

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETIDAKNYAMANAN
ALAT PELINDUNG DIRI (APD) YANG MENGHAMBAT
KINERJA *TRANSFER PERSONEL OFFSHORE* DI ATAS
KAPAL PH PRESTIJ**



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

M. ARIES

NIS: 25.11.101.012

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASAR

2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M. ARIES
Nomor Induk Siswa : 25.11.101.012
Program Pelatihan : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT dengan judul:

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETIDAKNYAMANAN ALAT
PELINDUNG DIRI (APD) YANG MENGHAMBAT KINERJA *TRANSFER*
PERSONEL *OFFSHORE* DI ATAS KAPAL PH PRESTIJ**

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

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

Makassar, 3 Februari 2026



M. ARIES

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini. Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa Jurusan Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) dalam menyelesaikan studinya pada program ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

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

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

Dalam penulisan KIT ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan-kekurangan dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian, dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan makalah ini..

Makassar, 3 Feb 2025



M. ARIES

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	
DAFTAR GAMBAR	
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	5
B. Organisasi di Atas Kapal	9
C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja	12
D. Faktor Kapal	14
E. Faktor dari Luar Kapal	16
BAB III METODE PENGAMBILAN DATA	
A. Observasi/Pengamatan	18
B. Intrview/Wawancara	18
C. Studi Pustaka	19
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	20
B. Situasi dan Kondisi	20
C. Temuan	23
D. Urutan Kejadian	30
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan	37
B. Saran	37
DAFTAR PUSTAKA	38
LAMPIRAN	39
RIWAYAT HIDUP	45

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) merupakan persyaratan fundamental dalam operasional industri lepas pantai yang memiliki tingkat risiko tinggi, khususnya pada aktivitas *transfer* personel antar fasilitas laut. APD berfungsi sebagai *last line of defense* dalam hirarki pengendalian bahaya, yaitu perlindungan terakhir ketika risiko tidak dapat dieliminasi maupun dikendalikan secara teknis dan administratif. Oleh karena itu, efektivitas APD sangat ditentukan oleh tingkat kepatuhan pekerja dalam penggunaannya secara konsisten dan benar. Ketidakepatuhan terhadap penggunaan APD telah lama diidentifikasi sebagai salah satu faktor dominan penyebab kecelakaan kerja di sektor maritim dan *offshore*.

Kepatuhan penggunaan APD tidak hanya dipengaruhi oleh aspek pengetahuan dan sikap pekerja, tetapi juga oleh faktor ergonomi dan kenyamanan alat itu sendiri. APD yang menimbulkan rasa panas berlebih, kaku, atau membatasi pergerakan tubuh dapat menurunkan performa kerja dan meningkatkan beban fisik pekerja. Dalam kondisi tertentu, ketidaknyamanan ergonomis ini mendorong pekerja untuk mengabaikan prosedur keselamatan dan mengambil keputusan berisiko, meskipun mereka memahami potensi bahaya yang ada. Dengan demikian, ketidaknyamanan APD bukan sekadar keluhan subjektif, melainkan merupakan masalah keselamatan kerja yang memiliki implikasi langsung terhadap perilaku tidak aman (*unsafe act*).

Dari sisi regulasi, kewajiban penggunaan APD telah diatur secara tegas. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja menjadi dasar hukum nasional yang mewajibkan pengurus menyediakan APD secara cuma-cuma kepada tenaga kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (1). Selanjutnya, Pasal 9 dan

Pasal 14 menegaskan kewajiban tenaga kerja untuk menggunakan APD yang telah disediakan sesuai dengan jenis pekerjaan dan potensi bahaya yang dihadapi. Dalam konteks industri lepas pantai, ketentuan ini juga sejalan dengan prinsip keselamatan kerja internasional yang menekankan perlindungan personel dalam lingkungan kerja ekstrem dan dinamis.

Pada tanggal 29 Oktober 2025, saat persiapan kegiatan *transfer* personel dari Kapal PH Prestij menuju AWB POS ONE di Zawtika Field, penulis mengamati secara langsung adanya ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD, khususnya *safety shoes*. Seorang pekerja *offshore* diketahui tidak menggunakan *safety shoes* standar, melainkan sepatu pribadi yang sudah tidak layak secara teknis. Berdasarkan hasil komunikasi langsung, pekerja tersebut menyampaikan bahwa *safety shoes* yang disediakan dirasakan panas, kaku, dan menghambat keseimbangan tubuh, terutama saat bergerak cepat di deck yang basah maupun ketika harus memanjat. Kondisi ini menunjukkan adanya indikasi ketidaknyamanan ergonomis yang memengaruhi keputusan pekerja untuk tidak mematuhi prosedur keselamatan.

Kejadian tersebut terjadi tepat sebelum pelaksanaan *transfer* personel menggunakan metode *swing rope*. Metode ini menuntut koordinasi gerak, kekuatan genggaman, kontrol momentum, serta kestabilan pijakan saat proses pendaratan di landing boat yang bergerak mengikuti gelombang. Tidak digunakannya *safety shoes* dengan karakteristik sol anti-slip secara signifikan meningkatkan risiko tergelincir atau kehilangan traksi pada saat mendarat. Situasi ini memperlihatkan bahwa persepsi ketidaknyamanan APD dapat mengalihkan fokus pekerja dari bahaya utama, yaitu risiko jatuh ke laut atau cedera serius, menjadi upaya menghindari ketidaknyamanan fisik yang dirasakan secara langsung.

Berdasarkan fenomena tersebut, terlihat adanya kesenjangan antara regulasi keselamatan kerja yang bersifat normatif dengan

kondisi aktual di lapangan, khususnya terkait aspek ergonomi APD dan pengaruhnya terhadap kinerja serta kepatuhan pekerja. Sebagian besar kajian keselamatan kerja masih berfokus pada kepatuhan prosedural dan faktor perilaku, sementara analisis mendalam mengenai ketidaknyamanan APD sebagai faktor penghambat kinerja pada aktivitas *transfer* personel *offshore* masih relatif terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor penyebab ketidaknyamanan APD yang berkontribusi terhadap penurunan kinerja dan peningkatan risiko kecelakaan kerja.

Atas dasar tersebut, penulis tertarik untuk menyusun Karya Ilmiah Terapan (KIT) dengan judul “**Analisis faktor penyebab ketidaknyamanan alat pelindung diri (APD) yang Menghambat kinerja *transfer* personel *offshore* di atas kapal PH Prestij**”, sebagai upaya memberikan kontribusi praktis dan ilmiah dalam peningkatan keselamatan kerja, khususnya melalui pendekatan ergonomi APD pada kegiatan *transfer* personel di lingkungan *offshore*.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan analisis awal terhadap ketidakpatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang berpotensi mengancam keselamatan kerja pada kegiatan *transfer* personel *offshore*, maka permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan Alat Pelindung Diri (APD), khususnya safety shoes, dirasakan tidak nyaman oleh personel selama pelaksanaan *transfer* personel *offshore* di atas Kapal PH Prestij?
2. Apa dampak ketidakpatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) akibat ketidaknyamanan tersebut terhadap tingkat risiko kecelakaan kerja pada operasi *transfer* personel *offshore* di atas PH Prestij?

C. Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi pada analisis persepsi personel terhadap kenyamanan Alat Pelindung Diri (APD), khususnya safety shoes, pada insiden *transfer* personel dari Kapal PH Prestij ke AWB POS ONE di Laut Andaman pada tanggal 29 Oktober 2025.

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan Alat Pelindung Diri (APD), khususnya safety shoes, dirasakan tidak nyaman oleh personel selama operasi *transfer* personel *offshore*, serta menganalisis pengaruhnya terhadap tingkat kepatuhan dan keselamatan kerja. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam penyusunan rekomendasi perbaikan pemilihan, pengadaan, dan peningkatan pemahaman penggunaan APD guna mendukung keselamatan operasi *transfer* personel di lingkungan *offshore*.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dengan memperkuat pemahaman mengenai hubungan antara karakteristik desain dan kenyamanan Alat Pelindung Diri (APD) dengan tingkat kepatuhan pengguna dalam lingkungan kerja berisiko tinggi, khususnya pada kegiatan *transfer* personel *offshore*.
- b. Hasil penelitian ini memperkaya konsep safety culture dengan menekankan pentingnya penerimaan pengguna terhadap APD sebagai faktor yang memengaruhi perilaku aman, sehingga keselamatan kerja tidak hanya dipahami sebagai kepatuhan terhadap aturan, tetapi juga sebagai hasil dari kesesuaian antara perlindungan yang disediakan dan kondisi kerja nyata.

- c. Penelitian ini mendukung teori persepsi risiko dalam keselamatan kerja dengan menunjukkan ketidaknyamanan APD dapat memengaruhi cara pekerja menilai bahaya, sehingga berpotensi mendorong pengambilan keputusan yang menyimpang dari prosedur keselamatan yang telah ditetapkan.

2. Manfaat Praktisnya

- a. Bagi perusahaan pelayaran dan operator *offshore*, penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar evaluasi dalam pemilihan, pengadaan, dan penyesuaian APD, khususnya safety shoes, agar lebih sesuai dengan kebutuhan operasional dan kondisi kerja di lapangan.
- b. Bagi manajemen K3 dan petugas keselamatan kapal, hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai bahan perbaikan program pelatihan dan sosialisasi keselamatan kerja dengan menekankan pentingnya penggunaan APD yang tidak hanya memenuhi standar, tetapi juga nyaman digunakan oleh personel.
- c. Bagi regulator dan pihak pengawas keselamatan kerja sektor maritim dan *offshore*, penelitian ini dapat menjadi masukan dalam penyusunan kebijakan dan pedoman keselamatan kerja yang lebih aplikatif, guna mencegah terulangnya insiden ketidakpatuhan APD serta mengurangi potensi kecelakaan kerja dan gangguan operasi (*stop work*).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

1. Kedisiplinan

Kedisiplinan merupakan elemen kunci dalam penerapan sistem manajemen keselamatan kerja, khususnya pada industri *offshore* yang beroperasi di lingkungan berisiko tinggi dan dinamis. Dalam konteks ini, kedisiplinan diwujudkan melalui kepatuhan penuh terhadap prosedur kerja dan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Tingkat kedisiplinan personel sangat menentukan efektivitas pengendalian risiko, karena prosedur keselamatan hanya dapat berfungsi optimal apabila dilaksanakan secara konsisten oleh seluruh pekerja.

Ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD, seperti tidak mengenakan *safety shoes* standar pada kegiatan *transfer* personel, mencerminkan lemahnya disiplin keselamatan dan menunjukkan adanya pergeseran prioritas dari keselamatan menuju kenyamanan pribadi. Kondisi ini mengindikasikan bahwa sebagian personel masih memandang aturan keselamatan sebagai fleksibel dan dapat disesuaikan dengan preferensi individu, bukan sebagai batasan mutlak yang wajib dipatuhi. Persepsi tersebut berpotensi menurunkan tingkat kewaspadaan dan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan kerja.

Smith dan Taylor (2022:45) menjelaskan bahwa penurunan kedisiplinan keselamatan sering kali tidak disebabkan oleh kurangnya pengetahuan, melainkan oleh fenomena *normalization of deviance*, yaitu proses ketika penyimpangan dari prosedur yang semula dianggap berbahaya menjadi kebiasaan karena tidak

menimbulkan konsekuensi langsung. Dalam konteks operasi *offshore*, kebiasaan mengabaikan penggunaan APD pada kondisi tertentu yang dianggap “cukup aman” dapat terbawa ke situasi berisiko tinggi, seperti *transfer* personel antar fasilitas laut.

Selain itu, Chen (2023, hlm. 112) menegaskan bahwa penegakan aturan yang tidak konsisten oleh pengawas atau manajemen dapat memperburuk rendahnya disiplin keselamatan. Ketidaktegasan dalam menindak pelanggaran prosedur memberikan sinyal ambigu kepada pekerja mengenai tingkat kepentingan aturan tersebut, sehingga kepatuhan terhadap penggunaan APD cenderung menurun. Oleh karena itu, faktor manusia dalam bentuk kedisiplinan dan persepsi terhadap aturan keselamatan menjadi salah satu penyebab utama terjadinya perilaku tidak aman (*unsafe act*) dalam kegiatan *transfer* personel *offshore*

2. Prosedur Keselamatan *Transfer* Personel

Dalam kegiatan *transfer* personel *offshore*, perusahaan telah menetapkan prosedur keselamatan yang mencakup briefing keselamatan sebelum pekerjaan, kewajiban penggunaan APD lengkap, pemeriksaan kesiapan fisik personel, pengendalian kondisi cuaca dan gelombang, komunikasi yang jelas, serta penerapan kewenangan *stop work*. Prosedur tersebut dirancang untuk meminimalkan risiko kecelakaan kerja dan memastikan keselamatan personel selama operasi berlangsung. Uraian teknis dan detail prosedur keselamatan *transfer* personel disajikan secara lengkap pada bagian lampiran penelitian ini.

SOP yang Harus Dipatuhi Kru dalam Operasi *Transfer* Personel *Offshore*:

- a. *Pre-Job Safety Briefing (PJSB)* atau *Toolbox Meeting*: Sebelum operasi dimulai, *Person in Charge (PIC)* atau *Chief Officer* wajib mengadakan briefing yang membahas secara rinci prosedur

kerja, identifikasi bahaya (*hazard identification*), penilaian risiko, dan penegasan mengenai APD spesifik yang diwajibkan.

- b. *Personal Protective Equipment (PPD) Inspection and Mandatory Use*: Setiap personel yang terlibat, baik yang *ditransfer* maupun tim pendukung di dek, wajib mengenakan APD lengkap dan sesuai standar: *safety helmet*, *safety goggles*, *life vest* dengan peluit dan lampu, *safety harness* (jika diperlukan), dan *safety shoes* berstandar tinggi dengan sol anti-slip (*oil and chemical resistant*). Inspeksi oleh *Safety Officer* atau *banksman* sebelum izin naik ke area embarkasi adalah mandatory.
- c. *Personnel Fitness for Duty Check*: PIC berwenang untuk menilai dan memastikan bahwa setiap personel dalam kondisi fisik dan mental yang fit untuk melaksanakan tugas. Personel yang menunjukkan tanda kelelahan ekstrem (*fatigue*), pengaruh obat-obatan, atau alkohol tidak diperbolehkan mengikuti operasi.
- d. *Weather and Sea State Threshold Limitation*: Operasi hanya dapat dilaksanakan jika kondisi cuaca dan gelombang laut berada di bawah batas aman (*operational limit*) yang telah ditetapkan oleh perusahaan dan regulator. Keputusan untuk *go/no-go* harus didasarkan pada data otoritatif dan bersifat final.
- e. *Clear Communication and Signal Protocol*: Seluruh operasi harus menggunakan protokol komunikasi yang jelas, biasanya menggunakan radio VHF pada kanal khusus. Seorang *banksman* atau *signalman* yang ditunjuk bertanggung jawab penuh untuk memberikan isyarat yang tepat kepada operator crane dan menjaga komunikasi dengan personel yang *ditransfer* serta *landing point*.
- f. *Safe Access and Egress Procedure*: Metode *transfer* (misalnya, via *personnel basket* dengan crane, *swing rope*, atau *gangway*) harus mengikuti prosedur yang telah disetujui. Ini mencakup pemeriksaan peralatan (*equipment pre-use check*),

pengikatan *tagline*, pemastian titik pendaratan aman, dan penggunaan *fall protection system* jika berlaku.

- g. *Emergency Response and Abort Procedure*: Semua personel harus memahami dengan jelas prosedur penghentian operasi darurat (*emergency abort procedure*) dan peran mereka dalam situasi darurat, seperti *man overboard (MOB) drill*. Peralatan keselamatan seperti *rescue boat*, *lifebuoy*, dan *_first aid kit** harus dalam keadaan siap pakai di lokasi.
- h. *Stop Work Authority (SWA)*: Setiap anggota kru memiliki kewajiban dan wewenang untuk menghentikan operasi ("STOP WORK") jika mereka mengamati kondisi tidak aman, pelanggaran prosedur, atau ketidakpastian yang dapat mengarah pada insiden. Tidak ada tindakan balasan yang boleh diberikan kepada yang menggunakan wewenang ini.
- i. *Post-Operation Debrief and Reporting*: Setelah operasi selesai, dilakukan *debrief* singkat untuk mengevaluasi pelaksanaan. Setiap kejadian tidak biasa (*near-miss*), ketidaknyamanan peralatan, atau pelanggaran prosedur harus segera dilaporkan melalui sistem pelaporan insiden perusahaan untuk tindakan perbaikan dan pencegahan.

B. Faktor Organisasi di Atas Kapal

Organisasi kapal yang efektif merupakan prasyarat utama dalam penerapan keselamatan kerja pada operasi berisiko tinggi seperti *transfer personel offshore*. Struktur organisasi di atas kapal harus didukung oleh pembagian tanggung jawab yang jelas, sistem pengawasan berlapis, serta mekanisme pemeriksaan kepatuhan (*compliance checking*) yang konsisten dan tidak dapat ditawar. Apabila salah satu unsur tersebut tidak berjalan optimal, maka potensi terjadinya pelanggaran prosedur keselamatan, termasuk ketidakpatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), akan meningkat secara signifikan.

Dalam kerangka *Safety Management System (SMS)* sebagaimana diatur dalam ***International Safety Management (ISM) Code***, setiap perusahaan dan kapal diwajibkan untuk menetapkan tanggung jawab, kewenangan, serta jalur komunikasi yang jelas guna menjamin keselamatan operasi dan pencegahan kecelakaan (IMO, 2018). ISM Code menegaskan bahwa keselamatan tidak hanya bergantung pada individu, tetapi merupakan hasil dari sistem organisasi yang mampu memastikan bahwa setiap prosedur dilaksanakan dan diawasi secara efektif. Ketika seorang personel dapat memasuki tahap *pre-transfer* tanpa APD yang sesuai, kondisi tersebut mengindikasikan adanya kegagalan sistemik dalam penerapan SMS di atas kapal.

Kegagalan organisasi ini sering kali berkaitan dengan lemahnya pengawasan berlapis (*layered supervision*), di mana pemeriksaan APD seharusnya dilakukan secara berjenjang oleh atasan langsung, petugas keselamatan, dan penanggung jawab operasi. Tidak berfungsinya pengawasan tersebut dapat mencerminkan budaya kerja yang secara implisit lebih menekankan kelancaran pekerjaan dibandingkan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. Fenomena ini dikenal sebagai kecenderungan *production over safety*, di mana aspek keselamatan dipersepsikan sebagai hambatan operasional, bukan sebagai bagian integral dari kinerja kerja yang aman.

Dari perspektif manajemen keselamatan, Dekker (2014:67) menyatakan bahwa organisasi dengan budaya keselamatan yang lemah cenderung mentoleransi penyimpangan kecil selama tidak menimbulkan dampak langsung. Dalam konteks kapal *offshore*, toleransi terhadap pelanggaran kecil seperti penggunaan APD yang tidak lengkap dapat berkembang menjadi kebiasaan yang berbahaya ketika diterapkan pada operasi kritis seperti *transfer* personel. Hal ini menunjukkan bahwa ketidakpatuhan APD tidak selalu merupakan kegagalan individu semata, melainkan refleksi dari kegagalan organisasi dalam menegakkan standar keselamatan secara konsisten.

Selain itu, prinsip *Bridge Resource Management* (BRM) menekankan pentingnya koordinasi, komunikasi, dan kepemimpinan dalam operasi kapal. Ketidakjelasan peran pengawasan atau lemahnya komunikasi keselamatan antara pimpinan dek dan kru dapat menyebabkan asumsi keliru bahwa pemeriksaan APD telah dilakukan oleh pihak lain. Situasi ini menciptakan *safety gap* dalam organisasi, di mana tanggung jawab keselamatan menjadi terfragmentasi dan tidak dijalankan secara efektif.

Tugas dan Tanggung Jawab Kru dalam Operasi *Transfer* Personel:

1. Master/Nakhoda: Pemimpin tertinggi di kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan seluruh kapal, muatan, dan jiwa di dalamnya. Bertanggung jawab memberikan izin akhir (*final approval*) untuk memulai operasi setelah memastikan semua prasyarat keselamatan terpenuhi, termasuk kondisi cuaca, kelayakan peralatan, dan kesiapan kru.
2. *Chief Officer/Deck Officer*: Penanggung jawab langsung di dek. Tugasnya meliputi perencanaan kerja, memimpin *pre-job safety briefing*, mengawasi seluruh aktivitas di dek, memastikan kepatuhan prosedur, dan bertindak sebagai *Person in Charge (PIC)* selama operasi berlangsung.
3. *Crane Operator*: Mengoperasikan untuk mengangkat *personnel basket* atau kargo selama *transfer*. Bertanggung jawab untuk merespons isyarat hanya dari *Banksman/Signalman* yang ditunjuk, melakukan *pre-use check* peralatan, dan memastikan pergerakan beban dilakukan dengan halus, terkendali, dan aman.
4. *Banksman/Signalman*: Bertindak sebagai mata dan telinga bagi *Crane Operator*. Berdiri di posisi strategis untuk mengawasi langsung pergerakan beban atau keranjang dan memberikan isyarat tangan/radio yang jelas dan tepat kepada operator untuk mengarahkan pergerakan. Juga memastikan area pendaratan aman dari halangan.

5. *Safety Officer/HSE Advisor*: Memantau keseluruhan operasi dari sisi kepatuhan prosedur K3. Tugasnya melakukan inspeksi kesiapan APD, memastikan area kerja bebas bahaya, mengintervensi jika melihat pelanggaran atau kondisi tidak aman, dan siap menjalankan prosedur tanggap darurat jika diperlukan.
6. *Able Seaman (AB) / Deck Crew*: Kru pelaksana di dek. Tugasnya mempersiapkan peralatan (seperti *personnel basket*, tali, *tagline*), membantu personel yang akan *ditransfer* untuk mengenakan APD dan *harness* dengan benar, menjaga area kerja tetap rapi, dan bersiap sebagai *standby rescue team* atau membantu dalam situasi darurat.
7. *Personel yang Ditransfer (Personnel Being Transferred)*: Memiliki tanggung jawab untuk mematuhi semua instruksi keselamatan, mengenakan APD yang ditentukan dengan benar, mengikuti briefing dengan seksama, dan masuk/keluar dari peralatan *transfer (basket/swing rope)* dengan aman sesuai perintah Banksman.

C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja.

Dalam menjamin kepatuhan dan keselamatan personel. Dalam konteks operasi *transfer* personel *offshore*, *safety shoes* memiliki peran krusial karena berfungsi melindungi kaki sekaligus menjaga kestabilan pijakan pada permukaan dek yang licin, basah, dan bergerak. Sebagai peralatan kerja yang digunakan dalam durasi lama dan bersentuhan langsung dengan tubuh, *safety shoes* harus memenuhi tidak hanya persyaratan teknis keselamatan, tetapi juga kesesuaian terhadap kondisi fisik dan kenyamanan pengguna.

Pada insiden *transfer* personel dari Kapal PH Prestij ke AWB POS ONE tanggal 29 Oktober 2025, penulis mengamati bahwa *safety shoes* yang disediakan tidak digunakan oleh salah satu personel yang akan *ditransfer*. Berdasarkan keterangan langsung, *safety shoes* tersebut dirasakan panas, kaku, dan mengganggu keseimbangan saat bergerak di dek. Kondisi ini menunjukkan bahwa APD yang tersedia

belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan kerja aktual dan karakteristik pengguna, sehingga menurunkan tingkat penerimaan personel terhadap APD tersebut. Ketika APD dianggap menghambat mobilitas dan stabilitas tubuh, khususnya pada aktivitas berisiko tinggi seperti *swing rope transfer*, maka APD tersebut berpotensi dipersepsikan sebagai sumber bahaya tambahan.

Patel dan Kumar (2024:56–58) menegaskan bahwa persepsi ketidaknyamanan merupakan prediktor paling kuat terhadap ketidakpatuhan penggunaan APD, bahkan lebih dominan dibandingkan faktor pengetahuan dan sikap keselamatan. Temuan ini relevan dengan kasus di Kapal PH Prestij, di mana pekerja secara sadar memilih alas kaki pribadi sebagai respons terhadap ketidaknyamanan yang berulang dan dapat dihindari. Hal tersebut menunjukkan bahwa keputusan tidak menggunakan *safety shoes* bukanlah bentuk pembangkangan terhadap prosedur, melainkan mekanisme adaptif pekerja untuk mempertahankan kemampuan bergerak dan keseimbangan dalam situasi kerja yang menuntut respons cepat.

Laporan teknis International Marine Contractors Association (IMCA, 2023) juga menekankan bahwa efektivitas APD sangat bergantung pada tingkat *wearability* dan *user acceptance*. APD yang secara teknis memenuhi standar keselamatan akan menjadi tidak efektif apabila tidak digunakan secara konsisten oleh pekerja. Oleh karena itu, IMCA merekomendasikan agar proses pengadaan APD melibatkan pengguna akhir melalui uji coba pemakaian (*wear trial*), ketersediaan berbagai ukuran dan tipe, serta mekanisme pelaporan ketidaknyamanan yang mudah dan tidak bersifat represif. Ketiadaan mekanisme tersebut dapat menyebabkan pekerja memilih solusi informal yang justru meningkatkan risiko kecelakaan kerja.

Dengan demikian, faktor peralatan dalam bentuk *safety shoes* yang tidak sesuai dengan kebutuhan kerja dan kondisi fisik pengguna berkontribusi langsung terhadap ketidakpatuhan penggunaan APD pada operasi *transfer* personel di Kapal PH Prestij. Ketidaksesuaian ini

tidak hanya menurunkan tingkat kepatuhan, tetapi juga meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan akibat berkurangnya traksi, kestabilan pijakan, dan kontrol gerak pada saat pendaratan di landing boat. Oleh karena itu, perbaikan aspek peralatan harus difokuskan pada kesesuaian antara spesifikasi APD dengan tuntutan operasional dan karakteristik pengguna, bukan semata-mata pada pemenuhan standar teknis.

D. Faktor Kapal

Regulasi internasional telah mengatur secara tegas kewajiban penyediaan dan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) di atas kapal. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, khususnya Bab III, menetapkan standar peralatan keselamatan dan penyelamatan sebagai bagian dari sistem perlindungan kolektif. Sementara itu, kewajiban penyediaan APD secara langsung kepada awak kapal diatur secara lebih spesifik dalam *Maritime Labour Convention (MLC)*, 2006, yang menjadi instrumen utama perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja pelaut.

MLC 2006, Regulation 4.3 dan Standard A4.3 paragraf 1, mewajibkan Negara Anggota untuk memastikan bahwa kondisi kerja di kapal memenuhi standar keselamatan dan kesehatan, termasuk penggunaan peralatan yang tepat sesuai dengan pekerjaan yang dilakukan. Selanjutnya, Standard A4.3 paragraf 8 secara eksplisit menyatakan bahwa setiap awak kapal harus diberikan APD secara cuma-cuma yang *appropriate* dengan sifat pekerjaannya. Istilah *appropriate* tidak hanya mengacu pada pemenuhan standar teknis, tetapi juga mencakup kesesuaian fungsi, kondisi, dan penerimaan pengguna. Ketentuan ini diperkuat oleh **Guideline B4.3.1**, yang menegaskan bahwa APD harus memiliki kualitas yang baik, dirawat dengan benar, dan diganti apabila sudah tidak laik pakai.

Namun, dalam praktik di lapangan, terdapat kesenjangan antara tuntutan regulasi dan implementasinya. Banyak perusahaan dan kapal

cenderung memaknai kepatuhan terhadap regulasi APD sebatas pada aspek administratif dan sertifikasi teknis, seperti kepemilikan APD berlabel standar. Pendekatan ini sering kali mengabaikan aspek kesesuaian penggunaan di kondisi kerja nyata, termasuk kenyamanan, ukuran, dan karakteristik fisik pengguna. Akibatnya, APD yang secara regulatif dinyatakan memenuhi standar justru tidak digunakan secara konsisten oleh awak kapal.

Fenomena ini terlihat pada insiden di Kapal PH Prestij, di mana *safety shoes* yang disediakan secara formal memenuhi ketentuan keselamatan, namun tidak digunakan oleh personel karena dianggap menghambat keseimbangan dan mobilitas selama operasi *transfer* personel. Kondisi ini menunjukkan bahwa kepatuhan regulasi secara dokumen belum tentu menjamin keselamatan operasional apabila tidak diikuti dengan penerapan yang mempertimbangkan kondisi kerja aktual. Dengan kata lain, kegagalan implementasi regulasi dapat menggeser APD dari alat pengendali risiko menjadi faktor yang justru meningkatkan potensi bahaya.

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) menegaskan bahwa efektivitas regulasi keselamatan kerja di sektor maritim sangat bergantung pada integrasi antara kebijakan, pengawasan, dan partisipasi pekerja dalam penerapannya (ILO, 2019). Hal ini sejalan dengan pandangan IMO yang menekankan bahwa keselamatan kapal merupakan hasil dari sistem manajemen yang hidup (*living system*), bukan sekadar kepatuhan formal terhadap aturan tertulis. Oleh karena itu, penyediaan APD harus disertai dengan mekanisme evaluasi kesesuaian, pelibatan pengguna, serta sistem umpan balik yang memungkinkan perbaikan berkelanjutan.

Dalam konteks ini, prosedur internal terkait ketersediaan, kesesuaian, dan kondisi APD seharusnya dipahami sebagai instrumen pendukung implementasi regulasi, bukan sebagai tujuan akhir. Ringkasan prosedur tersebut meliputi pemastian ketersediaan APD dalam jumlah dan ukuran yang memadai, pemilihan APD yang sesuai

dengan jenis pekerjaan dan risiko, serta pemeliharaan kondisi APD agar selalu laik pakai. Uraian teknis dan detail prosedur pengelolaan APD disajikan secara lengkap pada bagian lampiran penelitian ini.

E. Faktor dari Luar Kapal

Kondisi cuaca dan laut merupakan faktor eksternal dominan yang tidak dapat dikendalikan dalam operasi maritim dan berperan signifikan dalam insiden di Kapal PH *Prestij*. Pada saat kejadian, karakteristik perairan Laut Andaman—yang dikenal memiliki perubahan cuaca cepat, gelombang tidak terduga, serta arus lintas Samudra Hindia—menciptakan kondisi kerja yang mendekati batas aman operasional. Dalam situasi ini, kru dihadapkan pada peningkatan risiko objektif seperti selip, kehilangan keseimbangan, dan jatuh ke laut, yang secara normatif justru menuntut penggunaan APD secara ketat. Namun, temuan di lapangan menunjukkan terjadinya paradoks keselamatan, di mana kondisi laut yang semakin berbahaya justru berkontribusi pada penurunan kepatuhan terhadap penggunaan APD.

Fenomena tersebut dapat dijelaskan melalui konsep *schedule pressure* dan *weather window decision-making*. Dalam operasi Kapal PH *Prestij*, kru diduga merasakan tekanan implisit untuk menyelesaikan pekerjaan dalam jeda cuaca yang dianggap “masih memungkinkan” sebelum kondisi laut semakin memburuk. Tekanan ini memengaruhi persepsi risiko kru terhadap APD, di mana proses mengenakan APD—terutama sepatu keselamatan yang basah atau harness—dipersepsikan sebagai hambatan waktu dan kenyamanan. Akibatnya, terjadi *procedural bypassing*, yaitu pengabaian sebagian prosedur keselamatan dengan alasan efisiensi operasional, meskipun secara objektif risiko justru meningkat.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Hassan dan Farag (2023) yang menyatakan bahwa tekanan akibat *weather window* sempit sering mendorong pengambilan keputusan berisiko tinggi dan pelanggaran prosedur keselamatan. Dalam konteks Kapal PH *Prestij*, tekanan

tersebut memperlemah fungsi APD sebagai lapisan pengendalian risiko (*risk control measure*), karena keputusan operasional lebih dipengaruhi oleh urgensi waktu dibandingkan evaluasi bahaya aktual. Dengan demikian, ketidakpatuhan APD bukan semata akibat sikap individu, melainkan hasil interaksi antara kondisi lingkungan ekstrem dan tekanan organisasi.

Lebih lanjut, laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Republik Indonesia secara konsisten mengidentifikasi faktor cuaca buruk dan pengambilan keputusan yang tidak tepat sebagai kontributor utama kecelakaan laut di wilayah Indonesia, khususnya pada operasi kerja di laut terbuka. KNKT menegaskan bahwa banyak insiden terjadi karena operasi tetap dilanjutkan meskipun kondisi lingkungan telah melampaui batas aman, sering kali dipicu oleh tekanan jadwal dan target operasional. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi keselamatan dan praktik di lapangan, termasuk dalam penerapan prinsip *stop work authority*.

Situasi yang dialami kru Kapal PH *Prestij* mencerminkan kondisi *double-bind decision*, di mana kru dihadapkan pada dua pilihan yang sama-sama berisiko: menghentikan pekerjaan dengan konsekuensi tekanan operasional atau melanjutkan pekerjaan dengan mengorbankan kepatuhan keselamatan. Dalam budaya keselamatan yang belum sepenuhnya matang, pilihan kedua sering kali diambil. Oleh karena itu, analisis ini menegaskan bahwa faktor cuaca bukan hanya pemicu bahaya fisik, tetapi juga katalis psikologis dan organisasional yang memengaruhi kepatuhan APD dan kualitas pengambilan keputusan keselamatan di kapal.