

**ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH
KAPAL DI OSV. BES SINCERE**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

FINSEN SULUNG BALLA' PODDALA

NIS 24.03.101.006

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

PERYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :
Nama : Finsen Sulung Balla' Poddala
Nomor Induk Siswa : 24.03.101.006
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

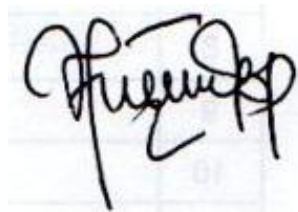
Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL DI OSV. BES SINCERE

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan merupakan ide saya sendiri.

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

Makassar, 10 Desember 2024



FINSEN SULUNG BALLA' PODDALA

PERSETUJUAN SEMINAR

KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL DI OSV. BES SINCERE

Nama Pasis : FINSSEN SULUNG BALLA' PODDALA

Nomor Induk Siswa : 24.03.101.006

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan pada Seminar Karya Ilmiah Terapan yang dilaksanakan oleh Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjenjangan PIP Makassar.

Makassar, 08 Januari 2025

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar
NIP: 19711022 200212 1 001

Capt. Drs. H. Arlizar Djamaan, M.Mar.
NIP:

Mengetahui,

Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjenjangan

Ir. Syvuti, M.Si, M.Mar.E
NIP. 19680508 200212 1 002

**ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH
KAPAL OSV. BES SINCERE**

Disusun dan Diajukan oleh:

FINSEN SULUNG BALLA' PODDALA

NIS. 24.03.101.006

Ahli Nautika Tingkat I

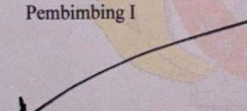
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal, 09 Januari 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

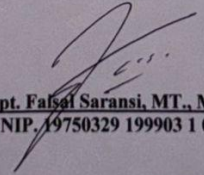
Pembimbing II


Dr. Capt. Bahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar
NIP. 19711022 200212 1 001


Capt. Drs. H. Arlizar Djamaan, M.Mar.
NIP.

Mengetahui:

A.n Direktur,
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur 1


Capt. Falsaf Saransi, MT., M.Mar
NIP. 19750329 199903 1 002

Dengan segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan KIT dengan judul **“Analisis Terjadinya Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal di OSV. BES SINCERE”**.

Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa Jurusan Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) dalam menyelesaikan studinya pada program ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi tata bahasa, struktur kalimat, maupun metode penulisan.

Dengan segala kerendahan hati, tidak lupa dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan penulisan ini :

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E. selaku Manajer Program Diklat Keterampilan Pelaut/Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar selaku pembimbing I
4. Capt. Drs. H. Arlizar Djamaan, M. Mar selaku pembimbing II
5. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti Program Diklat Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) di PIP Makassar.

6. Rekan-rekan Perwira Siswa ANT-I Angkatan XXXVIII tahun 2024 yang menyumbangkan peran sebagai tempat diskusi dan saling tukar pikiran dalam menyusun KIT ini. Akhirnya Penulis berharap semoga KIT ini bermanfaat baik bagi pribadi maupun pihak pembaca yang membutuhkannya.
7. Orang tua, istri dan anak-anakku serta keluarga tercinta yang telah memberikan doa dan dorongan serta bantuan moril dan materi, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini.

Dalam penulisan KIT ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan-kekurangan dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian, dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan makalah ini. Harapan penulis semoga karya tulis ilmiah terapan ini dapat dijadikan bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, Desember 2024

FINSEN SULUNG BALLA' PODDALA
NIS. 24.03.101.006

ABSTRAK

FINSEN SULUNG BALLA' PODDALA, "ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA ANAK BUAH KAPAL DI OSV. BES SINCERE".
Dibimbing oleh **Sahabuddin Sunusi** dan **Arlizar Djamaan**.

Sistem manajemen keselamatan di atas kapal bertujuan mendukung keselamatan kerja dalam pengoperasian kapal, hal ini disebabkan perkerjaan dikapal OSV beresiko tinggi dimana 80% dari kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahan manusia. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui cara meningkatkan pengetahuan dan pemahaman ABK tentang hal-hal yang perlu diperhatikan sebelum memulai dan menuju ke lokasi kerja. Kejadian pada penelitian yaitu di kapal OSV. Bes Sincere saat beroperasi di Nasr Field, Uni Emirat Arab pada tanggal 03 November 2023.

Hasil: Pada saat melakukan pekerjaan diatas kapal ABK dituntut untuk mematuhi dan memahami prosedur kerja akan tetapi hal ini masih jauh dari harapan. ABK sering kali lalai dalam memperhatikan keadaan sekitar dan prosedur-prosedur keselamatan sebelum memulai suatu pekerjaan, sehingga membutuhkan ketegasan dari Nakhoda untuk menerapkan prosedur keselamatan kerja dengan benar agar seluruh ABK melaksanakan pekerjaan dengan baik. Kesimpulan ABK tidak memahami dan kurang meperhatikan prosedur-prosedur pekerjaan yang aman sehingga memicu terjadinya kecelakaan kerja. Saran, sebaiknya pengarahan dan pengawasan lebih ditingkatkan serta semua ABK membiasakan diri untuk memperhatikan keadaan sekeliling sebelum melaksanakan pekerjaan demi terciptanya lingkungan pekerjaan yang aman.

Kata Kunci: Kecelakaan Kerja, Pemahaman, Manajemen Keselamatan Kerja.

ABSTRACT

FINSEN SULUNG BALLA’ PODDALA, “ANALYSIS OF WORK ACCIDENTS OF SHIP’S CREW ON OSV. BES SINCERE”. Supervised by Sahabuddin Sunusi and Arlizar Djamaan.

The safety management system onboard aims to support work safety in ship operation, this is because work on OSV vessel is high risk, where 80% of these accidents are caused by human error. The purpose of this study was to find out how to improve the knowledge and understanding of crew members about things that need to be considered before starting and heading to the work location. The incident in the study was on the OSV ship. Bes Sincere while operating at Nasr Field, United Arab Emirates on 23 November 2023.

Results: When working on board the ship, crew members are required to comply with and understand work procedures, but this is still far from expectations. ABK often neglect to pay attention to the surrounding conditions and safety procedures before starting a job, so it requires firmness from the Captain to implement work safety procedures correctly so that all ABK carry out their work properly. The conclusion is that ABK do not understand and pay less attention to safe work procedures, which triggers work accidents. Suggestions, direction and supervision should be improved and all ABK should get used to paying attention to the surrounding conditions before carrying out work in order to create a safe work environment.

Keywords: Work Accidents, Understanding, Work Safety Management.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penulisan	4
D. Manfaat Penulisan	4
E. Hipotesis	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	9
B. Faktor Kapal	15
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	26
B. Situasi dan Kondisi	26
C. Temuan	28

D. Urutan Kejadian	31
BAB IV SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	33
B. Saran	33
DAFTAR PUSTAKA	x
LAMPIRAN	xi
RIWAYAT HIDUP	xii

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

MV. BES SINCERE adalah kapal OSV (*Offshore Support Vessel*) yang digunakan sebagai salah satu alat transportasi laut untuk membantu dalam kegiatan eksplorasi minyak dan gas bumi di daerah lepas pantai. Kapal ini berfungsi untuk menghubungkan lokasi eksplorasi lepas pantai dengan pelabuhan khusus bongkar-muat atau *base pon*.

Sehubungan kapal OSV yang mempunyai peranan sangat penting, sehingga kapal *supply* yang modern, teknologi permesinan dan perlengkapan alat keselamatan, yang kesemuanya itu untuk menunjang kelancaran kegiatan pengeboran lepas pantai dan untuk keselamatan dari pada *crew* itu sendiri.

Fungsi lain dari kapal *supply* juga untuk melakukan kegiatan pekerjaan perawatan anjungan lepas pantai, pelayanan logistik dan instalasi bawa laut hingga masa pakai penuh lapangan lepas pantai.

Dalam kaitan ini diperlukan kapal *supply* yang baik dengan awak kapal yang cukup terlatih keterampilannya, peralatan keselamatan kapal yang terpercaya dan rencana kerja yang baik serta perintah kerja yang jelas. Dengan kondisi seperti tersebut diatas akan diperoleh hasil yang optimal Untuk mendukung semua ini maka perusahaan pelayaran telah menerapkan sistem manajemen keselamatan diatas kapal untuk mendukung pelaksanaan operasi kapal, tetapi seringkali kapal dalam pengoperasiannya tidak selalu berjalan dengan lancar dan karena kapal OSV sering melakukan berbagai

jenis kerja yang beresiko tinggi maka mempunyai resiko bahaya kecelakaan yang tinggi pula, baik itu kecelakaan diatas kapal, kerusakan muatan, kecelakaan kapal dengan instalasi atau pencemaran lingkungan laut akibat kecelakaan itu, dan kurangnya pelatihan kerjasama *team* diatas kapal maka akan menghambat kelancaran operasi dan mengakibatkan resiko kecelakaan kerja diatas kapal, karena 80% kecelakaan disebabkan karena kesalahan manusia, faktor manusia adalah faktor yang paling dominan penyebab kecelakaan kerja diatas kapal *supply*.

Untuk menunjang operasional kapal tersebut diperlukan Anak Buah Kapal (ABK) yang terampil dalam melaksanakan berbagai macam pekerjaan diatas kapal *supply*, maka salah satu hal yang sangat perlu diperhatikan adalah kemampuan ABK mengikuti perkembangan teknologi dan disiplin dalam bekerja. Walaupun perusahaan telah menerapkan sistem manajemen di atas kapal yaitu manajemen perawatan sesuai ISM Code, undang undang perlengkapan, SOLAS dan lain - lain, atau Konvensi Nasional maupun Internasional. Dalam hal ini ABK diharuskan memiliki sertifikat keterampilan dan keahlian khusus sesuai dengan STCW (*Standar Training of Certificate and Watchkeeping for Seafarer, 1978*) sehingga tercipta nantinya pelaut yang terampil, cekatan dan siap pakai.

ABK juga dituntut memiliki pengalaman kerja yang cukup, kemampuan, pengetahuan, kerjasama di dalam *team* dan disiplin melakukan pekerjaan. Kurangnya pengalaman, keterampilan, pengetahuan dan disiplin dalam melaksanakan pekerjaan, ini berakibat juga terhadap terjadinya kecelakaan kerja pada ABK.

Dalam pengoperasian kapal ABK dituntut untuk melaksanakan prosedur keselamatan kerja yaitu menggunakan alat keselamatan kerja (PPE) setiap akan melakukan pekerjaan, kondisi ini menyebabkan ABK merasa bosan karena menganggap sepele pekerjaan yang dilakukannya sehingga membuatnya lalai dalam mentaati peraturan yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan Internasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan ini berakibat sering terjadinya kecelakaan kerja pada ABK. Sebagaimana kejadian yang pernah terjadi di OSV. Bes Sincere pada tanggal 03 November 2023 saat melaksanakan pekerjaan di Nasr Field, Uni Emirat Arab, salah satu ABK level rating mengalami kecelakaan saat kapal akan mendekat ke platform untuk sandar. Saat ABK keluar dari akomodasi untuk persiapan tiba-tiba kapal oleng dan ABK tersebut tergelincir di tangga karena tidak berpegangan dengan baik ketika menuruni anak tangga. Ada beberapa hal yang harus di perhatikan pada saat menaiki atau menuruni anak tangga yang benar, yaitu sepatu yang di pakai harus sesuai dengan ukuran kaki penggunanya, jangan terlalu kecil dan jangan pula terlalu besar sebab akan menjadikan kaki cedera. Apabila *Safety Shoes* memakai tali, maka mesti di ikat dengan baik serta kuat supaya tali tidak terinjak ketika menjalankan pekerjaan.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas maka penulis tertarik mengangkat judul dalam penulisan karya ilmiah terapan yaitu: "*Analisis Terjadinya Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal di OSV. Bes Sincere*"

B. RUMUSAN MASALAH

Dari masalah-masalah tersebut diatas, maka dapat ditarik rumusan masalah guna mempermudah pembahasan selanjutnya yaitu apa penyebab kecelakaan kerja di OSV. Bes Sincere?

C. TUJUAN PENELITIAN

Dengan adanya kejadian yang menyebabkan kecelakaan kerja diatas kapal OSV. Bes Sincere maka penulis di dalam pembuatan makalah ini mempunyai tujuan yang sangat penting, yaitu untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan kerja di OSV. Bes Sincere.

D. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dari penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat dari aspek -aspek yang ada keterkaitannya satu dengan yang lain diantaranya:

1. Manfaat bagi dunia praktisi:
 - a. Diharapkan berguna sebagai bahan masukan bagi rekan-rekan awak kapal OSV. BES SINCERE khususnya dalam mengurangi kecelakan kerja diatas kapal dan dapat mengetahui langkah-langkah yang harus dilakukan agar kejadian-kejadian yang menyebabkan kecelakaan tidak terulang kembali di masa yang akan datang.
 - b. Diharapkan dapat di gunakan sebagai masukan dan pelajaran bagi ABK Level perwira diatas kapal sejenis dan bagaimana cara terbaik mengurangi terjadinya kecelakaan kerja Anak Buah Kapal diatas kapal.

2. Manfaat bagi dunia akademis:

- a. Dari aspek teoritis dapat menjadi tolak ukur dan jalan keluar yang terbaik, juga sebagai tambahan ilmu pengetahuan bagi para pembaca agar dapat memahami prosedur/aturan sesuai dengan aturan keselamatan kerja dan juga dapat di jadikan masukan buat rekan-rekan se-profesi yang sedang bekerja sebagai Nakhoda maupun ABK diatas kapal.
- b. Di harapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan di perpustakaan di PIP Makassar.

E. HIPOTESIS

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas penulis mengambil hipotesis diduga penyebab terjadinya kecelakaan disebabkan oleh ABK level rating tidak menggunakan memperhatikan dengan seksama pergerakan kapal pada saat cuaca buruk ketika menuruni tangga, dan tidak mengikuti prosedur serta langkah-langkah yang benar saat akan memulai suatu pekerjaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam kamus Bahasa Indonesia menyebutkan pengertian upaya adalah tindakan yang dilakukan seseorang, untuk mencapai apa yang di inginkan atau merupakan sebuah strategi. Upaya adalah aspek yang dinamis dalam kedudukan (status) terhadap sesuatu. Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu upaya (soekamto 1984:237). Upaya dijelaskan sebagai usaha (syarat) suatu cara, juga dapat dimaksud sebagai suatu kegiatan yang dilakukan secara sistematis, terencana dan terarah untuk menjaga sesuatu hal agar tidak meluas atau timbul.

Menurut Wursanto 1989, Keselamatan difilosofikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budayanya menuju masyarakat makmur dan sejahtera.

Sedangkan pengertian secara keilmuan adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja.

Kecelakaan tidak terjadi begitu saja, kecelakaan terjadi karena tindakan yang salah atau kondisi yang tidak aman. Kelalaian sebagai sebab kecelakaan merupakan nilai tersendiri dari teknik keselamatan. Ada pepatah yang mengungkapkan tindakan yang lalai seperti kegagalan dalam melihat atau berjalan mencapai suatu yang jauh diatas sebuah tangga. Hal tersebut menunjukkan cara yang lebih baik selamat untuk menghilangkan kondisi kelalaian dan memperbaiki kesadaran mengenai keselamatan setiap anak buah kapal.

Diantara tindakan yang kurang aman salah satunya diklasifikasikan seperti latihan sebagai kegagalan menggunakan peralatan keselamatan, dan pengoperasian alat-alat keselamatan dan lain-lain.

Dari hasil analisa kebanyakan kecelakaan biasanya terjadi karena mereka lalai ataupun kondisi kerja yang kurang aman, tidak hanya satu saja. Keselamatan dapat dilaksanakan sedini mungkin, tetapi untuk tingkat efektivitas maksimum, pekerja harus dilatih menggunakan peralatan keselamatan.

Penulis akan menjelaskan kecelakaan itu disebabkan oleh faktor-faktor dari kecelakaan dan usaha pencegahaannya:

a. Faktor- faktor Kecelakaan

Studi kasus menunjukkan hanya proporsi yang kecil dari anak buah kapal (ABK) terdapat kecelakaan yang cukup banyak. Anak Buah Kapal (ABK) pada kapal mengatakan itu sebagai kecenderungan kecelakaan.

Untuk mengukur kecenderungan kecelakaan harus menggunakan data dari situasi yang menunjukkan tingkat resiko yang ekuivalen. Begitupun pelatihan yang diberikan kepada Anak Buah Kapal (ABK) harus dianalisa, untuk seseorang ABK yang berada di kelas pelatihan kecenderungan kecelakaan mungkin hanya sedikit yang diketahuinya. Satu lagi pertanyaan yang tak terjawab ialah apakah ada hubungan yang signifikan antara kecenderungan terhadap kecelakaan yang kecil atau salah satu kecelakaan yang besar. Pendekatan yang sering dilakukan untuk seorang nahkoda untuk salah satu faktor kecelakaan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) adalah dengan melakukan drill sesering mungkin tentang penggunaan alat-alat keselamatan atau pelindung diri.

b. Usaha pencegahan terjadinya kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja bersifat tidak menguntungkan, tidak dapat diramal, tidak dapat dihindari sehingga tidak dapat diantisipasi dan interaksinya tidak disengaja. Berdasarkan penyebabnya, terjadinya kecelakaan kerja dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu langsung dan tidak langsung. Adapun sebab kecelakaan tidak langsung terdiri dari faktor situasi yang tidak aman, kondisi fisik dan faktor manusia (lebih dari 80%).

Pada umumnya kecelakaan terjadi karena kurangnya pengetahuan dan pelatihan, kurangnya pengawasan, kompleksitas dan keanekaragaman ukuran organisasi, yang kesemuanya mempengaruhi kinerja keselamatan dalam pengoperasian kapal.

Anak Buah Kapal (ABK) akan tertekan dalam bekerja apabila waktu yang disediakan untuk merencanakan, melaksanakan dan menyelesaikan pekerjaan terbatas. Manusia dan beban kerja serta faktor-faktor situasi dalam bekerja merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, yang disebut roda keseimbangan dinamis. Kedisiplinan dan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) sangat dibutuhkan dalam bekerja di atas kapal. Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal, keselamatan kerja adalah prioritas utama.

Teori mengenai disiplin secara etimologi, disiplin berasal dari bahasa latin "*disipel*" yang berarti pengikut. mengalami perubahan menjadi "*discipline* " yang artinya kepatuhan terhadap aturan dan ketentuan yang berlaku dalam organisasi, yaitu menggabungkan diri dalam organisasi itu atas dasar keinsyafan, bukan paksaan menurut Wursanto (1989).

Selanjutnya berikut ini penulis akan menjelaskan beberapa factor yang terkait dengan kecelakaan kerja

A. FAKTOR MANUSIA

Jurnal Maritim edisi 11 Maret 2014, *Zero Accident* bukan hal mustahil. Mengutip pendapat seorang pejabat Kementerian Perhubungan (Kemenhub), bahwa tingkat keselamatan keamanan transportasi laut masih relatif rendah dan belum memperlihatkan perbaikan dan belum menunjukkan pengurangan. Namun, keselamatan transportasi merupakan isu yang kompleks. Usaha untuk menciptakan keselamatan merupakan proses yang dinamis dan tidak pernah berhenti. Masih terjadinya kecelakaan-kecelakaan kapal di laut mengundang tanya, apakah visi keselamatan pelayaran dengan target *zero accident* yang selama ini digaungkan oleh Kemenhub sudah berjalan di lapangan. Tentunya faktor yang menjadi penunjang yang harus dipatuhi adalah regulator, operator serta masyarakat pengguna jasa transportasi laut lainnya. Mengukur tingkat keberhasilan kinerja Kemenhub dalam mencegah kecelakaan di laut bukan dihitung berdasarkan angka-angka statistik, tetapi akan terlihat dari seberapa besarnya pengurangan angka kecelakaan secara signifikan.

Dalam mencapai tujuan sebuah organisasi tentunya membutuhkan sumber daya manusia yang kompeten di bidangnya sehingga membutuhkan kondisi kapal yang baik, kelengkapan peralatan kerja dan memahami prosedur kerja secara teori dan praktek. Anak Buah Kapal harus memiliki pengetahuan dan keterampilan dalam menunjang kelancaran kerjanya, mengingat resiko kerja diatas kapal penuh dengan tantangan dan resiko yang besar serta berbahaya. Nakhoda sebagai pemegang kewibawaan (kekuasaan)

di atas kapal harus memimpin dengan sebaik-baiknya sesuai aturan yang berlaku dan menjadi tauladan bagi semua kru kapal karena sifat ini akan membantu dan menjamin setiap orang akan bekerja dengan baik dan tidak melanggar aturan. Pencapaian tujuan organisasi tersebut harus memiliki sumber daya manusia yang berikut :

1. Pengetahuan

Pengetahuan (*knowledge* atau ilmu) adalah bagian yang esensial manusia, karena pengetahuan adalah buah dari berpikir. Dengan kemampuan menalar yang dimiliki oleh manusia menyebabkan mampu mengembangkan pengetahuan yang menjadi rahasia kekuasaannya. Pengetahuan ini mampu di kembangkan manusia disebabkan oleh dua hal yakni bahasa dan indra pendengarannya melalui akal pikirannya.

(Filsafat Ilmu, Teori dan Aplikasi, Prof.Dr.Idzam Fautanu, MA.2014).

2. Keterampilan

Yaitu kemampuan untuk menggunakan akal, pikiran, ide dan kreatifitas dalam mengerjakan, mengubah ataupun membuat sesuatu menjadi lebih bermakna sehingga menghasilkan sebuah nilai dari hasil pekerjaan tersebut. Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih untuk menaikkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada.(*admin.guru keterampilan.blogspot.com*)

3. Kemampuan

Jika seorang anak buah kapal menguasai tugas atau pekerjaannya sesuai bidangnya, maka dia pun akan mampu memahami setiap tugas yang

diberikan kepadanya. Dengan pemahaman ini diharapkan dapat menjalankan, melaksanakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan secara tepat dan cepat, sehingga dapat dikatakan semakin tinggi kedudukan seseorang dalam organisasi yang lebih diperlukan adalah kemampuan intelektual yang tinggi bukan kemampuan fisik. Sebaliknya kedudukan yang lebih rendah dalam organisasi, lebih menonjolkan kemampuan fisiknya untuk menyelesaikan tugas-tugas yang sifatnya teknis, mekanistik dan *repetitive*.

4. Kinerja

Menurut Prawirosentono (1999) bahwa: Kinerja adalah hasil kerja yang dicapai oleh seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam rangka upaya pencapaian tujuan organisasi bersangkutan secara legal tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral dan etika.

Sedangkan menurut Mangkunegara (2001:67) istilah kinerja berasal dari kata *Job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang ingin dicapai oleh seseorang). Kinerja juga merupakan hasil kerja atau kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang anak buah kapal dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya dalam mutasi naik kapal. Tentunya dalam lingkungan kerja sebuah organisasi diatas kapal menginginkan tercapainya tingkat pencapaian pekerjaan oleh para anak buah kapal sesuai dengan persyaratan-persyaratan pekerjaan. Dengan demikian kinerja adalah hasil yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan, kemampuan kerja anak buah

kapal dalam melaksanakan tugas sesuai standar atau persyaratan pekerjaan yang telah ditetapkan sebelumnya. Untuk memaksimalkan kinerja pelaksanaan pekerjaan harus ditunjang oleh disiplin kerja yang tinggi.

a. Disiplin Kerja

Menurut Siagian dalam hasibuan (2003) menyatakan bahwa kerja adalah sikap mental yang tercermin dalam perbuatan atau tingkah laku seseorang kelompok masyarakat berupa ketaatan (*obedience*) terhadap peraturan, norma yang berlaku di masyarakat.

Menurut Gie dalam hasibuan (2003) disiplin diartikan sebagai suatu keadaan tertib dimana orang-orang tergabung dalam organisasi, tunduk pada peraturan yang telah ditetapkan dengan senang hati.

Kedisiplinan adalah kesadaran dan ketaatan dan kesetiaan seseorang/ sekelompok orang terhadap peraturan perusahaan lembaga dan norma sosial yang berlaku.

Dari beberapa pendapat di simpulkan bahwa disiplin kerja adalah sikap ketaatan dan kesetiaan seseorang/ kelompok orang terhadap peraturan tertulis/ tidak tertulis yang bercermin dalam bentuk tingkah laku dan perbuatan pada suatu organisasi untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Menurut Davis (2004) bahwa disiplin adalah suatu tindakan manajemen memberikan semangat kepada pelaksanaan standar organisasi, ini adalah pelatihan mengarah kepada upaya membenarkan dan melibatkan pengetahuan dan perilaku petugas sehingga ada

kedisiplinan pada diri petugas, untuk menuju pada kerjasama dan prestasi yang lebih baik.

Menurut mondy (2008) bahwa disiplin adalah kondisi diri karyawan dan perilaku tertib yang menuju tingkah laku kerjasama kita yang sesungguhnya dalam suatu organisasi, salah satu aspek berhubungan dengan internal karyawan yang penting namun sering kali sulit dilaksanakan adalah penerapan tindakan disiplin.

b. Jenis -Jenis Disiplin Kerja

Menurut Handoko (2001) jenis- jenis disiplin dibagi dua yaitu:

1) *Self Discipline*

Disiplin ini timbul karena seseorang merasa terpenuhi kebutuhannya dan telah menjadi bagian dari organisasi, sehingga orang akan tergugah hatinya untuk sadar secara suka rela memenuhi segala peraturan yang berlaku.

2) *Command Discipline*

Disiplin ini timbul bukan berasal dari perasaan ikhlas, akan tetapi adanya paksaan/ancaman orang lain.

Dalam setiap organisasi, yang diinginkan pastilah jenis disiplin yang pertama, yaitu datang karena kesadaran dan keikhlasan, akan tetapi kenyataan selalu menunjukkan bahwa disiplin itu lebih banyak disebabkan oleh adanya ancaman atau paksaan dari luar. Disiplin mengacu pada pola tingkah laku dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a) Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan ketentuan yang berlaku.
- b) Adanya perilaku yang terkendali dan ketaatan dalam melakukan pekerjaan.

Anak Buah Kapal harus melaksanakan *Safety Meeting* dan *Toolbox Meeting* sebelum pekerjaan dimulai. Kemudian harus melakukan bimbingan dan pengenalan situasi diatas kapal (*familiarization*), juga para awak kapal dianjurkan selalu membaca manual dan prosedur kerja diatas kapal sesuai aturan perusahaan yaitu:

- (1) Perusahaan harus menetapkan prosedur - prosedur untuk personil yang baru dan personil yang dipindahkan untuk tugas - tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang baik dengan tugas-tugasnya.
- (2) Perusahaan harus menjamin bahwa semua personil yang terlibat dalam *Safety Management System* perusahaan memiliki pengertian yang memadai dari perundang - undangan yang terkait, peraturan - peraturan "*codes*" dan pedoman lainnya .
- (3) Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin di berlakukan dalam menunjang *Safety Management System* dan menjamin bahwa pelatihan demikian di berikan untuk semua personil yang terkait.

B. FAKTOR KAPAL

1. Alat Pelindung Diri / *Personnal Protective Equipment* (PPE)

Berikut ini adalah chapter 2 dari aturan umum keselamatan atau *Safety Management System* dari perusahaan *Berlitz Offshore* yaitu: “Tentang Alat Pelindung Diri *Personal Protective Equipment* (PPE)”

Pakaian kerja, sarung tangan, alas kaki seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja dikapal, tapi semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan. Semua personil yang diwajibkan untuk menggunakan peralatan perlindungan harus dilatih dalam penggunaannya dan diberitahu keterbatasannya.

Tabel 1. Daftar Peralatan Keselamatan dan Kegunaannya :

Alat keselamatan	Guna / pemakaian
Topi Keselamatan	Pelindung kepala dari tumbukan dan dari benda-benda jatuh
Pelindung muka	Mengadahkan atau bekerja dengan ramuan-ramuan kimia
Pelindung mata	Mengasah, menetak, bekerja dengan ramuan kimia
Sarung tangan untuk kerja ringan	a. Pekerjaan konstribusi ringan b. Pekerjaan pengangkut ringan c. Membuka kran-kran uap
Sarung tangan untuk kerja berat “ <i>High impact resistant</i> ”	Bekerja pengangkut berat, jangkar, <i>winch</i> dan alat-alat di <i>deck</i>
Sarung tangan las	Mengelas karbit dan listrik
Sepatu keselamatan	Pelindung jari-jari kaki dari tertumpuknya atau tertimpa benda-benda jatuh / berat
Sepatu karet panjang putih	Bekerja membersihkan <i>deck</i>
Tali pinggang keselamatan	Dipakai pada pekerjaan yang tinggi 1.8 m keatas
Life jacket	Dipakai oleh pekerja yang bekerja diatas perairan, dimana penggunaan tali pinggang keselamatan tidak mungkin

	dipakai
--	---------

Sumber: <http://projectmedias.blogspot.co.id/>

Pakaian dan perlindungan perlengkapan perorangan dikelompokkan sebagai berikut:

- a. Pelindung kepala : *Safety Helmets, Hair Protection.*
- b. Pelindung pernafasan : *Dust Masks.*
- c. Pelindung tangan dan kaki : *High Impact Resistant Gloves, Safety Shoes,*
- d. Pelindung badan: *Safety Suits, Safety Belts, Harnesses, Apron.*

1) Pelindung kepala

Pelindung kepala (*Safety Helmets*) dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian. Bahaya lainnya termasuk panas yang tidak normal, resiko tumpukan atau pukulan yang menghancurkan, atau percikan bahan kimia. Sejak bahaya menjadi sangat beragam bentuknya, ini dinilai bahwa dalam banyak kasus. Kulit helm harus dalam satu bagian konstruksinya tanpa klim, dibentuk untuk menahan tumbukan. Harnes atau Suspension untuk menyokong perlindungan di kepala pemakai. Crown Straps membantu menahan kekuatan tumbukan, dibentuk pada jarak kelayakan dari pendekatan 25 mm antara kulit helm dengan batok kepala pemakai. Suspensi harus bisa diatur sebelum helm digunakan.

2) Pelindung tangan (*Gloves*)

Pemakaian *Gloves* yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang dihadapi dan jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya leather gloves (terbuat dari kulit) umumnya untuk menangani benda yang kasar atau tajam, hot resistant gloves yang terbuat dari karet, sintetik atau PVC ketika mengenai asam, alkalis, oli, solvent, dan bahan kimia. Gloves dapat dengan mudah terjepit dibawah drum dan di dalam mesin. Gloves yang basah atau berminyak bisa menjadi licin dan oleh karena itu diperlukan perhatian khusus ketika menggunakannya dalam bekerja.

3) Pelindung kaki (*Safety Shoes*)

Kecelakaan pada kaki biasanya disebabkan karena pemakaian alas kaki yang tidak cocok, meskipun begitu dirasakan kepada semua personil yang bekerja diatas kapal untuk menggunakan *Safety Footwear* yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan karena tumbukan.

4) Pakaian kerja (*Coverall*)

Pakaian kerja (*Coverall*) sering kali tidak memadai untuk melakukan pekerjaan. ABK kadang-kadang bekerja sambil berpakaian tua yang sudah jelek dipakai sehari-hari. Keadaan ini selain merugikan dari keselamatan juga menunjukan suatu mutu kehidupan yang rendah. Dalam menetapkan pilihan atau penggunaan pakaian kerja, perlu diikuti ketentuan-ketentuan atau petunjuk-petunjuk dibawah ini:

- a. Dalam pemilihan pakaian kerja, harus diperhitungkan bahaya-bahaya yang mungkin menimpa tenaga kerja, dan pakaian kerja harus dipilih menurut kemampuannya untuk mengurangi bahaya sebesar mungkin.
- b. Pakaian kerja harus pas betul tanpa bagian-bagian atau tali yang longgar, jika ada harus sedikit mungkin jumlahnya dan sekecil mungkin ukurannya.
- c. Baju longgar atau sobek, dasi dan kunci berantai atau arloji berantai tidak boleh dipakai.
- d. Baju berlengan pendek lebih baik dari baju berlengan panjang yang digulung lengannya keatas.

2. Bekerja sesuai prosedur

Dengan bekerja sesuai prosedur dan aturan kerja diperusahaan akan tercipta sistem kerja yang aman, sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.

Berikut adalah beberapa tahap untuk meningkatkan keselamatan kerja anak buah kapal yang tertuang dalam pokok- pokok peningkatan kesadaran keselamatan pada anak buah kapal. Tahapan tersebut adalah:

a. Breafing

Memberikan breafing dengan sebaik-baiknya kepada mereka mengenai cara bagaimana mereka harus bekerja secara benar, tepat, cepat dan selamat.

b. Contoh kerja

Berikanlah contoh-contoh kerja yang benar dan mudah dilakukan.

c. Teladan kerja

Berikanlah teladan yang baik dengan mengadakan percobaan-
percobaan yang harus dilakukan, sehingga mereka dapat mengerti,
memahami, dan dapat melaksanakannya sesuai dengan cara-cara yang
telah anda berikan.

d. Dasar Keselamatan Kerja

Memberikan keyakinan kepada mereka bahwa keselamatan kerja dan
kesehatan kerja mempunyai dasar-dasar yang sama pentingnya dengan
kualitas, mutu dan target.

e. Pelaksanaan kerja

Berikanlah pengertian yang mendalam kepada mereka bahwa cara-
cara pelaksanaan pengamanan kerja yang dipaksakan tanpa disertai
kesadaran, mungkin akan mengakibatkan lebih buruk lagi bila
dibandingkan dengan pelanggaran suatu peraturan.

f. Tanggung jawab

Memotivasi crew agar seluruh isi program keselamatan dan kesehatan
kerja menjadi tanggung jawab setiap crew demi kepentingan bersama.

g. Introspeksi

Introspeksi diri anda sendiri beserta seluruh Anak Buah Kapal anda,
bahwa kecelakaan kerja sebenarnya dapat dihindari dan dicegah jika
semua awak kapal mengetahui cara pencegahan dan
penanggulangannya.

h. Pengamatan lingkungan

Kecelakaan adalah sebabnya, cara penggolongan sebab-sebab
kecelakaan berbagai negara tidak sama, namun ada kesamaan umum,
bahwa kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab yaitu,
tindakan perbuatan manusia yang tidak memenuhi standar

keselamatan (*Unsafe Human Acts*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman (*Unsafe Condition*). Untuk itu hendaknya dilakukan pengamatan dan pengawasan terhadap pelaksanaan kerja dan lingkungan dengan baik, sehingga dapat dipastikan bawahan anda telah membiaskan diri bekerja dengan perilaku sebaik-baiknya dengan selamat.

i. Kebiasaan Perilaku Kerja

Sangat perlu dicamkan bahwa cara kerja yang baik dan aman sebenarnya hanya kebiasaan saja, dan hal itu hanya bisa dikembangkan dengan kesadaran serta pengertian yang cukup, sesuai dengan ketentuan-ketentuan keselamatan yang seharusnya teruji di dalam keadaan yang dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah, sebaiknya seluruh awak kapal bekerja sesuai dengan harkat jasmaniah dan rohaniah mereka.

Hidup yang teratur merupakan dasar hidup yang sehat, kecelakaan tidak mudah terjadi pada seseorang yang sehat dan bekerja dengan tenang dan dianjurkan agar supaya memperhatikan kebiasaan perilaku kerja dan mempunyai waktu tidur yang cukup untuk menghilangkan kelelahan.

Dalam bab ini penulis juga akan memberikan beberapa hal pokok yang perlu di perhatikan sehubungan dengan bekerja dikapal supply khususnya di kapal- kapal perusahaan Berlitz Offshore.

Yang perlu diperhatikan setiap awak kapal harus berpegang dengan "STOP" (*Safety Training Obsevation and Protection*) dan aturan keselamatan

yang disebut "*Golden Safety Rule*" agar nantinya awak kapal dapat menjalani kerja dikapal dengan aman dan berhasil baik.

1. *Safety*

Yaitu setiap awak kapal harus bekerja dengan pikiran tentang keselamatan dan bekerja dengan aman.

2. *Training*

Yaitu setiap awak kapal harus dibekali dengan teori/referensi dan latihan-latihan yang cukup dalam pekerjaannya.

3. *Observation*

Yaitu setiap awak kapal dapat mengobservasikan pekerjaan dengan:

- a. Mengetahui siapa dirinya.
- b. Dengan sesuai standar keapaan dia bekerja
- c. Dengan siapa dia bekerja
- d. Bagaimana lingkungan dia bekerja
- e. Bagaimana dampak pekerjaan tersebut bagi dirinya

4. *Protection*

Yaitu setiap awak kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan kerja yang cukup untuk melindungi dirinya seperti pakaiaan kerja, topi pengaman, sarung tangan, sepatu kerja, kacamata kerja, rompi kerja sesuai standar kerja di ladang minyak (*Oil Field*)

Berikut adalah aturan keselamatan yang disebut "*Golden Safety Rule*" dari perusahaan Berlitz Offshore yaitu:

1. Semua personil memiliki hak untuk menghentikan setiap pekerjaan mereka yang tidak aman. Ini berarti personil memiliki hak untuk tidak

hanya menolak pekerjaan yang mereka anggap tidak aman untuk diri mereka sendiri, tetapi juga memiliki tanggung jawab langsung dan kewajiban untuk melindungi diri mereka sendiri, teman kerja, penumpang, orang lain diatas kapal, lingkungan, kapal dan peralatan milik orang lain dengan menghentikan pekerjaan yang tidak aman.

2. Ikuti semua aturan HSE perusahaan dan prosedur yang mereka buat untuk anda. Ini adalah tugas setiap karyawan perusahaan untuk mengikuti semua peraturan dan prosedur yang berkaitan dengan kesehatan, keselamatan, dan lingkungan. Mereka secara khusus dirancang untuk memastikan bahwa semua pekerjaan dan tugas - tugas dapat dicapai dengan aman. Kegagalan untuk mengikuti aturan-aturan dan prosedur tidak hanya dapat mengakibatkan kecelakaan dan cedera, tetapi dapat menyebabkan tindakan indisipliner yang diambil terhadap mereka yang melanggar.
3. Khusus insiden cedera dan nyaris celaka harus dilaporkan kepada perusahaan, sebagai bagian dari komitmen perusahaan untuk perbaikan yang berkelanjutan, sangat penting bahwa semua situasi tersebut dilaporkan. Semua personil baru diberitahu bahwa tak seorangpun akan mendapat masalah untuk melaporkan setiap kejadian tetapi tindakan disiplin dapat diambil untuk yang tidak melaporkan.
4. Laporkan setiap tindakan tidak aman, kondisi yang tidak aman, peralatan yang rusak kepada supervisor anda dengan segera. Anda mungkin melihat sesuatu, orang berikutnya mungkin tidak ini adalah akal sehat. Seorang individu yang mengamati sesuatu yang tidak aman berkewajiban, dalam kaitannya dengan otoritas menghentikan pekerjaan, untuk bertindak

atasnya dan memberitahu orang lain. Individu yang mengamati mungkin menyadari situasi yang tidak aman, tetapi orang lain mungkin tidak dan ingin dapat menyebabkan mereka untuk terluka atau terlibat dalam kecelakaan.

5. Pastikan bahwa PPE yang cocok dikenakan untuk setiap tugas yang anda lakukan. Mengacu pada PPE prosedur dan PPE matriks. Lihatlah PPE anda itu akan melindungi anda jika anda melindunginya.

Alat pelindung diri adalah barisan terakhir pertahanan individu pada saat melakukan pekerjaan di atas kapal. Perusahaan menyediakan masing - masing karyawan dengan PPE dan penggunaanya bukanlah pilihan, tetapi suatu keharusan.

6. Pemakaian cincin jari dilarang dalam area kerja. Cincin adalah faktor penyebab sering terjadinya cedera jari dan berperan dalam meningkatkan keparahan cedera.

Setiap orang yang bekerja di atas kapal diperkenankan melepas sementara cincin di jarinya ketika sedang dalam tugas - tugas dan pekerjaannya. Tidak ada pengecualian dalam aturan ini.

7. Selalu berpegangan ke *hand rail* ketika naik dan turun tangga.
8. Tetap satu tangan untuk anda dan satu tangan untuk pekerjaan. Teknik ini adalah praktek terbaik yang harus diikuti. Setiap tahun banyak orang yang terluka karena jatuh saat berjalan menaiki atau menuruni tangga.

Kebanyakan kecelakaan jenis ini dapat dicegah dengan teknik berpegangan ke hand rail. Ketika alat- alat atau perlengkapan dipindahkan ke atas atau ke bawah, setiap orang harus membiarkan satu tangan bebas untuk berpegangan ke hand rail.

9. Merokok hanya diperbolehkan di daerah yang ditetapkan dan dilarang merokok di dalam kabin.

Merokok diketahui oleh semua berdampak pada mereka yang merokok pasif dengan menghirup asap dari orang lain. Sementara perusahaan menghormati hak individu untuk memilih untuk merokok, juga menghormati hak mereka yang tidak merokok untuk tidak terkena asap berbahaya.

Merokok hanya di izinkan di wilayah yang ditetapkan dan ini akan berada di luar daerah akomodasi dari kapal dimana asap di hisap oleh system *exhaust* di kapal. Merokok dikabin, terutama di tempat tidur, telah menjadi penyebab banyak kebakaran.

10. Komunikasi yang baik sangat penting, kita harus memastikan bahasa inggris adalah bahasa kerja pada semua kapal milik perusahaan. Keberhasilan dalam bekerja secara tim tidak akan tercapai tanpa komunikasi yang efektif.

Hal ini diakui perusahaan memperkerjakan tenaga kerja multi- nasional dan banyak bahasa yang diucapkan, tetapi penting bahwa pekerjaan dan instruksi dipahami oleh semua. Oleh karena itu semua persyaratan bahwa bahasa inggris digunakan sebagai bahasa pekerja dan bahasa dalam keadaan darurat pada semua kapal pemilik perusahaan.

11. Permainan kasar, perkelahiaan, lelucon praktis atau intimidasi dilarang pada kapal perusahaan. Setiap masalah ini akan dikenakan tindakan disiplin.

Semua ini dapat menyebabkan rasa sakit fisik dan/atau emosional yang berdampak serius pada kemampuan awak kapal yang berfungsi sebagai

sebuah tim dan dengan aman dan efektif mencapai pekerjaan mereka. Dimana perselisihan pribadi timbul antara awak kapal, personel diarahkan untuk memberitahukan Nahkoda, DPA atau Manajer HSEQ dan tidak menyerahkan masalah ke tangan mereka sendiri.

12. Setiap orang yang merusak peralatan darurat atau LSA akan dikenakan pemecatan langsung. Semua peralatan darurat dan LSA harus sepenuhnya fungsional dan siap digunakan setiap saat. Ini adalah desain yang dibuat untuk menyelamatkan nyawa dan melestarikan kapal dalam keadaan darurat dan demikian tidak harus dimainkan dengan cara apapun kecuali keadaan tertentu. Ini adalah pelanggaran serius yang dapat menyebabkan hilangnya nyawa.

13. Setiap alarm darurat akan diperlakukan secara serius. Tidak ada hal seperti palsu, hanya situasi non-darurat.

Setiap kali alarm berbunyi pada setiap kapal milik perusahaan, personil akan merespon dengan cara yang dijelaskan pada Master List. Dimana alarm itu ditemukan situasi non-darurat, misalnya dimana suara alarm kebakaran, tetapi tidak ada api, pengumuman *Public Address (PA System)* harus dilakukan untuk memberitahukan semua awak kapal tentang ini. Situasi seperti itu bisa merupakan hasil dari kesalahan dengan system deteksi dan keadaan ini harus diselidiki dan diperbaiki.

14. Semua kapal perusahaan akan melakukan latihan darurat sesuai jadwal. Sangat penting untuk tanggap darurat yang efektif dari awak kapal, baik di peraktekkan dan dilatih dalam tugas yang diharapkan dari mereka.