

**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
DI SV. ETZOMER 503**



**BASMIN MATTAJANG AS
NIT. 21.41.115
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
DI SV. ETZOMER 503**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

BASMIN MATTAJANG AS

NIT.21.41.115

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI
SV. ETZOMER 503**

BASMIN MATTAJANG AS

NIT : 21.41.115

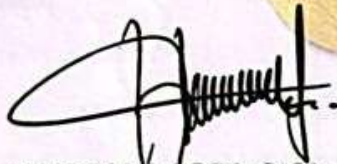
Telah di pertahankan didepan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 26 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



HAERANI ASRI, S.Si.,M.T
NIP. 198308202010122001



RESKY IRFANITA, S.Si.M.Si
NIP.

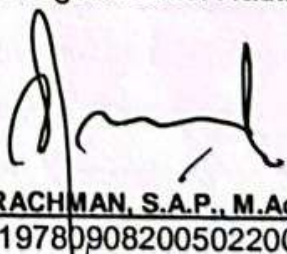
Mengetahui :

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



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



SUBEHANA RACHMAN, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 197809082005022001

PRAKATA

Penulis bersyukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena berkat rahmat dan petunjuk-Nya, skripsi ini dengan judul berikut dapat diselesaikan: **“ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI SV. ETZOMER 503”**

Penulis menyadari bahwa kemampuan dan pengalaman yang dimiliki masih terbatas, sehingga skripsi ini tentu memiliki kekurangan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran, kritik, dan koreksi yang membangun untuk penyempurnaan skripsi ini.

Untuk itu, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
2. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A., selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Ibu Haerani Asri, S,Si.T.,M.T. sebagai Pembimbing I
4. Ibu Resky Irfanita, S.Si., M.Si, sebagai Pembimbing II
5. Seluruh perwira, staf pengajar, dan karyawan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
6. Nakhoda, para perwira, dan seluruh kru SV. Etzomer 503.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan rahmat-Nya kepada penulis dan semua pihak. Penulis juga memohon maaf apabila dalam penyusunan skripsi ini terdapat hal-hal yang tidak berkenan untuk dilihat. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan serta pengetahuan di masa-masa yang akan datang khususnya kepada penulis sendiri, bagi Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, khususnya untuk meningkatkan kualitas Perwira Indonesia

Makassar, 26 September 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Basmin Mattajang As', written in a cursive style.

BASMIN MATTAJANG AS

NIT.21.41.115

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Basmin Mattajang as
Nomor Induk Taruna : 21.41.115
Program Studi : Nautika

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi berjudul:

ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI SV. ETZOMER 503

Skripsi ini adalah karya asli. Semua ide di dalamnya, kecuali yang tercantum sebagai kutipan, sepenuhnya saya susun sendiri.

Apabila pernyataan tersebut terbukti tidak benar, saya siap menerima sanksi dari Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 26 September 2025



BASMIN MATTAJANG AS

NIT.21.41.115

ABSTRAK

Basmin Mattajang as, Analisis Pelaksanaan *Safety Meeting* dalam Meningkatkan Keselamatan Kerja di SV. ETZOMER 503 (dibimbing oleh HAERANI ASRI dan RESKY IRFANITA).

Safety meeting merupakan aspek penting dalam operasional kapal karena tingginya resiko kecelakaan yang dapat mengganggu keselamatan awak kapal dan kelancaran pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan *safety meeting* berkontribusi terhadap peningkatan keselamatan kerja di SV. ETZOMER 503, khususnya dalam kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), serta untuk mengevaluasi kesesuaian pelaksanaannya dengan prosedur keselamatan yang berlaku.

Penelitian ini dilaksanakan di atas SV. ETZOMER 503 selama penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) dari 29 Desember 2023 hingga 10 Januari 2025. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, wawancara dengan nakhoda, perwira, dan ABK serta studi dokumen kapal.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan *safety meeting* yang kurang optimal berdampak pada rendahnya pengetahuan, kesadaran, dan disiplin awak kapal terhadap prosedur keselamatan. Kondisi ini mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja, seperti kelalaian penggunaan APD. Faktor penyebab antara lain padatnya jadwal kerja kapal, kurangnya kesadaran kru, serta minimnya penegakan prosedur keselamatan. Kesimpulan yang diperoleh adalah bahwa pemahaman dan pelaksanaan *safety meeting* secara rutin dan efektif sangat penting untuk meningkatkan budaya keselamatan kerja di kapal. Disarankan agar perusahaan dan nakhoda meningkatkan frekuensi, kualitas materi, dan partisipasi kru dalam *safety meeting* untuk meminimalisir risiko kecelakaan kerja.

Kata kunci : Keselamatan Kerja, Pelaksanaan dan *Safety Meeting*

ABSTRACT

Basmin Mattajang as, *Analysis of the Implementation of Safety Meetings in Improving Work Safety on Board SV. ETZOMER 503* (supervised by HAERANI ASRI and RESKY IRFANITA).

Safety meeting are a crucial of ship operation due to the high risk of accidents that can compromise crew safety and ensure smooth sailing. This study aims to determine the extent to wich safety meeting contribute to improving occupational safety on the SV. ETZOMER 503, particulary in compliance with the use of Personal Protective Equipment (PPE), and to evaluate their compliance with applicable safety procedures.

This research was conducted on board the SV. ETZOMER 503 during the author's Sea Practice (PRALA) from December 29, 2023, to January 10, 2025. Data were collected through field observations, interviews with the captain, officers, and crew, and a review of ship documents.

The results showed that suboptimal safety meeting implementation resulted in low crew knowledge, awareness, and discipline regarding safety procedures. This condition resulted in workplace accidents, such as negligence in the use of PPE. Contributing factors included the ship's busy work schedule, lack of crew awareness, and minimal enforcement of safety procedures. The conclusion was that understanding and conducting safety meetings regularly and effectively is crucial for improving the occupational safety culture on board. It is recommended that companies and captains increase the frequency, quality of materials, and crew participation in safety meetings to minimize the risk of workplace accidents.

Keywords: Implementation, Safety Meeting and Work Safety

DAFTAR ISI

PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pikir	26
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Jenis Penelitian	27
B. Definisi Operasional Variabel	28
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	29
D. Teknik Analisis Data	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	31
A. Hasil Penelitian	31
B. Pembahasan	38
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	50
A. Kesimpulan	50
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	52

LAMPIRAN	54
RIWAYAT HIDUP	61

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	Ship Particular SV. ETZOMER 503	33
4.2	Safety Meeting Checklist SV. ETZOMER 503	34

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	<i>Coverall</i>	19
2.2	<i>Safety Helmet</i>	20
2.3	<i>Safety Shoes</i>	20
2.4	<i>Hand Gloves</i>	21
2.5	<i>Safety Goggles</i>	22
2.6	<i>Ear Plugg dan Ear Muff</i>	22
2.7	<i>Respirator</i>	23
2.8	Kerangka Pikir	26
4.1	SV. ETZOMER 503	32
4.2	<i>Pelaksanaan Safety Meeting</i>	39
4.3	<i>Sebelum Safety Meeting</i>	47
4.4	<i>Setelah Safety Meeting</i>	48

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor		Halaman
1.	Struktur Organisasi	54
2.	<i>Crew List</i>	55
3.	<i>Safety Meeting Record</i>	56
4.	<i>Ship Drill Report</i>	57
5.	<i>Ship Particular</i>	58
6.	<i>Cadet On Board</i>	59
7.	<i>Cadet Using APD</i>	60

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perusahaan pelayaran kini berkembang sangat cepat. Untuk memenuhi tuntutan global, mereka bersaing meningkatkan keuntungan dengan menaikkan pendapatan dan menekan biaya. Namun, upaya efisiensi tersebut sering membuat aspek keamanan dan keselamatan kapal menjadi lebih berisiko. Menjalankan aktivitas profesionalnya, individu dapat memilih untuk bekerja secara mandiri atau bergabung dalam suatu organisasi. Di berbagai sektor industri, termasuk sektor pelayaran, setiap pekerja dituntut untuk memberikan kontribusi terbaiknya. Demi mencapai produktivitas yang tinggi, penting bagi setiap individu untuk senantiasa memprioritaskan keselamatan kerja. Hal ini mencakup upaya menjaga keselamatan diri sendiri, rekan kerja, serta lingkungan sekitar tempat kerja. Untuk mendukung tercapainya tujuan tersebut, diperlukan dukungan dari berbagai pihak, termasuk lembaga terkait, dalam meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap Kecelakaan kerja di kapal sering terjadi karena awak kapal kurang disiplin dalam menerapkan standar keselamatan, terutama dalam penggunaan alat pelindung saat bekerja (Tjahjanto & Aziz, 2016).

Pada November 1993, IMO merespons lemahnya manajemen keselamatan dengan menerbitkan ISM Code sebagai standar pengelolaan operasi kapal dan pencegahan pencemaran, yang wajib diterapkan oleh perusahaan pelayaran. ISM Code mensyaratkan diadakannya suatu sistem manajemen keselamatan (SMS) oleh perusahaan pelayaran dimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan karena kesalahan manusia dalam pelaksanaannya, baik secara langsung maupun tidak, yang dapat memicu kecelakaan dan pencemaran.

Tekanan yang signifikan terhadap perusahaan pelayaran untuk memprioritaskan keselamatan awak kapal berasal dari berbagai pihak, termasuk pemerintah dan organisasi maritim internasional seperti *International Maritime Organization (IMO)*. Slogan IMO, "*Safe, Secure, Efficient Shipping on Clean Oceans,*" secara tegas menggaris bawahi pentingnya keselamatan, keamanan, efisiensi, dan kelestarian lingkungan dalam industri pelayaran. Dalam konteks ini, keselamatan kerja menjadi isu krusial yang memerlukan perhatian serius. Kecelakaan kerja di sektor maritim dapat dipicu oleh berbagai faktor dan menimbulkan kerugian besar bagi pekerja maupun perusahaan. Karena itu, semua pihak perlu meningkatkan kesadaran dan komitmen terhadap keselamatan kerja. Setiap kru dan pihak yang terlibat dalam operasional kapal bertanggung jawab menjaga keselamatan diri dan lingkungan kerja.

Kecelakaan di kapal tidak hanya menghambat proses produksi, namun juga menimbulkan kerugian material yang signifikan, seperti kerusakan mesin dan peralatan kerja. Selain itu, kecelakaan dapat mengakibatkan terhentinya sementara aktivitas operasional, serta merusak lingkungan kerja. Salah satu penyebab kecelakaan adalah pelaksanaan rapat keselamatan, seperti *safety meeting*, yang kurang efektif. *Safety meeting* di MV. SEA WAVE belum memenuhi standar ISM Code, sehingga banyak kru memiliki pengetahuan yang minim tentang keselamatan kerja di kapal. Mereka menganggap *safety meeting* hal yang sepele disebabkan karena kurangnya kesadaran dan kedisiplinan tentang keselamatan kerja dan penggunaan alat keselamatan yang sangat penting demi keselamatan kru di atas dikapal. Menurut M.Fachruddin (2024), Untuk mencegah terjadinya insiden yang tidak diinginkan dan memastikan kelancaran operasional, sangat penting untuk memberikan perhatian yang serius terhadap pelaksanaan rapat keselamatan kerja sebelum memulai setiap aktivitas.

Safety meeting adalah salah satu langkah penting untuk mencegah kecelakaan kerja di kapal. Berbagai aktivitas yang dilakukan di atas kapal, mulai dari hal sederhana hingga hal kompleks, mengandung risiko yang dapat membahayakan keselamatan awak kapal. Oleh karena itu, melalui *safety meeting*, perusahaan pelayaran berupaya untuk mengidentifikasi potensi bahaya, menganalisis akar penyebab kecelakaan, serta merumuskan tindakan korektif guna menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman bagi seluruh awak kapal. Menurut Evan Fatry Lalo (2023), Kesadaran penggunaan life jacket dan safety belt di kapal dapat ditingkatkan melalui pendekatan formal dan informal. Pendekatan formal penting untuk memastikan pesan keselamatan tersampaikan dengan kuat dan meyakinkan.

Kurangnya perhatian terhadap aspek keselamatan kerja dapat mengakibatkan terjadinya insiden yang tidak diinginkan, seperti terjatuh, tertimpa benda, atau terjepit, baik di area kerja di atas maupun di bawah geladak. Kecelakaan kerja semacam ini tidak hanya mengancam keselamatan dan kesehatan awak kapal, tetapi juga berpotensi menimbulkan kerugian material dan immaterial bagi perusahaan.

Insiden atau kecelakaan yang dialami anak buah kapal saat bekerja di dek maupun di kamar mesin masih sering terjadi. Kejadian ini menimbulkan kerugian dan dampaknya dirasakan oleh semua pihak, mulai dari kru yang terluka hingga perusahaan.

Untuk mencegah terjadinya insiden yang tidak diinginkan, para perwira kapal perlu meningkatkan kesadaran seluruh awak kapal akan pentingnya keselamatan kerja. *Safety meeting* merupakan forum yang tepat untuk berbagi informasi, mengidentifikasi potensi bahaya, dan merumuskan langkah-langkah pencegahan. Dengan demikian, Diharapkan langkah ini dapat menurunkan risiko kecelakaan serta menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman bagi seluruh awak kapal.

Penerapan *Safety Management System* (SMS) mewajibkan perusahaan mendokumentasikan seluruh prosedur keselamatan agar

setiap kegiatan, baik di darat maupun di kapal, direncanakan, dilaksanakan, dan diawasi sesuai aturan hukum dan kebijakan perusahaan. Karena itu, setiap perusahaan pelayaran menetapkan pelaksanaan *safety meeting* di seluruh armadanya. Upaya keselamatan hanya dapat berjalan efektif jika penyebab kecelakaan diketahui, sehingga langkah pencegahannya dapat ditentukan. *Safety meeting* juga memperkuat kerja sama antara manajemen darat dan kapal untuk memastikan operasional yang aman. Kegiatan ini dilakukan rutin setiap akhir bulan sesuai kebijakan perusahaan, dan hasilnya dilaporkan sebagai bukti bahwa *safety meeting* telah dilaksanakan di kapal.

Seperti yang terjadi di SV. ETZOMER 503 pada tanggal 12 Juli 2024 pukul 10.51 LT di balikpapan saat kapal sedang *transfer* Jangkar ke *crane barge* di Sepinggian Field, salah satu A/B yang sedang berada di sana hampir saja terkena *mooring line* yang putus.

Berdasarkan data di atas maka penulis mengangkat penelitian tentang “**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI SV. ETZOMER 503**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

Bagaimana pelaksanaan *safety meeting* berpengaruh terhadap keselamatan kerja di SV. ETZOMER 503?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji bagaimana pelaksanaan *safety meeting* berpengaruh terhadap keselamatan kerja.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini bertujuan memberikan gambaran yang lebih jelas tentang peran penting *safety meeting* dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman dan produktif di kapal. Hasilnya diharapkan dapat menjadi dasar bagi perusahaan pelayaran dan regulator dalam menyusun kebijakan keselamatan yang lebih efektif. Selain itu, temuan

penelitian ini juga dapat dimanfaatkan sebagai referensi bagi pendidik dan praktisi maritim untuk meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan keselamatan kerja.

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi pembaca, terutama taruna Nautika, sebagai referensi untuk memahami pentingnya *safety meeting* dalam menjaga keselamatan awak kapal. Penelitian ini juga diharapkan mampu mengungkap berbagai kendala yang sering muncul dalam pelaksanaannya sehingga dapat menjadi dasar untuk menyusun solusi yang lebih efektif.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi pembaca, khususnya awak kapal dan taruna Politeknik Pelayaran Makassar, sebagai masukan untuk meningkatkan kesadaran tentang pentingnya *safety meeting*. Penulis juga berharap karya ini dapat menjadi sumber informasi bagi peneliti dan praktisi keselamatan pelayaran, serta menjadi pertimbangan bagi perusahaan dalam menyusun kebijakan *safety meeting* yang lebih efektif

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. *Safety Meeting*

Menurut Leighton International Limited (2009), *safety meeting* adalah pertemuan rutin yang digunakan organisasi untuk membahas isu penting terkait keselamatan, kesehatan kerja, dan lingkungan (K3L). Forum ini bertujuan meningkatkan kesadaran dan mencegah kecelakaan maupun insiden di tempat kerja.

Menurut Arivin, Muhammad (2019), *safety meeting* adalah forum yang efektif untuk mengingatkan pekerja tentang pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja. Materinya disusun khusus untuk membahas potensi bahaya di setiap lokasi kerja. Kegiatan ini fleksibel dan dapat dilakukan di mana saja, baik di dalam maupun di luar ruangan. Tujuan utamanya adalah membangun budaya keselamatan yang kuat di kalangan pekerja.

Menurut Irenia Tennovia Yulius dan Siti Rahman H. Lubis (2019), *safety meeting* merupakan suatu keharusan yang dilaksanakan sebelum memulai setiap aktivitas kerja di kapal. Pertemuan ini umumnya diadakan di area terbuka kapal yang aman dan kondusif untuk berdiskusi. Melalui *safety meeting*, seluruh personel yang terlibat dalam suatu pekerjaan akan memperoleh informasi yang jelas mengenai langkah-langkah kerja yang aman serta potensi bahaya yang mungkin timbul. *Safety meeting* yang efektif adalah yang melibatkan seluruh peserta secara aktif, baik dalam memberikan masukan maupun dalam menjawab pertanyaan yang diajukan oleh *safety officer* (Mualim Satu).

Safety meeting dapat dibagi ke dalam beberapa jenis, antara lain:

a. *Safety Meeting*

Safety Meeting adalah kegiatan rapat atau pertemuan rutin yang dilakukan diatas kapal dengan tujuan untuk membahas, mengevaluasi, dan meningkatkan kesadaran seluruh awak kapal terhadap keselamatan kerja dan operasi pelayaran.

b. *Toolbox Safety Meeting*

Dalam menjalankan aktivitas profesionalnya, individu dapat memilih untuk bekerja secara mandiri atau bergabung dalam suatu organisasi. Di berbagai sektor industri, termasuk sektor pelayaran, setiap pekerja dituntut untuk memberikan kontribusi terbaiknya. Demi mencapai produktivitas yang tinggi, penting bagi setiap individu untuk senantiasa memprioritaskan keselamatan kerja. Hal ini mencakup upaya menjaga keselamatan diri sendiri, rekan kerja, serta lingkungan sekitar tempat kerja. Untuk mendukung tercapainya tujuan tersebut, diperlukan dukungan dari berbagai pihak, termasuk lembaga terkait, dalam meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap standar keselamatan kerja.

Dokumentasi yang sistematis pada setiap pelaksanaan *toolbox meeting* merupakan kunci untuk mencapai perbaikan berkelanjutan dalam sistem manajemen keselamatan kerja. Melalui dokumentasi, perusahaan dapat mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan, mengukur efektivitas program keselamatan kerja, dan memastikan bahwa semua karyawan memahami dan menerapkan prosedur keselamatan yang telah ditetapkan.

c. *Pre Job Safety Meeting*

Pre-job Safety Meeting (PJSM) adalah pengarahan singkat yang dilakukan sebelum pekerjaan dimulai di lokasi tertentu. Kegiatan ini menjadi bagian dari proses izin kerja untuk memastikan semua pekerja memahami tugas, risiko, dan langkah pengendaliannya. PJSM membantu mengidentifikasi serta

mengatasi potensi bahaya sejak awal agar pekerjaan dapat berjalan dengan aman.

d. *Weekly Safety Meeting*

Pertemuan Keselamatan Mingguan merupakan agenda rutin yang bertujuan untuk meninjau kembali aktivitas kerja selama satu minggu terakhir. Topik-topik yang umum dibahas dalam pertemuan ini meliputi evaluasi kinerja, berbagi pengalaman, identifikasi potensi bahaya, analisis kejadian tidak diinginkan, serta pembahasan isu-isu terkini terkait keselamatan kerja. Selain itu, pertemuan ini juga digunakan untuk meningkatkan kesadaran pekerja tentang pentingnya keselamatan melalui sesi tanya jawab dan penyampaian informasi terbaru.

e. *Forum Monthly meeting*

Pertemuan evaluasi bulanan ini secara rutin membahas pencapaian target kinerja yang telah ditetapkan, khususnya dalam hal keselamatan kerja. Salah satu kegiatan utama dalam pertemuan ini adalah audit terhadap sistem izin kerja, yang meliputi pemeriksaan kelengkapan dokumen, kesesuaian prosedur, dan pelaksanaan di lapangan. Selain itu, dilakukan pula evaluasi terhadap pelaksanaan rapat persiapan kerja untuk memastikan bahwa seluruh risiko pekerjaan telah diidentifikasi dan langkah-langkah pengendalian yang tepat telah diterapkan. Data observasi perilaku kerja yang aman dan tidak aman yang tercatat dalam kartu observasi juga dianalisis untuk mengidentifikasi area-area yang perlu ditingkatkan.

f. Tujuan *Safety Meeting*

Tujuan utama dari pelaksanaan *safety meeting* adalah untuk meningkatkan kesadaran dan pemahaman seluruh pekerja akan pentingnya keselamatan kerja. Melalui forum diskusi atau pengarahan singkat ini, perusahaan berupaya untuk menanamkan budaya keselamatan kerja yang kuat, sehingga

setiap individu dapat menjalankan tugasnya dengan cara yang aman dan sesuai prosedur yang berlaku. *Safety meeting* juga berfungsi sebagai sarana komunikasi yang efektif antara manajemen dan pekerja, serta sebagai wadah untuk berbagi informasi terkait isu-isu keselamatan kerja.

g. *Safety Stand Down Meeting*

Biasanya dilakukan setelah terjadi kecelakaan kerja untuk mengingatkan pekerja lain agar lebih berhati-hati dan tidak mengulangi kesalahan yang sama.

h. Perencanaan, Pengorganisasian, Penggerakan, Pengawasan, Pelaporan, Koordinasi, Komunikasi, dan Kerjasama (P23k) / *Safety Committee*.

Pertemuan ini dilaksanakan setiap bulan dan diikuti oleh perwakilan manajemen, pekerja, serta petugas keselamatan. Agenda utamanya membahas penerapan K3 dan target pencapaian perusahaan. Perbedaan antara *safety stand down meeting* dan *safety committee meeting* adalah, *safety stand down meeting* dilakukan setelah terjadi kecelakaan kerja untuk mengingatkan pekerja agar lebih berhati-hati, sedangkan *safety committee meeting* adalah rapat bulanan yang membahas implementasi dan pencapaian K3.

i. Manfaat *Safety Meeting*

Safety Meeting sangatlah penting untuk menciptakan budaya keselamatan yang kuat. Dengan melibatkan seluruh pekerja dalam diskusi, berbagai perspektif dapat dipertimbangkan dan solusi yang komprehensif dapat ditemukan. Hasil dari *Safety Meeting* diharapkan dapat meningkatkan kinerja dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja. Hal yang dibahas dalam *safety meeting* meliputi:

a. Apa saja risiko dan bahaya yang mungkin timbul dalam pelaksanaan pekerjaan ini.

- b. Apa saja peristiwa tidak diinginkan yang sering atau pernah terjadi dalam pelaksanaan tugas serupa, yang dapat mengancam keselamatan dan kesehatan pekerja.
- c. Aturan dan pedoman keselamatan kerja mana yang harus dipatuhi dalam melaksanakan tugas ini.
- d. Jenis alat pelindung diri yang wajib digunakan pekerja untuk melindungi diri dari potensi bahaya di area kerja.

Safety meeting adalah pertemuan singkat yang wajib diikuti pekerja sebelum memulai pekerjaan di kapal, seperti bongkar muat atau pekerjaan mesin. Pertemuan ini dilakukan di atas kapal pada area yang aman, misalnya di dek. Tujuannya untuk memberi penjelasan tentang pekerjaan yang akan dilakukan dan cara melaksanakannya dengan aman. *Safety meeting* biasanya dipimpin oleh *safety officer* atau mualim 1 dan diikuti seluruh pekerja yang terlibat. Pertemuan ini berlangsung dua arah sehingga pekerja dapat memberi masukan atau bertanya. Meskipun lebih bersifat informal, *safety meeting* tetap harus dicatat dalam formulir perusahaan dan dilaporkan secara rutin.

Safety meeting di kapal sangat penting karena membantu mendukung pekerjaan awak kapal dan meningkatkan keselamatan kerja. Berbagai aktivitas di kapal, baik yang ringan maupun berat, memiliki risiko yang dapat membahayakan keselamatan kru.

2. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut

Menurut Renny Harmawati (2018), kecelakaan kerja yang dialami seorang pelaut dapat berimplikasi negatif yang signifikan terhadap perusahaan pelayaran. Perusahaan tidak hanya menanggung beban biaya medis dan gaji untuk pelaut yang menjadi korban, namun juga berpotensi menghadapi tuntutan ganti rugi dari pemilik muatan akibat keterlambatan pengiriman atau kerusakan barang. Lebih jauh, tingginya angka kecelakaan kerja dapat mengikis

kepercayaan para pemangku kepentingan terhadap perusahaan, sehingga berisiko menurunkan pendapatan secara drastis. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran perlu berupaya maksimal untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja guna meminimalisir dampak buruk yang dapat timbul.

Salah satu langkah strategis yang dapat dilakukan perusahaan pelayaran adalah dengan memastikan seluruh kapal yang dioperasikannya diawaki oleh personel yang kompeten dan memiliki kualifikasi sesuai dengan standar yang ditetapkan untuk Setiap posisi dalam struktur organisasi kapal diharapkan dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya secara profesional serta memahami hak dan kewajibannya dengan jelas.

Selain itu, perusahaan perlu mengupayakan agar seluruh awak kapal memiliki kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja dan secara disiplin memakai alat pelindung diri yang tepat. Hal ini bertujuan untuk menumbuhkan budaya keselamatan kerja yang kuat dan meminimalkan risiko terjadinya kecelakaan kerja.

ISM Code (*International Safety Management*) adalah standar internasional yang mengatur pengelolaan keselamatan dalam operasi kapal. Aturan ini diterapkan secara bertahap, dimulai pada 1 Juli 1998 untuk kapal penumpang, kapal cepat, dan kapal tanker berukuran di atas 500 GT. Selanjutnya, sejak 1 Juli 2002, penerapannya diperluas ke berbagai jenis kapal barang. Pelaksanaan ISM Code di kapal melibatkan banyak pihak dalam perusahaan pelayaran, seperti manajemen puncak, Designated Person Ashore (DPA), bagian kepegawaian, dan superintendent.

Designated Person Ashore (DPA) merupakan seorang perwakilan perusahaan pelayaran yang ditunjuk secara resmi. DPA memiliki tanggung jawab untuk memantau dan memastikan seluruh aspek operasional kapal berjalan sesuai dengan aturan keselamatan dan ketentuan yang berlaku. DPA juga berfungsi sebagai jembatan

komunikasi antara perusahaan, kru kapal, dan pihak eksternal yang terlibat dalam kegiatan pelayaran.

Departemen crewing/personalia pada perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab yang krusial dalam memenuhi persyaratan Elemen 6 Kode Internasional untuk Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code). Hal ini mencakup memastikan setiap kapal memiliki awak yang kompeten, memenuhi kualifikasi jabatan masing-masing, serta sehat. Kemampuan dan kesehatan awak dibuktikan melalui sertifikat yang sah.

Superintendent pada perusahaan pelayaran berperan sebagai pengawas utama dalam memastikan kondisi kapal dan seluruh perangkatnya senantiasa memenuhi standar operasional yang berlaku. Hal ini dibuktikan melalui catatan perawatan yang terdokumentasi dengan baik, serta kesiapsiagaan kapal untuk beroperasi kapan pun diperlukan. Regulasi mengenai pemeliharaan kapal secara menyeluruh tertuang dalam elemen ke-10 dari *International Safety Management (ISM) Code*.

Peran kapal dalam penerapan ISM Code dijelaskan pada elemen ke-5, yang menekankan tanggung jawab dan wewenang Nahkoda sebagai pemimpin di kapal. Misalnya, PT Ekalya Purnama sebagai pemilik SV. ETZOMER 503 telah menunjuk seorang Designated Person Ashore (DPA) untuk secara khusus bertanggung jawab dalam mengawasi seluruh aspek keselamatan kapal tersebut. Salah satu upaya konkret dalam rangka memenuhi tujuan ini adalah dengan mewajibkan penyelenggaraan pertemuan keselamatan (*safety meeting*) secara berkala di SV. ETZOMER 503.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ISM Code berperan positif dalam meningkatkan keselamatan dan pengelolaan prosedur kapal. Pemahaman yang baik dan konsistensi pelaksanaannya menjamin keselamatan kerja secara optimal di lingkungan maritim global (Muh. Idham Anwar, 2024).

Pasal 359 KUHD menegaskan bahwa nakhoda bertindak sebagai perwakilan perusahaan pelayaran. Hal ini menunjukkan adanya kerja sama antara perusahaan dan nakhoda, termasuk dalam program peningkatan kesadaran awak kapal mengenai penggunaan alat pelindung diri (APD).

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, Pasal 341b KUHD, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menegaskan bahwa nakhoda adalah pemimpin tertinggi di kapal, bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan semua yang ada di dalamnya. Pasal 384 dan 385 KUHD serta Pasal 55 UU No. 21 Tahun 1992 menjabarkan tugas nakhoda, termasuk menegakkan disiplin dan memegang otoritas tertinggi di kapal.

Untuk menumbuhkan kesadaran akan pentingnya APD di kalangan awak kapal, nakhoda dapat menginisiasi berbagai kebijakan dan program kerja. Melalui langkah-langkah strategis ini, diharapkan dapat tercipta budaya keselamatan kerja yang kuat di atas kapal.

Salah satu cara efektif bagi nakhoda untuk meningkatkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) adalah dengan menyelenggarakan pertemuan keselamatan (*safety meeting*) secara rutin dan berkelanjutan. Kegiatan ini berupa pertemuan bulanan yang melibatkan seluruh kru kapal, termasuk Nakhoda, guna membahas berbagai isu terkait keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal. Topik-topik yang umumnya dibahas mencakup temuan-temuan terbaru, langkah-langkah perbaikan, serta strategi pencegahan kecelakaan kerja.

Salah satu upaya nakhoda untuk meningkatkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) adalah melalui sosialisasi rutin dalam bentuk *safety meeting*. *Safety meeting* merupakan pertemuan bulanan yang dihadiri oleh nakhoda dan seluruh awak kapal, membahas berbagai masalah di

atas kapal, seperti kesehatan, keselamatan, dan keamanan awak, serta langkah-langkah pencegahan kecelakaan kerja. Namun, beberapa awak kapal merasa pertemuan ini membosankan, dan perubahan rute pelayaran sering menjadi alasan tersendiri sehingga pelaksanaan *safety meeting* tidak selalu optimal.

Namun, berdasarkan pengalaman di SV. ETZOMER 503, sebuah kapal supply milik PT. Ekalya Purnamasari, Pelaksanaan *safety meeting* sering menghadapi kendala, salah satunya adalah rendahnya kesadaran dan kedisiplinan kru dalam mengikuti pertemuan tersebut. Kedua, waktu yang tidak cukup untuk melaksanakan *safety meeting*.

a. Peraturan Perundangan Tentang Keselamatan

Konvensi SOLAS 1974, dalam Bab IX, memberikan perhatian khusus pada aspek manajemen keselamatan kapal melalui penerapan Kode ISM. Kode ini, terutama pada Pasal 6.2, 6.3, dan 6.5, menetapkan standar yang ketat mengenai pengetahuan dan kesiapan awak kapal sebagai kunci keberhasilan dalam menjaga keselamatan pelayaran.

- 1) ISM Code 6.2 mengatur bahwa setiap kapal harus dioperasikan oleh pelaut yang kompeten, bersertifikat sesuai tugas, dan sehat secara fisik sesuai standar nasional maupun internasional. Penempatan pelaut pada posisi baru yang terkait keselamatan harus menyesuaikan dengan kualifikasi dan kemampuan mereka.
- 2) Sesuai dengan ketentuan ISM Code 6.3, setiap personel yang ditugaskan wajib telah menyelesaikan prosedur pengenalan terhadap peralatan dan tugas-tugas yang menjadi tanggung jawabnya.
- 3) ISM Code 6.5 mensyaratkan bahwa seluruh personel telah mengikuti pelatihan yang dirancang untuk meningkatkan

kompetensi mereka dalam menjalankan tugas-tugas yang diamanatkan.

3. Sosialisasi Terhadap ABK Mengenai Keselamatan Jiwa di Laut

Pekerjaan di kapal menuntut fisik yang kuat dan kewaspadaan tinggi dari awak kapal. Namun, keahlian dan kehati-hatian saja tidak cukup untuk menjamin keselamatan. Menurut David Michaels dan Gregory R. (2020) dalam Occupational Safety and Health Administration (OSHA), penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) sangat penting. merupakan langkah proaktif untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Regulasi maritim internasional, seperti SOLAS, mewajibkan seluruh awak kapal untuk menggunakan APD sebagai bentuk komitmen terhadap keselamatan.

Untuk mencegah terjadinya insiden kecelakaan kerja, perusahaan pelayaran perlu secara konsisten mengkampanyekan Pentingnya pemakaian Alat Pelindung Diri (APD) bagi seluruh awak kapal. Nahkoda, sebagai pemimpin di atas kapal, memegang peran sentral dalam menumbuhkan kesadaran akan signifikansi APD. Dengan melibatkan nahkoda secara aktif, diharapkan seluruh awak kapal dapat memahami bahwa APD adalah alat yang sangat krusial untuk melindungi diri dari berbagai potensi bahaya selama menjalankan tugas di laut.

Meningkatkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) menjadi tantangan bagi perusahaan pelayaran. Untuk memudahkan pengawasan, perusahaan dapat bekerja sama dengan Nakhoda guna menekankan pentingnya APD dalam mencegah kecelakaan kerja di kapal.

Agar keselamatan awak kapal terjaga saat bekerja, setiap awak perlu menyadari pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD). Kesadaran ini krusial karena pekerjaan di kapal rawan

kecelakaan, sementara tidak semua awak memiliki kepedulian terhadap keselamatan diri, yang berdampak langsung pada jumlah kecelakaan kerja di kapal.

Menurut Suma'mur (2019), kecelakaan kerja terjadi karena dua faktor, yaitu:

- a. Faktor human error menjadi kontributor utama terjadinya kecelakaan kerja. Hal ini mencakup berbagai aspek, mulai dari ketidakpatuhan terhadap prosedur kerja yang telah ditetapkan, hingga keterbatasan kemampuan pekerja yang dipengaruhi oleh usia, pengalaman kerja, kurangnya kompetensi, dan lambatnya pengambilan keputusan. Disiplin kerja yang rendah, perilaku berisiko, ketidaksesuaian antara kondisi fisik dan mental pekerja dengan tuntutan pekerjaan juga turut memperbesar risiko kecelakaan. Kesalahan-kesalahan yang disengaja maupun tidak disengaja, seperti tindakan ceroboh, mengabaikan instruksi, kelalaian, dan kurangnya kerja sama, seringkali menjadi pemicu utama kejadian kecelakaan. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan yang memadai akibat minimnya pelatihan juga menjadi faktor risiko yang signifikan. Kondisi kesehatan fisik dan mental yang buruk, seperti kelelahan, penyakit, atau gangguan psikologis, dapat menurunkan kewaspadaan dan kemampuan pekerja dalam menjalankan tugasnya. Berdasarkan berbagai penelitian, diperkirakan sekitar 85% Kecelakaan kerja sering disebabkan oleh faktor manusia, sehingga peran setiap individu dalam menjaga keselamatan dan kesehatan kerja sangat penting. Kelalaian, kecerobohan, atau mengantuk adalah perilaku yang harus dihindari untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

b. Faktor lingkungan kerja yang memengaruhi terjadinya kecelakaan meliputi buruknya pemeliharaan dan kebersihan area kerja, penempatan bahan baku dan peralatan yang tidak tepat, lantai kotor atau licin, ventilasi kurang baik yang menyebabkan debu menumpuk, serta kelembapan tinggi yang membuat kondisi kerja tidak nyaman.

Jenis-jenis kecelakaan kerja di atas kapal antara lain:

1. Terjatuh
2. Terbakar/terkena ledakan
3. Tertimpa benda jatuh
4. Terkena arus listrik
5. Kontak dengan benda berbahaya atau radiasi
6. Terjepit benda

Salah satu cara efektif yang dapat dilakukan nakhoda untuk meningkatkan kesadaran keselamatan awak kapal adalah dengan mengadakan pertemuan keselamatan secara rutin. Dengan membangun hubungan yang erat dan mempertimbangkan berbagai faktor psikologis yang mempengaruhi kesadaran diri, nakhoda dapat memfasilitasi tumbuhnya kesadaran akan keselamatan diri pada setiap individu awak kapal.

Untuk mencegah dan mengurangi risiko kecelakaan akibat kelalaian awak kapal dalam menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) saat bekerja di kapal, seluruh perusahaan pelayaran berkewajiban untuk secara aktif memantau dan memastikan kepatuhan seluruh awak kapal terhadap peraturan penggunaan APD. Nakhoda, selaku perwakilan perusahaan dan pemimpin tertinggi di kapal, memiliki tanggung jawab moral dan legal untuk proaktif dalam mengedukasi serta memotivasi seluruh awak kapal agar senantiasa menggunakan APD Sesuai dengan jenis pekerjaan yang dilakukan, hal ini bertujuan membangun budaya keselamatan kerja yang kuat di kapal sekaligus melindungi jiwa dan harta benda.

Salah satu strategi penting perusahaan pelayaran untuk meningkatkan kesadaran awak kapal adalah bekerja sama erat dengan seluruh nahkoda. Diharapkan para nahkoda dapat menjalankan perannya secara optimal sebagai wakil perusahaan. Salah satu cara efektif yang bisa dilakukan oleh nahkoda adalah untuk mengoptimalkan kesadaran diri awak kapal terkait pentingnya Alat Pelindung Diri (APD) adalah melalui penyelenggaraan rapat keselamatan (*safety meeting*) secara berkala. Dengan pelaksanaan rapat keselamatan yang terstruktur dan berkelanjutan, diharapkan para Nahkoda mampu memotivasi dan meningkatkan kesadaran diri awak kapal sehingga mereka benar-benar memahami dan mengaplikasikan pentingnya APD dalam menjalankan tugas di atas kapal.

4. *Personal Protective Equipment (PPE)*

Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) merupakan suatu keharusan bagi seluruh tenaga kerja, khususnya bagi mereka yang bekerja di lingkungan yang berisiko tinggi seperti di atas kapal. APD berfungsi sebagai perisai pelindung yang dapat meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan kerja akibat paparan berbagai jenis bahaya. Beberapa contoh bahaya yang dapat dicegah dengan penggunaan APD antara lain tertimpa benda jatuh, cedera mata, luka akibat benda tajam, sengatan listrik, dan terjepit. Personal Protective Equipment (PPE) adalah alat keselamatan yang digunakan untuk melindungi tubuh dari berbagai risiko kecelakaan kerja di kapal, seperti tertimpa benda, mata terkena karat, menginjak benda tajam, tersengat listrik, atau terjepit.

Alat Pelindung Diri (APD) adalah perlengkapan keselamatan yang digunakan untuk melindungi seseorang dari berbagai risiko cedera yang mungkin timbul dalam lingkungan kerja. APD berfungsi sebagai barikade terakhir dalam hierarki pengendalian bahaya, dan

meskipun tidak dapat menghilangkan risiko secara keseluruhan, APD dapat secara signifikan mengurangi tingkat keparahan cedera. Beberapa jenis APD yang umum digunakan meliputi :

a. Pelindung Tubuh

Gambar 2.1 *Coverall*



Sumber *SafetyWorld 2022*

Berdasarkan Gambar 2.1, coverall adalah pakaian pelindung lengkap yang dirancang untuk melindungi pemakainya dari berbagai bahaya di tempat kerja. Biasanya, baju *coverall* juga sering disebut sebagai *wearpack*, yang terbuat dari bahan tahan terhadap panas, api dan bahaya fisik lainnya. Pakaian ini memiliki desain yang menutupi seluruh tubuh, termasuk lengan, kaki, dan seringkali kepala sehingga dapat memberikan perlindungan maksimal. Tujuan utama baju *coverall* adalah melindungi pengguna dari paparan bahan kimia berbahaya, panas tinggi, percikan cairan, dan bahaya fisik lainnya di lingkungan kerja.

b. Pelindung Kepala

Gambar 2.2 *Safety helmet*



Sumber *Bestworkwear.co.uk* 2012

Berdasarkan Gambar 2.2, helm pengaman adalah alat penting untuk melindungi kepala dari benturan atau benda jatuh. Semua awak kapal wajib menggunakan helm yang sesuai standar keselamatan, terbuat dari bahan keras dan tahan lama, serta dipakai sesuai petunjuk penggunaan.

c. Pelindung Kaki

Gambar 2.3 *Safety shoes*



Sumber *Ftssafety* 2014

Berdasarkan Gambar 2.3, sepatu keselamatan (*safety shoes*) adalah perlengkapan pelindung diri yang dirancang untuk melindungi kaki, termasuk jari-jari, dari berbagai risiko di tempat kerja. Fungsi utama sepatu keselamatan adalah meredam dampak benturan akibat benda jatuh, tergelincir, atau tertusuk oleh benda tajam. Penggunaan sepatu keselamatan wajib bagi

seluruh personel yang bertugas di dek kapal, ruang mesin, tangki, dapur, dan area penyimpanan lainnya guna meminimalisir risiko cedera.

d. Pelindung Tangan

Gambar 2.4 *Hand gloves*



Sumber *Safety.com* 2016

Berdasarkan Gambar 2.4, pelindung tangan penting karena cedera pada tangan merupakan salah satu kecelakaan kerja yang paling sering terjadi di lingkungan kapal. Hal ini dapat dipahami mengingat pentingnya fungsi tangan dalam hampir semua aktivitas di atas kapal. Penggunaan sarung tangan kerja, meskipun tidak dapat sepenuhnya mencegah cedera, dapat meminimalisir dampaknya. Secara umum, sarung tangan kerja dirancang untuk melindungi tangan selama melakukan tugas di dek dan ruang mesin. Untuk pekerjaan berat seperti penanganan jangkar, disarankan menggunakan sarung tangan kulit. Sementara itu, Sarung tangan katun tidak aman untuk menangani bahan kimia; sebaiknya menggunakan sarung tangan PVC yang lebih efektif melindungi dari paparan bahan kimia.

e. Pelindung Mata dan Wajah

Gambar 2.5 *Safety goggles*



Sumber Amazon 2012

Berdasarkan gambar 2.5 diatas Sebagai organ sensorik utama, mata memiliki peran krusial dalam kehidupan manusia. Cedera mata dapat mengakibatkan kehilangan penglihatan yang berdampak buruk pada kualitas hidup. Meskipun demikian, masih banyak pekerja kapal yang tidak memadai dalam menggunakan kacamata keselamatan, seringkali karena alasan kenyamanan pribadi. Perlu dipahami bahwa kenyamanan jangka pendek tidak dapat menggantikan pentingnya keselamatan mata jangka panjang. Semua peralatan pelindung mata yang disediakan telah memenuhi standar keamanan internasional. Penggunaan kacamata keselamatan berwarna dalam kondisi pencahayaan rendah sangat tidak dianjurkan.

f. Alat Pelindung Telinga (*Ear Protection*)

Gambar 2.6 *Ear plugg* dan *Ear muff*



Sumber Alatsafety.net 2009

Berdasarkan gambar 2.6 diatas Alat pelindung telinga ini merupakan perlengkapan wajib bagi para pekerja di lingkungan

industri yang bising, terutama bagi kru kapal yang bertugas di ruang mesin. Perangkat ini berfungsi meredam suara bising yang dihasilkan oleh mesin utama, generator, dan aktivitas kerja lainnya, sehingga melindungi telinga dari kerusakan akibat paparan suara berlebih.

g. Alat Pelindung Pernapasan

Gambar 2.7 Respirator



Sumber Wikipedia 2010

Berdasarkan gambar 2.7 diatas Peralatan ini berfungsi sebagai penyaring udara yang efektif, menghilangkan berbagai jenis polutan udara dan memastikan suplai oksigen yang bersih bagi pengguna, terutama dalam kondisi lingkungan yang terkendali.

Safety Meeting dilakukan untuk menyampaikan informasi sebelum memulai pekerjaan atau saat memulai tugas baru. Pertemuan ini dapat dipimpin oleh supervisor, pekerja, atau operator, dengan tujuan mengingatkan dan mengedukasi tentang pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Manfaatnya meliputi pencegahan bahaya, pembahasan masalah pekerjaan, dan peningkatan pengetahuan pekerja. Kesalahan pemahaman saat

Safety Meeting berpotensi menimbulkan kecelakaan. Beberapa materi yang dibahas dalam Safety Meeting antara lain:

1. Semakin kita terlibat dalam pekerjaan dan tanggung jawabnya, semakin bertambah pengalaman kita. Ini membuat kita lebih akrab dengan tugas dan tanggung jawab kita, serta mengenal lingkungan kerja dengan baik, sehingga pengalaman ini memungkinkan kita merespons masalah atau situasi darurat dengan lebih cepat.
2. Melalui pengalaman, kita mempelajari prosedur kerja yang benar. Melakukan pekerjaan berulang bisa meningkatkan keahlian, tetapi jika terlalu rutin, dapat menimbulkan kelalaian. Mematuhi prosedur yang ada adalah cara terbaik untuk melindungi diri dari kecelakaan kerja.
3. Penggunaan alat pelindung diri (APD) merupakan tanggung jawab bersama. Perusahaan wajib menyediakan APD, sementara karyawan harus menggunakannya dengan tepat. Hal ini sangat penting, terutama di kamar mesin, di mana keselamatan kerja menjadi prioritas utama.
4. Komunikasi yang jelas dan efektif menjadi kunci keberhasilan Safety Meeting. Mendengarkan dengan seksama dan menyampaikan informasi secara tepat menciptakan hubungan kerja yang harmonis. Suasana kerja yang nyaman dan kebersamaan membuat pekerjaan lebih mudah dan menyenangkan.

Meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (PPE) menjadi tantangan bagi perusahaan pelayaran. Untuk mempermudah pengawasan, perusahaan dapat bekerja sama dengan Nakhoda dalam menekankan pentingnya PPE guna mencegah kecelakaan kerja di kapal.

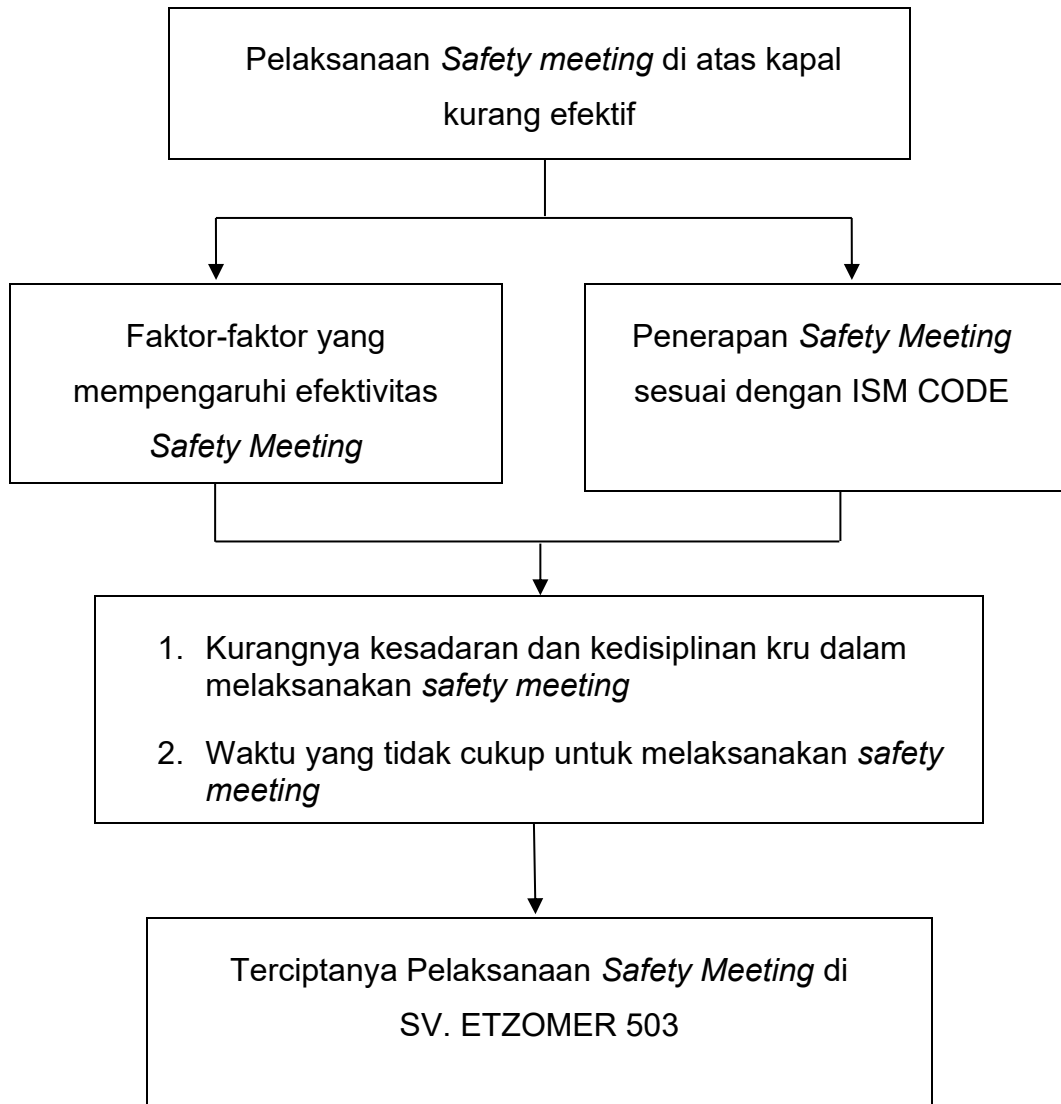
Menurut Renny Hermawati (2018), salah satu cara efektif meningkatkan kesadaran awak kapal adalah melalui Safety Meeting. Agar berjalan optimal, Nakhoda perlu menjalin hubungan yang baik dengan awak kapal dengan memperhatikan faktor-faktor yang memengaruhi kesadaran mereka, termasuk titik buta (blind spot) dan perasaan pribadi.

Setiap perusahaan pelayaran wajib memastikan awak kapal disiplin menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) untuk mengurangi risiko akibat kelalaian. Nakhoda, sebagai pemimpin tertinggi di kapal, bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan muatannya, serta diharapkan aktif meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya memakai APD selama bekerja untuk mencegah kecelakaan.

Untuk meningkatkan kesadaran awak kapal, perusahaan pelayaran perlu bekerja sama dengan seluruh Nakhoda di kapalnya. Nakhoda bertindak sebagai perwakilan perusahaan dan dapat meningkatkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (PPE) melalui safety meeting. Pelaksanaan safety meeting yang rutin dan konsisten diharapkan membuat awak kapal lebih sadar akan pentingnya memakai PPE saat bekerja di kapal.

B. Kerangka Pikir

Gambar 2.8 Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, penelitian adalah proses sistematis untuk mencapai tujuan tertentu dengan langkah-langkah yang terencana dan terukur, guna mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang suatu fenomena atau masalah.

Metode penelitian adalah cara ilmiah yang digunakan untuk mengumpulkan data demi mencapai tujuan tertentu. Tujuan penelitian dapat berupa penemuan pengetahuan baru, pembuktian suatu hipotesis, atau pengembangan teori yang ada. Penelitian yang bersifat penemuan bertujuan untuk menghasilkan data original yang belum pernah dipublikasikan sebelumnya. Penelitian yang bersifat pembuktian bertujuan untuk menguji kebenaran atau kesahihan dari suatu informasi atau teori yang telah ada. Sedangkan, penelitian yang bersifat pengembangan bertujuan untuk memperluas cakupan dan memperdalam pemahaman terhadap suatu konsep atau teori yang telah ada.

A. Jenis Penelitian

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian lapangan, dengan jenis sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini bersifat kualitatif dan dilaksanakan di SV. ETZOMER 503 Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk menggali secara mendalam fenomena yang diteliti, dengan fokus pada pemahaman makna dan interpretasi subjek penelitian

SV. ETZOMER 503 milik PT. Ekalya Purnamasari menjadi objek utama penelitian praktik laut ini. Kegiatan pengumpulan data dan analisis dilaksanakan secara kontinu selama periode 12 bulan, dengan rentang waktu penelitian dimulai pada tanggal 29 Desember 2023 dan berakhir pada tanggal 10 Januari 2025.

2. Jumlah Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah faktor-faktor yang saling berhubungan dan memengaruhi fenomena yang diteliti. Dalam penelitian ini, variabel dibagi menjadi dua jenis utama:

a. Variabel bebas

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah pelaksanaan *safety meeting* di kapal, yang dianggap sebagai faktor yang memengaruhi munculnya variabel terikat yang menjadi fokus pengukuran.

b. Variabel terikat

Variabel utama dalam penelitian ini adalah variabel dependen, yaitu tingkat keselamatan kru di SV. ETZOMER 503, yang diasumsikan dipengaruhi oleh variabel bebas, yakni pelaksanaan *safety meeting*.

B. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional bertujuan memberikan kejelasan dan konsistensi penggunaan istilah dalam penelitian ini agar tidak terjadi salah tafsir. Terkait judul "Analisis Pelaksanaan Safety Meeting dalam Meningkatkan Keselamatan di SV. ETZOMER 503", definisi operasional yang digunakan dijelaskan sebagai berikut:

1. *Safety Meeting*

Rapat Keselamatan (*safety meeting*) merupakan forum berkala yang diselenggarakan secara mingguan untuk membahas isu-isu kritis terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dalam lingkungan operasional kami. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran, dan komitmen seluruh personel terhadap praktik kerja yang aman. *Toolbox meeting* sebagai bagian integral dari Rapat Keselamatan, dilaksanakan secara singkat sebelum setiap tugas untuk meninjau secara khusus Risiko yang terkait dengan pekerjaan harus dipahami terlebih dahulu. Dalam operasi kapal, *safety meeting* menjadi kewajiban sebelum

memulai setiap kegiatan. dengan topik yang bervariasi mulai dari identifikasi bahaya hingga penggunaan Alat Pelindung Diri (APD). Partisipasi aktif dari seluruh tingkat manajemen dalam Rapat Keselamatan menunjukkan komitmen organisasi terhadap K3. Hasil dari rapat keselamatan akan digunakan untuk melakukan evaluasi dan perbaikan terhadap program K3 secara keseluruhan, Sehingga tercipta tempat kerja yang lebih aman dan nyaman.

2. Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut hukum maritim dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Anak Buah Kapal (ABK) adalah semua awak yang tercatat dalam sijiil awak kapal, kecuali nakhoda. ABK memiliki peran krusial dalam mengoperasikan, merawat, dan menjaga kapal serta muatannya selama pelayaran. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ABK adalah setiap individu yang bertugas di atas kapal dan namanya tercantum dalam dokumen resmi kapal, kecuali nakhoda. Definisi ini memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai status dan peran ABK dalam dunia pelayaran.

3. Keselamatan Kru

Keselamatan kerja adalah upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat. Melalui kehati-hatian dan kedisiplinan dalam bekerja, setiap individu dapat berkontribusi dalam mencegah terjadinya kecelakaan. Pekerja di kapal, baik kru maupun pihak lain, menghadapi risiko kecelakaan yang lebih tinggi karena karakteristik pekerjaan di laut. Untuk itu, perencanaan yang baik sebelum memulai tugas menjadi sangat penting guna mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan dan melindungi keselamatan seluruh personel kapal.

C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1. Riset Lapangan

Penelitian ini menggunakan metode observasi partisipatif jangka panjang, di mana peneliti ikut langsung dalam kegiatan

praktek laut selama 12 bulan. Hal ini memungkinkan pengumpulan data primer yang akurat dan sesuai dengan konteks penelitian, sehingga data mencerminkan fenomena yang terjadi selama periode pengamatan. Observasi, sebagai metode ilmiah, memungkinkan peneliti untuk mengamati, mencatat, dan menganalisis secara sistematis berbagai aspek yang relevan dengan objek penelitian, sehingga dapat diperoleh pemahaman yang mendalam dan bukti-bukti empiris yang kuat.

2. Studi Dokumen dan Kepustakaan

Dalam studi dokumen dan kepustakaan, data diperoleh dari dua sumber utama: primer dan sekunder. Data primer dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber asli, sedangkan data sekunder berasal dari dokumen kapal, rekaman kegiatan, buku, dan regulasi nasional maupun internasional yang relevan dengan penelitian.

3. Instrumen Penelitian

Penelitian ini mengadopsi pendekatan multi-metode dalam pengumpulan data, yang mencakup observasi, wawancara, studi pustaka, dan analisis dokumen.

D. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan penyelidikan mendalam. Data dikumpulkan, diolah, dan dianalisis secara sistematis untuk memahami fenomena yang diteliti serta mengungkap makna dan interpretasi yang relevan dengan masalah penelitian