

**SKRIPSI**

**ANALISIS PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN  
KERJA DI MT. PUSAKA GEMILANG**



**ALFIAN SEPTIANSYAH**

**NIT: 20.41.033**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2024**

## **LEMBAR PERETUJUAN**

### **ANALISIS PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI MT. PUSAKA GEMILANG**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

**ALFIAN SEPTIANSYAH**  
**NIT 20.41.033**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**  
**TAHUN 2024**

## SKRIPSI

### ANALISIS PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MT. PUSAKA GEMILANG

Disusun dan Diajukan oleh:

ALFIAN SEPTIANSYAH

NIT 20.41.033

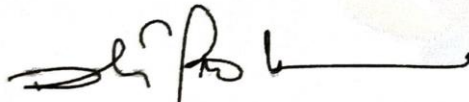
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 08 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Dodik Widarbowo, M.T., M.Mar Masrupah, S.Si.T., M.Adm., S.D.A., M.Mar  
NIP. 19680423 198903 1 002 NIP. 19800110 200812 2 001

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur 1

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar  
NIP. 19750329 199903 1 002

Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm., S.D.A.  
NIP. 19780908 200502 2 001

## PRAKATA

Segala puji kita panjatkan kepada Tuhan yang Maha Esa, karena atas rahmat-nya, skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Skripsi ini disusun sebagai upaya untuk memberikan wawasan dan pengetahuan mengenai : **“ANALISIS PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI MT. PUSAKA GEMILANG”**. yang sangat relevan dengan kebutuhan para pelaut.

Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan banyak pihak. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto. M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar, selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. selaku Ketua Program Studi Nautika;
4. Capt. Dodik Widarbowo, MT., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing pertama penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini;
5. Ibu Masrupah, S.Si., M.Adm.S.D.A., M.Mar. selaku dosen Pembimbing II selama penulisan skripsi ini;
6. Nahkoda dan seluruh *Crew* MT. PUSAKA GEMILANG yang telah memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut (prala).
7. Para Dosen dan Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan petunjuk dan bimbingan;
8. Kepada orang tua penulis, ayahanda Mohamad Nurwan S.H, dan Ibunda Suriati S.Pd, yang saya sayangi dan cintai serta keluarga

besar yang senantiasa memberikan Doa, Semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan;

9. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XLI, senior dan junior di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan bantuan dalam penulisan ini.
10. Wanita istimewa penulis Winiy Mahdiyah Siradja yang selalu memberikan dorongan, bantuan, dan waktunya dalam menemani penulis menyelesaikan skripsi ini. Kita berproses dan sukses bersama;
11. Semuanya yang tak mungkin disebutkan namanya satu persatu. Dalam penyusunan ini penulis menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan baik ditinjau dari segi penulisan, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun penulis sendiri.

skripsi ini berisi prosedur pelaksanaan dinas jaga saat kapal memasuki alur pelayaran sempit untuk menghindari resiko tubrukan dan saya berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca, baik untuk tujuan pendidikan, pengembangan diri, maupun sekadar menambah wawasan dalam bidang ini. Meskipun demikian, saya menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu saya sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca.

Makassar, 8 November 2024



**ALFIAND SEPTIANSYAH**  
**20.41.033**

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : ALFIAN SEPTIANSYAH  
Nomor Induk Taruna : 20.41.033  
Jurusan : NAUTIKA

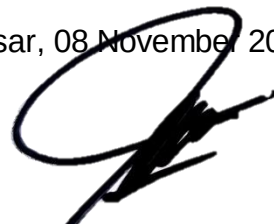
Menyatakan dengan skripsi ini

### **ANALISIS PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI MT. PUSAKA GEMILANG**

Ini adalah karya orisinal. Seluruh gagasan dalam skripsi ini, kecuali tema dan kutipan yang saya nyatakan, merupakan gagasan yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 08 November 2024



**ALFIAN SEPTIANSYAH**  
**NIT. 20.41.033**

## **ABSTRAK**

**Alfian Septiansyah, 2024, "Analisis Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja Di Kapal MT. PUSAKA GEMILANG"**(dibimbing oleh Dodik Widarbowo dan Masrupah).

Penerapan prosedur keselamatan kerja di kapal merupakan aspek krusial dalam memastikan keselamatan dan kesejahteraan para awak kapal serta menjaga integritas operasional kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis efektivitas prosedur keselamatan kerja yang diterapkan di kapal, serta mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilannya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini meliputi survei terhadap awak kapal, observasi langsung, dan analisis dokumen terkait prosedur keselamatan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur keselamatan kerja di kapal telah diimplementasikan dengan baik, namun masih terdapat beberapa area yang memerlukan peningkatan, seperti pelatihan berkelanjutan untuk awak kapal, peningkatan fasilitas keselamatan, dan pengawasan yang lebih ketat terhadap kepatuhan terhadap prosedur keselamatan.

Penelitian ini menyimpulkan bahwa untuk meningkatkan keselamatan kerja di kapal, diperlukan pendekatan holistik yang mencakup peningkatan kesadaran dan pengetahuan awak kapal, penyediaan peralatan keselamatan yang memadai, serta pengawasan dan penegakan kepatuhan yang lebih efektif. Implementasi prosedur keselamatan yang komprehensif dan berkelanjutan akan berdampak positif terhadap keselamatan dan produktivitas operasional kapal.

**Kata kunci: Kecelakaan, Keselamatan, Sumber daya manusia**

## **ABSTRACT**

**Alfian Septiansyah, 2024, "Analysis of the Implementation of Work Safety Procedures on MT. PUSAKA GEMILANG".**(Supervised by Dodik Widarbowo and Masrupah).

*Implementing work safety procedures on ships is a crucial aspect in ensuring the safety and welfare of the ship's crew and maintaining the operational integrity of the ship. This research aims to identify and analyze the effectiveness of work safety procedures implemented on ships, as well as examine the factors that influence their success. The methods used in this research include surveys of ship crew, direct observation, and analysis of documents related to safety procedures.*

*The research results show that work safety procedures on ships have been implemented well, but there are still several areas that require improvement, such as ongoing training for ship crew, improving safety facilities, and stricter monitoring of compliance with safety procedures.*

*This research concludes that to improve work safety on ships, a holistic approach is needed that includes increasing crew awareness and knowledge, providing adequate safety equipment, as well as more effective monitoring and enforcement of compliance. Comprehensive and sustainable implementation of safety procedures will have a positive impact on the safety and productivity of ship operations.*

**Keywords: Accident, Safety, Human resource**



## DAFTAR ISI

|                                                                 | Halaman     |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>HALAMAN JUDUL</b>                                            | <b>i</b>    |
| <b>LEMBAR PENGAJUAN</b>                                         | <b>ii</b>   |
| <b>LEMBAR PENGESAHAN</b>                                        | <b>iii</b>  |
| <b>PRAKATA</b>                                                  | <b>iv</b>   |
| <b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>                              | <b>vi</b>   |
| <b>ABSTRAK</b>                                                  | <b>vii</b>  |
| <b>ABSTRACT</b>                                                 | <b>viii</b> |
| <b>DAFTAR ISI</b>                                               | <b>ix</b>   |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b>                                            | <b>xi</b>   |
| <b>DAFTAR TABEL</b>                                             | <b>xii</b>  |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                                        | <b>1</b>    |
| A. Latar Belakang                                               | 1           |
| B. Perumusan Masalah                                            | 5           |
| C. Batasan Masalah                                              | 5           |
| D. Tujuan Penelitian                                            | 5           |
| E. Manfaat Penelitian                                           | 6           |
| F. Hipotesis                                                    | 6           |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>                                  | <b>7</b>    |
| A. Keselamatan Kerja dan Peningkatan Produksi dan Produktivitas | 7           |
| B. Proses terjadinya kecelakaan                                 | 7           |
| C. Aturan-Aturan Pokok yang Berkaitan dengan Keselamatan Kerja  | 11          |
| D. Jenis-jenis alat keselamatan kerja                           | 24          |
| E. Manajemen Perkapalan dan Tanggung Jawab Perusahaan           | 27          |

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| F. Kerangka Pemikiran            | 30        |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b> | <b>32</b> |
| A. Lokasi Dan Waktu Penelitian   | 32        |
| B. Metode Pengumpulan Data       | 32        |
| C. Jenis Dan Sumber Data         | 33        |
| D. Metode Analisis               | 33        |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN</b>   | <b>35</b> |
| A. Deskripsi Hasil Penelitian    | 35        |
| B. Pembahasan                    | 39        |
| <b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>  | <b>55</b> |
| A. Simpulan                      | 55        |
| B. Saran                         | 57        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>            | <b>59</b> |
| <b>LAMPIRAN</b>                  |           |
| <b>RIWAYAT HIDUP</b>             |           |

| <b>No.</b> | <b>DAFTAR GAMBAR</b>                                           | <b>Hal</b> |
|------------|----------------------------------------------------------------|------------|
| 1.         | Gambar 4.1 Ship Particular                                     | 35         |
| 2.         | Gambar 4.2 Tangan melepuh kena aspal panas                     | 43         |
| 3.         | Gambar 4.3 Telapak tangan terkelupas saat menarik wire rope    | 43         |
| 4.         | Gambar 4.4 Kepala terbentur akibat tidak memakai Safety Helmet | 44         |

| <b>No.</b> | <b>DAFTAR TABEL</b>                                                             | <b>Hal</b> |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1.         | Tabel 4.1.Crew List MT. PUSAKA GEMILANG                                         | 36         |
| 2.         | Tabel 4.2.Catatan kasus kecelakaan kerja yang terjadi di<br>MT. PUSAKA GEMILANG | 41         |
| 3.         | Tabel 4.3.Daftar investasi alat keselamatan kerja di MT.<br>PUSAKA GEMILANG     | 51         |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Dalam domain perdagangan maritim, sangat penting bagi semua perusahaan pelayaran untuk mengantisipasi bahwa *crew* yang beroperasi baik di darat maupun lepas pantai dapat melakukan tugas mereka secara efektif sambil menyadari potensi bahaya yang mungkin timbul dari ketidakpatuhan terhadap kerangka peraturan yang ditetapkan. Inisiatif standarisasi yang sedang berlangsung sedang diadvokasi secara aktif melalui peningkatan sumber daya dan peningkatan kompetensi melalui program pelatihan keterampilan pelayaran.

Pentingnya melestarikan kehidupan di laut adalah fitur yang menonjol dalam ranah operasi maritim. Hal ini digaris bawahi oleh komitmen substansial negara-negara maritim untuk secara kolaboratif mengadakan Konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa di Laut pada tahun 1974, yang kemudian disebut sebagai SOLAS 1974, yang diadakan di London, Inggris. Konvensi yang dihasilkan menetapkan ketentuan dan peraturan yang berfungsi sebagai referensi dasar bagi kapal atau entitas pelayaran dalam upaya mereka untuk melindungi dan melindungi kehidupan pelaut yang terlibat dalam kegiatan maritim. Penerapan sistem manajemen keselamatan dianggap sebagai prasyarat penting, di mana setiap pekerja diantisipasi untuk melaksanakan tanggung jawab mereka dengan cara yang aman sambil mencapai hasil yang optimal. Pendekatan tindakan yang teliti dan teliti akan mengurangi kekhawatiran bagi semua pihak yang terlibat. Banyak *crew* kapal memenuhi kewajiban mereka semata-mata untuk memenuhi tanggung jawab mereka, sering mengabaikan kesejahteraan mereka sendiri, orang lain, dan konteks lingkungan sekitarnya.

Beberapa individu menunjukkan watak tanpa pamrih, mengabaikan keselamatan pribadi dan pertimbangan lingkungan. Memang, selama latihan maritim, anggota *crew* tertentu sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang ditetapkan, yang dapat memiliki implikasi bencana bagi diri mereka sendiri dan rekan mereka.

Tidak jarang tugas dieksekusi, baik di darat maupun di laut, dalam berbagai bentuk; Namun, tidak adanya pola pikir yang berorientasi pada keselamatan dapat memuncak dalam insiden tragis. Pada akhirnya, kemajuan yang dicapai menjadi berkurang secara signifikan dan menimbulkan ancaman bagi kehidupan tenaga kerja. Kecelakaan tidak hanya berfungsi sebagai hambatan langsung tetapi juga mengakibatkan kerugian tambahan, seperti kerusakan pada mesin dan peralatan operasional, penghentian sementara kegiatan kerja dan produksi, dan kerusakan lingkungan kerja, di antara konsekuensi lainnya.

Analisis kecelakaan mengungkapkan bahwa setiap insiden selalu dikaitkan dengan faktor penyebab tertentu. Faktor-faktor ini mungkin berasal dari alat mekanik, kondisi lingkungan, atau tindakan manusia. Untuk mencegah kecelakaan, penting untuk memberantas penyebab yang mendasari ini. Data statistik menunjukkan bahwa sekitar 80% dari semua kecelakaan maritim disebabkan oleh kesalahan manusia, yang mengarah pada gagasan yang berlaku bahwa semua insiden pada akhirnya terkait dengan faktor manusia, baik secara langsung maupun tidak langsung. Selain itu, temuan menunjukkan bahwa 75-79% kesalahan manusia dapat ditelusuri kembali ke kekurangan dalam sistem manajemen.

Akibatnya, pengaruh badan dan organisasi pemerintah seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) diberikan untuk mendorong perusahaan pelayaran untuk memprioritaskan pertimbangan keselamatan bagi *crew* mereka. Peraturan yang berkaitan dengan keselamatan maritim meliputi:

1. Undang-undang No. 1 tahun 1970 berkaitan dengan keselamatan kerja.
2. Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974 membahas standar keselamatan yang diperlukan untuk kapal maritim. A
3. mandemen STCW 1978 tahun 1995 berkaitan dengan tolok ukur pelatihan yang ditetapkan untuk personel maritim.
4. Kode Manajemen Keselamatan Internasional relevan dengan standar global yang mengatur pengelolaan operasi keselamatan maritim dan mitigasi polusi.
5. Kode Praktik Internasional menawarkan pedoman tentang protokol yang terkait dengan praktik keselamatan kerja mengenai peralatan, operasi maritim, dan kegiatan tambahan. Undang-undang No. 1 tahun 1970.

Peraturan ini dirancang dengan perspektif global, bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan konsekuensi yang diakibatkannya sambil memastikan keselamatan kerja bagi anggota *crew* kapal. Operasi kapal mencakup segudang tugas, baik ringan maupun sulit, yang secara inheren membahayakan keselamatan *crew* kapal. Dalam skripsi ini, penulis dengan cermat memeriksa parameter keselamatan mengenai anggota *crew* kapal, menjelaskan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan selama bekerja, dampak yang timbul dari insiden tersebut, dan langkah-langkah yang diperlukan yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi *crew*

Fenomena keselamatan dan insiden, dalam arti yang lebih luas, telah menjadi aspek intrinsik keberadaan manusia sejak dahulu kala. Sejalan dengan itu, konsep keselamatan kerja dimulai sejak individu terlibat dalam persalinan. Manusia primitif mengalami berbagai kecelakaan, yang kemudian mengarah pada pengembangan pengetahuan yang bertujuan mencegah terulangnya insiden tersebut.

Keselamatan kerja merupakan bagian dari domain keselamatan menyeluruh. Sangat penting bagi masyarakat untuk menumbuhkan kesadaran yang meningkat secara signifikan mengenai keselamatan. Upaya pendidikan ini adalah proses berkelanjutan yang akan bertahan sepanjang keseluruhan kehidupan manusia. Standar keselamatan kerja yang kuat menumbuhkan ketenangan dan antusiasme dalam lingkungan kerja, sehingga memfasilitasi peningkatan produksi dan produktivitas sambil berkontribusi pada pembentukan iklim yang menguntungkan yang kondusif bagi stabilitas sosial, terutama dalam komunitas buruh.

Penulis mencatat bahwa selama pengalaman praktek laut 12 bulan penulis di atas kapal MT PUSAKA GEMILANG, ada prevalensi penting insiden atau kecelakaan yang terjadi di antara *crew* saat melakukan tugas di geladak dan di dalam ruang mesin, termasuk cedera akibat benda jatuh, hancur oleh peralatan, tergelincir dan jatuh, dan sengatan listrik, semua disebabkan oleh kewaspadaan yang tidak memadai dan langkah-langkah keamanan yang tidak memadai. Insiden ini berpotensi menimbulkan bahaya pada semua individu yang terlibat, mulai dari anggota *crew* hingga eselon perusahaan. Dampaknya bermanifestasi sebagai penderitaan fisik dan kerugian ekonomi, meliputi cedera tubuh, cacat, penghentian kerja sementara, dan kerusakan alat operasional, di antara konsekuensi lainnya.

Seperti dalam kasus kecelakaan kerja di kapal MT. PUSAKA GEMILANG pada hari Senin tanggal 19 September 2022 jam 09:00 WITA pada saat kapal sedang loading di Port Klang. Seorang cadet melakukan pengambilan sample muatan pada tanki 1s di main deck menggunakan alat pengambil sample tetapi pada saat pengambilan sample tersebut korban tidak memakai safety gloves, di saat sample di ambil korban merasa kepanasan pada bagian tangan sehingga sample tersebut jatuh dan tumpah di tangan korban yang menyebabkan salah satu tangan korban melepuh. Kejadian tersebut



terjadi karena kurangnya kesadaran tentang betapa pentingnya penerapan prosedur keselamatan kerja. Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka penulis menyusun skripsi ini dengan judul **“ANALISIS PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MT. PUSAKA GEMILANG”**.

#### **B. Perumusan masalah**

Beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja pada *crew* kapal yang akan dijelaskan dalam skripsi ini meliputi: penerapan prosedur keselamatan kerja yang diterapkan, faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja pada *crew* kapal, serta dampak-dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan kerja tersebut.

#### **C. Batasan Masalah**

Untuk mempertahankan fokus wacana dalam tesis ini pada isu-isu yang disebutkan di atas dengan rasa tujuan, penulis menggambarkan ruang lingkup keterbatasan untuk penelitian ini. Kendala yang mempengaruhi penelitian ini meliputi kemampuan peneliti, dana yang tersedia, dan durasi yang dialokasikan untuk penyelidikan. Dalam konteks ini, penulis akan secara eksklusif membahas penerapan protokol keselamatan kerja, penentu kecelakaan kerja di antara *crew*, dan peralatan keselamatan yang tersedia di kapal, dengan sengaja mengecualikan pertimbangan peralatan keselamatan yang digunakan di lokasi kerja lainnya, serta diskusi yang berkaitan dengan peraturan keselamatan kerja nasional dan konvensi internasional seperti KODE ISM, SOLAS, dan STCW. Selanjutnya, studi ini meneliti praktik manajemen yang berlaku dalam perusahaan pelayaran, yang berfungsi sebagai pemilik dan operator kapal.

#### **D. Tujuan Penelitian**

1. Sejauh mana prosedur keselamatan kerja diterapkan, faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan di atas kapal, dan

dampak manajemen terhadap masalah keselamatan kerja diakui dengan baik.

2. Upaya dan metodologi yang diperlukan untuk mencapai standar keselamatan kerja yang tinggi diakui.
3. Pengetahuan yang ditingkatkan telah dicapai untuk memfasilitasi analisis dan penyelesaian masalah yang berkaitan dengan keselamatan kerja di atas kapal.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Mengingat tantangan yang disebutkan di atas, penulis ingin mewujudkan keuntungan tertentu yang dapat dicapai, yang akan bermanfaat bagi berbagai pemangku kepentingan, termasuk:

1. Secara Teoritis

Untuk wawasan ilmu terkait dengan keselamatan kerja diatas kapal khususnya tentang penerapan prosedur keselamatan kerja

2. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan analisis pengembangan pengetahuan tentang penerapan prosedur keselamatan kerja di kapal.

#### **F. Hipotesis**

Berdasarkan rumusan masalah yang di kemukakan di atas makadugaan sementara dari permasalahan tersebut adalah :

1. Diduga crew kapal tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja dengan baik
2. Diduga crew kapal lalai dalam pemakaian alat alat keselamatan kerja di atas kapal

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Keselamatan Kerja dan Peningkatan Produksi dan Produktivitas.**

Keselamatan kerja secara intrinsik terkait dengan peningkatan produksi dan produktivitas. Prinsip-prinsip keselamatan kerja dapat berfungsi sebagai katalis untuk meningkatkan produksi dan produktivitas pada tingkat dasar. (Suma'mur P.K.,1981).

1. Dengan mencapai standar keselamatan yang tinggi, insiden yang menyebabkan kecacatan dan kematian dapat dikurangi atau diminimalkan secara signifikan, sehingga menghindari pengeluaran keuangan yang tidak perlu.
2. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi sejalan dengan pemeliharaan dan pemanfaatan peralatan dan mesin yang produktif dan efisien, yang berkorelasi dengan peningkatan tingkat produksi dan produktivitas.
3. Dalam banyak hal, standar keselamatan kerja yang tinggi menghasilkan kondisi yang meningkatkan kenyamanan dan antusiasme dalam bekerja, sehingga memungkinkan peningkatan efisiensi keseluruhan di antara tenaga kerja.
4. Praktik keselamatan kerja terkait erat dengan pengembangan keterampilan, karena mereka beroperasi secara bersamaan dan mewakili komponen penting untuk keberlanjutan proses produksi.
5. Ketika langkah-langkah keselamatan kerja diterapkan secara efektif dengan partisipasi aktif dari pengusaha dan karyawan, itu menumbuhkan iklim keselamatan dan ketenangan di tempat kerja, secara signifikan memfasilitasi kelancaran perkembangan produksi.

#### **B. Proses Terjadinya Kecelakaan**

Kecelakaan yang terjadi di tempat kerja dapat dikategorikan menjadi tiga penyebab utama (Suma'mur P.K., 1981). Faktor-faktor

yang berkontribusi terhadap kecelakaan kerja digambarkan sebagai berikut:

1. Perilaku manusia yang tidak aman, seperti: terlibat dalam pekerjaan tanpa izin yang sesuai, gagal memberikan peringatan yang diperlukan, mengoperasikan dengan kecepatan berlebihan, menyebabkan alat pelindung tidak berfungsi, memanfaatkan mesin yang rusak, mengabaikan prosedur operasional yang aman, gagal mengenakan peralatan keselamatan, menggunakan alat secara tidak tepat, melanggar peraturan keselamatan kerja, terlibat dalam perilaku sembrono di tempat kerja, berada di bawah pengaruh alkohol, dan mengalami kantuk.
2. Seseorang dapat melakukan tindakan yang tidak aman atau berbahaya yang memicu kecelakaan karena alasan berikut:
  - a. Ketidaktahuan, di mana individu tersebut tidak memiliki pengetahuan tentang praktik operasional yang aman dan tidak menyadari potensi bahaya yang terkait dengan menyebabkan kecelakaan.
  - b. Ketidak mampuan atau keadaan yang tidak biasa, di mana individu memiliki pemahaman tentang metodologi yang aman dan risiko terkait tetapi, karena kemampuan atau keahlian yang tidak memadai, pada akhirnya melakukan kesalahan yang menyebabkan kecelakaan.
  - c. Keengganan, dalam kasus di mana individu sepenuhnya memahami peraturan terkait pekerjaan dan bahaya terkait, dan memiliki kemampuan untuk mematuhi, namun gagal melakukannya karena kurangnya motivasi, yang mengakibatkan kesalahan dan perilaku yang tidak pantas.
3. Keadaan tidak aman (*unsafe condition*) misalnya:

Peralatan keselamatan yang tidak memadai, Bahan/peralatan yang rusak atau tidak dapat digunakan, Ventilasi dan penerangan yang tidak memadai, Lingkungan yang penuh sesak, lembap, dan

terlalu bising, Potensi bahaya ledakan/kebakaran, Tidak adanya sistem penandaan yang memadai, Kualitas udara beracun karena gas, debu, dan uap.

Dalam semua bidang usaha manusia, potensi kecelakaan ada di mana-mana. tidak ada bidang pekerjaan tertentu yang kebal. Kecelakaan industri secara fundamental dapat dikaitkan dengan ketidakpatuhan peraturan dan kondisi kerja yang tidak aman (ILO, 1989:15). Kecelakaan semacam itu tidak terjadi secara acak; melainkan, mereka adalah hasil dari penyebab yang dapat diidentifikasi. Akibatnya, kecelakaan dapat dikurangi jika ada komitmen yang memadai untuk pencegahannya (Suma'mur PK., 1996:212). Selain itu, kecelakaan biasanya timbul dari pertemuan berbagai faktor.

Faktor utama termasuk kerangka teknis, lingkungan kerja, dan pekerja individu. Misalnya, di dalam fasilitas manufaktur, mungkin tidak ada peralatan yang cukup aman, yang berarti bahwa mesin tidak dirancang secara optimal untuk menggabungkan fitur keselamatan yang memadai. Lingkungan kerja yang ditandai dengan kebisingan yang berlebihan dapat menghambat kemampuan tenaga kerja untuk merasakan sinyal bahaya. Suhu ruangan yang kurang optimal dapat menyebabkan kelelahan pekerja, sehingga mengganggu konsentrasi pada tugas yang diberikan, sementara sirkulasi udara yang tidak memadai dapat mengakibatkan akumulasi asap berbahaya, yang akhirnya berujung pada kecelakaan. Demikian juga, tenaga kerja dapat berkontribusi secara signifikan terhadap risiko kecelakaan jika mereka tidak memiliki pelatihan yang memadai atau memiliki pengalaman yang tidak memadai dalam peran mereka (ILO, 1989:16).

Secara umum, kecelakaan kerja dapat terjadi karena faktor-faktor yang berkontribusi sebagai berikut:

a. Melakukan *shortcuts*

Dalam operasi sehari-hari, kami sering membuat keputusan yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan alur kerja. Namun, apakah faktor risiko keselamatan yang berkaitan dengan diri sendiri dan sesama anggota *crew* telah dinilai secara menyeluruh? Menerapkan jalan pintas tanpa mempertimbangkan faktor keamanan dapat secara signifikan meningkatkan kemungkinan kecelakaan.

b. Menjadi *Over-Confident*

Sementara kepercayaan diri bisa menguntungkan, kepercayaan yang berlebihan bisa merugikan. Pola pikir bahwa “kecelakaan tidak akan pernah terjadi pada saya” menumbuhkan sikap yang dapat mengarah pada adopsi prosedur, alat, atau metodologi yang tidak tepat dalam pekerjaan seseorang. Pola pikir seperti itu pada akhirnya dapat mengakibatkan cedera.

c. Memulai Tugas Dengan Instruksi yang Tidak Lengkap

Untuk melaksanakan pekerjaan dengan aman dan akurat, informasi komprehensif sangat penting sejak awal. Pernahkah Anda mengamati seorang pekerja yang ditugaskan untuk tugas hanya dengan instruksi sebagian? Seseorang tidak boleh ragu untuk mencari klarifikasi mengenai prosedur kerja dan protokol keselamatan. Tidaklah bodoh untuk bertanya; sebaliknya, tidak bijaksana untuk menahan diri dari mengajukan pertanyaan.

d. Buruknya *Housekeeping*

Ketika klien, manajer, atau profesional K3 mengunjungi area kerja Anda, faktor kebersihan dan kerapian tempat kerja merupakan indikator penting yang mencerminkan sikap pekerja terhadap kualitas, produksi, dan keselamatan. Lingkungan kerja yang bersih dan tertata rapi menunjukkan tempat kerja yang aman dan terjamin keselamatannya.

e. Mengabaikan Prosedur Keselamatan

Mengabaikan prosedur keselamatan dapat membahayakan diri sendiri maupun rekan kerja. Anda dibayar untuk mematuhi aturan dan kebijakan yang ada, bukan untuk membuat aturan sendiri.

f. Gangguan Mental dari Pekerjaan

Menghadapi masalah pribadi di rumah dan membawa kekhawatiran tersebut ke tempat kerja dapat berbahaya. Gangguan seperti ini, ditambah dengan teman yang mengajak berbicara saat Anda sedang fokus bekerja, bisa mengurangi konsentrasi dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

g. Kegagalan Untuk Merencanakan Pekerjaan

Banyak pembahasan saat ini mengenai Job Hazard Analysis (Analisis Bahaya Pekerjaan). Ini adalah metode yang efektif untuk mengetahui cara-cara bekerja dengan aman dan efisien. Terburu-buru dalam memulai tugas tanpa merencanakan dengan baik atau tidak memikirkan prosesnya dapat berisiko. Sebaliknya, dengan merencanakan pekerjaan dengan matang, Anda bisa mengurangi potensi kecelakaan kerja yang dapat terjadi kapan saja dan di mana saja.

**C. Aturan-Aturan Pokok yang Berkaitan dengan Keselamatan Kerja**

Ada beberapa aturan pokok terkait keselamatan kerja yang dijelaskan oleh Suma'mur P.K. (1981), antara lain:

1. Undang-Undang No.1 tahun 1970.

Kerangka kerja legislatif ini menggambarkan parameter keselamatan kerja, yang mencakup 11 pasal dan 18 artikel. Bab pengantar mengartikulasikan definisi terminologi yang digunakan dalam undang-undang ini:

- a. Pekerjaan didefinisikan sebagai ruang atau area yang ditunjuk, baik tertutup atau terbuka, bergerak atau stasioner, yang digunakan personel untuk tenaga kerja atau sering diakses untuk

melakukan kegiatan komersial. Definisi tempat kerja mencakup semua ruang fisik, ladang, halaman, dan lingkungan yang berdekatan yang terkait dengan situs yang ditunjuk (ayat 1).

b. Administrator diidentifikasi sebagai individu yang bertanggung jawab atas pengawasan langsung tempat kerja atau segmennya (ayat 2).

c. Pengusaha didefinisikan sebagai berikut:

1) Individu atau badan hukum yang mengoperasikan bisnis di tempat kerja yang tidak dimiliki oleh mereka.

2) Individu atau badan hukum yang bertindak atas nama entitas asing (ayat 3).

3) Direktur adalah pejabat yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja untuk menegakkan ketentuan Undang-Undang Keselamatan Kerja (ayat 4).

d. Pejabat Pengawas adalah personel teknis khusus dalam Departemen Tenaga Kerja, yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja karena keahlian mereka (ayat 5).

e. Pakar Keselamatan Kerja adalah profesional teknis khusus di luar Departemen Tenaga Kerja, yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja untuk mengawasi kepatuhan terhadap Undang-Undang Keselamatan Kerja (ayat 6).

2. Ketentuan mengenai keselamatan kerja diartikulasikan dalam Pasal 3, ayat 1, yang menyatakan, mencegah dan meminimalkan kejadian kecelakaan. Pedoman legislatif menetapkan standar keselamatan kerja yang bertujuan untuk:

a. Mencegah dan mengurangi kebakaran

b. Memadamkan kebakaran.

c. Mencegah dan meminimalkan ledakan.

d. Memfasilitasi jalan keluar selama insiden kebakaran atau situasi berbahaya lainnya.

e. Memberikan bantuan medis segera jika terjadi kecelakaan.



- f. Melengkapi pekerja dengan alat pelindung diri.
- g. Mitigasi dan mengendalikan munculnya dan proliferasi suhu ekstrem, kelembaban, partikel, kontaminan, asap, uap, gas, hembusan angin, kondisi meteorologi, radiasi, suara, dan getaran.
- h. Mencegah dan mengelola timbulnya penyakit kerja, baik fisik maupun psikologis, termasuk keracunan, infeksi, dan penyakit menular.
- i. Memastikan pencahayaan yang memadai dan tepat.
- j. Mempertahankan suhu udara dan tingkat kelembaban yang optimal.
- k. Memberikan kesempatan penyegaran yang cukup.
- l. Menjunjung tinggi standar kesehatan dan ketertiban.
- m. Membina hubungan yang harmonis antara tenaga kerja, alat, lingkungan, dan metode dan proses kerja.
- n. Memastikan transportasi individu, hewan, tumbuhan, atau barang yang aman dan efisien.
- o. Mengamankan dan memelihara semua jenis struktur.
- p. Memfasilitasi dan mengoptimalkan proses bongkar muat, memproses, dan menyimpan barang.
- q. Mencegah kecelakaan akibat arus listrik berbahaya.
- r. Mengkalibrasi dan meningkatkan langkah-langkah keamanan di lingkungan kerja berisiko tinggi.

Manajer diizinkan untuk melibatkan tenaga kerja hanya setelah memverifikasi bahwa mereka telah memahami kondisi yang disebutkan di atas. Selanjutnya, Undang-Undang Keselamatan Kerja menggambarkan kewajiban dan hak tenaga kerja sebagaimana ditentukan dalam Pasal 12, yang menyatakan:

- a. Untuk memberikan informasi yang akurat atas permintaan oleh personel pengawas dan/atau ahli keselamatan kerja.
- b. Untuk memahami penggunaan wajib alat pelindung diri.

- c. Mengakui dan mematuhi semua kondisi keselamatan kerja yang ditetapkan
- d. Peran manajerial mengharuskan kepatuhan terhadap semua standar keselamatan dan kesehatan kerja yang diamanatkan.
- e. Keberatan telah diajukan mengenai keterlibatan dalam lingkungan kerja di mana kondisi keselamatan dan kesehatan kerja, bersama dengan peralatan pelindung diri yang diperlukan, dianggap dipertanyakan, kecuali dalam kasus-kasus tertentu yang digambarkan oleh personel pengawas di mana akuntabilitas masih dapat dianggap. Kode Manajemen Keselamatan Internasional.

Mengenai kewajiban saat masuk ke tempat kerja, Pasal 13 Undang-Undang Keselamatan Kerja menetapkan bahwa semua individu yang berniat mengakses tempat kerja diamanatkan untuk mematuhi semua arahan kesehatan kerja dan menggunakan alat pelindung diri wajib.

Tanggung jawab manajer diartikulasikan dalam Pasal 14 Ayat 3, yang menegaskan bahwa manajer diharuskan untuk menyediakan, secara gratis, semua alat pelindung diri yang penting kepada tenaga kerja di bawah pengawasan mereka dan untuk menyediakan peralatan tersebut kepada setiap individu tambahan yang memasuki tempat kerja, disertai dengan panduan sesuai dengan arahan petugas pengawas atau spesialis kesehatan kerja.

## 2. *International Safety Management Code*

Menurut Sulistijo (2006, hal. 1), Organisasi Maritim Internasional (IMO) mengumumkan peraturan baru yang dikenal sebagai ISM CODE, yang dimaksudkan untuk menstandarkan "Manajemen Aman untuk Operasi Kapal dan Pencegahan Polusi," yang kemudian berkembang menjadi Bab IX SOLAS 74/78, disebut sebagai "Manajemen untuk Operasi Aman Kapal." KODE ISM mencakup beberapa komponen, yang digambarkan sebagai

berikut:

a) Elemen 1 - Umum

1) Definisi.

- a. ISM CODE merupakan kerangka kerja internasional untuk pengelolaan operasi kapal yang aman dan pencegahan polusi dan tunduk pada amandemen oleh IMO.
- b. Istilah Perusahaan mengacu pada pemilik atau operator kapal, yang bertanggung jawab atas operasi kapal.
- c. Administrasi menunjukkan otoritas pemerintah negara yang benderanya ditampilkan di kapal.
- d. Sistem Manajemen Keselamatan merupakan kerangka kerja terstruktur dan terdokumentasi yang memberdayakan semua personel di dalam perusahaan dan kapal untuk secara efektif melaksanakan kebijakan dan memastikan perlindungan lingkungan.
- e. Dokumen Kepatuhan — DOC (Document of Conformity) adalah sertifikat yang dikeluarkan untuk perusahaan yang telah memenuhi kriteria yang ditetapkan oleh ISM CODE.
- f. Sertifikat Manajemen Keselamatan — Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMC) merupakan kredensi formal yang diberikan kepada kapal maritim, yang menunjukkan bahwa perusahaan terkait dan personel manajerial kapal telah menetapkan sistem manajemen keselamatan yang diakui yang mematuhi standar yang relevan.
- g. Bukti Objektif mengacu pada informasi atau pernyataan yang terdokumentasi mengenai keselamatan atau penerapan sistem keselamatan, yang diperoleh melalui observasi, evaluasi, pengujian, atau penyelidikan.
- h. Pengamatan memerlukan catatan fakta yang disusun selama audit, didukung oleh bukti obyektif.

- i. Ketidaksesuaian adalah kondisi yang dapat dilihat, berdasarkan bukti objektif, yang menunjukkan bahwa persyaratan tertentu belum terpenuhi.
- j. Ketidaksesuaian Utama menandakan penyimpangan yang menghadirkan bahaya signifikan terhadap keselamatan individu atau kapal, serta lingkungan, yang dihasilkan dari penerapan ISM CODE yang tidak sistematis atau tidak efektif.
- k. Tanggal Ulang Tahun mengidentifikasi hari dan bulan tertentu setiap tahun ketika dokumen mencapai kedaluwarsa.
- l. Konvensinya adalah SOLAS 1974.

## 2) Sasaran

- a. Yang penting adalah untuk memastikan keselamatan di atas kapal, mencegah kecelakaan dan kematian, dan mengurangi polusi dan kerusakan lingkungan laut dan properti.
- b. Tujuan menyeluruh dari manajemen keselamatan di dalam perusahaan adalah untuk menjamin operasi kapal yang aman, menyediakan lingkungan kerja yang aman, dan menerapkan langkah-langkah pencegahan terhadap risiko yang diakui. Selain itu, ia berusaha untuk meningkatkan kompetensi personel dalam manajemen keselamatan baik di darat maupun di kapal, serta untuk meningkatkan kesiapan untuk keadaan darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- c. Sistem manajemen keselamatan diperlukan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku, dengan mempertimbangkan ketentuan, pedoman, dan standar yang dianjurkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO), otoritas pemerintah, Biro Klarifikasi,

dan organisasi maritim.

3) Penerapan

Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) berlaku untuk semua jenis kapal maritim.

4) Persyaratan fungsional untuk Sistem Manajemen Keselamatan kapal.

Sangat penting bagi setiap perusahaan untuk merumuskan, menerapkan, dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan yang mencakup ketentuan berikut:

- a. Kebijakan yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- b. Prosedur dan instruksi yang dirancang untuk menjamin operasi kapal yang aman, di samping langkah-langkah untuk menjaga lingkungan sesuai dengan peraturan internasional dan yurisdiksi negara bendera.
- c. Tingkat otoritas yang ditentukan dan jalur komunikasi yang mapan baik di darat maupun di atas kapal, serta antara darat dan kapal.
- d. Prosedur untuk pelaporan insiden dan kasus ketidakpatuhan terhadap ketentuan ISM Code.
- e. Protokol untuk persiapan dan respons terhadap situasi darurat.
- f. Prosedur untuk melakukan audit internal dan penilaian manajemen.

b) Elemen 2 - Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Tujuan utamanya

- 1) Menjamin memastikan keselamatan di laut, sehingga mencegah hilangnya nyawa manusia dan mengurangi degradasi lingkungan.
- 2) Penyediaan peralatan dan lingkungan kerja yang aman selama operasi maritim sangat penting, mencakup

perlindungan terhadap semua bahaya yang mungkin terjadi dan peningkatan kompetensi manajemen keselamatan secara berkelanjutan untuk semua personel, baik di darat maupun di atas kapal.

Kebijakan ini diterapkan dan dilaksanakan di seluruh tingkatan organisasi, baik di kapal maupun di darat.

- c) Elemen 3 – Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan
- 1) Dalam kasus di mana individu yang bertanggung jawab atas operasi kapal bukan pemilik (karena pengalihan tanggung jawab ke entitas lain), pemilik diberi mandat untuk melaporkan nama lengkap dan rincian yang relevan dari individu yang bertanggung jawab.
  - 2) Pembentukan dan dokumentasi otoritas, tanggung jawab, dan hubungan kerja di antara semua karyawan yang terlibat dalam pengaturan, pelaksanaan, dan pengawasan kegiatan yang dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan sangat penting.
  - 3) Ketersediaan fasilitas yang memadai dan dukungan dari sumber daya darat diperlukan untuk memastikan bahwa pelaksana dapat memenuhi tanggung jawab mereka secara efektif.

d) Elemen 4 - Orang yang ditunjuk

Perusahaan diwajibkan untuk menunjuk individu atau kelompok sebagai Ditunjuk Orang di Darat (DPA) untuk menjamin pelaksanaan operasi kapal yang aman dan untuk memastikan adanya jalur komunikasi langsung antara operasi darat dan kapal. Orang-orang yang ditunjuk ini harus memiliki wewenang untuk mengawasi operasi kapal yang terkait dengan keselamatan dan pencegahan polusi, serta untuk mengamankan sumber daya dan bantuan yang diperlukan dari darat sesuai kebutuhan.

e) Elemen 5 – Tanggung Jawab dan Otoritas Komandan Perusahaan berkewajiban untuk menggambarkan dan mendokumentasikan tanggung jawab kapten kapal mengenai masalah-masalah berikut:

- 1) Melaksanakan kebijakan perusahaan terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 2) Memotivasi awak kapal untuk melaksanakan kebijakan yang ada.
- 3) Mengeluarkan perintah dan instruksi yang jelas, tepat, dan sederhana.
- 4) Memastikan bahwa persyaratan tersebut dilaksanakan.
- 5) Meninjau pelaksanaan SMS dan melaporkan kekurangan kepada manajemen di darat.

Perusahaan harus memastikan bahwa SMK di kapal mencakup kewenangan nakhoda dalam pengambilan keputusan terkait keselamatan dan pencegahan pencemaran, serta meminta dukungan perusahaan jika diperlukan.

f) Elemen 6 - Sumber Daya dan Personel

- 1) Nakhoda harus dipilih dengan cermat, memahami SMS, dan diberikan dukungan yang diperlukan untuk melaksanakan tugasnya dengan aman.
- 2) Awak kapal harus memiliki kualifikasi, sertifikat, dan kondisi kesehatan yang memenuhi persyaratan nasional dan internasional.
- 3) Prosedur harus disusun untuk memfasilitasi penyesuaian tugas bagi personel baru atau yang dipindahkan ke posisi baru.
- 4) Personel yang terlibat dalam SMS harus memiliki pemahaman yang baik tentang hukum, peraturan, kode, dan panduan yang relevan.

- 5) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menentukan jenis pelatihan yang diperlukan dan memberikan pelatihan kepada karyawan yang membutuhkannya.
  - 6) Prosedur harus dibuat dengan bahasa yang mudah dipahami oleh awak kapal.
  - 7) Perusahaan harus memastikan bahwa awak kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya.
- g) Elemen 7 – Penyusunan Rencana Operasi di Atas Kapal
- Perusahaan harus menetapkan protokol untuk perumusan rencana dan instruksi yang memastikan keamanan kapal dan pencegahan polusi. Tugas terkait harus diberikan kepada individu yang memiliki kualifikasi yang diperlukan untuk melaksanakannya secara efektif.
- h) Elemen 8 – Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat
- 1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk mengidentifikasi, menggambarkan, dan mengatasi potensi keadaan darurat.
  - 2) Perusahaan harus membuat rencana latihan untuk menghadapi keadaan darurat.
- i) Elemen 9 – Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan, dan Kejadian Berbahaya.
- 1) SMS harus mencantumkan prosedur yang memastikan ketidaksesuaian, kecelakaan, dan situasi berbahaya dilaporkan kepada perusahaan, diselidiki, dan dianalisis untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.
  - 2) Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan yang diperlukan.
- j) Elemen 10 – Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
- 1) Perusahaan harus membuat prosedur yang memastikan kapal dipelihara sesuai dengan peraturan yang berlaku.



- 2) Untuk memenuhi ketentuan ini, perusahaan harus melakukan inspeksi secara terjadwal, melaporkan ketidaksesuaian beserta penyebabnya, dan memastikan tindakan koreksi yang sesuai dilakukan, dengan catatan yang disimpan untuk referensi.

k) Elemen 11 – Dokumentasi

- 1) Perusahaan harus melembagakan prosedur untuk pengelolaan semua dokumen dan data yang terkait dengan *Safety Management System* (SMS).
- 2) Perusahaan harus memastikan bahwa dokumentasi yang valid dapat diakses di lokasi yang sesuai, bahwa modifikasi dokumen menjalani verifikasi dan persetujuan oleh otoritas yang berwenang, dan bahwa dokumen yang kedaluwarsa segera dihapus dari peredaran.
- 3) Dokumentasi harus disimpan dalam format yang dianggap efektif oleh perusahaan, dengan setiap kapal membawa dokumentasi yang berkaitan dengan kapal tertentu.

l) Elemen 12 – Verifikasi, Pemeriksaan, dan Penilaian Ulang dari Perusahaan

- 1) Perusahaan harus melakukan audit internal secara rutin.
- 2) Perusahaan harus secara berkala menilai kemandirian *Safety Management System* (SMS) dan, jika diperlukan, mengevaluasi kembali sesuai dengan prosedur yang ditetapkan.
- 3) Audit dan tindakan korektif selanjutnya harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang relevan. Personil audit harus beroperasi secara independen.
- 4) Hasil audit dan penilaian ulang harus disampaikan kepada semua personel yang bertanggung jawab.

- 5) Manajemen atau personel yang ditunjuk harus segera mengambil tindakan korektif dalam menanggapi perbedaan yang teridentifikasi.
- j) Elemen 13 – Sertifikasi, Verifikasi, dan Pengawasan
- 1) Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang memiliki DOC yang relevan.
  - 2) DOC diterbitkan untuk perusahaan yang memenuhi ISM Code dan dikeluarkan oleh pemerintah.
  - 3) Salinan DOC harus disimpan di atas kapal.
  - 4) SMC diterbitkan untuk kapal oleh pemerintah.
  - 5) Pemeriksaan SMC dilakukan secara berkala oleh pemerintah atau organisasi yang ditunjuk.
- k) Elemen 14 – Sertifikasi Sementara
- 1) DOC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera untuk perusahaan yang baru melaksanakan ISM Code atau yang baru menambah kapal baru. DOC sementara berlaku selama 12 bulan dan harus ada di kapal, namun tidak perlu disajikan.
  - 2) SMC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera atau pemerintah negara lain yang diminta, untuk kapal yang baru dibeli, atau perusahaan yang baru bertanggung jawab atas pengoperasian kapal serta mengganti bendera. SMC sementara berlaku hingga 6 bulan.
  - 3) Pemerintah negara bendera atau negara lain yang diminta dapat memperpanjang masa berlaku SMC sementara untuk maksimal 6 bulan.
  - 4) SMC sementara diterbitkan setelah verifikasi bahwa:
    - a. DOC relevan dengan kapal yang akan diberi SMC.
    - b) SMS telah disusun oleh perusahaan untuk kapal tersebut.

- b. Perusahaan telah merencanakan audit kapal dalam waktu 3 bulan.
- c. Nakhoda dan perwira kapal memahami SMS dan implementasinya.
- d. Petunjuk-petunjuk penting telah disampaikan sebelum kapal berlayar.
- e. Informasi dan petunjuk terkait SMS disampaikan dalam bahasa yang sederhana, praktis, dan mudah dimengerti oleh awak kapal.

l) Elemen 15 – Verifikas

Setiap verifikasi terhadap ketentuan ISM Code harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang diterima oleh pemerintah dan acuan yang ditetapkan oleh IMO.

m) Elemen 16 – Format Sertifikat

DOC, SMC, DOC sementara, dan SMC sementara harus disusun sesuai dengan format yang tercantum dalam lampiran. Jika dokumen tidak menggunakan bahasa Inggris atau Prancis, maka harus diterjemahkan ke dalam salah satu bahasa tersebut. Selain itu, jenis kapal yang tercantum dalam DOC dan DOC sementara harus mencerminkan batas operasional kapal yang diatur dalam sistem manajemen keselamatan.

3. STCW 1978 Amandemen 1995

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000, hal 41), hal baru yang diperkenalkan dalam STCW 1978 Amandemen 1995 adalah bahwa keselamatan pelayaran menjadi tanggung jawab tiga pihak, yaitu:

- a. Pemerintah, sebagai lembaga resmi yang mengawasi pelaksanaan peraturan terkait keselamatan di laut.
- b. Pendidikan dan pelatihan, yang berfungsi untuk mendidik dan melatih personel yang akan bekerja di kapal.
- c. Perusahaan pelayaran, yang bertanggung jawab atas

pengoperasian kapal dengan melibatkan tenaga kerja yang terlatih.

Seperti yang dijelaskan sebelumnya, perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut yang berkualitas, bersertifikat, dan sehat secara medis, yang menunjukkan bahwa implementasi STCW sangat berperan penting dalam pelaksanaan ISM Code. Artinya, Jika standar kompensasi dan tingkat kesehatan personel di kapal tidak diatur oleh ketentuan internasional yang mengikat, maka kemungkinan besar pelaut di kapal yang berbeda akan memiliki kompetensi dan pemahaman keselamatan yang bervariasi.

#### **D. Jenis-Jenis Alat Keselamatan Kerja**

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000, hal 82), terdapat dua jenis alat keselamatan:

##### **1. Alat untuk mesin**

Alat-alat ini sudah disediakan oleh pabrik-pabrik pembuat mesin, seperti pelindung untuk motor listrik, katup keamanan untuk ketel uap, pompa, dan sebagainya.

##### **2. Alat untuk pekerja (safety equipment)**

Alat pelindung bagi pekerja digunakan untuk melindungi mereka dari bahaya yang mungkin timbul saat melaksanakan tugas. Alat pelindung keselamatan tersebut antara lain:

- a) Pelindung kepala
- b) Pelindung tubuh,
- c) Pelindung anggota badan (lengan dan kaki),
- d) Pelindung pernapasan,
- e) Pelindung pendengaran,
- f) Alat pencegah tenggelam.

Dalam buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seamen*, dijelaskan mengenai pakaian pelindung dan penggunaannya.

##### **1. Umum**

Pakaian kerja seperti overall, sarung tangan, dan alas kaki yang sesuai seharusnya menjadi perlengkapan wajib saat bekerja di kapal. Namun, peralatan ini tidak selalu cukup untuk melindungi dari bahaya tertentu yang ada dalam pekerjaan.

Setiap personel yang diwajibkan memakai alat pelindung harus diberikan pelatihan mengenai cara penggunaannya serta pengetahuan tentang keterbatasannya.

Peralatan pelindung pribadi dibagi menjadi beberapa kategori, seperti pelindung kepala (helm safety, pelindung rambut), pelindung pernapasan (masker debu, respirator, alat pernapasan), pelindung tangan dan kaki (sarung tangan, sepatu keselamatan), serta pelindung tubuh (pelindung tubuh, sabuk keselamatan, pelindung, apron).

## 2. Pelindung Kepala

Helm keselamatan dapat melindungi dari bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari ketinggian. Bahaya lainnya meliputi panas berlebih, risiko pukulan atau benturan keras, serta percikan bahan kimia. Karena bahaya yang beragam, Helm harus terbuat dari satu bagian konstruksi tanpa sambungan, dirancang untuk menyerap benturan. Harness atau suspensi digunakan untuk memberikan dukungan perlindungan pada kepala pengguna. Tali di bagian atas membantu menahan dampak benturan dan menjaga jarak aman antara kulit helm dan kepala pengguna (sekitar 25 mm). Suspensi helm harus dapat disesuaikan sebelum digunakan.

## 3. Pelindung Pendengaran

Setiap individu yang terpapar kebisingan tingkat tinggi, seperti di area kamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga yang sesuai dengan jenis yang telah dianjurkan, disesuaikan dengan kondisi tertentu. Pelindung pendengaran tersedia dalam tiga jenis, yaitu: Ear Plugs (penyumbat telinga) yang bisa sekali pakai atau permanen, serta Ear Muff (penutup telinga). Bentuk dasar

pelindung telinga adalah ear plug yang terbuat dari bahan kaca, meskipun jenis ini memiliki keterbatasan dalam mengurangi kebisingan. Ear plugs yang terbuat dari karet atau plastik juga kurang efektif dalam meredam suara dengan frekuensi sangat rendah atau tinggi, yang dapat menyebabkan getaran pada saluran telinga. Secara umum, ear muff lebih efektif dalam meredam kebisingan. Ear muff terdiri dari sepasang mangkok kaku yang dilengkapi cincin penyegel lembut agar menutup rapat di sekitar telinga, terhubung dengan head band yang memastikan segel suara tetap terjaga. Penggunaan pelindung ini sebaiknya didiskusikan dengan ahli terkait.

#### 4. Pelindung Muka dan Mat

Pemilihan pelindung muka dan mata harus mempertimbangkan bentuk dan tingkat bahaya yang ada, serta kemampuan pelindung tersebut. Penyebab utama kecelakaan pada mata meliputi:

- a. Sinar inframerah dari gas pengelasan,
- b. Sinar ultraviolet dari las listrik,
- c. Paparan bahan kimia,
- d. Terkena partikel.

#### 5. Pelindung Tangan dan Kaki

Pemakaian sarung tangan yang benar harus disesuaikan dengan jenis bahaya dan pekerjaan yang dilakukan. Misalnya, sarung tangan kulit digunakan untuk menangani benda kasar atau tajam, sedangkan sarung tangan tahan panas yang terbuat dari karet, sintetis, atau PVC dipakai saat menangani bahan kimia seperti asam, alkalis, oli, atau pelarut. Sarung tangan bisa terjepit di bawah drum atau mesin, dan sarung tangan yang basah atau berminyak bisa menjadi licin, sehingga harus digunakan dengan hati-hati.

Kecelakaan pada kaki sering terjadi akibat penggunaan alas kaki yang tidak sesuai. Oleh karena itu, setiap personel yang bekerja di kapal harus memakai alas kaki keselamatan yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan oleh benturan.

#### 6. Perlindungan dari Jatuh

Setiap pelaut yang bekerja di area di atas, di luar, atau di bawah dek, atau di lokasi lain yang memiliki risiko jatuh dari ketinggian 2 meter atau lebih, harus memakai Safety Harness (sabuk pengaman dengan penahan goncangan) yang diikatkan dengan tali keselamatan. Penggunaan Pelatan Inertial Clamps memungkinkan pelaut untuk bergerak lebih leluasa.

#### 7. Pelindung Badan

Pakaian pelindung khusus dapat digunakan untuk melindungi pelaut dari kontak langsung dengan bahan-bahan kotor, tercemar, atau zat yang berkarat.

### **E. Manajemen Perkapalan dan Tanggung Jawab Perusahaan**

Manajemen dapat dikonseptualisasikan sebagai proses sistematis menyusun strategi, pengorganisasian, mengarahkan, dan mengawasi kontribusi individu dalam suatu organisasi, di samping pemanfaatan efektif berbagai sumber daya organisasi untuk memenuhi tujuan yang telah ditentukan. Intinya, manajemen mencakup upaya kolaboratif untuk terlibat dengan individu untuk menetapkan, mengartikulasikan, dan mencapai tujuan organisasi melalui fungsi-fungsi penting seperti perencanaan, pengorganisasian, kepegawaian, alokasi tugas, kepemimpinan, dan pengawasan.

Sebagaimana diartikulasikan oleh Badan Diklat Per (2000), kebutuhan manajemen meresapi semua jenis organisasi, baik terestrial maupun maritim, karena tidak adanya manajemen membuat semua upaya sia-sia dan mempersulit pencapaian tujuan. Tiga alasan utama menggarisbawahi pentingnya manajemen:

#### 1. Untuk mewujudkan tujuan organisasi.

2. Untuk mempertahankan keseimbangan di tengah-tengah tujuan yang berbeda.
3. Untuk mencapai efisiensi dan efektivitas.

Tujuan utama dari setiap perusahaan adalah untuk mendorong pengembangan dan profitabilitas melalui pelaksanaan fungsi manajemen yang mahir dan efektif. Fungsi Manajemen:

- a. Perencanaan: Fungsi perencanaan sangat penting untuk menggambarkan tujuan organisasi dan menerapkan metodologi optimal untuk pencapaiannya.
- b. Pengorganisasian: Fungsi ini mencakup identifikasi sumber daya yang diperlukan dan kegiatan yang penting untuk mencapai tujuan organisasi, yang mencakup pendelegasian wewenang yang diperlukan kepada individu untuk memenuhi tanggung jawab mereka. Proses ini memfasilitasi pembentukan struktur formal di mana pekerjaan dialokasikan dan dikoordinasikan secara sistematis.
- c. Mengaktualisasi: Mengikuti perumusan rencana dan pembentukan organisasi, fase selanjutnya melibatkan mengarahkan karyawan menuju tujuan yang ditetapkan. Tindakan pengarahan berfungsi untuk memotivasi karyawan untuk melaksanakan tugas sebagaimana diamanatkan oleh organisasi.
- d. Pengendalian: Fungsi pengawasan ditujukan untuk memastikan bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Fungsi pengawasan ini mencakup beberapa komponen:
  - 1) Penerapan standar implementasi.
  - 2) Eksekusi ukuran kinerja.
  - 3) Penilaian kinerja aktual.
  - 4) Implementasi tindakan korektif yang diperlukan.



Fungsi-fungsi ini harus dijalankan dengan efektivitas dan efisiensi. Namun demikian, berbagai hambatan dapat mempengaruhi manajemen dalam suatu organisasi, termasuk:

- 1) Pertimbangan hukum.
- 2) Praktik etis.
- 3) Variabel ekonomi.

e. Rasa tanggung jawab

Konsekuensi dari Sistem Manajemen yang Tidak Efektif  
Dampak signifikan dari sistem manajemen yang tidak efektif adalah prevalensi kecelakaan. Data empiris menunjukkan bahwa 80% kecelakaan maritim disebabkan oleh kesalahan manusia, dengan sekitar 75-79% kesalahan tersebut berasal dari sistem manajemen yang kurang. Akibatnya, keharusan bagi perusahaan pelayaran terletak pada mengurangi atau menghilangkan kesalahan yang dapat memicu kecelakaan atau polusi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Solusinya melibatkan adopsi sistem manajemen yang mendorong kolaborasi yang kuat antara manajemen terestrial dan maritim untuk memastikan keselamatan operasional. Kerangka manajemen ini harus didukung oleh tenaga kerja yang berpengalaman, terampil, dan memiliki sumber daya yang memadai.

Setiap perusahaan pelayaran, terlepas dari apakah memiliki sistem manajemen formal atau informal, berkewajiban untuk melakukan kegiatan operasional baik di darat maupun di atas kapal menggunakan sistem komprehensif yang menggabungkan kebijakan perusahaan, arahan operasional, penggambaran peran, manual, prosedur untuk operasi dan pemeliharaan kapal, serta protokol untuk mengatasi keadaan darurat seperti kecelakaan dan insiden polusi.

Sistem manajemen yang ada memerlukan evaluasi ulang untuk memastikan kesesuaian dengan ketentuan yang diuraikan

dalam ISM Code (CHAPTER IX SOLAS 1974/1978). Untuk menumbuhkan budaya keselamatan kerja yang berkelanjutan sepanjang umur perusahaan, ini mengamanatkan komitmen yang tak tergoyahkan dari kepemimpinan organisasi ke seluruh tingkat eksekutif. Mendampingi komitmen ini, pelaksana harus memiliki pemahaman menyeluruh tentang maksud dan tujuan yang melekat dalam ketentuan Manajemen Keselamatan dari ISM Code.

Perusahaan yang menerapkan ISM CODE dengan baik akan dianggap memiliki keandalan dan citra yang baik, yang pada gilirannya akan meningkatkan daya saing dan menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Selain itu, perusahaan yang melaksanakan ISM CODE secara efektif akan meraih keuntungan melalui pemeliharaan dan pengoperasian kapal yang lebih teratur, mengurangi kecelakaan dan pencemaran, serta menurunkan biaya asuransi. Cakupan kegiatan manajemen meliputi berbagai unsure yang harus digarap yaitu yang lebih dikenal dengan “The Six Tools of Management” atau “The Six M” yaitu Man, Money, Material, Method, Machine, dan Market.

#### **F. Kerangka Pemikiran**

Melihat fenomena yang sering terjadi di atas kapal, di mana masih banyak kecelakaan kerja, dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang menjadi hambatan adalah kurangnya kesadaran dan kedisiplinan para awak kapal dalam menerapkan keselamatan kerja. Selain itu, kurangnya pengawasan dari perwira terkait penerapan keselamatan kerja di atas kapal juga berkontribusi pada masalah ini. Dalam penulisan skripsi ini, penulis akan menguraikan pokok-pokok pikiran ke dalam sebuah kerangka berpikir yang dirancang dalam skema alur pembahasan berikut:



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Adapun penelitian ini telah dilaksanakan disalah satu kapal MT. PUSAKA GEMILANG. Adapun waktu penelitian selama 12 bulan (24 Agustus 2022 – 15 September 2023) selama proyek laut dilaksanakan.

#### **B. Metode Pengumpulan Data**

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data dan informasi yang diperlukan untuk penulisan skripsi penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Metode Observasi**

Metode ini dilakukan dengan cara mengamati secara langsung objek yang diteliti. Dengan pengamatan langsung, penulis dapat menggambarkan dan menganalisis data yang relevan untuk pembuatan skripsi ini.

##### **2. Metode Dokumentasi**

Metode ini dilakukan dengan cara melihat, membaca, dan mencatat segala hal yang berkaitan dengan objek yang akan diteliti. Dokumentasi ini menjadi sumber data yang penting dalam penelitian.

##### **3. Metode Wawancara**

Wawancara adalah alat yang sering digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian kualitatif. Melalui wawancara, peneliti dapat memperoleh berbagai data dari responden yang berbeda dalam berbagai situasi dan konteks.

##### **4. Metode Studi Pustaka**

Metode ini dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literatur, buku-buku, dan tulisan-tulisan yang relevan dengan masalah yang dibahas. Studi pustaka ini bertujuan untuk

memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam menganalisis masalah yang diteliti.

### **C. Jenis dan Sumber Data**

Adapun jenis dan sumber data yang diperoleh dan digunakan dalam penelitian ini adalah :

#### **1. Data Kualitatif**

Metode Kualitatif adalah jenis penelitian ilmiah yang bertujuan untuk memahami suatu fenomena dalam konteks sosial secara alami, dengan menekankan pada proses interaksi komunikasi yang mendalam antara peneliti dan fenomena yang sedang dibahas. Data yang diperoleh dalam penelitian ini berupa informasi terkait topik yang dibahas, baik dalam bentuk lisan maupun tulisan. Data lisan diperoleh melalui wawancara dengan Nakhoda kapal, perwira, dan anak buah kapal yang ada di salah satu kapal. Sementara itu, data tertulis didapat dari berita, majalah, atau publikasi lainnya yang membahas kapal, baik yang berbentuk cetak maupun elektronik.

#### **2. Sumber Data**

- a. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:  
Data Primer adalah data yang diperoleh melalui pengamatan langsung. Dalam penelitian ini, data primer dikumpulkan menggunakan metode survei, yaitu dengan mengamati dan mencatat informasi langsung di lokasi penelitian.
- b. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber lain yang relevan dengan penulisan skripsi penelitian ini, seperti literatur, gambar, bahan kuliah, informasi dari perusahaan, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan topik penelitian.

### **D. Metode Analisis**

Metode analisis yang digunakan untuk menyelesaikan hipotesis ini adalah analisis deskriptif, yang bertujuan untuk menggambarkan upaya peningkatan keterampilan perwira dan anak buah kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan di atas kapal MT.

PUSAKAGEMILANG. Analisis ini dimulai dengan mengevaluasi kinerja perwira dan anak buah kapal, yang menjadi indikator tingkat keterampilan mereka, serta melakukan pembahasan untuk mencari solusi terhadap masalah yang ada.