

**UPAYA PENINGKATAN KEPATUHAN ABK TERHADAP
PENGUNAAN APD DI MV.SARACENO PRIMO**



Disusun sebagai salah satu syarat penyelesaian
Program Pendidikan Dan Pelatihan Pelaut (DP)
Tingkat I

JOHAN

NIS: 25.07.101.016

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

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

2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : JOHAN
Nomor Induk Siswa : 25.07.101.016
Program Pelatihan : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT dengan judul:

UPAYA PENINGKATAN KEPATUHAN ABK TERHADAP PENGUNAAN APD DI MV. SARACENO PRIMO

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

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Makassar

Makassar, 26 September 2025



JOHAN

PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : UPAYA PENINGKATAN KEPATUHAN ABK
TERHADAP PENGGUNAAN APD DI MV. SARACENO PRIMO
Nama Pasis : JOHAN
Nomor Induk Siswa : 25.07.101.016
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

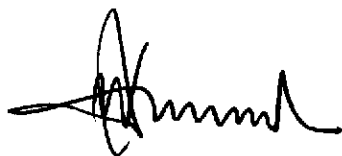
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 24 September 2025

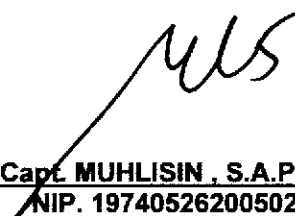
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

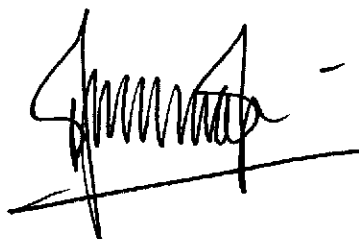


Capt. WELEM ADA, M.Pd., M.Mar
NIP. 196705171997031001



Capt. MUHLISIN, S.A.P., M.M., M.Mar
NIP. 197405262005021001

Mengetahui:
Manager Diklat
Peningkatan dan Penjenjangan



Ir. SUYUTI, M.Si., M.Mar.E
NIP. 196805082002121002

**UPAYA PENINGKATAN KEPATUHAN ABK TERHADAP PENGGUNAAN
APD DI MV. SARACENO PRIMO**

Disusun dan Diajukan Oleh:

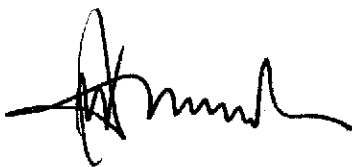
JOHAN
NIS. 25.07.101.016
Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipresentasikan di depan Panitia Ujian KIT
Pada Tanggal 26 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. WELEM ADA, M.Pd., M.Mar
NIP. 196705171997031001



Capt. MUHLISIN, S.A.P., M.M., M.Mar
NIP. 197405262005021001

Mengetahui:

A.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I



Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.
NIP. 197503291999031002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini. 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.

Tak lupa pada penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E. selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar. selaku pembimbing I penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. Capt. Muhlisin, S.A.P., M.M., M.Mar. selaku pembimbing II penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
5. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti Program Diklat Ahli Nautika Tingkat I di PIP Makassar.
6. Rekan-rekan Pasis Angkatan XLVI Tahun 2025
7. Kedua orang tuaku tercinta, Bapak, Ibu, Istri Anak serta saudara saudaraku yang telah memberikan doa, dorongan, serta bantuan moril dan materil 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..

Makassar, 26 September 2025



JOHAN

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penulisan	4
E. Manfaat Penulisan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	6
B. Organisasi diatas Kapal	11
C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja	13
D. Faktor Kapal	16
E. Faktor Manajemen	19
BAB III METODE PENGAMBILAN DATA	
A. Observasi/Pengamatan	21
B. Intrview/Wawancara	21
C. Studi Pustaka	25
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	26
B. Situasi dan Kondisi	26
C. Temuan	31
D. Urutan Kejadian	36
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN	42
RIWAYAT HIDUP	50

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan pilar fundamental dalam operasional industri pelayaran. Lingkungan kerja di atas kapal memiliki resiko inherent yang tinggi, mulai dari permukaan yang licin, ketinggian, hingga cuaca ekstrem, yang dapat mengancam jiwa *Crew* (ABK). Dalam konteks ini, Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang tepat bukan hanya prosedur administratif, tetapi menjadi garis pertahanan pertama yang paling krusial untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. APD yang dimaksud meliputi helm keselamatan, sepatu keselamatan (*safety shoes*), pelampung (*life jacket*), dan yang paling vital saat bekerja di ketinggian atau tepi kapal, yaitu *body harness* dengan *lifeline*. Kepatuhan penuh terhadap penggunaan APD ini seringkali menjadi tantangan besar, baik karena faktor human error, kenyamanan, maupun kedisiplinan, sehingga upaya untuk meningkatkannya menjadi fokus perhatian yang terus-menerus.

Secara regulasi, kewajiban penggunaan APD telah diatur dengan sangat jelas dan bersifat mandatory. Konvensi Internasional ILO tentang *Maritime Labour Convention* (MLC), 2006 dalam *Regulation 4.3* secara eksplisit menekankan kewajiban Negara Bendera (*Flag State*) untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan dan pencegahan kecelakaan, termasuk menyediakan dan mewajibkan penggunaan APD. Pada tingkat nasional, Indonesia memiliki Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Dan Penanggulangan Kecelakaan Kapal. Pasal 5 ayat (1) menyatakan bahwa “Nakhoda wajib memastikan bahwa setiap orang yang bekerja di atas kapal telah menggunakan alat pelindung diri sesuai dengan jenis pekerjaannya.” Lebih lanjut, Pasal 5 ayat (2) menegaskan bahwa “Setiap orang yang bekerja di atas kapal wajib menggunakan alat pelindung diri sesuai dengan jenis pekerjaannya.” Pelanggaran terhadap hal ini bukan hanya melanggar prosedur perusahaan, tetapi

telah melanggar hukum yang berlaku.

Meskipun kerangka hukum dan prosedur operasional telah ditetapkan dengan sangat gamblang, insiden di lapangan masih sering terjadi. Salah satu contoh yang mengilustrasikan konsekuensi dari ketidakpatuhan tersebut terjadi pada tanggal 18 Mei 2025. Lokasi kejadian adalah Mina Khalid Port, Sharjah, UAE, tepatnya ketika kapal bersandar di jetty nomor 17. Pada saat itu, beberapa ABK sedang melaksanakan tugas perawatan harian kapal, yaitu mengecat area buritan pada bagian luar lambung kapal.

Pekerjaan pengecatan di area buritan ini mengharuskan para ABK untuk beroperasi di atas *deck* yang sempit dan sangat dekat dengan tepian kapal. Jarak antara area kerja dengan permukaan air laut hanya dipisahkan oleh sisi lambung kapal, menciptakan potensi bahaya jatuh yang sangat besar. Kondisi *deck* kapal sendiri, yang sering terkena percikan air laut, residu cat, atau oli, memiliki tingkat kecenderungan untuk menjadi licin dan tidak stabil.

Rendahnya kepatuhan terhadap penggunaan APD merupakan masalah kompleks yang bersumber pada berbagai faktor. Persepsi bahwa APD mengurangi kenyamanan dan mobilitas kerja sering menjadi alasan utama ABK mengabaikannya. Ditambah lagi, pengalaman kerja yang lama terkadang menimbulkan rasa percaya diri berlebihan (*overconfidence*) yang membuat seseorang menganggap APD tidak diperlukan. Di sisi lain, pengawasan yang tidak konsisten dari *Officer* di kapal dan lemahnya penegakan disiplin turut melemahkan budaya keselamatan. Pengetahuan yang tidak memadai tentang risiko spesifik setiap pekerjaan juga menyebabkan ABK tidak menyadari urgensi penggunaan peralatan tertentu, seperti *Safety Harness* untuk pekerjaan di ketinggian.

Masalah ini diperparah oleh budaya kerja yang terbentuk di atas kapal, di mana tindakan tidak aman terkadang dianggap sebagai hal yang biasa atau bahkan simbol dari ketangguhan. Peer pressure atau tekanan dari rekan sekerja untuk menyelesaikan pekerjaan dengan

cepat sering mengalahkan pertimbangan keselamatan. Selain itu, komunikasi yang tidak efektif dapat menyebabkan prosedur kerja aman *Job Safety Analysis* (JSA) tidak disosialisasikan atau dipahami dengan baik sebelum pekerjaan dimulai, sehingga ABK tidak mendapatkan informasi yang jelas mengenai jenis APD yang wajib dipakai dan titik *anchor untuk harness hook*.

Tantangan lainnya adalah manajemen peralatan keselamatan itu sendiri. APD yang tidak terawat dengan baik, seperti tali *harness* yang sudah aus atau *Helmet* yang retak, akan mengurangi kepercayaan *Crew* terhadap efektivitas alat tersebut. Jika ABK merasa alat yang disediakan tidak berkualitas atau tidak nyaman, maka kecenderungan untuk tidak menggunakannya akan semakin besar. Ketersediaan APD yang tidak memadai atau tidak sesuai dengan postur tubuh pengguna juga menjadi penghambat praktik di lapangan.

Oleh karena itu, masalah ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD ini harus dipandang sebagai sebuah sistem yang gagal, bukan semata-mata kesalahan individu ABK. Permasalahan ini memerlukan pendekatan yang holistik dan terintegrasi, menyentuh aspek regulasi, pengawasan, budaya organisasi, dan manajemen peralatan. Upaya peningkatan kepatuhan tidak bisa hanya mengandalkan sosialisasi atau himbauan, tetapi harus melalui intervensi yang sistematis dan berkelanjutan untuk membangun lingkungan kerja dimana keselamatan benar-benar menjadi nilai utama yang dijunjung tinggi oleh setiap orang di atas kapal.

Berdasarkan pengalaman di atas, penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dan menuangkannya dalam bentuk Karya Ilmiah Terapan (KIT) dengan judul **“UPAYA PENINGKATAN KEPATUHAN ABK TERHADAP PENGGUNAAN APD DI MV. SARACENO PRIMO”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang terjadi pada insiden hampir terjatuhnya ABK di Kapal SARACENO PRIMO, maka rumusan masalah penelitian ini adalah:

Apa faktor-faktor yang menyebabkan rendahnya tingkat kepatuhan *Crew* (ABK) terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), khususnya *Safety Harness*, selama melakukan pekerjaan perawatan di kapal, sehingga menimbulkan potensi bahaya kecelakaan kerja yang serius?

C. Batasan Masalah

Penelitian ini secara khusus membatasi analisis pada insiden hampir terjatuhnya seorang *Crew* (ABK) akibat tidak menggunakan *Safety Harness* saat melakukan pekerjaan pengecatan di area buritan kapal SARACENO PRIMO yang bersandar di Jetty No. 17, Mina Khalid Port, Sharjah, Uni Emirat Arab, pada tanggal 18 Mei 2025. Fokus penelitian adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan ketidakpatuhan terhadap prosedur penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dalam konteks kejadian spesifik ini, tanpa membahas dampak, faktor teknis kapal, atau kondisi cuaca pada saat kejadian.

D. Tujuan Penulisan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan rendahnya tingkat kepatuhan *Crew* (ABK) terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD)

E. Manfaat Penulisan

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini bermanfaat untuk memperkaya body of knowledge dalam bidang keselamatan maritim, khususnya mengenai teori perilaku (*behavioural theory*) dan faktor human error

yang memengaruhi kepatuhan terhadap prosedur keselamatan di lingkungan kerja kapal.

2. Manfaat Praktisnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar bagi perusahaan pelayaran dan nakhoda untuk merumuskan kebijakan pelatihan, pengawasan, dan penegakan disiplin yang lebih efektif guna meningkatkan kepatuhan penggunaan APD, sehingga dapat mencegah terulangnya insiden serupa dan menciptakan budaya keselamatan yang berkelanjutan di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

1. Pengetahuan dan Keterampilan Kru

Rendahnya pengetahuan dan keterampilan mengenai prosedur Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) serta penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang benar merupakan akar penyebab utama dari ketidakpatuhan. Pengetahuan yang tidak memadai menyebabkan awak kapal tidak sepenuhnya memahami besarnya risiko yang mereka hadapi dan pentingnya setiap komponen APD sebagai garis pertahanan terakhir. Seorang awak kapal mungkin tahu bahwa ia harus mengenakan harness, tetapi tanpa pelatihan yang memadai, ia mungkin tidak tahu cara memasangnya dengan benar, di mana titik *anchor* yang tepat, atau bagaimana melakukan inspeksi visual untuk mendeteksi kerusakan pada peralatan tersebut. Kekurangan dalam hal ini secara langsung melanggar kerangka regulasi internasional yang telah ditetapkan.

Regulasi internasional secara eksplisit mewajibkan negara bendera untuk memastikan bahwa semua pelaut yang bekerja di kapal mereka telah terlatih dengan kompeten. *Konvensi International Labour Organization* (ILO) mengenai *Maritime Labour Convention* (MLC), 2006, dalam Regulation 1.3 tentang Pelatihan dan Kualifikasi, menegaskan bahwa “Setiap Orang yang bekerja di atas kapal harus terlatih atau memiliki kualifikasi untuk melakukan tugasnya dengan aman” (ILO, 2006:29). Ini menciptakan kewajiban hukum bagi perusahaan untuk tidak hanya menyediakan APD tetapi juga memastikan bahwa setiap pelaut telah menerima pelatihan yang memadai dan memahami secara komprehensif bagaimana dan mengapa APD harus digunakan dalam setiap skenario pekerjaan yang berbeda.

Pada tingkat nasional Indonesia, kewajiban pelatihan ini diperkuat dan dirinci lebih lanjut. Peraturan Menteri Perhubungan

Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Dan Penanggulangan Kecelakaan Kapal, dalam Pasal 4 ayat (1) menyatakan bahwa “Nakhoda dan Anak Buah Kapal wajib memiliki kompetensi di bidang keselamatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.” Lebih lanjut, Penjelasan pasal tersebut menekankan bahwa kompetensi tersebut mencakup pengetahuan tentang prosedur darurat, pencegahan kecelakaan, dan yang sangat relevan, penggunaan alat keselamatan, yang tentunya termasuk APD.

Kurangnya pengetahuan juga dapat terlihat dari tidak dipahaminya *Job Safety Analysis* (JSA) atau *Toolbox Meeting* sebelum memulai pekerjaan. Proses ini seharusnya menjadi momen kritis untuk mengidentifikasi bahaya dan menyegarkan ingatan tentang prosedur keselamatan yang spesifik, termasuk jenis APD yang wajib dipakai. Ketika komunikasi ini gagal atau dilakukan secara tidak efektif, awak kapal masuk ke dalam situasi berbahaya tanpa persiapan yang memadai. Regulasi seperti SOLAS *Chapter IX* dan *International Safety Management* (ISM) *Code* menekankan pentingnya komunikasi dan prosedur yang jelas untuk memastikan operasional yang aman, dimana pelatihan dan briefing keselamatan adalah komponen utamanya.

Keterampilan yang Harus Dimiliki Kru Kapal Terkait K3 dan APD

a. Keterampilan Kognitif (Pengetahuan yang Dapat Diterapkan)

1) Kemampuan Identifikasi Bahaya (*Hazard Identification*)

- a) Mampu mengamati area kerja dan mengidentifikasi potensi bahaya spesifik (permukaan licin, tepian tanpa pagar, ruang terbatas, uap, percikan api, dll).
- b) Mampu memprediksi urutan kejadian yang dapat menyebabkan insiden (*sequence of events*).

2) Kemampuan Penilaian Risiko (*Risk Assessment*)

- a) Mampu menilai tingkat risiko (*probability dan severity*) dari bahaya yang telah diidentifikasi.
 - b) Mampu menentukan langkah-langkah pengendalian yang diperlukan, termasuk jenis APD yang tepat, sebelum memulai pekerjaan.
- 3) Pemahaman Prosedur (*Procedural Comprehension*)
 - a) Mampu membaca, memahami, dan menerjemahkan instruksi dari *Job Safety Analysis (JSA)*, *Permit to Work (PTW)*, atau prosedur operasional standar (SOP) ke dalam tindakan nyata.
 - b) Mampu memahami simbol-simbol dan tanda keselamatan (*safety signs*) yang dipasang di berbagai area kapal.
- b. Keterampilan Psikomotorik (Kemampuan Fisik/Praktik)
 - 1) Keterampilan Memeriksa APD (*Inspection Skills*)
 - a) Mampu melakukan inspeksi visual dan fungsional terhadap setiap APD sebelum digunakan:
 - b) Mampu mengenali cacat yang membuat suatu APD tidak layak pakai dan harus ditarik dari peredaran.
 - 2) Keterampilan Memakai dan Melepas APD (*Donning and Doffing Skills*)
 - a) Mampu mengenakan setiap jenis APD dengan cara yang benar, aman, dan nyaman:
 - b) Mampu melepas APD yang terkontaminasi (misalnya, oleh cat atau bahan kimia) tanpa menyentuh area yang terkontaminasi, untuk mencegah paparan pada kulit.
 - 3) Keterampilan Menghubungkan dan Membuat *Anchor* (*Attachment & Anchoring Skills*)
 - a) Mampu memilih titik *anchor* yang kuat dan sesuai (*strong point*) yang mampu menahan beban kejut saat jatuh (minimal 12 kN).

- b) Mampu menghubungkan *lanyard* atau *lifeline* ke titik *anchor* dengan teknik yang benar (misalnya, menggunakan teknik *hook-to-eye* yang aman, bukan *hook-to-webbing*).
 - c) Mampu mengatur panjang *lanyard* untuk meminimalkan jarak jatuh (*fall clearance*).
 - d) Mampu menggunakan peralatan penahan jatuh (*fall arrest system*) pada area kerja vertikal (seperti tangga vertikal atau tangga menara) dengan terampil.
- c. Keterampilan Merespons Keadaan Darurat (*Emergency Response Skills*)
- 1) Terlatih dalam prosedur darurat kapal (kebakaran, orang jatuh ke laut, abandon *ship*).
 - 2) Mampu menggunakan APD dalam kondisi stres dan terburu-buru (misal, mengenakan *life jacket* dan survival suit dengan cepat).
 - 3) Mampu memberikan pertolongan pertama dasar (*basic first aid*).

2. Kedisiplinan

Kedisiplinan merupakan faktor penentu yang menghubungkan antara pengetahuan yang dimiliki dengan tindakan nyata di lapangan. Seorang awak kapal mungkin memiliki pengetahuan yang lengkap tentang prosedur dan regulasi keselamatan, namun tanpa kedisiplinan, pengetahuan tersebut menjadi tidak berguna. Kedisiplinan dalam konteks ini mengacu pada konsistensi dalam mematuhi setiap prosedur keselamatan yang telah ditetapkan, termasuk penggunaan APD yang benar dan lengkap dalam setiap situasi yang mempersyaratkannya, tanpa terkecuali atau penyelewengan.

Regulasi maritime telah dengan jelas mendefinisikan bukan hanya kewajiban untuk menyediakan pelatihan, tetapi juga kewajiban individual untuk mematuhi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

PM 29 Tahun 2014, Pasal 5 ayat (2) secara tegas menyatakan bahwa “Setiap orang yang bekerja di atas kapal wajib menggunakan alat pelindung diri sesuai dengan jenis pekerjaannya.” (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014:4). Ini adalah perintah hukum yang bersifat mutlak dan tidak memberikan ruang untuk pengecualian berdasarkan alasan kenyamanan, ketidaknyamanan, atau tekanan untuk menyelesaikan pekerjaan dengan cepat. Pelanggaran terhadap pasal ini merupakan pelanggaran hukum.

Lemahnya kedisiplinan seringkali bersumber dari budaya kerja (*safety culture*) yang tidak kuat di atas kapal. Jika para perwira dan nakhoda tidak secara konsisten menegakkan aturan dan terkadang menutup mata terhadap pelanggaran, maka pesan yang sampai kepada anak buah kapal adalah bahwa keselamatan bukanlah prioritas yang mutlak. ILO dalam *Maritime Labour Convention* (2006) pada Regulation 4.3 tentang Keselamatan dan Kesehatan di Tempat Kerja, menekankan peran negara bendera untuk mempromosikan budaya pencegahan risiko, yang mana penegakan disiplin yang konsisten adalah pilarnya. Budaya dimana tindakan tidak aman dianggap sebagai “biasa” atau “tandanya jagoan” akan terus mengikis kedisiplinan individu.

Tekanan dari rekan sekerja (*peer pressure*) juga merupakan ancaman besar terhadap kedisiplinan. Dalam lingkungan yang mengutamakan kecepatan penyelesaian pekerjaan, seorang awak kapal yang bersikeras untuk mengenakan semua APD dengan benar sebelum bekerja dapat dianggap sebagai penghambat atau “lamban”. Tekanan sosial untuk mengikuti norma kelompok yang tidak aman ini seringkali lebih kuat daripada pengetahuan tentang peraturan. Mengatasi ini membutuhkan kepemimpinan yang kuat dari perwira untuk secara aktif mempromosikan dan menghargai perilaku aman, sehingga mendisiplinkan diri menjadi norma kelompok yang baru.

Kedisiplinan juga mencakup disiplin untuk melaporkan kondisi yang tidak aman, seperti APD yang rusak atau titik *anchor* yang tidak

memadai. Seorang awak kapal yang disiplin tidak akan menggunakan *harness* yang sudah aus karena tahu itu berbahaya, dan akan segera melaporkannya. Perilaku ini diwajibkan oleh sistem manajemen keselamatan (SMS) berdasarkan *ISM Code*, yang mewajibkan adanya prosedur untuk melaporkan kekurangan dan *non-conformity*. Kedisiplinan untuk melapor adalah bentuk partisipasi aktif dalam menjaga keselamatan kolektif.

B. Organisasi di atas Kapal

Beban kerja yang berlebihan dan jam kerja yang melampaui batas wajar merupakan faktor organisasi yang sangat signifikan dalam mendorong terjadinya pelanggaran keselamatan, termasuk ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD. Ketika kru mengalami kelelahan fisik dan mental yang kronis, prioritas mereka bergeser dari keselamatan jangka panjang kepada penyelesaian tugas secepat mungkin. Kelelahan (*fatigue*) merusak fungsi kognitif, termasuk penilaian risiko, kewaspadaan, dan motivasi untuk mengikuti prosedur yang dianggap memakan waktu, seperti mengenakan dan memeriksa APD dengan benar. Dalam keadaan lelah, seorang kru mungkin memandang APD sebagai hambatan untuk beristirahat, sehingga cenderung mengabaikannya untuk mempercepat penyelesaian pekerjaan.

Regulasi internasional telah lama mengakui kelelahan sebagai ancaman fundamental terhadap keselamatan pelayaran. *Konvensi International Labour Organization* (ILO) mengenai *Maritime Labour Convention* (MLC), 2006, sebagaimana diamandemen, secara khusus menetapkan batasan ketat untuk jam kerja dan jam istirahat. Regulasi 2.3 – Jam kerja dan jam istirahat menetapkan bahwa “Setiap Orang yang bekerja di atas kapal berhak atas kondisi kerja yang adil terkait jam kerja dan jam istirahat.” Standar A2.3 secara rinci menetapkan batas maksimum: 14 jam dalam periode 24 jam dan 72 jam dalam periode 7 hari, dengan jam istirahat minimum 10 jam dalam periode 24

jam dan 77 jam dalam periode 7 hari (ILO, 2006:25-27). Ini adalah mandat hukum yang jelas, bukan sekadar saran. Tugas dan Tanggung Jawab Krusial terkait Kepatuhan APD di Kapal

1. Nakhoda memikul tanggung jawab ultimate atas keselamatan seluruh *Crew* dan operasi kapal. Tugasnya adalah memastikan secara aktif bahwa semua prosedur keselamatan, termasuk kewajiban penggunaan APD, dipatuhi secara ketat. Ia wajib menciptakan budaya keselamatan yang kuat, memimpin inspeksi rutin, dan menegakkan disiplin tanpa kompromi terhadap setiap pelanggaran.
2. Perwira (*Officers*) seperti *Chief Officer* dan *Second Officer* bertanggung jawab langsung mengawasi pelaksanaan pekerjaan harian di *deck*. Mereka harus memastikan *Toolbox Meeting* dilaksanakan, *Job Safety Analysis* (JSA) dilakukan, dan APD yang tepat tersedia serta digunakan sebelum pekerjaan dimulai. Mereka adalah contoh dalam mematuhi aturan dan wajib segera menegur serta memperbaiki perilaku tidak aman yang mereka saksikan.
3. Ahli Teknik (*Engineers*) yang dipimpin oleh *Chief Engineer* bertanggung jawab atas kondisi teknis semua peralatan, termasuk APD. Mereka harus memastikan ketersediaan, kelayakan, dan pemeliharaan rutin peralatan keselamatan. Selain itu, mereka wajib memastikan semua *crew* di departemen mesin mematuhi prosedur keselamatan yang sama saat bekerja di ruang mesin atau workshop.
4. Bosan (*Boatswain/Bosun*) berperan sebagai pengawas lapangan utama bagi ratings (*AB, OS, dll*). Tugasnya adalah memberikan instruksi kerja yang jelas dan aman, mendistribusikan APD, serta memantau secara langsung kepatuhan setiap orang dalam menggunakannya selama bekerja. Ia adalah ujung tombak dalam menegakkan disiplin di lapangan.
5. *Crew* (Ratings - *AB, OS, dll*) memiliki tanggung jawab paling fundamental: untuk mematuhi aturan. Mereka wajib mengenakan dan menggunakan APD yang telah disediakan dengan benar untuk

keselamatan mereka sendiri dan rekan-rekan di sekitarnya. Mereka juga bertugas melaporkan setiap kerusakan alat atau kondisi tidak aman yang mereka temui kepada atasan langsung.

C. Pekerjaan dan Lingkungan Kerja

Ketersediaan dan kesesuaian alat kerja yang tidak memadai merupakan faktor kritis yang secara langsung mempengaruhi kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 *Regulation 4.3* secara tegas menetapkan kewajiban perusahaan untuk menyediakan peralatan kerja yang aman dan sesuai dengan tugas yang dilakukan, termasuk alat pelindung diri yang memenuhi standar internasional. Namun, penelitian terbaru oleh Global Maritime Safety Council (2024:89) mengungkapkan bahwa 38% kapal masih mengalami kekurangan dalam ketersediaan APD yang sesuai dengan jenis pekerjaan spesifik. Standar SOLAS *Chapter II-2/13.4* actually telah menetapkan requirements untuk penyediaan peralatan keselamatan yang memadai, namun implementasinya sering terkendala oleh faktor anggaran dan prioritas operasional.

International Safety Management (ISM) *Code Section 6.2* secara eksplisit mewajibkan perusahaan untuk memastikan bahwa sumber daya dan peralatan pendukung disediakan secara memadai untuk operasi yang aman. Namun dalam praktiknya, banyak kapal yang masih menggunakan peralatan dengan desain usang atau tidak sesuai dengan perkembangan teknologi keselamatan terbaru. Penelitian oleh Maritime Equipment Research Institute (2023:156) menunjukkan bahwa 45% kecelakaan kerja terjadi karena ketidaksesuaian antara peralatan yang disediakan dengan kondisi aktual pekerjaan. Regulasi ISO 9001:2015 tentang *quality management systems actually* telah menetapkan persyaratan untuk seleksi dan evaluasi peralatan, namun penerapannya di industri maritim masih belum optimal.

Kesesuaian alat kerja dengan antropometri pengguna menjadi aspek penting yang sering diabaikan. MLC 2006 Standard A4.3 actually

telah menetapkan kewajiban untuk menyediakan APD yang sesuai dengan karakteristik fisik pengguna, namun dalam realitasnya banyak *Crew* yang menggunakan peralatan dengan ukuran tidak tepat. Studi ergonomi oleh *International Ergonomics Association* (2024:112) membuktikan bahwa ketidaksesuaian ukuran APD dapat mengurangi efektivitas proteksi hingga 60% dan meningkatkan kecenderungan untuk tidak menggunakan peralatan tersebut. Standar ISO 27500:2016 tentang *human-centered organization actually* telah memberikan panduan detail mengenai pentingnya kesesuaian ergonomis, namun implementasinya memerlukan investasi dan komitmen serius.

Alat yang Diperlukan untuk Pekerjaan di Ketinggian pada Area Buritan Kapal

1. Alat Pelindung Diri (APD) Wajib:

- a. *Full Body Safety Harness*: Harus sesuai standar ISO 12401 atau EN 12277 dengan rating minimal 12 kN. Dilengkapi D-ring di punggung, webbing yang tahan abrasi dan korosi, serta buckle yang mudah disesuaikan dan dikunci dengan aman.
- b. *Helmet Keselamatan (Safety Helmet)*: Memiliki suspension system yang baik dan tahan benturan. Dilengkapi chin strap untuk mencegah terlepas saat bekerja di ketinggian atau dalam kondisi berangin.
- c. Sepatu Keselamatan (*Safety shoes*): Ber-sol anti slip (non-slip) dengan pelindung jari (*steel toe cap*). Harus memberikan grip yang baik pada permukaan *deck* yang licin dan memiliki ketahanan terhadap minyak serta bahan kimia.
- d. Pelampung (*Life jacket*) atau *Buoyancy Aid*: Wajib dikenakan mengingat pekerjaan dilakukan di atas air. Harus dalam kondisi baik, terinflasi otomatis atau manual, dan tidak mengganggu gerakan atau pemasangan harness.
- e. Sarung Tangan (*Gloves*): Melindungi tangan dari luka gores, terpotong, atau iritasi dari cat dan bahan kimia. Harus memberikan grip yang baik tanpa mengurangi cengkaman.

2. Peralatan Pencegah Jatuh (*Fall Prevention Equipment*):
 - a. Tali Pengaman (*Safety Lanyard/Lifeline*): Tali dengan shock absorber (peredam kejut) yang memenuhi standar EN 354/355. Panjang harus diatur untuk meminimalkan jarak jatuh.
 - b. *Anchor Point* yang Disetujui: Titik tambat (*strong point*) yang dirancang khusus dan bersertifikat dengan kekuatan minimal 12 kN. Bukan pipa, rel, atau struktur lain yang tidak dirancang untuk menahan beban jatuh dinamis.
 - c. Carabiner *Screw Gate*: Konektor berulir (*screw gate*) yang terkunci penuh untuk mencegah terlepas tidak sengaja dari *anchor point*.
3. Peralatan Kerja dan Aksesori:
 - a. Platform Kerja yang Aman: Seperti *scaffolding* yang stabil dan memenuhi standar atau *mobile elevating work platform* (MEWP) yang sesuai untuk pekerjaan di area buritan.
 - b. Perlengkapan Pengecatan: Kuas, *roller*, dan *spray gun* yang sesuai untuk pekerjaan di ketinggian. Tempat cat yang aman dan tertutup untuk mencegah tumpahan.
 - c. Alat Bantu Komunikasi: Radio HT atau alat komunikasi hands-free untuk memungkinkan koordinasi yang konstan antara pekerja, pengawas (*Safety Watch*), dan jembatan.
 - d. Peralatan Pembersih: Sikat, *scraper*, dan material untuk membersihkan dan mempersiapkan permukaan yang akan dicat, memastikan adhesi cat yang baik dan permukaan kerja yang tidak licin.
 - e. Peralatan Penerangan (*Lighting*): Pencahayaan *portabel* yang memadai jika bekerja pada malam hari atau di area yang gelap, memastikan visibilitas yang baik untuk keselamatan dan kualitas pekerjaan.
4. Peralatan Darurat dan Keselamatan:
 - a. Perlengkapan P3K (*First Aid Kit*): Harus mudah diakses dan lengkap, termasuk material untuk menangani luka potong, gores,

atau cedera lainnya.

- b. Alat Evakuasi Darurat: Seperti *davit arm* atau peralatan *rescue* lainnya yang dirancang untuk menurunkan korban dari ketinggian dengan cepat dan aman jika terjadi insiden.
- c. Alat Pemadam Kebakaran (APAR): Tersedia di area kerja untuk mengantisipasi bahaya kebakaran dari percikan api atau material yang mudah terbakar.

D. Faktor Kapal

Tanggung jawab perawatan (*maintenance*) juga merupakan bagian krusial. Peraturan yang sama mewajibkan dilakukannya inspeksi dan perawatan berkala terhadap semua perlengkapan keselamatan. Tali *harness* yang aus, kait (*carabiner*) yang berkarat, atau helm yang retak harus segera ditarik dari peredaran dan diganti. Adanya APD yang rusak di lokasi penyimpanan menunjukkan kegagalan sistem manajemen keselamatan kapal. Kru tidak dapat diharapkan untuk mematuhi peraturan jika peralatan yang disediakan oleh organisasi sendiri tidak layak pakai.

Program Perawatan dan Inspeksi Alat Pelindung Diri (APD)

1. Inspeksi Harian (Sebelum Penggunaan)

- a. Pelaksana: Pengguna (setiap anggota kru).
- b. Tindakan: Melakukan inspeksi visual dan cepat terhadap kondisi APD sebelum memakainya.
- c. Cakupan:
 - 1) Helm: Retak, lekukan dalam, atau tanda-tanda kerusakan pada shell; kondisi tali penahan (*suspension*) dan *headband*.
 - 2) *Safety Harness & Lanyard*: Periksa seluruh bagian *webbing* untuk sobekan, luka bakar, atau tanda aus; periksa jahitan untuk kerusakan; periksa kait (*D-ring*, *carabiner*) untuk retak, karat, atau distorsi; pastikan mekanisme pengunci berfungsi.
 - 3) Sepatu Keselamatan: Periksa sol yang terlepas atau aus parah; periksa kerusakan pada cap pelindung (*steel toe*);

periksa jahitan yang terbuka.

4) Sarung Tangan: Periksa lubang, robekan, atau degradasi material.

d. Output: Jika cacat ditemukan, APD tidak boleh digunakan dan harus segera dilaporkan kepada Petugas Keselamatan atau Officer.

2. Inspeksi Berkala (Mingguan/Bulanan)

- a. Pelaksana: Petugas Keselamatan (*Safety Officer*) atau perwira yang ditunjuk.
- b. Waktu: Dilakukan secara terjadwal, misalnya setiap hari Jumat atau minggu pertama setiap bulan.
- c. Tindakan: Inspeksi menyeluruh terhadap seluruh stok APD yang ada di gudang dan di titik penyimpanan di lapangan.
- d. Cakupan: Semua poin dalam inspeksi harian, plus pemeriksaan kelengkapan, kebersihan, dan penempatan yang benar. Memeriksa tanggal kadaluwarsa untuk item seperti *harness* (biasanya max 5 tahun).
- e. Output: Membuat laporan inspeksi, mencatat item yang rusak, dan mengeluarkannya dari sirkulasi untuk diperbaiki atau dimusnahkan.

3. Pembersihan dan Perawatan Rutin

- a. Pelaksana: Pengguna atau petugas yang ditugaskan.
- b. Waktu: Setelah penggunaan, atau segera setelah terkontaminasi (debu, cat, oli, bahan kimia).
- c. Tindakan: Membersihkan sesuai dengan instruksi pabrikan. Umumnya menggunakan air sabun ringan dan dikeringkan di udara (bukan dijemur langsung di bawah terik matahari). Hindari pelarut kimia yang kuat yang dapat merusak material.
- d. Cakupan: Menjaga kebersihan APD untuk memperpanjang umur pakai dan mencegah iritasi kulit.

4. Kalibrasi dan Pengujian Berkala (Tahunan)

- a. Pelaksana: Vendor atau teknisi bersertifikat (dapat dilakukan saat

kapal sandar).

- b. Waktu: Secara tahunan, atau sesuai jadwal yang direkomendasikan pabrikan dan regulasi.
- c. Tindakan: Pengujian beban (*load testing*) untuk peralatan penahan jatuh (*fall arrest equipment*) seperti *harness* dan *lanyard*. Pengujian dilakukan oleh pihak ketiga yang kompeten.
- d. Output: Sertifikat kalibrasi/uji yang menjadi bukti bahwa peralatan masih memenuhi standar kekuatan dan keselamatan.

5. Pencatatan dan Dokumentasi (Berkelanjutan)

- a. Pelaksana: Petugas Keselamatan atau perwira yang ditunjuk.
- b. Tindakan: Mencatat semua inspeksi, perawatan, perbaikan, dan penggantian APD dalam logbook keselamatan kapal yang khusus.
- c. Cakupan: Setiap item APD seharusnya dapat dilacak riwayat perawatannya.
- d. Output: Dokumen ini merupakan bukti kepatuhan terhadap regulasi (seperti *ISM Code*) dan menjadi data penting untuk audit internal dan eksternal.

6. Penarikan dan Pemusnahan (Sesuai Kebutuhan)

- a. Pelaksana: Petugas Keselamatan dengan persetujuan Nakhoda.
- b. Tindakan: Setiap APD yang telah melebihi masa pakai (*lifespan*), rusak parah, atau gagal dalam inspeksi harus segera ditarik dari peredaran.
- c. Cara: APD yang ditarik harus diberi label "jangan gunakan" (*DO NOT USE*) dan dipisahkan dari APD yang layak. Pemusnahan harus dilakukan dengan cara yang menjamin bahwa APD tersebut tidak akan digunakan kembali, misalnya dengan memotong tali *harness* atau menghancurkan helm.
- d. Output: Mencegah penggunaan APD yang tidak layak yang dapat menimbulkan kecelakaan fatal.

E. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran

Kebijakan organisasi perusahaan pelayaran berfungsi sebagai blueprint operasional yang mengatur setiap aspek kegiatan di kapal, termasuk implementasi keselamatan. Sebuah kebijakan yang lemah, tidak jelas, atau tidak terkomunikasikan dengan baik akan menciptakan ambiguitas dan ketidakpastian di tingkat kapal, yang pada akhirnya menyebabkan variasi dalam penerapan prosedur dan pelanggaran seperti ketidakpatuhan APD. Kebijakan harus lebih dari sekadar dokumen; ia harus menjadi pedoman hidup yang secara aktif dirujuk, diterapkan, dan diaudit. Kebijakan yang baik akan secara tegas mendefinisikan standar, tanggung jawab, akuntabilitas, dan konsekuensi untuk ketidakpatuhan, sehingga meninggalkan sedikit ruang untuk interpretasi yang salah atau kelalaian.

Regulasi internasional mewajibkan setiap perusahaan untuk memiliki kebijakan keselamatan yang terdokumentasi. *International Safety Management (ISM) Code, Section 1.2* secara tegas menyatakan bahwa “Setiap Perusahaan harus menetapkan, menerapkan, dan memelihara Kebijakan Keselamatan (*Safety Policy*) dan Perlindungan Lingkungan.” (IMO, 2021:6). Kebijakan ini bukanlah pilihan, tetapi merupakan persyaratan sertifikasi yang mandatory. Lebih lanjut, *Section 2* mewajibkan perusahaan untuk “mengembangkan prosedur dan rencana yang diperlukan untuk melaksanakan Kebijakan Keselamatan tersebut,” yang mencakup prosedur detail untuk semua operasi berisiko, termasuk kewajiban dan cara penggunaan APD.

Kebijakan organisasi harus secara jelas mendelegasikan wewenang dan sumber daya. *ISM Code Section 3* menekankan pentingnya menunjuk personil di darat yang memiliki akses langsung ke level manajemen tertinggi untuk memantau keselamatan kapal. Ini berarti kebijakan perusahaan harus mendefinisikan dengan jelas siapa yang bertanggung jawab untuk memesan, mengganti, dan memastikan kualitas APD, serta siapa yang berwenang menghentikan operasi yang tidak aman. Kebijakan yang gagal mendefinisikan hal ini akan

menciptakan kebingungan dan kelambatan dalam penanganan masalah keselamatan di lapangan, termasuk permintaan penggantian APD yang rusak.

Pada tingkat nasional, kebijakan organisasi juga diatur dengan spesifik. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2021 pada Pasal 5 menyatakan bahwa “Pemilik dan/atau Operator Kapal wajib menyusun dan menerapkan prosedur keselamatan dan kesehatan kerja.” (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021:4). Pasal ini mewajibkan kebijakan tersebut untuk mencakup identifikasi bahaya, penilaian risiko, dan pengendalian risiko, yang di dalamnya pasti termasuk prosedur penggunaan APD. Kebijakan yang tidak menyertakan hal-hal detail ini dianggap tidak memenuhi amanat peraturan perundang-undangan.

Keefektifan sebuah kebijakan juga diukur dari bagaimana kebijakan itu dikomunikasikan dan diterapkan di seluruh level organisasi. Sebuah kebijakan yang hanya berada di kantor pusat dan tidak sampai atau dipahami oleh kru di kapal adalah sia-sia. *ISM Code Section 6.2* mewajibkan perusahaan untuk “memastikan bahwa setiap personil yang terkait dengan keselamatan kapal diberi panduan yang memadai sehingga dapat melaksanakan tugasnya dengan aman.” Ini berarti perusahaan memiliki kewajiban hukum untuk tidak hanya membuat kebijakan, tetapi juga secara aktif mensosialisasikannya melalui pelatihan, drill, dan pembekalan yang berkelanjutan kepada semua kru.