitian dari para ahli keselamatan kerja sangatlah penting. Kita bisa menarik kesimpulan bahwa kecelakaan tidak terjadi begitu saja; ada alasan di baliknya dan mereka dapat dihindari. Teknik untuk mencegah kecelakaan adalah efisien dan mudah diterapkan. Setiap jenis pekerjaan memiliki kemungkinan kecelakaan, tetapi kita dapat mengenali dan mengeliminasi penyebabnya. Menemukan dan menangani faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan sebelum mereka terjadi adalah hal yang sangat penting. Kecelakaan dapat menurunkan semangat dan disiplin di kalangan pekerja serta merugikan perusahaan dan pekerja secara keseluruhan, sehingga pencegahannya sangat dianjurkan. Kerja sama dan niat baik antara pekerja dan pemilik usaha sangat diperlukan untuk menghindari kecelakaan. Tidak semua perusahaan diwajibkan untuk memiliki seorang ahli keselamatan kerja, terutama bagi perusahaan kecil yang bisa dikelola oleh seseorang yang peduli dengan keselamatan kerja dan mengikuti petunjuk dari para ahli di bidang keselamatan.

Pada 16 Februari 2023, sekitar pukul 13.20, di MV.Eastern Fair, AB dan Bosun pergi untuk mempersiapkan *telescopic* yang akan dipasang untuk proses *loading*. Bosun sudah mengingatkan AB untuk menggunakan *goggles* dan *Face Mask*, tetapi dia mengabaikannya. Ketika bosun berdiri untuk memastikan *telescopic* tetap berada pada posisinya, semburan semen mengenai mata AB yang sedang

membantu bosun di bawahnya sehingga mengalami infeksi mata. Berdasarkan kejadian ini, peneliti bermaksud untuk melaksanakan studi dengan judul "Studi tentang penerapan keselamatan kerja untuk kru di MV. Eastern Fair."

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis mengusul rumusan masalah, bagaimana keselamatan kerja diterapkan pada MV.Eastern Fair dan faktor apa saja yang mempengaruhi kecelakaan kerja di kapal.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan keselamatan kerja di kapal MV. Eastern Fair dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan kerja di kapal sehingga kecelakaan kerja di kapal dapat dihindari.

D. Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini dimaksudkan agar dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Memberikan wawasan yang lebih mendalam tentang pelaksanaan keselamatan kerja di atas kapal yang telah dipelajari selama masa perkuliahan, serta menyediakan bahan bacaan dan referensi, terutama untuk meningkatkan pengetahuan khususnya bagi para taruna dan taruni jurusan nautika.

2. Manfaat Praktis

Agar pembaca dan pihak kapal memahami konsekuensi dari tidak memahami pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

Keselamatan dan Keamanan Kerja melibatkan serangkaian aktivitas yang ditujukan untuk memastikan dan menjaga keselamatan serta keamanan tenaga kerja dengan mencegah kecelakaan kerja. Untuk meningkatkan pelaksanaan keselamatan kerja di kapal, penulis menelusuri beragam sumber terkait isu ini, termasuk regulasi yang berlaku tentang sistem pengelolaan keselamatan kerja. Sebagian besar kecelakaan kerja terjadi akibat faktor manusia. Mengingat risiko tinggi yang dihadapi oleh awak kapal, diperlukan tingkat kesadaran dan disiplin yang tinggi dalam menjaga keselamatan kerja.

1. Keselamatan Kerja

Hal ini bertujuan untuk mencapai keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi, sesuai dengan keinginan atau harapan yang diinginkan. Optimalisasi mencakup upaya untuk meminimalkan upaya yang diperlukan atau memaksimalkan manfaat yang diinginkan. Dalam konteks penggunaan energi listrik, optimalisasi berarti menggunakan energi secara efisien untuk menghemat biaya, baik dalam penggunaan cahaya maupun air. Misalnya, sistem dapat dioptimalkan dengan mengatur kondisi pencahayaan dan penggunaan air secara efisien.

Berdasarkan pertimbangan *UU No. 1 Tahun 1970* tentang keselamatan kerja dijelaskan bahwa :

- a Setiap karyawan berhak atas jaminan keselamatan saat bekerja untuk meningkatkan kesejahteraan dan produktivitas nasional.
- b Setiap individu di tempat kerja harus mendapatkan jaminan keselamatannya.

- c Semua unsur produksi harus dijalankan dengan metode yang aman dan efisien.
- d Karena hal tersebut, sangat penting untuk berusaha membentuk norma keamanan dalam pekerjaan.
- e Setiap usaha untuk menetapkan standar keselamatan kerja harus diwujudkan dalam bentuk peraturan yang mengatur aspek keselamatan di tempat kerja, sesuai dengan evolusi masyarakat, proses industri, dan kemajuan dalam teknologi.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 50 tahun 2012 mengenai implementasi sistem pengelolaan keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3).

Perdagangan internasional saat ini menciptakan persaingan yang sengit dalam berbagai bidang, khususnya dalam aspek ketenagakerjaan, yang memerlukan adanya perlindungan untuk keselamatan dan kesehatan kerja. Untuk meningkatkan efektivitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, dibutuhkan sebuah sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terencana, terukur, terstruktur, dan terintegrasi.

Sistem ini melibatkan pengelolaan, tenaga kerja, dan organisasi buruh dalam membangun suasana kerja yang aman dan sehat. Sasaran utamanya adalah untuk menghindari kecelakaan kerja dan penyakit yang terkait dengan pekerjaan, serta membentuk lingkungan kerja yang nyaman, efisien, dan produktif. Sistem ini telah diterapkan di berbagai negara melalui pedoman dan norma tertentu. Untuk memastikan bahwa implementasi sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja di setiap perusahaan serupa, serta untuk meningkatkan perlindungan dan efektivitas, diperlukan adanya Peraturan Pemerintah yang khusus. Peraturan Pemerintah ini mencakup :

- a. Ketentuan dasar
- b. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja;

- c. Evaluasi sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja.
- d. Pengawasan;
- e. Ketentuan Peralihan; dan
- f. Ketentuan penutup.

Dalam buku "Keamanan Pribadi dan Tanggung Jawab Sosial" yang dirilis oleh Badan Diklat Perhubungan di tahun 2000, pada halaman 82-83, dinyatakan bahwa sesuai dengan pasal 12 b dan c dari UU No. 1 tahun 1970 mengenai alat-alat keselamatan kerja, setiap pekerja memiliki kewajiban untuk :

- a. Memahami alat-alat pelindung diri.
- b. Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja.

Selanjutnya, ayat 13 mengatur bahwa setiap individu yang ingin memasuki lokasi kerja diwajibkan untuk mematuhi semua peraturan terkait keselamatan dan kesehatan kerja serta mengenakan alat pelindung diri yang ditentukan. Perusahaan pun diharuskan untuk menyediakan alat pelindung diri tanpa biaya bagi para karyawan dan siapa saja yang memasuki lokasi kerja tersebut (ayat 14).

perlindungan terhadap bagian tubuh saat terjadinya kecelakaan. Oleh sebab itu, setiap anggota kapal yang perlu memakai peralatan ini harus memiliki pelatihan dalam penggunaannya. Perwira bertanggung jawab untuk mengawasi para pekerja dalam memakai peralatan keselamatan ini selama mereka bekerja. Selain itu, perwira juga berkewajiban untuk memastikan bahwa peralatan keselamatan tersebut layak digunakan, sehingga perlu dilakukan pemeriksaan secara berkala sebelum dan sesudah penggunaan untuk memastikan bahwa peralatan tersebut selalu dalam keadaan baik dan siap dipakai kapan saja.

Menurut buku "*Personal Safety And Social Responsibility*" yang diterbitkan oleh Badan Diklat Perhubungan pada tahun 2000, halaman 95-97, dijelaskan tentang prosedur memasuki ruang tertutup. Prosedur ini meliputi tahapan-tahapan berikut untuk menjamin keamanan, antara lain :

- a. Jamin bahwa lokasi itu tidak mengandung bahan berbahaya. Hilangkan gas, limbah, dan material yang dapat mengeluarkan gas dari tempat itu. Periksa komposisi gas berbahaya dan level oksigen di lokasi tersebut.
- b. Awak kapal harus dilatih dan diinstruksikan untuk bertindak secara aman.
- c. Jaminlah bahwa alat pelindung diri yang cukup tersedia.
- d. Bentuk kelompok penyelamat dan tim Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K).
- e. Kapten dan pejabat yang sedang bertugas perlu waspada terhadap segala kemungkinan bahaya dan isu yang mungkin timbul.
- f. Tidak ada orang yang diperbolehkan untuk masuk ke wilayah terlarang atau yang belum ditelusuri tanpa persetujuan dari kapten atau petugas yang bertanggung jawab.
- g. Setiap orang yang masuk harus mengikuti prosedur keselamatan yang telah ditetapkan.
- h. Ruang yang akan diakses perlu mendapatkan sirkulasi udara terlebih dahulu.
- i. Jika dapat dilakukan, jalankan pengujian lingkungan di berbagai lapisan untuk mengevaluasi jumlah oksigen serta gas atau uap berbahaya.
- j. Apabila kapten atau petugas yang bertugas tidak yakin dengan hasil pemeriksaan oksigen, gas, uap, atau sirkulasi udara, maka penggunaan alat bantu bernapas menjadi suatu keharusan.

- k. Peralatan untuk resusitasi dan tim penolong harus disiapkan di pintu gerbang kawasan yang akan dimasuki.
- l. Orang yang bertanggung jawab harus tetap berada di pintu masuk selama area tersebut dihuni.
- m. Sistem komunikasi harus cukup dan diuji untuk memastikan komunikasi lancar antara orang di dalam dengan yang di luar.
- n. Apabila terdapat individu di sebuah lokasi yang mengalami rasa tidak nyaman akibat uap atau gas, mereka seharusnya segera memberikan sinyal dan meninggalkan tempat tersebut.
- o. Pihak yang bertanggung jawab sebagai kapten jaga dan teknisi mesin jaga harus diberi tahu terlebih dahulu sebelum memasuki tangki atau area yang tertutup.
- p. Sebagai tindakan pencegahan, pastikan bahwa pasokan udara untuk alat pernapasan mencukupi sebelum Anda masuk ke dalam ruangan yang tertutup.

Dalam buku Kode Internasional Praktik Mengenai panduan untuk prosedur keselamatan kerja yang diterapkan pada semua peralatan, operasional kapal, dan terminal.

2. Disiplin

Disiplin merupakan pengertian dan sikap seseorang untuk mengikuti semua aturan dan norma yang ada di dalam organisasi (Hasibuan, 2016). Manajemen sumber daya manusia mencakup proses perekrutan, pemilihan, pengembangan, pemeliharaan, dan pemanfaatan tenaga kerja untuk mencapai tujuan bersama. Ketidaksiplinan di antara kru kapal dan pejabat yang berkaitan dengan standar keselamatan kerja bisa meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan akibat kelalaian manusia. Ada beberapa metode yang dapat diimplementasikan untuk menegakkan disiplin tersebut, antara lain:

- a. Disiplin preventif merupakan upaya berupa memberikan dorongan kepada pekerja agar mematuhi berbagai standar dan aturan. Tujuannya adalah mencegah terjadinya penyimpangan.
- b. Disiplin korektif, merupakan tindakan yang dilakukan untuk mengatasi pelanggaran aturan serta sebagai pencegahan agar tidak terjadi pelanggaran lainnya (T. Hani Handoko, 1987: 208).

3. Standar sertifikasi

- a. *STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers)*.

Sesuai dengan STCW 1995 yang telah diperbarui pada tahun 2003 dalam bab VI peraturan VII/I, terdapat persyaratan minimal untuk pengenalan, pelatihan keselamatan, dan instruksi dasar keselamatan bagi semua pelaut. Setiap pelaut diwajibkan untuk mengikuti pelatihan pengenalan dan dasar yang memenuhi standar kompetensi yang relevan. Menurut STCW Attachment 3 Resolusi 8, setiap perusahaan berkewajiban untuk melakukan hal-hal berikut:

- 1) Menentukan kriteria dan cara dalam memilih karyawan untuk mencapai Standar tertinggi dalam keahlian teknis, kemampuan, dan profesionalisme.
- 2) Memantau kepatuhan terhadap standar kerja oleh kru kapal.
- 3) Mendorong para perwira untuk aktif membantu pembelajaran perwira yang lebih junior.
- 4) Memantau dan menilai kemajuan pengetahuan serta keterampilan anggota baru selama mereka bertugas.
- 5) Menyediakan pelatihan yang diperbarui dan ditingkatkan secara berkala sesuai dengan kebutuhan yang ada.
- 6) Melaksanakan program untuk meningkatkan rasa kebanggaan dan profesionalisme di antara staf yang bertugas.

7) Memberikan pelatihan penyegaran dan peningkatan pada waktu yang tepat berdasarkan kebutuhan.

8) Mengambil tindakan untuk meningkatkan kebanggaan atas pekerjaan dan profesionalisme staf yang dipekerjakan.

b. *SOLAS (Safety of Life at Sea)*.

Regulasi internasional yang mengendalikan pengelolaan keselamatan diatur dalam *SOLAS (Safety of Life at Sea)* tahun 2001, khususnya pada Bab III dan Bab IX. Bab III, yang dikenal sebagai "Alat-alat Penyelamatan dan Penyusunannya", menyampaikan ketentuan terkait jenis, jumlah, penempatan, dan penggunaan peralatan keselamatan yang wajib ada di berbagai tipe kapal sesuai dengan Kode LSA (Peralatan Penyelamat Hidup). Bab IX membahas "Manajemen untuk Operasi Kapal yang Aman", yang merinci persyaratan tentang bagaimana kapal harus dioperasikan untuk menjaga keselamatan pelayaran. Dari ketentuan ini, lahirlah Kode ISM (Manajemen Keselamatan Internasional). Penambahan bagian ini didorong oleh analisis yang dilakukan oleh negara-negara anggota IMO (Organisasi Maritim Internasional) yang menyatakan bahwa hanya mengandalkan peralatan modern saja tidak cukup untuk menjamin keamanan tanpa adanya manajemen operasional yang efisien. Kode ISM merupakan regulasi internasional yang mengatur pengoperasian kapal secara aman serta pencegahan pencemaran (*SOLAS 2001 : 417*). Ada 16 elemen dalam Kode Manajemen Keselamatan Internasional (*ISM Code*), antara lain :

- 1) General
- 2) Panduan mengenai keamanan dan pelestarian lingkungan
- 3) Tanggung jawab dan hak-hak Perusahaan

- 4) Orang yang berfungsi sebagai penghubung antara manajemen perusahaan dan kapal (DPA = Orang yang Ditunjuk di Darat)
- 5) Tanggung jawab dan hak-hak Kapten/Nakhoda
- 6) Sumber daya dan tenaga kerja
- 7) Penciptaan program untuk kebutuhan operasional
- 8) Persiapan untuk keadaan darurat
- 9) Pencatatan dan pemeriksaan terhadap ketidaksesuaian
- 10) Perawatan kapal dan alat-alatnya
- 11) Dokumentasi
- 12) Evaluasi terhadap penilaian dan audit perusahaan
- 13) Pengesahan, pemeriksaan dan pengawasan
- 14) Sertifikat sementara
- 15) Verifikasi Bentuk dan sertifikat

Tujuan dari Kode ISM (Manajemen Keamanan Internasional) adalah memastikan keselamatan kapal sebagai tempat kerja di laut, mencegah terjadinya insiden, dan melindungi jiwa serta harta benda. Ketentuan terkait sumber daya dan tenaga kerja menurut Kode ISM mencakup:

Perusahaan harus memastikan bahwa setiap anggota tim kapal terdiri dari pelaut yang berkompeten, memiliki sertifikat, dan dalam keadaan sehat sesuai dengan norma yang berlaku di dalam negeri dan internasional.

Perusahaan harus mengembangkan langkah-langkah yang menjamin bahwa staf baru atau yang dipindahkan ke posisi baru yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan mendapatkan waktu penyesuaian yang cukup. Panduan penting sebelum berlayar perlu disusun, didokumentasikan, dan disusun dengan baik.

4. Optimalisasi

Optimalisasi merupakan proses mencapai hasil yang diinginkan, diharapkan, dan dilaksanakan dengan cara yang efektif serta efisien. Menurut definisi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, optimalisasi berasal dari kata "optimal" yang artinya terbaik atau maksimal. Dalam konteks ini, optimalisasi berarti upaya mencari solusi paling efisien untuk berbagai masalah sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan.

Menurut Robert J. Vanderbei, seorang ahli dalam bidang *linear programming*, dalam bukunya yang berjudul *Linear Programming: Foundations and Extensions* (2014), optimalisasi adalah cabang ilmu matematika yang berfokus pada pencarian solusi terbaik untuk suatu masalah, dengan mempertimbangkan fungsi objektif dan batasan-batasan yang ada. Dalam konteks ini, optimalisasi bertujuan untuk mencari nilai atau solusi yang paling optimal (baik maksimum maupun minimum) dari suatu fungsi yang ditetapkan dalam masalah tersebut, dengan memperhatikan adanya batasan tertentu (Vanderbei, 2014)

5. Penerapan

Penerapan merujuk pada proses melaksanakan sesuatu. Menurut J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain, penerapan adalah sebuah kegiatan, metode, atau hasil dari tindakan tersebut. Sedangkan Lukman Ali mendefinisikan penerapan sebagai proses praktis atau instalasi sesuatu. Berdasarkan definisi ini, penerapan dianggap sebagai aktivitas yang dilakukan oleh individu atau kelompok untuk mencapai tujuan yang telah disetujui (Badudu & Zain, 2015).

David A. Kolb dalam teori *Experiential Learning* menjelaskan: "Penerapan adalah proses mengubah pengalaman menjadi pengetahuan dan keterampilan yang dapat digunakan dalam situasi kehidupan yang lebih luas. Penerapan mencakup refleksi,

pemahaman, dan penerapan kembali dalam konteks yang relevan." Kolb menyatakan bahwa penerapan melibatkan siklus pembelajaran yang terdiri dari pengalaman nyata, refleksi, konsep, dan penerapan kembali (Kolb, 1984)

6. Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber Daya Manusia (SDM) adalah elemen vital dalam organisasi apa pun, baik itu institusi atau perusahaan, yang berperan sebagai determinan utama perkembangan perusahaan. SDM mencakup individu yang bekerja dalam suatu organisasi yang bertugas menggerakkan, berpikir, dan merencanakan dalam rangka pencapaian tujuan organisasi. Ini meliputi penggunaan energi, keahlian, bakat, dan pengetahuan yang diarahkan untuk produksi barang dan jasa yang berguna.

Menurut Arkas Viddy & Hanadelansa Sumber daya manusia merupakan aset utama dalam organisasi yang menentukan keberhasilan perusahaan dalam mencapai tujuan strategisnya. Tanpa pengelolaan SDM yang efektif, organisasi tidak dapat bersaing dalam lingkungan bisnis yang dinamis (Viddy & Hanadelansa, 2023)

Adi Saputra Mengartikan SDM sebagai seni mencapai tujuan organisasi melalui pengaturan orang lain untuk melaksanakan berbagai pekerjaan yang diperlukan (Saputra, 2023) Dalam konteks ini, SDM dilihat sebagai elemen yang paling berharga dalam organisasi karena mereka yang bertanggung jawab untuk merancang, mengelola, dan melaksanakan strategi organisasi.

7. *Management*

Manajemen merupakan metode mengelola dan mengorganisir tindakan individu atau tim untuk memenuhi sasaran atau tujuan kolektif melalui pemanfaatan sumber daya yang tersedia dengan cara yang produktif dan hemat. Ini adalah bidang studi yang

berkonsentrasi pada pengaturan dan pengelolaan sumber daya manusia dan sumber daya lain guna meraih tujuan tertentu.

Menurut Stephen P. Robbins & Mary Coulter Manajemen adalah koordinasi dan pengawasan kegiatan kerja orang lain sehingga dapat diselesaikan secara efisien dan efektif (Robbins & Coulter, 2016), James A. F. Stoner (1996) dalam bukunya *Management* menyatakan: "Manajemen adalah pencapaian tujuan organisasi melalui kegiatan yang melibatkan orang lain dalam penggunaan sumber daya secara efisien dan efektif." Definisi ini menyoroti pentingnya hubungan manusia dan penggunaan sumber daya dalam mencapai tujuan organisasi.

8. *Mismanagement*

Mismanajemen adalah kondisi atau praktik manajerial yang menyimpang dari norma dan prinsip manajemen yang telah ditetapkan, atau merupakan kesalahan dalam penyediaan bimbingan atau fasilitas oleh manajer. Menurut Karsam Sunaryo Mismanajemen terjadi ketika sistem pengendalian manajemen tidak berfungsi dengan baik, yang mengarah pada perilaku disfungsi dan kegagalan dalam mencapai tujuan organisasi (Sunaryo, 2015). Mismanajemen muncul akibat adanya kekeliruan dalam eksekusi proses yang bertujuan mencapai hasil. Menurut (Soekarno, 1985) penyebab munculnya mismanajemen bisa dijelaskan sebagai kesalahan sementara dalam manajemen:

- a. Ketiadaan struktur organisasi yang konsisten di seluruh unit.
- b. Kekurangan pemahaman bersama atau bahasa yang sama dalam pengelolaan.
- c. Ketiadaan standarisasi dalam metode dan prosedur kerja antar lembaga.
- d. Pengawasan yang tidak efektif.
- e. Kurangnya koordinasi yang tepat.

- f. Ketidaksesuaian antara rencana dengan kemampuan pelaksanaan.
- g. Terjadinya perbedaan pendapat antara manajer dan pelaksana.
- h. Sifat pemimpin yang kurang baik.

9. Koordinasi

Koordinasi merupakan proses yang bertujuan untuk menciptakan keterpaduan dalam suatu organisasi, agar setiap bagian dapat bekerja sama secara sinergis menuju pencapaian tujuan Bersama (Siagian, 2015) Koordinasi adalah proses penyatuan dan penyesuaian tujuan dan agenda kerja yang ada di berbagai elemen, area fungsional, dan divisi agar menghasilkan aksi yang konsisten dan seimbang secara efisien dan efektif. Dalam struktur organisasi, koordinasi perlu diinisiasi oleh pemimpin untuk memastikan penyelesaian pekerjaan dengan komunikasi yang efektif dan delegasi tugas yang tepat sesuai kewenangan.

Koordinasi terkait pekerjaan di kapal sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional dan keselamatan kapal. Koordinasi ini melibatkan berbagai pihak yang bekerja bersama untuk menjalankan tugas-tugas di kapal, mulai dari awak kapal, petugas keamanan, hingga pihak manajemen kapal. Berikut adalah beberapa aspek koordinasi terkait pekerjaan di kapal:

a. Koordinasi Antara Anggota Tim

Setiap bagian atau departemen di kapal (misalnya, departemen navigasi, mesin, atau dek) harus berkomunikasi dengan baik. Ini termasuk komunikasi antara:

- 1) Kapten dan ABK (Anak Buah Kapal): Kapten bertanggung jawab atas keselamatan dan kelancaran perjalanan, dan harus memberi instruksi yang jelas kepada seluruh *crew* kapal.

- 2) Juru Mudi dan Tim Navigasi: Mengkoordinasikan rencana perjalanan, perubahan rute, atau respons terhadap kondisi cuaca.
- 3) Departemen Mesin dan Dek: Mesin perlu dipantau secara teratur, dan koordinasi dengan *crew* dek diperlukan untuk mempersiapkan kapal dalam situasi darurat, seperti saat berlabuh atau terjadi kerusakan.

b. Koordinasi dalam Situasi Darurat

Di kapal, koordinasi yang baik sangat diperlukan dalam situasi darurat, seperti kebakaran, evakuasi, atau kecelakaan. Setiap anggota *crew* harus tahu peran dan tanggung jawabnya.

- 1) Latihan dan simulasi: Untuk memastikan kesiapan, latihan rutin dilakukan untuk menghadapi keadaan darurat. Semua anggota *crew* kapal dilatih untuk berkoordinasi dengan cepat dan efisien.
- 2) Komunikasi Darurat: Penggunaan alat komunikasi seperti radio kapal, sinyal, dan sistem alarm harus terkoordinasi dengan baik agar informasi dapat diterima dengan jelas dan cepat.

c. Koordinasi dengan Pihak *Eksternal*

Selain komunikasi internal antar *crew* kapal, koordinasi juga diperlukan dengan pihak-pihak di luar kapal, seperti:

- 1) Pelabuhan dan otoritas pelabuhan: Agar kapal dapat merencanakan berlabuh, bongkar muat, atau melanjutkan perjalanan, koordinasi dengan otoritas pelabuhan sangat penting.
- 2) Pemilik kapal dan agen kapal: Pemilik kapal atau agen kapal seringkali berkomunikasi dengan kapten untuk memastikan keberhasilan misi pengiriman atau mengatur jadwal kapal.

- 3) Pihak terkait lainnya: Koordinasi dengan pihak lain seperti layanan cuaca, otoritas maritim, dan lainnya juga sangat penting untuk memastikan keselamatan kapal dan muatan.
- d. Koordinasi dalam Pemeliharaan dan Perawatan Kapal
- Pemeliharaan dan perawatan kapal memerlukan koordinasi yang baik antara departemen mesin, teknisi, dan *crew* dek. Pemeliharaan rutin, pemeriksaan peralatan keselamatan, dan pengecekan mesin harus dilakukan secara terkoordinasi untuk memastikan kapal dalam kondisi prima.
- e. Koordinasi dalam Penanganan Muatan
- crew* kapal harus bekerja sama untuk menangani muatan dengan baik. Koordinasi antara departemen logistik, *deck*, dan *crew* lainnya penting untuk memastikan bahwa muatan ditangani dengan hati-hati, aman, dan sesuai dengan prosedur yang berlaku.
- f. Penggunaan Sistem Manajemen Kapal
- Beberapa kapal menggunakan sistem manajemen yang memungkinkan pengelolaan tugas dan operasi kapal secara lebih efisien. Sistem ini mendukung koordinasi antara berbagai bagian kapal, termasuk pencatatan perawatan, laporan insiden, dan pengelolaan jadwal perjalanan.

Secara keseluruhan, koordinasi yang efektif di kapal sangat diperlukan untuk menjaga keselamatan, efisiensi operasional, dan kelancaran perjalanan kapal. Tanpa komunikasi yang baik dan pembagian tugas yang jelas, operasi kapal bisa terganggu dan menimbulkan risiko keselamatan.

10. Leadership

Kepemimpinan adalah seni membuat orang lain melakukan sesuatu yang Anda ingin dilakukan karena mereka ingin melakukannya (Raven, 2018), Kepemimpinan merupakan fungsi manajemen yang esensial untuk mempengaruhi, menuntun, memotivasi, dan

mengendalikan anggota tim dalam mencapai tujuan yang telah direncanakan. Kualitas kepemimpinan sangat berpengaruh terhadap hasil kerja tim dan pencapaian target organisasi.

Leadership di Kapal merujuk pada kemampuan seorang pemimpin untuk mengelola, memimpin, dan menginspirasi *crew* kapal dalam mencapai tujuan bersama dengan efektif dan aman. Di lingkungan maritim, kepemimpinan sangat penting karena tanggung jawab yang besar terkait keselamatan, efisiensi operasional, dan pengelolaan sumber daya manusia dalam situasi yang seringkali menantang, seperti cuaca buruk atau keadaan darurat.

Berikut adalah beberapa aspek penting tentang kepemimpinan di kapal:

a. Tanggung Jawab Keselamatan

Pemimpin di kapal, sering kali kapten atau nahkoda, bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan seluruh *crew*. Mereka harus membuat keputusan yang cepat dan tepat dalam situasi kritis, seperti perawatan mesin, penyelamatan darurat, atau manuver kapal di kondisi cuaca yang buruk. Kepemimpinan yang baik akan memastikan prosedur keselamatan dipahami dan diterapkan dengan konsisten oleh seluruh *crew*.

b. Pengelolaan *crew*

crew kapal terdiri dari berbagai individu dengan keterampilan dan latar belakang yang berbeda. Seorang pemimpin harus bisa memahami keahlian masing-masing anggota *crew* dan memaksimalkan potensi mereka. Kepemimpinan di kapal melibatkan pengaturan peran yang jelas, pemberian instruksi yang tepat, serta memastikan komunikasi yang baik antar anggota *crew*.

c. Keterampilan Komunikasi

Komunikasi yang efektif sangat penting di kapal, di mana seluruh *crew* perlu bekerja sama untuk mencapai tujuan yang sama. Seorang pemimpin kapal harus bisa menyampaikan instruksi dengan jelas dan mendengarkan masukan dari anggota *crew*. Dalam situasi darurat, komunikasi yang cepat dan jelas dapat menyelamatkan nyawa.

d. Pengambilan Keputusan

Kepemimpinan di kapal juga melibatkan kemampuan untuk membuat keputusan yang baik dalam berbagai situasi, terutama saat menghadapi tekanan. Keputusan seperti rute perjalanan, penanganan situasi darurat, dan pengelolaan bahan bakar adalah contoh keputusan yang diambil oleh pemimpin kapal.

e. Kemampuan Manajerial

Selain bertanggung jawab atas operasional kapal, seorang pemimpin harus bisa mengelola sumber daya seperti bahan bakar, peralatan, dan waktu. Ini penting untuk menjaga efisiensi operasional dan mencegah masalah yang bisa timbul di tengah perjalanan.

f. Pengelolaan Krisis

Kapal sering menghadapi situasi darurat yang memerlukan pemimpin untuk bertindak dengan tegas. Pemimpin harus bisa menenangkan *crew*, mengarahkan upaya penyelamatan, dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mengatasi krisis seperti kebakaran, kebocoran, atau cuaca buruk.

g. Teladan dalam Etika Kerja

Seorang pemimpin kapal harus memberikan teladan dalam hal etika kerja, disiplin, dan profesionalisme. *crew* kapal cenderung meniru sikap dan tindakan pemimpin mereka, sehingga seorang

pemimpin harus menjaga integritas dan mempromosikan nilai-nilai kerja yang baik.

h. Kepemimpinan Situasional

Kepemimpinan yang baik di kapal melibatkan kemampuan untuk menyesuaikan gaya kepemimpinan sesuai dengan situasi yang dihadapi. Dalam kondisi normal, seorang pemimpin mungkin mengadopsi gaya partisipatif, sementara dalam situasi darurat, gaya kepemimpinan yang lebih tegas dan langsung diperlukan.

i. Pengembangan *crew* dan Pembinaan

Pemimpin yang baik juga bertanggung jawab untuk mengembangkan keterampilan dan pengetahuan *crew* kapal. Ini dapat dilakukan melalui pelatihan reguler, evaluasi kinerja, dan memberikan kesempatan untuk peningkatan karier. Pemimpin yang memperhatikan kesejahteraan dan perkembangan profesional anggota *crew* akan menciptakan tim yang lebih solid dan termotivasi.

Secara keseluruhan, kepemimpinan di kapal tidak hanya berfokus pada pengelolaan operasional kapal, tetapi juga mencakup aspek psikologis dan interpersonal untuk memastikan *crew* bekerja dengan aman, efektif, dan harmonis.

11. Human *Relation*

Hubungan antarindividu, baik yang bersifat formal maupun informal, harus dijalin dan dipelihara dalam kerangka organisasi agar memfasilitasi kerjasama tim yang kuat dan harmonis guna mencapai sasaran yang telah ditetapkan.

12. Motivasi

Motivasi adalah rangsangan atau dorongan internal yang memotivasi seseorang untuk bertindak sesuai dengan tujuan tertentu. Menurut Angela Duckworth (Duckworth, 2016) Ketekunan

dan gairah untuk tujuan jangka panjang adalah faktor penentu dalam pencapaian dan motivasi kerja yang berkelanjutan. Motivasi kerja dipengaruhi oleh dua faktor utama: faktor motivator (yang menghasilkan kepuasan kerja, seperti pencapaian, pengakuan, dan perkembangan pribadi) dan faktor higienis (yang mengurangi ketidakpuasan, seperti gaji, kondisi kerja, dan kebijakan Perusahaan).

13. Disiplin

Disiplin adalah sikap atau perilaku yang mencerminkan ketaatan terhadap aturan, norma, atau prosedur yang telah ditetapkan dalam suatu sistem, baik dalam konteks pribadi, organisasi, maupun sosial. Disiplin mencakup kemampuan untuk mengendalikan diri, mematuhi peraturan, serta menjalankan tugas atau kewajiban dengan penuh tanggung jawab dan tanpa pengawasan langsung. Disiplin sangat penting dalam berbagai aspek kehidupan, baik dalam pendidikan, pekerjaan, maupun kehidupan sehari-hari, karena menciptakan lingkungan yang teratur, efisien, dan produktif.

- a. Disiplin di atas kapal adalah penerapan aturan, prosedur, dan sikap yang ketat untuk memastikan keselamatan, efisiensi, dan keberhasilan operasi kapal. Dalam konteks pelayaran, disiplin sangat penting untuk menjaga ketertiban dan koordinasi antar anggota *crew*, menghindari kecelakaan, serta menjaga kelancaran pelayaran. Beberapa aspek disiplin di atas kapal mencakup:
- b. Kepatuhan terhadap Peraturan dan Prosedur: Setiap kapal memiliki peraturan dan prosedur operasional yang harus diikuti oleh seluruh *crew*. Hal ini mencakup pelaksanaan tugas harian, penggunaan peralatan keselamatan, serta pelaporan yang tepat waktu. Peraturan ini berlaku dalam segala situasi, termasuk dalam kondisi darurat.

- c. Tanggung Jawab Individu: Setiap anggota *crew* kapal harus memahami peran dan tanggung jawab mereka. Ketidakhadiran atau kelalaian dalam melaksanakan tugas dapat mempengaruhi keselamatan dan kinerja kapal secara keseluruhan.
- d. Komunikasi yang Efektif: Disiplin komunikasi juga sangat penting di atas kapal. Komunikasi yang jelas dan tepat waktu antara anggota *crew* sangat dibutuhkan untuk koordinasi yang efektif, terutama dalam situasi darurat atau ketika kapal beroperasi dalam kondisi yang sulit.
- e. Penghormatan terhadap Hierarki: Kapten kapal adalah pemimpin yang memiliki otoritas tertinggi di atas kapal. *Crew* harus menghormati dan mengikuti perintah yang diberikan oleh kapten serta pejabat lainnya sesuai dengan urutan hierarki yang ada. Kepatuhan terhadap komando ini menghindarkan terjadinya kekacauan dan memastikan kapal beroperasi dengan lancar.
- f. Ketepatan Waktu dan Kehadiran: Ketepatan waktu adalah hal yang sangat dihargai dalam operasi kapal. *Crew* diharapkan hadir tepat waktu untuk setiap tugas atau jadwal yang telah ditentukan, baik itu saat pelayaran maupun saat pelaksanaan prosedur rutin seperti pemeriksaan peralatan keselamatan.
- g. Keselamatan dan Kesehatan: Disiplin di atas kapal juga mencakup kepatuhan terhadap standar keselamatan dan kesehatan. *Crew* harus mengikuti prosedur keselamatan seperti mengenakan pelampung, mengenali jalur evakuasi, serta mematuhi aturan yang menjaga kesehatan dan kebersihan.
- h. Kesiapsiagaan Darurat: Dalam situasi darurat, disiplin yang tinggi sangat diperlukan untuk menangani keadaan dengan cepat dan tepat. *Crew* kapal harus siap dengan prosedur evakuasi, pemadaman api, penyelamatan, dan prosedur lainnya sesuai dengan pelatihan yang telah dilakukan.

- a. Dengan adanya disiplin yang baik di atas kapal, keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran operasional kapal dapat terjaga dengan baik, dan risiko kecelakaan dapat diminimalisir.

14. Pengetahuan

Merupakan pengetahuan yang diperoleh melalui pendidikan formal atau nonformal yang bertujuan untuk meningkatkan pemahaman seseorang dalam mencapai tujuan yang diinginkan.

15. Alat Pelindung Diri

Menurut publikasi "Kode Praktik Kerja Aman untuk Pelaut Pedagang", dijelaskan mengenai pakaian dan alat pelindung individu. Dalam buku yang diterbitkan pada tahun 1991, pada halaman 31-35, alat pelindung tersebut dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Helm Keselamatan/*Safety Helmet*.

Bagian paling esensial dari tubuh manusia adalah kepala. Untuk itu, perlindungan terbaik harus diberikan oleh helm keras yang terbuat dari plastik ketika berada di kapal. Helm ini juga dilengkapi dengan tali dagu yang memastikan helm tetap pada posisinya saat terjadi perjalanan atau terjatuh.



gambar 2.1 Safety helmet

Sumber : <https://safety-helmet.jpg>

- b. Pakaian pelindung: pakaian pelindung merupakan keseluruhan pakaian yang memberikan perlindungan kepada tubuh anggota tim dari zat-zat berbahaya seperti

minyak panas, air, percikan dari proses pengelasan, dan lainnya. Hal ini dikenal sebagai, “*dangri*” or “*boiler suit*”.



Gambar 2.2 *Coverall*

Sumber : [Https;wearpack.jpg](https://wearpack.jpg)

- c. Sepatu Keselamatan: hampir seluruh ruang di dalam kapal diisi oleh barang dan mesin, yang terbuat dari bahan logam yang berat dan membuatnya sulit bagi kru untuk bergerak. Sepatu Keselamatan melindungi agar tidak ada cedera yang dialami pada kaki pekerja atau anggota kru di atas kapal.



Gambar 2.3 *Safety shoes*

Sumber : [Http;safetyshoes.jpg](http://safetyshoes.jpg)

- d. Sarung tangan (sarung tangan keselamatan): Terdapat berbagai macam sarung tangan yang tersedia di kapal. Sarung tangan ini diperlukan dalam kegiatan operasional

yang mengharuskan perlindungan bagi tangan para pekerja. Beberapa jenis sarung tangan yang ada termasuk sarung tangan tahan panas untuk digunakan pada permukaan yang panas, sarung tangan dari bahan katun untuk penggunaan sehari-hari, sarung tangan untuk pengelasan, sarung tangan tahan bahan kimia, dan lain-lain.



Gambar 2.4 *Hand gloves*

Sumber : [Http;Hand-Gloves.jpg](http://Hand-Gloves.jpg)

- e. Kacamata Pelindung: Mata merupakan bagian tubuh yang paling peka dan dalam kegiatan sehari-hari, risiko mengalami cedera pada mata sangat besar. Kacamata pelindung atau kacamata yang dipakai untuk melindungi mata, sementara kacamata las dirancang untuk kegiatan pengelasan yang memberikan perlindungan terhadap percikan dengan intensitas tinggi.

- g. Sabuk pengaman: kegiatan operasional kapal biasanya melibatkan perbaikan dan pengecatan area yang tinggi, yang memaksa anggota kru untuk mencapai lokasi-lokasi yang sulit dijangkau. Untuk mencegah terjatuh dari ketinggian tersebut, diperlukan pemakaian sabuk pengaman. Sabuk pengaman dikenakan oleh pekerja di satu sisi dan diikatkan pada titik yang kokoh di sisi lainnya.



gambar 2.7 *Safety harness*

Sumber : <https://www.safetyharness.com>

- h. Masker wajah Bagi mereka yang bekerja pada permukaan isolasi, proses pengecatan atau pembersihan karbon dapat melibatkan partikel berbahaya yang dapat membahayakan kesehatan jika terhirup. Untuk mencegah hal ini, masker wajah disediakan sebagai pelindung dari partikel yang berbahaya.



Gambar 2.8 Respirator

Sumber ; [Https;Respirator.jpg](https://Respirator.jpg)

- i. *Welding shield*: *welding* adalah aktivitas yang sering dilakukan di kapal untuk perbaikan struktur. Para juru las menggunakan pelindung las atau masker untuk melindungi mata dari sinar ultraviolet yang dapat muncul dari percikan las. Hal ini sangat penting dan sebaiknya penggunaan pelindung las menjadi suatu keharusan demi keselamatan para pekerja.



Gambar 2.9 Welding Shield

Sumber : [Https;Welding-Shield.jpg](https://Welding-Shield.jpg)

Kejadian yang tidak terduga dan tidak diinginkan, yang disebabkan oleh kesalahan manusia, dapat mengganggu kegiatan kerja, merusak peralatan, dan harta benda, dan bahkan menyebabkan cedera, kerugian, atau gangguan pada Perusahaan. Kecelakaan kerja (*accident*) adalah situasi yang tak diharapkan yang menimbulkan risiko bagi keselamatan manusia, merusak aset, atau menghambat operasional. Insiden tersebut dapat memicu kerugian materiil, kematian, luka, kecacatan, serta polusi lingkungan. Insiden kerja sering terjadi dalam lingkungan pekerjaan dan dapat dipicu oleh sejumlah elemen seperti ketidakhati-hatian, kondisi kerja yang berbahaya, atau kerusakan pada peralatan:

- a. *Accident*, merupakan situasi negatif yang mengakibatkan kerusakan pada orang atau aset.
- b. *Incident*, merupakan situasi negatif yang belum menghasilkan kerugian nyata..
- c. *Near Miss*, mirip dengan kondisi yang tidak aman yang hampir berujung pada insiden atau kecelakaan.

Untuk mengurangi kecelakaan di tempat kerja, penting untuk mengidentifikasi penyebab-penyebabnya. Kecelakaan sering kali disebabkan oleh lebih dari satu faktor. Secara umum, penyebab kecelakaan dapat dibagi menjadi tindakan yang tidak aman dan kondisi kerja yang tidak aman.

Berdasarkan publikasi dari Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4: Keamanan Pribadi dan Tanggung Jawab Sosial, Kementerian Perhubungan (2000:54), terdapat tiga kelompok penyebab utama kecelakaan di tempat kerja:

- a. Tindakan tidak aman dari manusia (*unsafe human acts*), misal:
 - 1) Melakukan pekerjaan tanpa otorisasi
 - 2) Tidak memberikan sinyal peringatan
 - 3) Bekerja terburu-buru
 - 4) Membuat peralatan keselamatan tidak berfungsi

- 5) Menggunakan peralatan yang cacat
- 6) Bekerja tanpa mengikuti prosedur keselamatan
- 7) Tidak menggunakan peralatan proteksi diri
- 8) Melanggar ketentuan keselamatan
- 9) Bercanda di area kerja
- 10) Mabuk atau mengantuk

Seseorang Ada beberapa alasan mengapa seseorang melakukan tindakan yang tidak aman atau tidak aman, yang dapat menyebabkan kecelakaan:

- 1) Tidak tahu

Orang tersebut tidak mengetahui cara bekerja yang aman dan tidak sadar akan risiko yang ada sehingga terjadi kecelakaan.

- 2) Tidak mampu/tidak biasa

Orang tersebut mengetahui cara yang aman, tetapi karena belum terampil atau kurang mahir, akhirnya membuat kesalahan dan gagal.

- 3) Tidak mau

Meski sudah jelas mengetahui cara kerja, peraturan, dan risiko yang ada, dan mampu melakukannya, tetapi karena tidak ada kemauan, akhirnya membuat kesalahan dan mengakibatkan kecelakaan.

b. Keadaan tidak aman (*unsafe condition*), misalnya :

- 1) Peralatan keamanan yang tidak memenuhi standar.
- 2) Material/peralatan yang rusak atau tidak layak pakai.
- 3) Ventilasi dan pencahayaan yang tidak memadai.
- 4) Lingkungan kerja yang terlalu padat, lembap, bising.
- 5) Risiko ledakan atau kebakaran.
- 6) Kurangnya fasilitas penanda.
- 7) Kondisi udara beracun: gas, debu, dan uap.

16. Pengertian Penerapan Keselamatan kerja di kapal

Untuk memastikan keamanan dan kesehatan karyawan serta mencegah terjadinya kecelakaan dan luka selama operasi kapal, berbagai tindakan, prosedur, dan peraturan yang disebut sebagai penerapan keselamatan kerja diterapkan.

- a. Pendidikan dan Pelatihan: Seluruh anggota kru harus menerima pelatihan terkait prosedur keselamatan, cara menggunakan peralatan keselamatan, dan langkah-langkah darurat.
- b. Pemakaian Alat Pelindung Diri: Setiap pekerja di kapal wajib mengenakan alat pelindung diri yang tepat, seperti helm, sepatu pelindung, sarung tangan, dan pelampung.
- c. Prosedur Darurat: Perlu adanya prosedur darurat yang jelas serta latihan evakuasi secara berkala untuk memastikan semua anggota kru mengetahui tindakan yang harus diambil dalam keadaan darurat seperti kebakaran, kebocoran, atau insiden lain.
- d. Perawatan dan Pemeriksaan Berkala: Kapal dan setiap peralatannya harus menjalani pemeriksaan dan perawatan secara rutin agar semua dalam kondisi baik dan aman digunakan.
- e. Pengelolaan Risiko: Memastikan identifikasi dan penilaian risiko di lingkungan kerja serta pelaksanaan tindakan pengendalian untuk mengurangi atau menghilangkan risiko.
- f. Komunikasi yang Baik: Sistem komunikasi yang efektif antara anggota kru kapal menjamin bahwa informasi terkait keselamatan bisa disampaikan dengan cepat dan mudah dipahami.
- g. Ketaatan pada Peraturan: Mematuhi seluruh peraturan dan standar keselamatan kerja yang berlaku baik di dalam negeri maupun internasional, termasuk yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan lembaga lainnya.

Dengan menerapkan sistem keselamatan kerja yang baik, kondisi di kapal bisa menjadi lebih aman dan sehat bagi seluruh anggota tim. Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah panduan penting untuk

memastikan operasional suatu organisasi atau perusahaan berjalan dengan baik. Beberapa definisi menyebutkan bahwa SOP adalah serangkaian langkah atau prosedur yang menentukan bagaimana suatu pekerjaan harus dilaksanakan, kapan waktu pelaksanaannya, dan siapa yang bertanggung jawab atas tugas tersebut. Tujuan utama pembuatan SOP adalah untuk secara rinci menggambarkan standar atau prosedur yang harus diikuti saat melaksanakan aktivitas kerja yang berulang dalam suatu organisasi. Menurut Sailendra (2015), SOP bertujuan untuk menciptakan proses kerja yang efektif, memberikan panduan kepada karyawan baru, mengurangi biaya operasional, memudahkan pengawasan, dan meningkatkan koordinasi antar bagian-bagian dalam perusahaan. Moekijat (2008) menjelaskan bahwa SOP meliputi langkah-langkah pelaksanaan suatu pekerjaan, sementara Tjipto Atmoko (2011) menekankan bahwa SOP adalah pedoman untuk menilai kinerja teknis, administratif, dan prosedural sesuai dengan tata kerja, prosedur kerja, dan sistem kerja unit kerja yang bersangkutan. Secara keseluruhan, SOP merupakan sistem yang disusun untuk menyederhanakan, merapikan, dan menata pekerjaan dalam suatu organisasi, sehingga menjadikannya lebih efisien dan efektif dalam menjalankan operasionalnya.

17. SOP Bongkar Muat di MV. Eastern Fair

MV. Eastern Fair adalah kapal dengan tipe *Cement Carrier*, yang dirancang khusus untuk mengangkut dan menangani muatan semen dalam jumlah besar. Proses bongkar muat di kapal jenis ini berbeda dengan kapal kargo umum karena semen biasanya diangkut dalam bentuk curah (*bulk*) atau dalam kemasan (*bagged cement*). Oleh karena itu, diperlukan prosedur khusus untuk memastikan bongkar muat dilakukan dengan aman, efisien, dan tanpa menyebabkan pencemaran lingkungan atau kerusakan muatan.

Proses bongkar muat pada *cement carrier* dapat menggunakan beberapa metode, seperti *pneumatic system* (sistem tekanan udara)

untuk semen curah atau menggunakan konveyor dan *crane* untuk semen dalam karung. Risiko utama dalam proses ini meliputi debu semen yang dapat mengganggu pernapasan, kelembaban yang dapat merusak kualitas semen, serta potensi kebocoran atau penyumbatan dalam sistem bongkar muat. Agar bongkar muat berjalan dengan lancar, Standar Operasional Prosedur (SOP) harus diterapkan dengan ketat. SOP ini mengatur setiap tahapan mulai dari persiapan, pelaksanaan, hingga penyelesaian proses bongkar muat guna meminimalkan risiko kecelakaan kerja serta memastikan efisiensi operasional kapal.

Berikut SOP saat melakukan bongkar muat di mv. Eastern Fair :

1. Koordinasi dan Briefing

- a. *Chief Officer* melakukan koordinasi dengan pihak pelabuhan mengenai metode bongkar muat yang digunakan (pneumatic system untuk semen curah atau *crane/conveyor* untuk semen dalam karung).
- b. Lakukan *toolbox meeting* bersama seluruh pekerja untuk menjelaskan prosedur kerja, pembagian tugas, dan potensi bahaya.
- c. Pastikan sistem komunikasi antara *crew* kapal dan operator darat berfungsi dengan baik.

2. Penggunaan Alat Keselamatan Kerja (APD)

- a. Semua *crew* dan pekerja wajib menggunakan Alat Pelindung Diri (APD):
 - 1) Masker atau respirator untuk melindungi dari debu semen.
 - 2) *Safety helmet* untuk mencegah cedera kepala.
 - 3) *Safety Gloves* untuk melindungi tangan dari bahan abrasif.
 - 4) *Safety Shoes* untuk melindungi kaki dari benda berat.
 - 5) Rompi reflektif untuk meningkatkan visibilitas di area kerja.

3. Pengawasan Langsung oleh Perwira Jaga

- a. *Chief Officer* atau perwira jaga harus berada di lokasi selama proses bongkar muat berlangsung.
- b. Pastikan semua pekerja mengikuti SOP dan menggunakan APD dengan benar.
- c. Lakukan inspeksi berkala untuk memastikan alat bongkar muat bekerja dengan baik dan tidak ada kendala teknis.
- d. Jika terjadi kendala atau insiden, segera hentikan operasi dan lakukan evaluasi sebelum melanjutkan.

4. Pemeriksaan dan Pembersihan

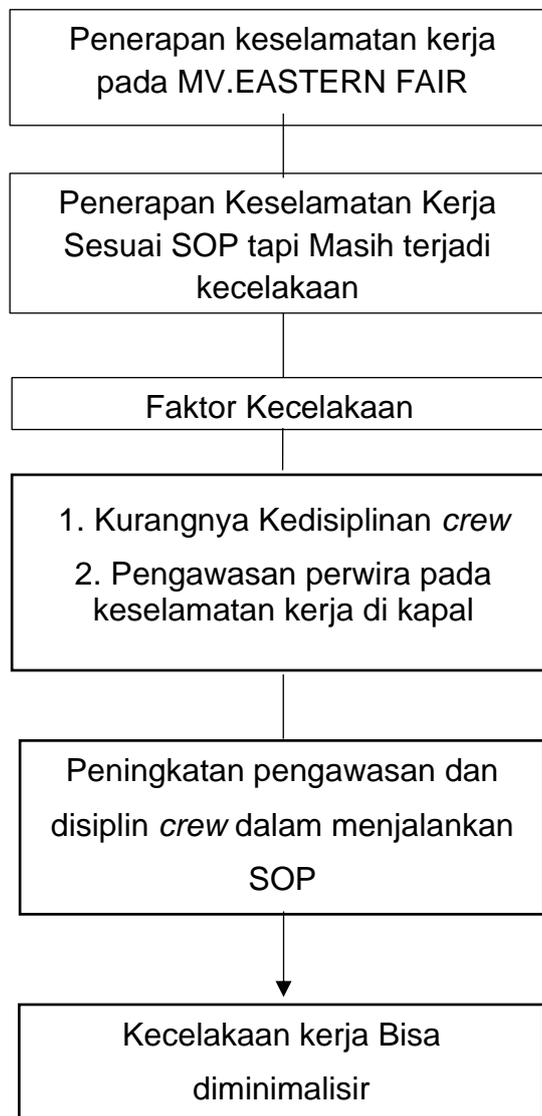
- a. Pastikan semua muatan telah dibongkar sesuai *manifest*.
- b. Bersihkan area kerja dari sisa-sisa semen dan periksa apakah ada kebocoran yang perlu ditangani.
- c. Matikan dan amankan semua alat bongkar muat setelah selesai digunakan.

5. Pelaporan dan Evaluasi

- a. *Chief Officer* membuat laporan akhir mengenai jumlah semen yang dibongkar, kondisi muatan, dan kendala yang terjadi selama proses.
- b. Lakukan evaluasi dengan *crew* untuk meningkatkan efisiensi dan keselamatan dalam bongkar muat berikutnya.

Standar operasional prosedur diatas diambil dari mv. Eastern fair tempat penulis melakukan penelitian.

B. Kerangka Pikir



C. Pertanyaan penelitian

1. Sejauh mana efektivitas penerapan keselamatan kerja di kapal MV. Eastern Fair?

Pertanyaan ini bertujuan untuk menilai apakah kebijakan dan prosedur keselamatan kerja yang diterapkan di kapal sudah berjalan dengan baik dan efektif dalam mengurangi risiko kecelakaan kerja.

2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam penerapan keselamatan kerja di kapal MV. Eastern Fair?

Fokus dari pertanyaan ini adalah mengidentifikasi berbagai hambatan yang mungkin dihadapi dalam penerapan sistem keselamatan kerja, baik dari aspek teknis, manajerial, maupun faktor manusia.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, yang bertujuan untuk menggali pemahaman mendalam tentang fenomena yang terjadi di lapangan terkait dengan keselamatan kerja pada *crew* kapal. Penelitian kualitatif ini akan mengungkap bagaimana penerapan prosedur keselamatan dan faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan kerja secara langsung, tanpa mengandalkan data statistik.

B. Definisi Konsep

Dalam penelitian ini, beberapa konsep utama dijelaskan secara operasional untuk memberikan batasan yang jelas serta memastikan pemahaman yang sama terhadap variabel-variabel yang dikaji. Adapun definisi operasional konsep dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja dalam konteks penelitian ini merujuk pada seluruh tindakan dan prosedur yang diterapkan di atas kapal untuk melindungi awak kapal dari potensi bahaya selama pelaksanaan tugas. Hal ini mencakup penggunaan alat pelindung diri (APD), pelatihan keselamatan, serta penerapan standar operasional yang sesuai dengan peraturan keselamatan kerja maritim yang ditetapkan oleh organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO). Tujuan keselamatan kerja adalah untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan menciptakan lingkungan kerja yang aman dan produktif di atas kapal.

2. Crew Kapal

Crew kapal adalah seluruh individu yang terdaftar secara resmi sebagai awak kapal dan bertanggung jawab atas pengoperasian, perawatan, serta pengelolaan kegiatan di atas kapal sesuai dengan tugas dan jabatannya masing-masing. Mereka terdiri dari berbagai bagian, yaitu:

- a. Nahkoda: Pemimpin tertinggi di kapal yang bertanggung jawab atas keseluruhan operasional, keselamatan pelayaran, dan pengambilan keputusan.
- b. Perwira: Meliputi perwira dek dan perwira mesin yang menjalankan fungsi teknis dan pengawasan.
- c. Anak Buah Kapal (ABK): Personel yang membantu pelaksanaan operasional kapal baik di bagian dek, mesin, maupun bagian domestik (koki, juru mudi, dll).

Setiap anggota crew memiliki tanggung jawab dalam menjaga keselamatan kerja, termasuk penggunaan alat pelindung diri dalam setiap aktivitas yang berisiko.

3. Alat Keselamatan Kerja (Alat Pelindung Diri - APD), Alat keselamatan kerja dalam penelitian ini secara khusus merujuk pada Alat Pelindung Diri (APD), yaitu perlengkapan pribadi yang wajib digunakan oleh awak kapal untuk melindungi diri dari potensi bahaya fisik, kimia, atau mekanik selama bekerja. Jenis-jenis APD yang umum digunakan di atas kapal antara lain:

- a. Helm keselamatan (safety helmet): Melindungi kepala dari benturan dan benda jatuh.
- b. Sepatu safety (safety shoes): Melindungi kaki dari benda tajam, berat, dan licin.
- c. Sarung tangan kerja (work gloves): Melindungi tangan dari panas, zat kimia, atau gesekan.

- d. Pelindung mata dan wajah: Digunakan saat melakukan pengelasan atau pekerjaan yang berisiko terkena serpihan.
- e. Rompi pelampung (life jacket): Digunakan untuk keselamatan saat berada di dekat atau di atas air.
- f. Pakaian kerja (coverall): Melindungi tubuh dari percikan bahan berbahaya atau panas.
- g. Pelindung telinga (ear protector): Untuk menghindari gangguan pendengaran di area mesin yang bising.

Pemakaian APD yang sesuai standar merupakan bagian penting dalam upaya pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal.

C. Unit Analisis

Penelitian ini dilakukan saat penulis melakukan praktek laut dikapal MV. Eastern Fair milik Perusahaan PT. Waruna Nusa Sentana, Penelitian ini dilakukan kurang lebih selama 12 bulan, dimulai pada tanggal 15 Desember 2022 sampai dengan 05 Januari 2024

D. Teknik Pengumpulan Data

Metode untuk mengumpulkan data serta informasi yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini diperoleh melalui:

1. Metode lapangan

a. Observasi

Artinya, melakukan pengamatan langsung terhadap praktik keselamatan kerja di atas kapal, termasuk mengamati pelaksanaan tugas sehari-hari yang dilakukan oleh kru kapal.

b. Dokumentasi

Artinya, mencatat dengan membuat catatan-ringkas tentang berbagai peristiwa yang berlangsung dan juga membuka serta membaca dokumen-dokumen yang disimpan sebagai arsip, yang terkait dengan aktivitas tersebut.

c. Wawancara

Dengan kata lain, berbicara secara langsung dengan atau perwira kapal untuk mendiskusikan pentingnya implementasi keselamatan kerja di atas kapal.

2. Tinjauan Kepustakaan

Metode ini mencakup pengumpulan informasi yang mendukung yang berupa bukti dan teori yang relevan terkait dengan topik yang diteliti. Penulis sering memanfaatkan sumber-sumber seperti buku panduan di atas kapal atau kajian literatur di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pendekatan ini bertujuan untuk membangun struktur pemikiran yang kuat dalam memperdebatkan dan membandingkan hasil dengan penelitian yang sudah ada.

E. Teknik Analisis Data

Dalam studi ini, peneliti menganalisis informasi yang berupa kata-kata dan kalimat yang diperoleh dari observasi, wawancara, serta dokumen yang mendukung penelitian. Analisis ini mencakup tulisan yang menjelaskan hasil dari kajian literatur dan observasi. Setelah semua data dari wawancara dan observasi dikumpulkan, proses penyaringan data dilakukan, yang bertujuan untuk menonjolkan elemen-elemen penting dari wawancara dan observasi tersebut.

Tahap selanjutnya adalah pengolahan informasi, yaitu mengorganisir dan menyajikan data yang ada dengan cara yang teratur untuk mempermudah proses penarikan kesimpulan. Penulis mengidentifikasi bahwa masalah yang muncul di kapal MV. EASTERN FAIR berkaitan dengan rendahnya disiplin dari penyelam yang menyewa kapal tersebut.