

SKRIPSI

PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI

MV. VLISTBORG



MUHAMMAD ADZAN

NIT: 20.41.176

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2024

**PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI
MV. VLISTBORG**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

MUHAMMAD ADZAN

NIT. 20.41.176

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

SKRIPSI

MUHAMMAD ADZAN

Skripsi Pada Tanggal 28 Oktober 2024

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Fajrur Rahman, M.M., M.Mar
NIP. 19781109 202321 1 007

a.n. Direktor

Ketua Program Studi Nautika

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

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur penulis mengucapkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan petunjuk-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam juga dikirimkan kepada Rasulullah SAW, keluarga dan sahabatnya. Skripsi ini berjudul **“PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI MV. VLISTBORG”**.

Tugas akhir ini adalah salah satu syarat bagi Taruna jurusan Nautika untuk menyelesaikan pendidikan pada program DIPLOMA IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat berbagai kekurangan, baik dalam penggunaan bahasa, struktur kalimat, maupun cara penulisan, serta pembahasan materi. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan pengetahuan penulis tentang materi, waktu dan data yang tersedia. Maka dari itu, penulis sangat terbuka terhadap akhir ini.

Skripsi ini dapat diselesaikan berkat dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak, dengan ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar. Selaku Pembantu Direktur 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.. selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Bapak Capt. Fajrur Rahman, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Teknik Penulisan.
6. Seluruh Dosen dan Staff Pembina, Karyawan dan Karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

7. Muhammad Tajuddin dan Sukmawati Jufri sebagai orang tua, adik-adik saya tercinta serta seluruh keluarga tercinta atas semua dorongan dan dukungannya serta kasih sayangnya selama ini.
8. Yusrina Ramadhani S tersayang yang telah membantu, memotivasi, dan menemani suka dan duka.
9. Nahkoda, Perwira dan seluruh crew MV. Vlistborg
10. Teman-teman Taruna/Taruni khususnya angkatan XLI dan semua pihak yang senantiasa membantu hingga skripsi ini terselesaikan.

Semoga Allah SWT. memberikan rahmat-Nya kepada kita semua dan skripsi ini dapat bermanfaat dalam menambah pemahaman dan pengetahuan kepada pembaca terkhusus untuk Taruna/Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran.

Makassar, 28 Oktober 2024



MUHAMMAD ADZAN

NIT. 20.41.176

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MUHAMMAD ADZAN

NIT : 20.41.176

Program studi : NAUTIKA

Menyatakan Bahwa Skripsi Dengan Judul:

PENERAPAN PROSEDUR KESELAMATAN KERJA DI MV. VLISTBORG

Penelitian ini adalah karya asli. Semua ide yang terdapat dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya sebutkan sebagai kutipan, adalah hasil pemikiran saya sendiri.

Jika terbukti sebaliknya, maka saya siap untuk menerima sanksi yang ditentukan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 28 Oktober 2024



Muhammad Adzan

NIT. 20.41.176

ABSTRAK

Muhammad Adzan, *Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja di MV. Vlistborg* (dibimbing oleh Rosnani dan Fajrur Rahman)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektifitas penerapan prosedur keselamatan kerja di MV. Vlistborg.

Penelitian ini dilaksanakan di atas MV Vlistborg dengan menggunakan metode kualitatif. Data didapatkan dari dengan proses pengamatan dan teknik wawancara. Data yang dikumpulkan berdasarkan pedoman wawancara berisi pertanyaan yang diberikan kepada pihak yang ditujukan.

Hasil penelitian yang didapatkan menunjukan jika penerapan prosedur keselamatan kerja yang dilakukan di MV. Vlistborg belum efektif dan berjalan optimal, karena belum menerapkan prosedur keselamatan kerja di MV. Vlistborg poin 2, 3, dan 4 dalam bekerja.

Kata Kunci : Prosedur Keselamatan Kerja, Penerapan, Efektifitas Tanggung jawab, Kesadaran, dan Kedisiplinan

ABSTRACT

Muhammad Adzan, *Implementation of Work Safety Procedures in MV. Vlistborg* (supervised by Rosnani and Fajrur Rahman)

The purpose of this study was to determine the effectiveness of the implementation of work safety procedures in MV. Vlistborg.

This research was carried out on MV Vlistborg with qualitative methods. Data is obtained from observation techniques and interview techniques, data that collected by following interview guidelines in the form of questions that will be given to autoritised people.

The results of this study obtained the implementation of work safety procedures carried out in MV. Vlistborg has not been effective and runs not optimally, because there are still many things that need to be fixed such as lack of discipline of the crew on board towards safety at work.

Keywords: Work Safety Procedures, Implementation, Effectiveness of Responsibility, Awareness, and Discipline

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL JUDUL.....	i
HALAMAN PENGAJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Pustaka.....	6
1. Pengertian Penerapan	6
2. Pengertian Prosedur	7
3. Pengertian Keselamatan Kerja	7
4. Penyebab Kecelakaan Kerja	9
5. <i>International Safety Management Code</i>	11
6. STCW 1978 Amandemen 1995.....	21
7. Prosedur Keselamatan Kerja MV. Vlistborg	22
8. <i>Safety Meeting dan Toolbox Meeting</i>	29

9. Alat Keselamatan Kerja	31
10. Persyaratan Alat Pelindung Diri	34
11. Penelitian yang Relevan	43
B. Kerangka Pikir	44
C. Hipotesis Penelitian	46
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	47
B. Definisi Konsep	47
C. Unit Analisis	47
D. Teknik Pengumpulan Data	48
E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	48
BAB IV HASIL PENELITIAN	
A. Hasil Penelitian	50
B. Pembahasan	60
BAB V SIMPILAN DAN SARAN	
A. Simpulan	66
B. Saran	66
DAFTAR PUSTAKA	67
RIWAYAT HIDUP	69

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	Daftar Inventaris MV.Vlistborg	64

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Pelindung Kepala	35
2.2	Pelindung Kaki	36
2.3	Pelindung Mata	36
2.4	Pelindung Muka	37
2.5	Pelindung dari Ketinggian	39
2.6	Pelindung Tangan	40
2.7	Pelindung Pendengaran	40
2.8	Pelindung Pernapasan	41
2.9	Pakaian Pelindung	42
2.10	Seragam Kerja dan Identitas	42
4.1	Crew tidak memakai PPE yang benar	50
4.2	<i>Sticker Safety</i>	52
4.3	Lokasi kejadian dan <i>Safety Helmet</i>	53
4.4	<i>List of Drills</i>	55

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1: Pedoman Observasi	70
Lampiran 2: Daftar Pertanyaan Wawancara	71
Lampiran 3: Daftar Hasil Wawancara	72

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia kemaritiman keselamatan jiwa di laut adalah poin yang sangat diutamakan. Hal ini terlihat dari negara-negara yang melakukan berbagai upaya mengevaluasi standar keselamatan pelayaran setelah kejadian tenggelamnya Kapal Titanic. Setelah menabrak gunung es sehingga diselenggarakan konferensi pertama SOLAS (*Safety of Life at Sea*) terjadi banyak masalah seperti pecahnya Perang Dunia yang membuat SOLAS batal dilaksanakan. Konferensi SOLAS kembali dilaksanakan dan menciptakan berbagai pasal seperti alat bantu navigasi, pembuatan kapal, alat keselamatan, mencegah kebakaran, alat telegraf nirkabel, dan aturan pencegahan tubrukan. SOLAS yang diadakan ini terjadi beberapa kali perubahan hingga diadakan lagi di markas IMO (*International Maritime Organization*) London, Inggris mulai 21 Oktober hingga November, terdapat 71 negara yang hadir dan menghasilkan Konferensi SOLAS yang masih digunakan sampai saat ini. Konferensi ini menghasilkan peraturan dan ketentuan yang menjadi pedoman para pelaut dan perusahaan laut untuk menjaga serta melindungi kapal, muatan, dan para awak kapal.

Dalam kegiatan usaha di dunia kemaritiman tentunya semua perusahaan pelayaran mengharapkan para pegawai baik yang bekerja di laut maupun darat agar dapat bekerja dan mengetahui akibat bekerja tidak sesuai dengan standar yang digunakan. Upaya-upaya telah dilakukan untuk menciptakan pelaut yang berkualitas dengan meningkatkan sumber daya manusia serta meningkatkan

keahlian para pelaut dengan adanya sertifikat yang harus dimiliki seorang pelaut setelah melakukan latihan-latihan keahlian seorang pelaut sebelum bekerja di kapal (*on board*).

Faktor yang harus diperhatikan oleh para pelaut adalah sistem manajemen keselamatan. Setiap pekerja diharapkan bekerja dengan mengedepankan keselamatan yang biasa disebut *Safety First* yang dapat membuat segala pekerjaan bisa selesai dengan optimal.

Para pelaut yang mengedepankan keselamatan akan membuat pekerja lain tidak khawatir pada saat menjalankan tugasnya di kapal, tetapi kebanyakan pelaut bekerja tanpa mempertimbangkan keselamatan seperti hanya melakukan pekerjaannya hanya untuk menggugurkan kewajibannya dan tidak memperdulikan keselamatan diri sendiri, orang lain, dan lingkungan disekitarnya. Kurangnya pemahaman tentang keselamatan kerja dapat menimbulkan berbagai hal seperti korban jiwa, merugikan diri sendiri, orang lain, bahkan sampai perusahaan.

Setiap kecelakaan atau keadaan darurat pasti memiliki penyebab baik itu dari alat-alat mekanik, alam, bahkan dari kesalahan manusia. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan maka harus menghilangkan hal-hal yang menjadi penyebabnya. Sebagian besar kecelakaan terjadi akibat kesalahan manusia, sehingga muncul pandangan bahwa semua kecelakaan, baik secara langsung maupun tidak langsung, disebabkan oleh faktor manusia. Namun, kenyataannya, tidak semua kecelakaan berakar dari kesalahan manusia.

Pekerjaan di atas kapal bermacam-macam seperti pekerjaan ringan sampai pekerjaan berat baik di *deck* maupun di kamar mesin yang dapat berisiko terhadap keselamatan di atas kapal. Oleh karena itu pemerintah dan organisasi seperti IMO dan ILO

memberikan tekanan pada perusahaan agar lebih memperhatikan keselamatan jiwa para pekerjanya.

Dalam salah satu kejadian di MV. Vlistborg pada tanggal 2 September 2023, Pelabuhan Tornio menyebabkan cedera kecil pada bosun saat memindahkan *bulkhead*. Kejadian ini berlangsung saat *crew* kapal bekerja atas samping *bulkhead* dengan menggunakan *basket* dan bosun berada tepat dibawah untuk mengecek pin *bulkhead* bagian bawah, di saat yang sama plat aluminium yang sudah dipasang jatuh dari ketinggian sekitar 8 meter. Sangat beruntung karena pada saat kejadian terjadi plat yang jatuh hanya aluminium dan pada saat itu bosun menggunakan perlengkapan keselamatan lengkap khususnya *safety helmet* untuk melindungi kepala dari benda yang jatuh dari ketinggian. *Safety helmet* bosun yang ia pakai retak dan merasakan sakit pada bagian kepala akibat benturan.

Kejadian juga pernah terjadi di pelabuhan Heroya, Swedia pada tanggal 20 Oktober 2023 Bosun dan AB mendapatkan tugas untuk membersihkan *cargo residues* di atas *void space* palka 1, pada saat itu Bosun dan AB tidak bisa naik ke *void space* dari bawah palka karena masih terdapat *cargo* yang menutupi jalan masuk, maka dari itu Bosun memutuskan AB untuk turun dari atas samping palka hanya menggunakan tali dan *safety harness* dan Bosun mengamati dari atas pada saat sudah hampir sampai permukaan atas *void space* tali pengait *safety harness* yang digunakan AB putus, untungnya tidak terjadi sesuatu dengan AB tersebut.

Hal ini terjadi karena mereka tidak menggunakan perlengkapan dengan baik dan tidak melaksanakan *safety meeting*, kejadian tersebut menunjukkan bahwa kurangnya tanggung jawab awak kapal dan tidak terlaksananya penerapan prosedur keselamatan di atas kapal dengan efektif.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja di MV. Vlistborg”**. Dengan menerapkan prosedur keselamatan di atas kapal menciptakan suasana yang rukun, aman, dan tentram. Sementara itu dapat juga memajukan produktifitas pekerja untuk menyelesaikan tugasnya dengan baik tanpa adanya hambatan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dikemukakan rumusan masalah penelitian ini adalah Efektifitas Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja di MV. Vlistborg

C. Batasan Masalah

Agar pembahasan tetap berfokus pada pokok permasalahan yang diuraikan menjadi terarah, maka peneliti memberikan pembatasan ruang lingkup dalam penelitian ini. Dalam konteks ini penulis mengkaji efektifitas penerapan prosedur keselamatan kerja yang telah diterapkan di MV. Vlistborg.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, dapat dikemukakan tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan prosedur keselamatan kerja di MV. Vlistborg

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan, ilmu pengetahuan, dan sebagai referensi bagi para peneliti-peneliti yang akan datang berkaitan tentang penerapan prosedur keselamatan di atas kapal.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana yang bermanfaat dalam mengimplementasikan pengetahuan penulis tentang penerapan prosedur keselamatan di atas kapal dan sebagai syarat menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

b. Bagi Pembaca

Penelitian ini dapat digunakan sebagai literatur dalam memperoleh data/informasi yang ingin digunakan pembaca khususnya menambah wawasan dan pengetahuan tentang penerapan prosedur keselamatan di atas kapal.

c. Bagi Instansi (PIP Makassar).

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi informasi/pengetahuan tambahan untuk bahan ajar di PIP Makassar agar dapat menghasilkan sumber daya manusia yang dapat bersaing.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah proses, cara, perbuatan menerapkan, pemanfaatan, perihal mempraktikkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktikkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan, Cahyononim dalam J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain (2010:1487).

Penerapan adalah mempraktekkan atau memasangkan. Penerapan dapat juga diartikan sebagai pelaksanaan, Lukman Ali (2011;104). Penerapan pada prinsipnya cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan, Riant Nugroho (2014;158).

Berdasarkan definisi para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa arti kata penerapan adalah suatu aksi, tindakan, aktivitas, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme ini mengandung arti bahwa penerapan bukan hanya sekadar aktivitas tetapi kegiatan yang dilaksanakan dengan teratur dan terencana dengan sungguh-sungguh untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

2. Pengertian Prosedur

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) prosedur adalah tahap kegiatan untuk menyelesaikan suatu aktivitas; metode langkah demi langkah secara pasti dalam memecahkan suatu masalah.

Prosedur merupakan pedoman yang berisi operasional yang ada di dalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan oleh orang-orang di dalam organisasi yang merupakan anggota organisasi berjalan efektif dan efisien, konsisten, standar, dan sistematis, Rudi M Tambunan (2013:84)

Prosedur adalah tata kerja, yaitu rangkaian tindakan, langkah, atau perbuatan yang harus dilakukan oleh seseorang, dan merupakan cara yang tetap untuk dapat mencapai tahap tertentu dalam hubungan mencapai tujuan akhir, Dewi (2011:20).

Prosedur adalah urutan kerja atau kegiatan yang terencana untuk menangani pekerjaan yang berulang dengan cara seragam atau terpadu, Rifka R.N (2017:75). Suatu prosedur adalah seperangkat tindakan yang ditetapkan atau kejadian yang harus berlaku atau berlangsung untuk mencapai hasil tertentu, Rasto (2015:49).

Berdasarkan definisi para ahli di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa prosedur adalah tindakan/langkah-langkah yang telah ditetapkan dan harus dilakukan untuk mencapai sesuatu yang telah ditargetkan.

3. Pengertian Keselamatan Kerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Keselamatan adalah perihal (keadaan dan sebagainya) selamat; kesejahteraan; kebahagiaan dan sebagainya. Keselamatan

adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Dalam konteks ini Keselamatan Kerja merupakan upaya atau aktifitas untuk membuat lingkungan yang aman saat bekerja dalam pencegahan semua bentuk kecelakaan, Badan Diklat Perhubungan (2000:63).

Keselamatan Kesehatan Kerja merupakan melindungi pekerja atau masyarakat agar mendapatkan derajat kesehatan yang setinggi-tingginya baik fisik, mental maupun sosial dalam usaha melakukan pencegahan terhadap adanya penyakit ataupun kendala kesehatan yang disebabkan oleh faktor pekerjaan, lingkungan kerja, penyakit umum, sehingga menghasilkan atmosfer kerja yang aman serta tentram bagi karyawan, Sumakmur dalam Larasati (2018).

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, tempat kerja, dan lingkungannya, serta cara-cara karyawan dalam melakukan pekerjaannya. Perlindungan tenaga kerja meliputi beberapa aspek dan salah satunya yaitu perlindungan keselamatan, Perlindungan tersebut bermaksud agar tenaga kerja secara aman melakukan pekerjaannya sehari-hari untuk meningkatkan produksi dan produktivitas, Sutrisno dalam Abu Nandir (2017:13).

Keselamatan didefinisikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohaniah tenaga kerja khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya menuju masyarakat adil dan makmur, Panggabean (2012).

Berdasarkan definisi para ahli di atas maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa keselamatan kerja adalah situasi aman, sehat, nyaman dan tentram dalam melaksanakan suatu pekerjaan yang dapat membuat pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan lancar.

4. Penyebab Kecelakaan Kerja

Dalam suatu pekerjaan kecelakaan sudah sangat sering ditemui, tetapi untuk mencegah kecelakaan maka para pekerja harus mengetahui penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Penulis berpendapat umumnya kecelakaan terjadi karena 3 faktor, yaitu:

a. Faktor Manusia

Sebanyak 85% kecelakaan disebabkan oleh tindakan manusia yang keliru (*Unsafe Human Act*), meskipun ada faktor-faktor lain yang tidak terlihat yang juga berkontribusi.

b. Faktor Lingkungan

Lingkungan juga berperan penting dalam keselamatan kerja, misalnya di tengah laut terjadi angin kencang, ombak besar, dan sejenisnya atau lokasi kerja yang tidak sesuai dengan standar keamanan seperti kerja di tempat tinggi bisa memicu terjadinya kecelakaan kerja.

c. Faktor Peralatan

Peralatan sangat erat hubungannya dengan pekerjaan maka jika peralatan yang digunakan dalam bekerja tidak sesuai standar atau terjadi kerusakan yang tidak diketahui maka bisa menimbulkan kecelakaan.

Menurut buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4: *Personal Safety and Social Responsibility*, Departemen Perhubungan (2000:54). Kecelakaan di tempat kerja dapat dikategorikan menjadi 3 penyebab utama, yaitu:

a. Perilaku tidak aman dari individu (*unsafe human acts*), misalnya:

- 1) Bekerja tanpa izin yang sah
- 2) Gagal dalam pemberian peringatan
- 3) Bekerja dalam kecepatan tidak aman
- 4) Menyebabkan alat pelindung tidak berfungsi
- 5) Menggunakan peralatan yang tidak layak
- 6) Bekerja tidak mengikuti prosedur yang benar
- 7) Tidak menggunakan alat keselamatan yang disediakan
- 8) Penggunaan alat yang tidak benar
- 9) Tidak mematuhi peraturan keselamatan kerja yang ada
- 10) Bercanda pada saat bekerja
- 11) Bekerja dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan lain-lain.

b. Tindakan tidak aman yang dilakukan oleh seseorang, yang berakibat pada kecelakaan dapat disebabkan oleh:

- 1) Tidak tahu.

Individu tersebut tidak menyadari cara suatu melakukan tindakan dengan aman dan tidak mengetahui akibat yang akan ditimbulkan sehingga terjadi kecelakaan.

- 2) Tidak mampu/tidak biasa.

Bersangkutan telah mengetahui tindakan yang aman, keadaan bahaya-bahaya, tetapi karena belum terlatih/kurang mahir, akhirnya melakukan kesalahan dan gagal.

3) Tidak mau.

Kebanyakan awak kapal telah mengerti dan mengetahui cara kerja yang baik, peraturan, dan bahaya-bahaya tetapi tidak ada kesadaran akhirnya melakukan kesalahan dan mengakibatkan kecelakaan.

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

- 1) Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
- 2) Bahan/peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
- 3) Ventilasi dan penerangan kurang.
- 4) Lingkungan yang terlalu sesak, lembab, dan bising.
- 5) Bahaya ledakan/terbakar.
- 6) Kurang sarana pemberi tanda.
- 7) Keadaan udara beracun: gas, debu, uap.

5. *International Safety Management Code*

ISM CODE adalah regulasi internasional yang berisi tentang pengoperasian kapal secara aman sebagai upaya pencegahan pencemaran, setiap kapal sudah pasti wajib untuk mematuhi dan melaksanakannya dengan baik. Peraturan baru ISM CODE dikeluarkan oleh IMO sebagai alat untuk menstandarkan "*Safe Management for Operation of Ship and Pollution Prevention*" dan menjadi bab IX SOLAS 74 / 78, yaitu "*Management for the Safe Operation of Ships*". Adapun isi dalam ISM CODE mencakup beberapa elemen-elemen yang sumbernya dari *International Maritime Organization*, (2010), *ISM Code and Guidelines on implementation of the ISM Code*, London, terdiri dari:

a. Elemen 1 - Umum

1). Definisi.

- a) *ISM CODE* adalah regulasi internasional yang mengatur manajemen pengoperasian kapal dengan

aman, mencegah pencemaran, dan dapat direvisi (*amended*) oleh IMO.

- b) *Company* (perusahaan) merupakan organisasi/pemilik/pengusaha yang menyewa kapal untuk pengoperasiannya.
- c) *Administration* (pemerintah) adalah organisasi pemerintahan dari suatu negara yang benderanya dikibarkan di kapal.
- d) *Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan) merupakan suatu sistem yang terstruktur dan terdokumentasi yang memungkinkan seluruh bagian di perusahaan maupun di kapal secara efektif melaksanakan kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- e) *Document of Compliance – DOC* (Dokumen Kesesuaian) adalah sertifikat yang dikeluarkan perusahaan setelah persyaratan-persyaratan *ISM CODE* telah dilaksanakan.
- f) *Safety Management Certificate – SMC* (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan untuk kapal yang sebagai bukti bahwa perusahaan dan manajemen kapal telah menjalankan sistem manajemen keselamatan yang telah disetujui sesuai yang diberikan.
- g) *Objective Evidence* (Bukti Objektif) ialah sekumpulan data yang tertulis atau pernyataan yang berkaitan dengan fakta tentang keselamatan atau pelaksanaan sistem keselamatan dan diperoleh dari observasi, penilaian, serta pengujian atau pertanyaan.

- h) *Observation* (Observasi) adalah pencatatan mengenai suatu fakta saat dilakukan proses audit yang didukung oleh bukti objektif.
- i) *Non-Conformity* (Ketidaksesuaian) adalah keadaan yang teridentifikasi berdasarkan bukti objektif yang menunjukkan bahwa suatu persyaratan tidak terpenuhi.
- j) *Major Non-Conformity* (Ketidaksesuaian Besar) adalah perbedaan yang menimbulkan ancaman yang signifikan terhadap keselamatan manusia atau kapal, serta lingkungan akibat pelaksanaan yang tidak sistematis dan tidak efektif terhadap ketentuan ISM CODE.
- k) *Anniversary Date* (Ulang Tahun) adalah hari dan bulan di tiap tahunnya yang menandakan berakhirnya suatu dokumen.

2). Sasaran.

- a) Menjaga keselamatan individu di atas kapal, mencegah terjadinya kecelakaan dan korban jiwa, serta menghindari pencemaran dan kerusakan terhadap lingkungan laut dan aset.
- b) Tujuan manajemen keselamatan di perusahaan adalah untuk memastikan pengoperasian kapal yang aman menciptakan lingkungan kerja yang aman, mengambil langkah-langkah pencegahan terhadap setiap risiko, dan meningkatkan keterampilan personel dalam manajemen keselamatan baik di darat dan maupun di kapal, serta meningkatkan kesiapan menghadapi situasi darurat dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

- c) *Safety management system* harus menjamin dipenuhinya aturan-aturan yang harus dipenuhi dengan, mempertimbangk anaturan, petunjuk, standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintah, biro klarifikasi dan organisasi maritim lainnya.

3). Penerapan

Setiap kapal harus menerapkan *ISM CODE*.

- 4). Sistem manajemen keselamatan sebagai persyaratan fungsional.

Setiap perusahaan wajib membuat, menerapkan dan melakukan pemeliharaan suatu sistem manajemen keselamatan yang di dalamnya berisi beberapa ketentuan, yaitu:

- a) Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan.
 - b) Pedoman dan prosedur untuk memastikan pengoperasian kapal yang aman serta perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan internasional.
 - c) Tingkat kewenangan dan saluran komunikasi di darat maupun di atas kapal, serta antara darat dan kapal.
 - d) Prosedur untuk melaporkan kejadian dan ketidaksesuaian terkait ketentuan dari *ISM CODE*.
 - e) Prosedur untuk mempersiapkan dalam merespon situasi darurat.
 - f) Prosedur internal audit dan tinjauan manajemen.
- b. Elemen 2 – Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
- 1) Menjamin keselamatan di laut, mencegah kehilangan nyawa, serta menghindarkan rusaknya lingkungan.

- 2) Menyediakan alat kerja dan lingkungan kerja yang aman dalam pengoperasian kapal, menciptakan perlindungan terhadap berbagai risiko yang teridentifikasi dan mungkin terjadi dan secara terus menerus meningkatkan kompetensi manajemen keselamatan semua anggota, baik darat maupun di kapal.
 - 3) SMK harus memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan hukum yang berlaku, berdasarkan peraturan, petunjuk, dan standar yang diberikan oleh IMO, pemerintah, badan klasifikasi, dan organisasi industri maritim yang diakui. Kebijakan ini diterapkan dan dilaksanakan di seluruh organisasi baik di kapal maupun di darat.
- c. Elemen 3 – Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan
- 1) Pengoperasian kapal.
 - 2) Menentukan dan memberikan tugas, tanggung jawab dan hubungan kerja antara seluruh karyawan yang mengatur, melaksanakan dan memeriksa pekerjaan yang berhubungan, serta dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.
 - 3) Membelikan pelaksana sarana dan dukungan darat yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.
- d. Elemen 4 - Orang yang ditunjuk
- 1) Menjamin operasi kapal yang aman dan tersedianya jalur komunikasi antara perusahaan dan kapal.
 - 2) Mempunyai wewenang dan tanggung jawab, termasuk memonitor aspek keselamatan dan kesehatan lingkungan dan operasi kapal.

- e. Elemen 5 – Tanggung jawab dan kewenangan nakhoda
- 1) Perusahaan harus secara jelas mengurangi dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda.
 - 2) Melaksanakan kebijaksanaan perusahaan terkait keselamatan dan lingkungan.
 - 3) Memotivasi awak kapal untuk menjalankan kebijakan yang ada.
 - 4) Mengeluarkan perintah dan instruksi yang tepat, jelas, dan mudah dipahami.
 - 5) Memeriksa bahwa pelaksanaan sesuai persyaratan.
 - 6) Meninjau pelaksanaan SMK dan melaporkan kekurangan-kekurangan pada manajemen di darat.
 - 7) Perusahaan harus memastikan bahwa SMK yang diterapkan di atas kapal berisi kewenangan nakhoda secara jelas dalam pengambilan keputusan untuk keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta dukungan perusahaan jika diperlukan.
- f. Elemen 6 - Sumber daya dan personal
- 1) Nakhoda dipilih dengan cermat, memiliki pengetahuan yang baik tentang SMK dan diberikan dukungan yang diperlukan agar dapat menjalankan tugas dengan aman.
 - 2) Awak kapal harus memenuhi standar kualitas, memiliki sertifikat, dan dalam kondisi kesehatan yang sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.
 - 3) Menyusun prosedur untuk membantu personel baru atau personel yang dipindahkan ke tugasnya yang baru agar dapat menyesuaikan diri dengan tanggung jawabnya.
 - 4) Personel yang terlibat dengan SMK, memiliki pengetahuan yang mendalam mengenai hukum, peraturan, kode, dan pedoman yang relevan.

- 5) Menyusun prosedur untuk menentukan jenis latihan yang diperlukan dan memberikan pelatihan kepada karyawan yang membutuhkan.
 - 6) Menyusun prosedur dengan diksi yang mudah untuk dipahami oleh awak kapal.
 - 7) Memastikan awak kapal dalam tugasnya dapat berkomunikasi secara efektif.
- g. Elemen 7 – Penyusunan rencana operasi di atas kapal
- Menyusun prosedur untuk menyiapkan rencana dan instruksi yang dapat memastikan keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Tugas-tugas yang beragam akan diberikan kepada personel yang memiliki kualifikasi yang sesuai untuk melaksanakannya.
- h. Elemen 8 – Kesiapan menghadapi keadaan darurat
- 1) Perusahaan harus menyusun prosedur yang dapat mengidentifikasi, menggambarkan, dan mengatasi potensi keadaan darurat.
 - 2) Perusahaan harus merancang rencana latihan untuk menghadapi keadaan darurat.
- i. Elemen 9 – Laporan dan analisa ketidaksesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya
- 1) SMK mencakup prosedur yang memastikan bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan, dan situasi berbahaya, dilaporkan pada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan serta pencegahan pencemaran. Perusahaan perlu menyusun prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan.
 - 2) Perusahaan harus membuat prosedur untuk melakukan tindakan perbaikan.

- j. Elemen 10 – Pemeliharaan kapal dan peralatannya
 - 1) Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan jika kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.
 - 2) Untuk memenuhi persyaratan tersebut perusahaan harus melakukan inspeksi dalam waktu yang cepat, melaporkan ketidaksesuaian beserta penyebabnya, tindakan korektif yang memadai telah dilakukan dengan catatan dari tindakan tersebut disimpan.
- k. Elemen 11 – Dokumentasi
 - 1) Perusahaan harus menyusun prosedur untuk mengawasi seluruh dokumen dengan data yang berkaitan dengan SMK.
 - 2) Perusahaan harus memastikan bahwa dokumen yang masih berlaku tersedia pada tempatnya yang sesuai, perubahan pada dokumen diperiksa dan disahkan oleh petugas yang berwenang dan dokumen yang tidak berlaku segera dikeluarkan.
 - 3) Dokumen harus disimpan dalam format yang dianggap efektif oleh perusahaan, setiap kapal harus membawa seluruh dokumen berkaitan dengan kapal tersebut.
- l. Elemen 12 – Verifikasi, pemeriksaan, dan penilaian ulang dari perusahaan
 - 1) Perusahaan harus melaksanakan audit internal.
 - 2) Perusahaan harus secara berkala melakukan evaluasi efisiensi dari SMK dan jika diperlukan harus melakukan pemeriksaan ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
 - 3) Pelaksanaan audit dan tindakan korektif yang bertanggung jawab.

- 4) Personel atau manajemen yang bertanggung jawab di bidangnya harus segera menentukan tindakan terhadap ketidaksesuaian yang ditemukan.
- m. Elemen 13 – Sertifikasi, verifikasi, dan pengawasan
- 1) Perusahaan harus mengoperasikan kapal yang memiliki DOC yang sesuai untuk kapal tersebut.
 - 2) DOC dikeluarkan oleh pemerintah, diterbitkan untuk perusahaan dan harus memenuhi ISM CODE.
 - 3) Salinan DOC ditempatkan di atas kapal.
 - 4) SMC diterbitkan untuk kapal oleh pemerintah.
 - 5) SMK harus diperiksa secara berkala oleh pemerintahan atau organisasi yang diberikan wewenang.
- n. Elemen 14 – Sertifikasi sementara
- 1) DOC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera untuk perusahaan yang baru menerapkan ISM Code atau yang telah melaksanakannya dengan masa berlaku 12 bulan, serta perusahaan yang menambah jumlah kapal dengan jenis baru. DOC sementara harus ada di kapal dan tidak memerlukan pengesahan.
 - 2) SMC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera atau pemerintah negara lain yang diminta, untuk kapal yang baru dibeli, ketika perusahaan baru mengemban tanggung jawab terhadap untuk mengoperasikan kapal serta berganti bendera. SMC sementara diberikan dengan masa berlaku tidak lebih dari 6 bulan.
 - 3) Pemerintah negara bendera atau negara lain yang diminta dalam pengecualian dapat menambah masa berlakunya, SMC sementara untuk waktu tidak lebih dari 6 bulan.

- 4) SMC sementara diterbitkan saat telah terverifikasi bahwa:
- a) DOC yang sesuai telah ada untuk kapal yang akan diberikan SMC.
 - b) SMS telah disusun oleh perusahaan untuk kapal terkait.
 - c) Perusahaan telah merancang rencana audit untuk kapal tersebut dalam kurun waktu sekitar waktu 3 bulan.
 - d) Sistem manajemen keselamatan kapal dan pelaksanaannya telah dipahami oleh Nakhoda dan para perwira.
 - e) Sebelum kapal berlayar telah diberikan petunjuk penting.
 - f) Petunjuk dan informasi tentang SMS disusun dengan bahasa praktis, sederhana, dan mudah dipahami oleh awak kapal.

o. Elemen 15 – Verifikasi

Setiap pemeriksaan terhadap persyaratan ISM Code dilakukan sesuai prosedur yang diterima oleh pemerintah dengan mengikuti rekomendasi dari IMO.

p. Elemen 16 – Format Sertifikat

DOC, SMC, DOC sementara, SMC sementara harus disusun dalam format yang ditunjukkan dalam lampiran. Apabila menggunakan bukan bahasa Inggris atau bahasa Perancis maka harus diterjemahkan ke dalam salah satu di antara bahasa tersebut. Sebagai tambahan, pada elemen 13 jenis kapal yang disebutkan dalam DOC dan di dalam DOC sementara dapat dinyatakan untuk menunjukkan batasan pengoperasian kapal-kapal diuraikan dalam sistem manajemen keselamatan.

6. STCW Konvensi Amandemen 2010 Manila

Merchant marine, (2010). *Merchant Shipping (STCW CONVENTION 2010) Regulation*. Tuvalu. Beberapa hal pokok terkait amandemen STCW 2010, adalah sebagai berikut:

- 1) Peraturan I/2: Hanya Pemerintah yang dapat mengeluarkan *Certificate of Competency* (COC) dan menyediakan *database* elektronik untuk verifikasi keaslian sertifikat.
- 2) Peraturan I/3: Persyaratan *Near Coastal Voyage* dibuat lebih jelas, termasuk *principal* yang mengatur pelayaran dan melakukan "kegiatan usaha" dengan Pihak yang terkait (negara bendera dan negara pantai).
- 3) Peraturan I/4: Penilaian/pemeriksaan *Port State Control* (PSC) terhadap pelaut yang melaksanakan tugas jaga dan standar keamanan - "Harus memenuhi Standar keamanan" dalam daftar.
- 4) Peraturan I/6: Pedoman *e-learning* (pembelajaran elektronik).
- 5) Peraturan I/9: standar Medis diperbaharui sejalan dengan persyaratan ILO MLC.
- 6) Peraturan I/11: Persyaratan revalidasi dibuat lebih rasional dan termasuk persyaratan revalidasi atas *endorsemen* sertifikat kapal tanker.
- 7) Peraturan I/14: Perusahaan bertanggung jawab terhadap pelatihan penyegaran pelaut di kapal mereka

Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila, Filipina pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut (dikenal sebagai Amandemen Manila) adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan

keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut.

Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi, serta meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), serta menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, pencegahan penyalahgunaan obat-obatan terlarang dan alkohol, serta *standard medical fitness* bagi para pelaut. Bahan sosialisasi ini dimaksudkan untuk memberikan informasi atas persyaratan-persyaratan inti dari Manila Amandemen, untuk membantu komunitas maritim Indonesia guna mempersiapkan diri guna menghadapi perubahan-perubahan yang diperlukan sesuai ketentuan amandemen Manila tersebut.

7. Prosedur Keselamatan Kerja di MV. Vlistborg

Berdasarkan *Safety Operational Management* MV. Vlistborg, bagian *safety procedures*

a. Perwira Keselamatan

Di atas kapal, Mualim 2 adalah perwira keselamatan.

Tugasnya meliputi:

- 1) Menjalankan famialiarisasi kepada semua awak kapal (STCW Basic Safety Familiarisation)
- 2) Sebagai contoh dan untuk mendukung awak kapal lainnya untuk bekerja sesuai dengan peraturan dan prosedur yang ada

- 3) Pemeliharaan peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran dan menyimpan catatan kegiatan sesuai dengan pekerjaan di Walfis.

Perwira keselamatan memiliki tugas untuk mencoba menciptakan kondisi kerja yang aman dengan memainkan peran penting dalam membuat semua anggota kru sadar akan keselamatan.

b. Peralatan Keselamatan

Peralatan keselamatan adalah tanggung jawab Nahkoda, semua sistem keselamatan dan peralatan keselamatan disimpan dalam kondisi yang tepat, siap untuk segera digunakan setiap saat dan semua persyaratan oleh bendera dan SOLAS terpenuhi. Nakhoda, KKM dan Mualim 1 bersama-sama harus memastikan bahwa semua sistem keselamatan diperiksa, dan dipelihara secara teratur sesuai dengan sistem pemeliharaan yang direncanakan. Semua pemeriksaan dan inspeksi sistem keselamatan dan peralatan keselamatan termasuk semua latihan keselamatan harus dimasukkan ke dalam buku catatan kapal.

c. Familiarisasi

1) Tanggung Jawab

Familiarisasi adalah tanggung jawab Nahkoda. Dia menugaskan perwira keselamatan untuk mengatur pelatihan pengenalan. Orang yang akan cuti bertanggung jawab untuk mentransfer tugasnya dengan benar.

2) Umum

Sebelum ditugaskan untuk tugas-tugas kapal, semua orang yang dipekerjakan atau terlibat di kapal harus menerima pelatihan pengenalan dalam teknik keselamatan dan kelangsungan hidup pribadi dan tanggung jawab keamanan dan menerima informasi dan

instruksi yang cukup tentang apa yang harus dilakukan jika terjadi keadaan darurat. Pelaut, yang ditugaskan ke kapal, harus dibiasakan dengan tugas-tugas khusus mereka dan dengan semua pengaturan kapal, instalasi, prosedur peralatan dan karakteristik kapal yang relevan dengan tugas rutin atau darurat mereka.

Anggota kru dan penumpang dengan kapal setelah mereka menerima familiarisasi di atas kapal sesuai dengan catatan dalam modul di Walfis. Status "familiarisasi" tetap berlaku sampai anggota awak atau penumpang tidak bergabung dengan kapal yang sama dalam jangka waktu satu tahun atau lebih. Ketika ada versi baru dari yang tersedia, awak kapal harus membuat catatan baru. Untuk kru tetap, anggota kru perlu membuat catatan pada formulir saat bergabung dengan kapal dan memastikannya masih versi terbaru.

3) Perencanaan

Setelah bergabung dengan kapal, nakhoda memeriksa apakah awak kapal atau penumpang familiar dengan kapal dan tugas mereka. Jika perlu, Nakhoda mengatur jadwal familiarisasi sebelum berlayar, yang akan dilakukan oleh perwira yang bertugas dalam keselamatan.

4) *Record* Familiarisasi

Setelah familiarisasi dilakukan, nakhoda menyelesaikan paper yang harus ditandatangani oleh nakhoda dan awak kapal atau penumpang dan disimpan dalam *file* "*Transfer tugas/sosialisasi*". Setiap anggota kru bertanggung jawab atas keselamatannya sendiri, tetapi juga untuk keselamatan rekannya, selama bertugas maupun di waktu tidak bertugas. Anggota kru juga harus

dibiasakan, atau harus membiasakan diri dalam waktu singkat dengan kegiatan yang paling sering dan risiko yang terkait.

d. *Safety Committee*

Safety Committee (SC) bertanggung jawab untuk melaporkan kejadian berbahaya dan membawanya di bawah perhatian master. Selain itu, komite bertanggung jawab untuk menyelidiki kecelakaan dengan cedera. Sesuai dengan konvensi ILO, semua kapal harus memiliki *Safety Committee* (SC). Tujuan dari konvensi ini adalah pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal. Tugas paling penting dari *Safety Committee* adalah memberi saran kepada kapten, kantor, dan armada tentang langkah-langkah untuk mencegah kecelakaan kerja di atas kapal. Di kapal-kapal Belanda, nakhoda harus menunjuk SC pelaut berpengalaman, SC harus terdiri dari setidaknya 2 orang, dari departemen yang berbeda. Anggota SC dimasukkan dalam buku catatan kapal. SC bertemu setiap bulan, bersama dengan master dan semua anggota kru.

Kondisi kerja di atas kapal melibatkan risiko spesifik dan semua awak kapal harus tahu persis apa yang mereka lakukan, bagaimana menangani bahan dan alat dan kapan dan bagaimana menggunakan peralatan pelindung (pribadi). Untuk sebagian besar pelaut sendiri harus mencegah kecelakaan.

Ide-ide terbaik tentang bagaimana meningkatkan keselamatan harus datang dari pengalaman di tempat dan komite keselamatan dapat mendorong sesama anggota kru untuk memberikan saran. Selain itu, SC memiliki tugas untuk menyelidiki kecelakaan dengan cedera. Hasil investigasi ini harus dimasukkan dalam GR (*Occasion-Root cause* –

Tindakan untuk mencegah terulangnya kembali-Tindakan yang dilakukan) dari kecelakaan tersebut.

1) Rapat Komite Bulanan

Seperti disebutkan, rapat komite keselamatan harus bertemu setidaknya sebulan sekali dengan semua anggota kru. *Chief Officer* adalah ketua, dan perwira keselamatan bertanggung jawab atas notulen. Agenda pertemuan ini akan terdiri dari hal-hal yang mempengaruhi operasi kapal saat ini serta acara mendatang:

Agenda

- a) Notulen rapat terakhir
 - i. Kemajuan atau hasil pembahasan
- b) Acara bulan lalu
 - I. Terdeteksi hampir kecelakaan/nyaris celaka, *item* untuk perbaikan
 - II. Hasil inspeksi (internal, eksternal), audit
 - III. Menerima informasi dari kantor, misalnya peringatan keselamatan, *Fleetnews*.
 - IV. Fokus pada misalnya lembar keselamatan, APD
 - V. Evaluasi latihan
- c) Acara yang diharapkan bulan depan
 - I. Inspeksi/audit mendatang
 - II. Persyaratan khusus / kesadaran daerah berlayar yang akan datang, kargo, pelabuhan
- d) Pertanyaan
- e) Akhir pertemuan

Risalah rapat bulanan didaftarkan di bidang keterangan di Walfis sesuai dengan agenda. Master memutuskan apakah barang harus dipesan melalui Walfis, atau jika masalah dibawa ke perhatian Wagenborg melalui laporan umum.

e. Drill

Tabel

Jika 25% atau lebih awak kapal telah berubah dan tidak berpartisipasi dalam kebakaran terakhir dan meninggalkan latihan kapal dan latihan ISPS, latihan kebakaran dan meninggalkan kapal dan latihan keamanan kapal harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan. Standar meninggalkan kapal-, pemulihan-, api-instruksi dipasang di jembatan, di setiap kabin, mess / ruang siang hari dan di ECR. Petunjuk kemudi darurat dan polusi dapat ditemukan di jembatan dan ruang mesin. Disarankan tidak hanya untuk melatih tugas Anda sendiri tetapi juga, untuk melatih tugas orang yang dapat Anda gantikan.

1) Catatan

Latihan dan latihan akan dicatat dalam buku catatan kapal, Komite Keselamatan mengevaluasi latihan dan petugas keselamatan melaporkan temuan latihan (yaitu tanggal, waktu, lokasi, peserta, skenario, kisah latihan, titik untuk perbaikan) di Walfis.

f. Risk Assessment

1) Tanggung jawab

Tanggung jawab master untuk memastikan bahwa tindakan yang tepat diambil untuk memastikan kondisi kerja yang aman, termasuk evaluasi beban kerja, dan untuk mencegah kecelakaan dan kerusakan di kapal setiap saat. Alat yang dimilikinya termasuk penilaian

risiko, izin untuk bekerja dan pembicaraan kotak alat. Folder keamanan menyediakan instruksi dan prosedur mengenai alat-alat ini.

Dalam persiapan kerja, chief officer / insinyur mengambil peran utama dalam menganalisis lokasi kerja dan mengambil tindakan pencegahan keselamatan. Chief officer / engineer harus dapat membuat penilaian risiko. Terlepas dari tanggung jawab nakhoda, setiap awak kapal bertanggung jawab atas keselamatannya sendiri dan keselamatan sesama awak kapal. Jika orang di kapal mengalami tempat kerja yang tidak aman atau orang yang menangani masalah yang tidak aman, ia harus Menghentikan pekerjaan jika diperlukan.

Jika tampaknya pengunjung, mekanik, kontraktor, atau pihak ketiga lainnya di kapal menanggung risiko, master memastikan bahwa semua tindakan yang diperlukan diambil untuk melindungi mereka.

2) Pelaut di bawah usia 18 tahun

Pelaut di bawah usia 18 tahun tidak diperbolehkan melakukan pekerjaan tertentu, tanpa pengawasan ahli. Isi pengawasan dijelaskan dalam lembar Keamanan khusus. Supervisor ahli dapat memutuskan bahwa tidak mungkin untuk mencegah bahaya tertentu (misalnya sebagai akibat dari kurangnya pengalaman kerja, tidak dapat menilai bahaya, tidak selesainya perkembangan mental atau fisik) dan bahwa pekerjaan mungkin tidak dilakukan oleh karyawan muda.

Seorang pelaut yang lebih muda dari 18 tahun mungkin tidak berkontribusi pada pekerjaan yang harus dibuat Izin Kerja. Namun, diharapkan dia akan

mengamati pelaksanaan pekerjaan ini untuk tujuan pembelajaran.

3) Komputer Latihan

Modul terkait keselamatan dapat ditemukan di komputer pelatihan. Jika tersedia, petugas yang bertanggung jawab dapat memutuskan untuk berkonsultasi dengan video tertentu, bersama dengan semua kru yang terlibat, sebelum memulai operasi kapal.

8. ***Safety Meeting dan Toolbox Meeting***

Safety Meeting adalah pertemuan yang dilakukan oleh suatu kelompok untuk mendiskusikan isu keselamatan K3LL (Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lindung Lingkungan) di lingkungan tempat kerja. Tujuan terlaksananya *safety meeting* adalah meningkatkan pemahaman, kesadaran, dan disiplin mengenai keselamatan. *Toolbox Meeting* adalah diskusi keselamatan kerja yang berlangsung selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal *shift* kerja) yang dihadiri oleh seluruh tenaga kerja. *Toolbox meeting* merupakan pertemuan yang harus dilaksanakan dan berlangsung secara singkat oleh pekerja sebelum memulai suatu pekerjaan saat di kapal (*on board*) seperti kegiatan bongkar muat, kegiatan *engine* di ruang mesin dan lain lain. Sementara itu, *Safety meeting* dilaksanakan sebulan sekali. *Safety meeting* dilaksanakan dilapangan yaitu di atas kapal (*on board*) di tempat yang memumpuni, nyaman, dan aman dari adanya bahaya, bisa dilaksanakan seperti di *deck* kapal, *office room*, atau *bridge*. *Safety meeting* bertujuan untuk memberi informasi kepada pekerja agar dalam melaksanakan tugas/pekerjaan dapat bekerja secara aman. Umumnya, *safety officer* memimpin berlangsungnya *safety meeting* dan dihadiri

oleh seluruh pekerja yang terkait dengan pekerjaan, kendala, dan keluhan dalam kurun waktu sebulan. *Safety meeting* bersifat dua arah, sehingga dapat memberikan kesempatan untuk kepada para awak kapal untuk berargumen, bertanya, serta menjawab pertanyaan singkat yang diberikan oleh mualim 1. Dalam mengampilasikan *Toolbox meeting* dilaksanakan lebih informal dibandingkan *safety meeting*. Hal tersebut merupakan suatu kewajiban sehingga kegiatan ini wajib didokumentasikan dalam *form* perusahaan serta dilaporkan secara rutin. (Hakam, F. (2020). *Pekerjaan Crew di Risk Area MV. Tanto Nusantara* dalam Jurnal Jumantik Vol. 4 No. 1, (2018).

Berdasarkan Buku 70 Materi *Safety Talks*, *Safety talks* atau terkadang ada yang menyebutnya *toolbox meeting* atau P5M (Pembicaraan 5 Menit) adalah salah satu cara untuk mengingatkan pekerja bahwa keselamatan dan kesehatan itu penting dalam pekerjaan. Setiap pembicaraan bisa memakan waktu sekitar lima menit dan dapat membantu pekerja mengenali dan mengendalikan bahaya pada proyek atau pekerjaannya.

Mekanisme penyampaian *safety talks* atau *toolbox meeting* atau materi P5M ini bermacam-macam. Ada yang disampaikan setiap pagi sebelum memulai pekerjaan. Ada pula yang disampaikan setiap memulai proyek baru serta yang menyampaikan tidak selalu manajer K3, tetapi bisa saja supervisor atau pekerja (operator) itu sendiri. Pada prinsipnya, pelaksanaan *safety talks* ini untuk memberikan/mengingat/mengedukasi tentang pentingnya K3 dalam pekerjaan yang dilakukan.

9. Alat Keselamatan Kerja di Kapal

Alat keselamatan sangat penting di atas kapal karena merupakan komponen yang sangat diperlukan saat terjadi keadaan darurat atau kondisi yang tidak diinginkan, peralatan keselamatan wajib tetap ada di atas kapal dan harus diperiksa tiap jangka waktu tertentu untuk memastikan kelayakannya dan juga diperlukan dalam pelatihan menghadapi keadaan darurat.

Dalam bekerja para pekerja juga harus mempunyai dan menggunakan alat keselamatan. Berikut adalah alat keselamatan kerja yang bersumber dari Maritime & Coastguard Agency, (2015), *Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers 2015 Edition – Amendment 6*, terdiri dari:

a. Umum.

Overall (pakaian kerja), *gloves* (sarung tangan), *foot wear* (alas kaki) yang panas seharusnya menjadi perlengkapan yang wajib saat bekerja di kapal, Namun semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan.

Semua personel yang diharuskan untuk menggunakan peralatan pelindungan perlu mendapatkan pelatihan tentang cara penggunaannya dan diberi informasi mengenai keterbatasannya. Pakaian dan perlengkapan pelindungan individu dibagi menjadi beberapa kategori, yaitu: pelindung kepala: *Safety Helmets*, *Hair Protection*. Pelindungan pernapasan: *Dust Masks*, *Respirators Breathing Apparatus*. Pelindungan tangan dan kaki: *Gloves*, *Safety boots*, dan *Safety Shoes*. Pelindung badan: *Safety Suits*, *Safety Belts*, dan *Harnesses*.

b. Pelindung Kepala

1) *Safety Helmets*

Safety Helmets melindungi kepala dari bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian. Selain itu, juga termasuk melindungi dari panas yang terik, kemungkinan tumpukan atau pukulan yang menghancurkan, dan percikan bahan kimia. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya kasus yang terjadi. Kulit helm harus didesign tanpa kelim yang dirancang untuk menahan tumbukan. *Harnes* atau *Suspension* untuk membantu perlindungan pemakainya. *Crown Straps* dibentuk pada jarak yang teliti, yaitu 25 mm antara kulit helm dan batok kepala yang memakainya, ini membantu menahan kekuatan tumbukan, yang harus dilakukan sebelum helm digunakan yaitu mengatur suspensinya.

c. Pelindung Pendengaran.

Setiap orang yang terganggu dari kebisingan tingkat tinggi seperti di kamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga khusus yang sesuai dan telah direkomendasikan agar cocok untuk situasi tersebut.

Pelindung pendengaran tersedia dalam 2 bentuk yaitu: *Ear Plugs* (penyumbat telinga), mempunyai tipe yang berbeda yaitu (*Foam Earplugs*) dan (*PVC Earplugs*), dan *Ear Muff* (penutup telinga).

Bentuk yang sederhana dari pelindung telinga adalah *glass-down ear plug*. Meskipun jenis ini memiliki kekurangan dan membatasi kemampuan untuk mengurangi tingkat kebisingan. *Ear plugs* ada yang dibuat menggunakan *foam/busaspons*, dan ada yang dibuat dengan menggunakan bahan karet (*rubber*) juga memiliki batasan dalam mengatasi suara dengan tingkat yang sangat tinggi atau frekuensi yang

sangat rendah yang sehingga menyebabkan terjadinya getaran pada saluran telinga.

Secara umum, *ear muff* merupakan bentuk yang lebih efektif. *Ear muff* terdiri dari sepasang *rigid cups* (mangkok kaku) yang ditujukan untuk menutupi telinga, dilengkapi dengan cincin penyegel yang lembut agar rapat digunakan di telinga. *Ear cup* (mangkok telinga) dihubungkan dengan sebuah *spring loaded head band (neck band)* untuk memastikan *sound seal* di sekitar telinga tetap terjaga. Oleh karena itu, memerlukan masukan dari ahli tentang cara menggunakannya.

d. Pelindung Muka dan Mata

Bentuk, tingkat bahaya, dan kemampuan pelindung harus dipertimbangkan saat memilih perlindungan muka dan mata. Salah satu penyebab utama kecelakaan pada mata adalah:

- 1) Sinar infra merah, yang merupakan gas pengelasan.
- 2) Sinar ultra violet, yang merupakan las listrik
- 3) Terkena bahan kimia.
- 4) Terkena partikel.

e. Pelindung Tangan dan Kaki.

- 1) *Gloves* (sarung tangan).

Penggunaan *gloves* yang benar harus melihat jenis bahaya yang dihadapi serta jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya *leather gloves* (terbuat dari kulit) biasanya digunakan khusus mengatasi benda yang kasar atau tajam, *hot resistant gloves* yang terbuat dari karet, sintetik atau PVC digunakan untuk mengatasi asam, alkalis, oli, *solvent*, dan bahan kimia. *Gloves* juga mudah untuk terjepit di bawah drum atau di dalam mesin. *Gloves* yang basah atau berminyak akan menyebabkan licin, oleh

maka dari itu diperlukan perhatian ekstra dalam menggunakannya untuk bekerja.

2) *Footwear* (Alas Kaki).

Kecelakaan pada kaki sering kali terjadi dikarenakan pemakaian alas kaki yang tidak sesuai, Oleh karena itu sangat penting bagi seluruh personel yang bekerja untuk menggunakan *Safety Footwear* yang sesuai.

f. Perlindungan dari jatuh

Banyak pelaut yang sedang bekerja di atas, di luar atau di bawah *deck* atau area lain yang memiliki risiko ejatuh dari ketinggian 2 meter atau lebih, wajib menggunakan *Safety Harness* (sabuk penahan) dilengkapi dengan tali keselamatan. penggunaan *Inertial Clamps* dapat memberikan kebebasan dalam bergerak.

g. Pelindung badan

Pakaian luar khusus berfungsi dalam melindungi pekerja dari kontak dengan bahan yang kotor, tercemar dan zat yang berkarat yang dapat melukai kulit saat melakukan pekerjaan.

10. Persyaratan Alat Pelindung Diri

Menurut Sudirman Central Business District, *Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, (2017). Alat pelindung diri harus memiliki persyaratan standar untuk digunakan agar dapat melancarkan jalannya pekerjaan dan menghindari terjadinya kecelakaan kerja, berikut adalah persyaratan alat pelindung diri, yaitu:

1) Pelindung Kepala

- a. Helm proyek harus standar ANSI Z.89.1-2014 atau minimal standar SNI atau MSA Impor.
- b. Model helm adalah *V-Guard* dan dilengkapi dengan tali dagu karet serta model otomatis untuk mengencangkan suspensi helm.
- c. Helm dilarang untuk dicat (karena akan bersenyawa dengan cat) dan dilarang ditulis dengan spidol.
- d. Catat tanggal pembelian pada bagian dalam helm dan di buku catatan.
- e. Masa pakai helm paling lama adalah 5 tahun setelah itu harus diganti baru.
- f. Helm yang rusak atau terkena dampak (kejatuhan benda) harus diganti.
- g. Cek kondisi helm minimal setiap 2 minggu sekali, ganti bila cacat atau rusak.

Gambar 2. 1 Pelindung Kepala



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

2) Pelindung Kaki

- 1) Sepatu keselamatan wajib memenuhi standar ANSI Z.41-1999 atau setidaknya standar SNI 7079-2009 dan SNI 0111-2009.
- 2) Sepatu karet dapat digunakan dalam pekerjaan galian dan pengecoran. Seperti pada (gambar 1).
- 3) Untuk pekerjaan konstruksi lain direkomendasikan menggunakan sepatu yang dilengkapi pelindung jari

yang terbuat dari bahan khusus baja, dan anti tergelincir (gambar 2).

- 4) Pencatatan tanggal pembelian harus dibukukan.
- 5) Masa pakai sepatu maksimal 3 tahun.
- 6) Periksa kondisi sepatu setidaknya 2 kali tiap minggu, apabila terdapat kerusakan wajib diganti.

Gambar 2. 2 Pelindung Kaki



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

3) Pelindung Mata

- 1) Semua pekerja dan orang yang memasuki proyek harus menggunakan pelindung mata.
- 2) Pelindung standar adalah kaca mata pengaman *Kings KY1151* sesuai standar ANSI Z.87.1-2010 (gambar 1).
- 3) Pekerjaan yang berbahaya terhadap mata, seperti pengelasan, pemotongan, dan gerinda harus menggunakan pelindung mata yang sesuai.
- 4) Pekerjaan pemotongan tiang pancang harus menggunakan pelindung mata (gambar 2)

Gambar 2. 3 Pelindung Mata



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

4) Pelindung Wajah

- 1) Pekerjaan yang berisiko membahayakan wajah pekerja, seperti pengelasan, pemotongan, dan gerinda. wajib menggunakan pelindung muka sesuai dengan standar ANSIZ.87.1-2010.
- 2) Dalam pekerjaan pengelasan dan pemotongan baik menggunakan trafo las maupun las potong wajib memakai pelindung (gambar 1).
- 3) Untuk pengerjaan gerinda dan alat portabel yang berputar lainnya (mesin senai, dan sekop.) pada area terbuka diwajibkan memakai pelindung wajah yang dipadukan dengan helm (lihat gambar 2), sementara itu, pekerjaan di bengkel kerja bisa memakai pelindung wajah biasa (lihat gambar 3).
- 4) Periksa APD sebelum menggunakannya dan hindari penggunaan APD yang rusak.

Gambar 2. 4 Pelindung Muka



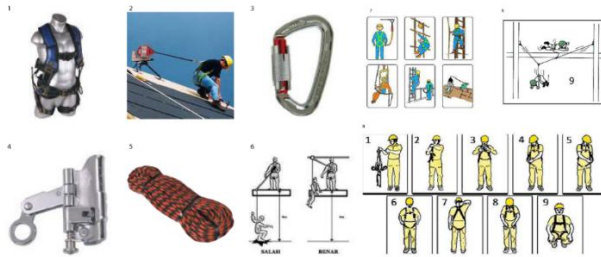
Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

5) Pelindung Jatuh Dari Ketinggian

- 1) Penggunaan sabuk pengaman tubuh (lihat gambar 1) dan sabuk keselamatan (lihat gambar 2) yang digunakan wajib mengikuti standar ANSIZ.359.1-2016 atau standar SNI.
- 2) Dalam menggunakan kait untuk sabuk pengaman tubuh atau sabuk keselamatan wajib memakai kait yang besar.

- 3) Penggunaan sabuk pengaman tubuh dan sabuk keselamatan (lihat gambar 8).
- 4) Panjang tali sambungan tidak melebihi 1,7 m.
- 5) Semua pekerjaan yang memiliki ketinggian lebih dari 1,8 m memerlukan sabuk pengaman tubuh serta pengait yang dikaitkan setidaknya di atas pinggang (lihat gambar 6).
- 6) Di ketinggian tali keselamatan horizontal harus di pasa di pipa galvanis atau tali bantu angkat (baja atau serat) dia, dengan diameter kurang lebih 8 mm dalam pengaitan kait di sabuk pengaman tubuh (lihat gambar 7).
- 7) Jika menggunakan tali bantu angkat, satu tali bantu angkat, tidak diperbolehkan menggunakannya untuk 2 sabuk pengaman tubuh (lihat gambar 9).
- 8) Tali keselamatan vertikal untuk operator *crane tower* atau pekerjaan struktur baja harus memakai sabuk pengaman tubuh dan wajib dikaitkan dengan dilengkapi alat untuk turun dari ketinggian menggunakan karmantel statis dengan diameter minimal 8 mm (lihat gambar 5), *carabiner* (lihat gambar 3) dan pemberhentian otomatis (lihat gambar 4).
- 9) Sabuk pengait keselamatan, seperti pada gambar 2, harus dihubungkan pada bagian struktur bangunan yang kuat.

Gambar 2. 5 Pelindung dari Ketinggian



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

6) Pelindung Tangan

- 1) Pekerja wajib menggunakan sarung tangan yang sesuai standar SNI-06-0652-2015.
- 2) Umumnya pekerja diwajibkan memakai sarung tangan katun minimal 8 benang (lihat gambar 1).
- 3) Untuk pekerjaan yang lebih berat, seperti tukang besi, baja, *bekisting*, penanganan tali baja, kawat, diharuskan memakai sarung tangan perpaduan (lihat gambar 2).
- 4) Dalam pengerjaan pengelasan, pemotongan, dan gerinda juga wajib memakai sarung tangan kulit (lihat gambar 3).
- 5) Sarung tangan tahan kimia digunakan pada pekerjaan yang melibatkan bahan kimia dan beracun (bahan vynil, PVC, nitril) (lihat gambar 4).
- 6) Teknisi listrik wajib memakai sarung tangan yang dapat menahan aliran listrik minimal 5KV (gambar 5).
- 7) Periksa kondisi sarung tangan sebelum dipakai, jika terdapat kerusakan dan cacat wajib untuk diganti.

Gambar 2. 6 Pelindung Tangan



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

7) Pelindung Pendengaran

- 1) Jika bekerja pada level bising di atas 85 dB untuk pemajanan selama 8 jam harus menggunakan pelindung telinga (sumbat telinga atau penutup telinga).
- 2) Sumbat telinga adalah sumbat yang dimasukkan ke liang telinga.
- 3) Sumbat telinga (gambar 1) harus terbuat dari bahan karet atau plastik lunak dan harus dapat mereduksi bising X-85dB (X adalah intensitas bising yang diterima pekerja).
- 4) Penutup telinga (gambar 2) adalah penutup seluruh telinga yang dapat mereduksi bising sebesar 35-45 dB.
- 5) Periksa sumbat telinga atau penutup telinga sebelum digunakan, pastikan dalam kondisi bersih dan simpan kembali ke dalam kotak setelah digunakan setelah dibersihkan.

Gambar 2. 7 Pelindung Pendengaran



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

8) Pelindung pernapasan

- 1) Pada saat melakukan pekerjaan yang berisiko terpapar debu, asap, uap atau gas wajib memakai pelindung pernapasan.
- 2) Masker dan respirator harus dipilih sesuai jenis pekerjaan serta potensi terjadinya kontaminasi atau gangguan pernapasan.
- 3) Masker sekali pakai yang terbuat dari katun, kertas atau kasa diperuntukkan untuk melindungi dari debu (lihat gambar 1).
- 4) Penggunaan respirator dilengkapi *filter* yang sesuai bertujuan untuk pelindung gas, uap, dan asap (lihat gambar 2).
- 5) Dalam pekerjaan pada ruangan yang terbatas atau wilayah yang terkontaminasi gas diwajibkan menggunakan SCBA (lihat gambar 3)

Gambar 2. 8 Pelindung Perapasan



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

9) Pakaian Pelindung

- 1) Semua pekerja dan orang yang memasuki proyek harus menggunakan baju lengan panjang dan celana panjang yang baik, tidak robek atau bolong-bolong (gambar 1).
- 2) Pelindung lengan dari kulit atau pakaian pelindung tahan api harus dipakai pada pekerjaan pengelasan, pemotongan atau gerinda bila diperlukan (gambar 2).
- 3) Pada saat hujan, pekerja harus menggunakan jas hujan (gamb. 3).

Gambar 2. 9 Pakaian Pelindung



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

10) Seragam Kerja dan Kartu Identitas

- 1) Para pekerja diwajibkan menggunakan seragam kerja yang rapi dan sopan
- 2) Semua seragam didesain dapat memantulkan cahaya (lihat gambar 1). Saat memakai kaos lengan panjang harus tetap memakai rompi reflektif (lihat gambar 2).
- 3) Kartu identitas senantiasa dipakai saat berada di dalam wilayah proyek.
- 4) Setelah lulus induksi keselamatan dalam kartu identitas terdapat tanda tangan pejabat proyek. harus ditandatangani pejabat proyek dan dapat diberikan.

Gambar 2. 10 Seragam Kerja dan Identitas



Sumber: Buku Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, (2017)

11. Penelitian yang Relevan

Studi dari Rajnal Afzalur El Natsir (2020). Berdasarkan data yang dikumpulkan menunjukkan bahwa prosedur keselamatan kerja yang ada di atas MT. MPMT XV belum diterapkan secara efektif disebabkan oleh tingkat keterlibatan kru dan tingkat ketersediaan alat yang diperlukan untuk memastikan bahwa prosedur keselamatan kerja diterapkan untuk mengurangi risiko yang terjadi saat melakukan tugas jaga atau kegiatan perawatan di atas kapal. Di MT. MPMT XV terdapat kasus di mana kecelakaan kerja terjadi kepada salah satu kru *deck*, insiden ini diawali dengan kru yang memasuki *pumproom* tanpa mengetahui kadar oksigen dan *blower* tidak dinyalakan untuk mengeluarkan gas yang masih ada di dalam *pumproom* yang mengakibatkan kru tersebut kehabisan oksigen dan nyaris kehilangan kesadaran.

Penelitian yang dilakukan Dedhy Pryaharna Raja (2018) menyatakan bahwa penyebab seringnya terjadi kecelakaan kerja di KM. Mutia Ladjoni yaitu, (1) kurangnya peralatan keselamatan kerja di atas kapal, (2) kurangnya kedisiplinan kru di atas kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

Oleh karena itu diharapkan kepada para kru di atas kapal agar selalu menggunakan peralatan keselamatan kerja pada saat bekerja dan untuk perusahaan harus memenuhi kewajibannya dalam menyediakan alat keselamatan yang layak untuk menghindari kecelakaan kerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Julius Agung Prasetyo Mudamakin (2019). Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan, peneliti menyimpulkan beberapa faktor yang menjadi penyebab kecelakaan kerja di MV. New Glory terjadi, yaitu: (1) Kru MV. New Glory belum mengimplementasikan penerapan prosedur keselamatan kerja dengan baik. Salah satunya terkait

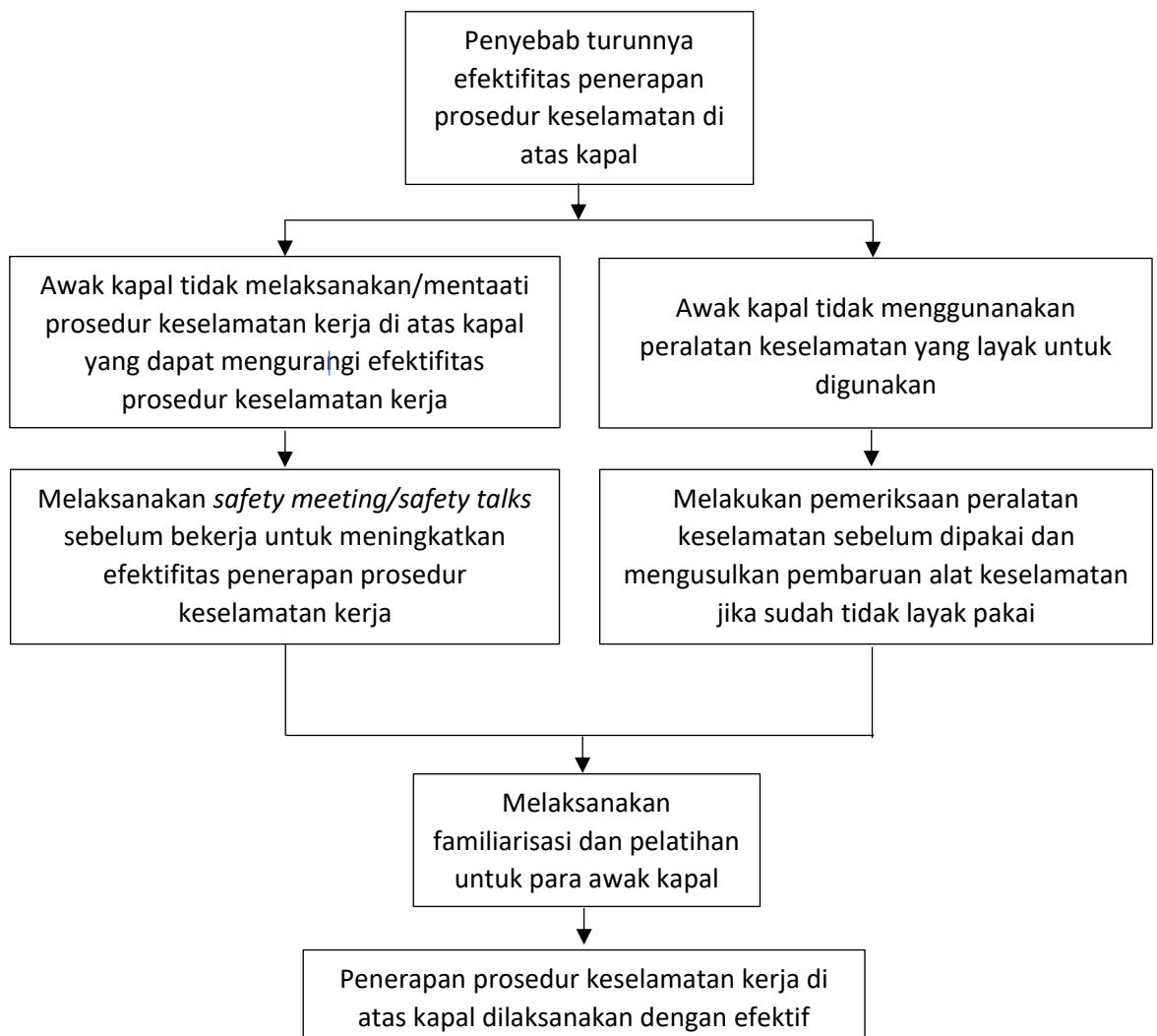
keterampilan dan pemahaman tentang prosedur keselamatan kerja serta familiarisasi keselamatan kerja yang minim bagi kru di atas kapal. (2) Penyebab kecelakaan kerja di MV. New Glory diakibatkan oleh beberapa faktor seperti, kru yang belum berpengalaman dalam melakukan tugasnya di atas kapal, tidak menerapkan kedisiplinan yang baik, tidak memahami pelaksanaan prosedur keselamatan kerja, serta adanya peralatan keselamatan kerja yang tidak layak untuk dipakai. Hal ini menyebabkan kerugian bagi kru dan perusahaan. Perlengkapan keselamatan kerja yang tersedia di atas kapal tidak sesuai dengan standar aturan yang berlaku. (3) Upaya penerapan keselamatan kerja di MV. New Glory belum diimplementasikan dengan efektif, meskipun nakhoda rutin mengagendakan *safety meeting* sebulan sekali, masih ada kru yang kurang menangkap poin tentang keselamatan kerja akibat dari kurangnya kedisiplinan dan kesadaran diri.

B. Kerangka Pikir

Kerangka pikir adalah diagram pemikiran penulis dalam menyelesaikan penelitian ini secara garis besar untuk mempermudah penulisan dalam menyusun penelitian ini. Kerangka pikir disusun secara sistematis yang bertujuan untuk menganalisis apa faktor yang mempengaruhi efektivitas penerapan prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Kesadaran awak kapal yang menganggap remeh keselamatan kerja dan kediaan alat-alat keselamatan kerja yang sudah kurang layak menjadi salah satu faktornya.

Maka dari itu tindakan yang mungkin dilakukan untuk meningkatkan efektifitas penerapan prosedur keselamatan di atas kapal adalah membuat pertemuan untuk membahas keselamatan kerja, baik itu mendiskusikan tentang keselamatan

kerja dan cara menggunakannya, serta menentukan jadwal yang biasa disebut *safety meeting*. Tindakan selanjutnya harus memeriksa alat keselamatan agar dapat tetap memelihara alat keselamatan dengan baik, lalu setelah dilakukan secara teori maka harus dilaksanakan familiarisasi kepada semua awak kapal agar penerapan prosedur keselamatan di atas kapal terlaksana dengan efektif. Berikut adalah kerangka pikir yang dibuat penulis.



C. Hipotesis

Awak kapal memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan efektifitas penerapan prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Diduga penerapan prosedur keselamatan di atas kapal tidak dilaksanakan dengan baik oleh awak kapal sehingga masih menimbulkan kecelakaan di atas kapal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan.

B. Definisi Konsep

Penerapan adalah suatu aksi, tindakan, aktivitas, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme ini mengandung arti bahwa penerapan bukan hanya sekadar aktivitas tetapi kegiatan yang dilaksanakan dengan teratur dan terencana dengan sungguh-sungguh untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Prosedur adalah tindakan/langkah-langkah yang telah ditetapkan dan harus dilakukan untuk mencapai sesuatu yang telah ditargetkan.

Keselematan kerja adalah situasi aman, sehat, nyaman dan tentram dalam melaksanakan suatu pekerjaan yang dapat membuat pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan lancar

C. Unit Analisis

Unit analisis merupakan salah satu komponen dari penelitian kualitatif. Secara fundamental, unit analisis berkaitan dengan masalah penentuan apa yang dimaksud dengan kasus dalam penelitian. Dalam studi kasus klasik, kasus mungkin bisa berkenaan dengan seseorang, sehingga perorangan merupakan kasus yang

akan dikaji, dan individu tersebut unit analisis primernya (Yin, 2014:30).

Berdasarkan pengertian unit analisis di atas dapat disimpulkan bahwa unit analisis dalam penelitian ialah subjek yang akan diteliti kasusnya. Dengan demikian unit analisis dalam penelitian ini adalah Mualim 1, Mualim 2, Kepala Kerja Mesin, Masinis 3, dan Bosun di MV. Vlistborg.

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Teknik Pengumpulan data

Penelitian ini menggunakan metode 2 metode meliputi:

a. Metode penelitian lapangan (*Filed Research*)

Metode ini dilakukan dengan meninjau langsung obyek yang diteliti, seperti melakukan, pengamatan, survei, dan wawancara dengan awak kapal selama melakukan praktek laut.

b. Metode penelitian pustaka (*Library Research*)

Metode ini melibatkan peneliti untuk melakukan pembacaan literatur, buku, dan referensi yang sehubungan dengan subjek penelitian bertujuan dalam mencari landasan teori.

E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data

Analisis deskriptif kualitatif merupakan metode pengolahan yang digunakan dalam penyajian penulisan dalam penelitian ini. Metode ini mencakup paparan dan uraian suatu masalah yang muncul di titik tertentu. Tujuan dari metode ini untuk memaparkan data yang diperoleh secara rinci dan menghadirkan informasi tentang bagaimana merencanakan masalah yang datang berkaitan dengan subjek penelitian.

Langkah-langkah dalam melaksanakan metode analisis ini ialah sebagai berikut:

1. Melakukan observasi.
2. Menganalisis data.
3. Mencatat jumlah awak kapal secara keseluruhan.
4. Melakukan wawancara kepada sampel penelitian.
5. Melakukan peninjauan ulang.
6. Membuat kesimpulan