

**ANALISIS PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI
KAPAL SEA NOBLE**



MUH. RIDWAN SYARIF

NIT.14.31.073

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2019**

**ANALISIS PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL
SEA NOBLE**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun Dan Diajukan Oleh

MUH. RIDWAN SYARIF
NIT. 14.31.073

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2019**

**ANALISIS PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL
SEA NOBLE**

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH. RIDWAN SYARIF

NIT : 14.31.073

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 17 Mei 2019

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Prolin Tarigan Sibero, Sp.1
NIP. 19540331 198503 1 001

Sunarlia Limbong, S.S.,M.Pd
NIP. 19800526 200912 2 001

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pudir I,

Ketua Program Studi Nautika

Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar
NIP. 19681227 199903 1 001

Meti Kendek, S.SiT.,M.A.P
NIP. 19770522 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul :

“Analisis Penggunaan Alat Keselamatan Kerja Di Kapal Sea Noble”

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk menyelesaikan program studi diploma IV.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, baik dari segi bahasa, susunan kalimatnya maupun cara penulisannya serta pembahasan materinya mengingat keterbatasan ilmu pengetahuan yang penulis miliki. Untuk itu penulis senantiasa terbuka menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Melalui kata pengantar ini pula, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Rachmat Tjahjanto, M.M., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Meti Kendek., S.SiT., M.A.P Selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Bapak Capt. Prolin Tarigan Sibero, Sp.1., Selaku Pembimbing 1
4. Ibu Sunarlia Limbong, S.S., M.pd. Selaku pembimbing 2
5. Seluruh Pembina, Dosen dan Staf Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Para staf pengajar dan karyawan-karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. PT. KSM INDONESIA yang telah memberikan saya tempat untuk praktek laut.
8. Semua crew MV. Sea Noble yang banyak membantu demi kelancaran skripsi ini.

9. Bapak, ibu dan seluruh keluarga tercinta yang telah memberikan dorongan moral demi kelancaran skripsi ini.
10. Keluarga yang selalu memberikan dorongan semangat dan moral demi kelancaran proposal skripsi ini.
11. Rekan-rekan taruna-taruni PIP Makassar yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
12. Dan semua pihak yang telah membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis memohon maaf bila terdapat hal-hal yang tidak berkenan di hati, semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, khususnya bagi penulis.

Makassar, 17 MEI 2019

Penulis
Muh. Ridwan Syarif

ABSTRAK

MUH.RIDWAN SYARIF. 2019. *Analisis Penggunaan Alat Keselamatan Kerja di MV. SEA NOBLE* (Dibimbing oleh Capt. Drs. Prolin tarigan dan Sunarlia limbong, S.S. M.Pd)

Peralatan keselamatan kerja sangat penting untuk melindungi pekerja dari bahaya yang mungkin dapat menimpa sewaktu dalam bekerja. Keselamatan kerja merupakan salah satu faktor yang harus dipenuhi agar *crew* kapal dapat bekerja dengan aman dan maksimal. Keselamatan kerja di kapal akan tercapai apabila didukung oleh kualitas peralatan keselamatan kerja yang baik. Dengan sikap hati-hati dan tidak ceroboh dalam bekerja akan membuat pihak lain tidak mengalami kecemasan. Karena salah satu pemicu terjadinya kecelakaan kerja adalah tindakan tidak aman dari manusia, salah satunya adalah penggunaan alat pelindung yang rusak atau tidak lengkap. Dalam skripsi ini di ambil beberapa masalah mengenai kurangnya pemahaman *crew* kapal akan penggunaan alat keselamatan kerja dan ketersediaan alat keselamatan kerja yang ada diatas kapal belum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Penelitian ini dilaksanakan diatas kapal MV. SEA NOBLE, perusahaan milik PT. KSM INDONESIA, selama 12 bulan yakni dari bulan AGUSTUS 2017 sampai AGUSTUS 2018. Sumber data yang diperoleh secara deskriptif atau membuat gambaran mengenai situasi atau kejadian dan lebih banyak melakukan observasi dan wawancara secara langsung terhadap penggunaan alat keselamatan kerja di kapal. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pengetahuan dan pemahaman *crew* kapal terhadap pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja belum sempurna dilaksanakan dan peralatan keselamatan kerja yang ada di atas kapal belum sesuai standar yang berlaku. Untuk mengatasi kecelakaan kerja akibat kurangnya pemahaman *crew* akan alat keselamatan kerja diatas kapal dan alat keselamatan kerja yang ada diatas kapal yang belum sesuai

standar yang berlaku ,oleh karena itu kita wajib meningkatkan pendidikan dan pelatihan dalam penggunaan alat keselamatan kerja sebelum bekerja diatas kapal dan melengkapi alat keselamatan kerja yang ada diatas kapal.Karena peralatan keselamatan kerja gunanya untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin dapat terjadi kapanpun itu.

Kata Kunci :*Penggunaan,Pemahaman,Alat Keselamatan Kerja*

ABSTRACT

MUH.RIDWAN SYARIF. 2019. *Safety Equipment Usage Analysis in MV. SEA NOBLE* (Guided by Capt. Drs. PROLIN TARIGAN and SUNARLIA LIMBONG, S.S., MPd)

Safety equipment is very important to protect workers from the dangers that may be imposed while in work. Safety is one factor that must be met in order to crew the ship can work safely and maximally. Safety work on the ship will be achieved if supported by the quality of safety equipment the good. With a careful and not careless attitude in work will make the other side not experience anxiety. Because one of the triggers of the occurrence of work accidents is an act of insecurity from humans, one of them is the use of damaged or incomplete protective equipment. In this paper, some problems regarding the lack of understanding of crew of the ship will be the use of safety equipment and the availability of safety equipment on board is not in accordance with the applicable regulations. This study was conducted on board the MV. SEA NOBLE, a company owned by PT. KSM INDONESIA, for 12 months ie from November 2017 to November 2018. Data source obtained descriptively or create a picture of the situation or event and more observations and direct interviews on the use of safety equipment on board. The results obtained from this study indicate that the knowledge and understanding of ship crew on the importance of the use of safety equipment has not been perfectly implemented and safety equipment on the ship has not been in accordance with applicable standards. To overcome accidents due to lack of understanding of the crew will safety equipment above ships and safety equipment on board that have not been in accordance with applicable standards, therefore we are obliged to improve education and training in the use of safety equipment before working on board and complete the safety

equipment onboard. Because the safety equipment is useful for protect workers from dangers that may occur at any time.

Keywords: Usage, Comprehension, Safety Tool

PRAKATA

Puji syukur kita ucapkan kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Adapun judul skripsi yaitu "ANALISIS PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL SEA NOBLE".

Adapun penulisan skripsi ini disusun berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek laut di kapal MV. Sea Noble, dimana melalui bimbingan langsung dari Nahkoda serta perwira dek diatas kapal didukung dengan teori-teori dari buku referensi yang maksud dan tujuan penulisan skripsi ini untuk memenuhi persyaratan tugas akhir bagi setiap taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar guna menyelesaikan Program Diploma IV.

Selama penulis mengerjakan skripsi ini, penulis banyak menerima bantuan dan masukan dari beberapa pihak sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih atas bantuan dan bimbingan kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Rachmat Tjahjanto, M.M., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Meti Kendek.,S.SiT.,M.A.P selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Prolin Tarigan Sibero, Sp.1., selaku dosen Pembimbing I.
4. Ibu Sunarlia Limbong, S.S.,M.pd.,selaku dosen Pembimbing II.
5. Para Staf Pengajar dan Pembina serta Karyawan-Karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Nakhoda beserta crew kapal MV. Sea Noble
7. Orang tua tercinta,saudara-saudara saya yang selalu senantiasa memberikan dukungan doa, moral, dan material dalam menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Rekan Taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terkhusus kepada seluruh angkatan XXXV.

9. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Allah SWT memberikan balasan yang berlipat ganda kepada semua pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun berupa dorongan moril kepada penulis hingga selesainya skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan bila dipandang dari segala sisi, namun walaupun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritikan dan saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 17 MEI 2019

Muh. Ridwan Syarif

NIT. 14.31.073

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	vi
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	viii
PRAKATA	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Hipotesis	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Keselamatan Kerja.....	5
B. Pengertian K3	7
C. Aturan Pokok Yang Berkaitan Dengan Keselamatan Kerja	9
D. Peraturan ILO Tentang Waktu Kerja Dan Waktu Istirahat	20
E. Jenis – Jenis Alat Keselam.....	21
F. Kerangka Pikir	24

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Dan Variabel Penelitian.....	25
B. Definisi Operasional Variable / Deskripsi Fokus	25
C. Populasi dan Sample Penelitian	25
D. Teknik Pengumpulan Data	25
E. Teknik Analisis Data.....	26

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

A. Hasil Penelitian	28
B. Pembahasan Masalah.....	36

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	42
B. Saran.....	42

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

	HALAMAN
Gambar 4.1 Helm Keselamatan	32
Gambar 4.2 Sarung Tangan Kain	32
Gambar 4.3 Tali Pinggang Keselamatan	33
Gambar 4.4 Sepatu karet	33

DAFTAR TABEL

	HALAMAN
Kerangka Pikir	24
Tabel 8. Perbandingan Jenis Alat Keselamatan Kerja	34
Tabel 9. Data Crew Yang Bekerja Di Kapal Sea Noble	37
Tabel 10. Data Anak Buah Kapal Yang Bekerja Di Atas Kapal Sea Noble Berdasarkan Tingkat Jabatan	37

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Setiap perusahaan selalu menuntut agar *crew* kapalnya dapat bekerja dengan baik. Keselamatan kerja merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar *crew* kapal dapat bekerja dengan aman dan maksimal. Dengan sikap hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak *crew* yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajibannya tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri dan orang lain.

Tingkat kesadaran kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas kerja. Oleh karena itu dibutuhkan tenaga kerja yang terampil, bertanggung jawab serta memiliki kedisiplinan kerja yang tinggi agar terhindar dari resiko kecelakaan. Selain itu keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang baik dan benar serta faktor pemimpin sangat berpengaruh penting sehingga terciptanya suasana kerja yang serasi.

Dari hasil penyelidikan ternyata faktor manusia dalam melakukan kesalahan sehingga terjadinya kecelakaan sangat dominan. Menurut data statistik bahwa 80%-85% kecelakaan disebabkan oleh kesalahan manusia, sehingga ada suatu pendapat bahwa akhirnya langsung atau tidak langsung semua adalah karena faktor manusia. Analisa kecelakaan memperhatikan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya

Oleh karena itu pengaruh pemerintah serta organisasi-organisasi seperti IMO dan ILO ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan keselamatan *crew* kapal.

Peraturan-peraturan ini secara global bertujuan untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja bagi kru kapal.

Permasalahan yang penulis amati saat melaksanakan praktek laut (prala) di kapal sea noble yaitu Penulis mengamati aspek keselamatan kerja dan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan sewaktu bekerja di dek maupun di kamar mesin serta akibat-akibat yang ditimbulkan karena kecelakaan tersebut yang dapat merugikan bagi semua pihak mulai dari *crew* itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan.

Adapun kejadian-kejadian yang penulis alami selama melaksanakan praktek laut di kapal sea noble adalah sebagai berikut:

Pada tanggal 30 september 2017, saat kapal berlabuh jangkar di INCHEON ,terjadi kecelakaan kerja pada Juru Mudi II sewaktu bekerja di dek yaitu tertimpa benda yang jatuh (kunci inggris) sehingga mengenai kepala Kru tersebut karena korban tidak menggunakan *Safety helmet*.

Sehubungan dengan fakta-fakta di atas mendorong penulis untuk mengangkat masalah ini untuk diteliti dan kemudian menuangkan dalam skripsi dengan judul **“Analisis Penggunaan Alat Keselamatan Kerja di KAPAL.SEA NOBLE”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah ketersediaan alat kerja belum tersedia secara lengkap ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

Untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman *crew* kapal SEA NOBLE terhadap pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi :

1. Manajemen perusahaan

Sebagai bahan masukan untuk memahami faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja di kapal, sehingga berguna untuk bahan pengambilan keputusan mengenai upaya apa yang perlu dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja guna tercapai pengoperasian kapal yang efektif dan efisien.

2. *Crew* kapal

Bagi *crew* kapal hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan tetap mengutamakan keselamatan.

3. Institusi / Lembaga

Bagi lembaga hasil penelitian dapat menjadi masalah untuk lebih meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan dalam menghasilkan sumber daya manusia yang benar-benar handal dan terampil sehingga dapat bersaing dalam dunia kerja.

4. Penulis

Bagi penulis hasil penelitian ini sebagai tambahan khasanah ilmu pengetahuan dan meningkatkan wawasan sekaligus sebagai sarana pengembangan sesuai dengan teori-teori yang telah diperoleh sebelumnya dan dikaitkan dengan permasalahan yang ada.

E. Hipotesis

Berdasarkan pada latar belakang kejadian dan rumusan masalah yang dikemukakan di atas, diduga terjadinya kecelakaan kerja dikarenakan oleh:

Kurangnya pemahaman *ABK SEA NOBLE* dalam penggunaan alat keselamatan kerja.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Keselamatan kerja

Keselamatan kerja berkaitan dengan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

1. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan – kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil – kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
2. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
3. Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi – kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisien yang lebih tinggi pula.
4. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah – pisahkan dari ketrampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur – unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
5. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik – baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

Kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab yaitu :

1. Tindakan tidak aman dari manusia (unsafe human acts), misal :
 - a. Bekerja tanpa wewenang.

- b. Gagal untuk memberi peringatan.
 - c. Bekerja dengan kecepatan.
 - d. Menyebabkan alat pelindung tidak berfungsi.
 - e. Menggunakan alat yang rusak.
 - f. Bekerja tanpa prosedur yang aman.
 - g. Tidak memakai alat – alat keselamatan kerja.
 - h. Menggunakan alat yang salah.
 - i. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
 - j. Bergurau di tempat kerja.
 - k. Mabuk, ngantuk dan lain – lain.
2. Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena :
- a. Tidak tahu

Yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya – bahayanya sehingga terjadi kecelakaan.
 - b. Tidak mampu / Tidak bisa

Yang bersangkutan telah mengetahui cara yang aman, bahaya – bahayanya, tapi karena belum mampu / kurang ahli, akhirnya melakukan kesalahan dan gagal.
 - c. Tidak mau

Walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja / peraturan dan bahaya – bahayanya yang ada serta yang bersangkutan mampu / biasa melakukannya, tapi karena kemauan tidak ada, akhirnya melakukan kesalahan dan mengakibatkan kecelakaan.
3. Keadaan tidak aman (Unsafe Condition) misalnya :
- a. Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
 - b. Bahan / peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
 - c. Ventilasi dan penerangan kurang.
 - d. Lingkungan yang terlalu sesak, lembab dan bising.
 - e. Bahaya ledakan / terbakar.

- f. Kurang sarana pemberi tanda.
- g. Keadaan udara beracun, gas, debu dan uap.

B. Pengertian K3 (Keamanan, kesehatan, dan keselamatan kerja) Di Kapal

Menurut Undang-undang nomor 1 tahun 1970, kecelakaan diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda dan lingkungan kerja, meliputi :

1. Kecelakaan kerja
2. Kebakaran
3. Peledakan
4. Penyakit kerja
5. Pencemaran lingkungan kerja

Kecelakaan kerja :

Suatu kecelakaan yang terjadi pada seseorang karena berhubungan kerja dan kemungkinan besar disebabkan karena adanya kaitan bahaya dengan pekerja dalam jam kerja.

Keselamatan kerja :

Suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan.

Kesehatan kerja :

Suatu usaha tentang cara-cara pendekatan dan pemeliharaan kesehatan tenaga kerja pada tahap yang setinggi-tingginya, baik jasmani, rohani maupun sosial.

Keselamatan :

Istilah umum bebas dari bahaya, cedera kerusakan atau resiko bahaya dan sebagainya.

Bahaya :

Suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang mengandung potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, dan kerusakan harta benda.

Insiden :

Suatu kejadian yang tidak dikehendaki yang dapat mengurangi, produktivitas, luka bakar atau melepuh yaitu luka yang diakibatkan oleh sentuhan permukaan tubuh dengan benda-benda.

Manajemen :

Proses kegiatan-kegiatan perusahaan pelayaran yang menggambarkan pelaksanaan peraturan yang berlaku baik di kantor di terminal maupun di kapal.

Keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas kerja atas dasar :

1. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi penyebab sakit, cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
2. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien berkaitan dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
3. Pada berbagai hal tingkat keselamatan kerja yang tinggi menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisien yang lebih tinggi pula.
4. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah-pisahkan dari keterampilan, keduanya merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
5. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja.

C. Aturan - Aturan Pokok yang Berkaitan dengan Keselamatan Kerja

1. Undang-Undang No. 1 Tahun 1970

Undang-undang ini tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 bab dan 18 pasal.

Dalam pasal 1, dijelaskan istilah-istilah yang dipakai dalam undang-undang keselamatan kerja dan pengertiannya:

- a. Tempat kerja ialah ruangan atau lapangan terbuka atau tertutup, bergerak atau tetap yang menjadi tempat tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan terdapat sumber-sumber bahaya sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Keselamatan Kerja. Yang termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau yang berhubungan tempat kerja tersebut (Ayat 1).
- b. Pengurus ialah orang yang mempunyai tugas memimpin langsung sesuatu di tempat kerja atau bagiannya yang berdiri disana (Ayat 2).
- c. Pengusaha ialah :
 - 1) Orang atau badan hukum yang menjalankan suatu usaha milik sendiri dan untuk itu menggunakan tempat kerja.
 - 2) Orang atau badan hukum yang secara berdiri sendiri menjalankan sesuatu usaha yang bukan miliknya.
 - 3) Orang atau badan hukum yang ada di Indonesia mewakili orang atau badan hukum yang termasuk pada bagian 1 dan 2, jika yang diwakili berkedudukan di luar negeri (Ayat 3).
- d. Direktur ialah pejabat yang ditunjuk Menteri Tenaga Kerja untuk melaksanakan Undang-Undang Keselamatan Kerja (Ayat 4).
- e. Pegawai pengawas ialah pegawai teknis berkeahlian khusus dari Departemen Tenaga Kerja, yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja (Ayat 5).

f. Ahli keselamatan kerja ialah tenaga teknis berkeahlian khusus dari luar departemen tenaga kerja yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja untuk mengawasi Undang-Undang Keselamatan Kerja (Ayat 6), dalam pasal 9 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970, yang mengatur mengenai pembinaan sebagai berikut :

a) Pengurus diwajibkan menunjukkan dan menjelaskan pada setiap tenaga baru tentang :

- 1) Kondisi-kondisi dan bahaya-bahaya yang timbul dalam tenaga kerja.
- 2) Semua pengamanan dan alat-alat perlindungan yang diharuskan dalam tempat kerjanya.
- 3) Alat-alat perlindungan diri bagi tenaga kerja yang bersangkutan.
- 4) Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya.

b) Pengurus hanya dapat mempekerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ia yakin bahwa tenaga kerja tersebut telah memahami syarat-syarat tersebut di atas.

c) Pengurus diwajibkan menyelenggarakan pembinaan bagi semua tenaga kerja yang berada di wilayah pemimpin, dalam pencegahan kecelakaan dan pemberantasan kebakaran serta peningkatan keselamatan kerja dalam pemberian pertolongan pertama pada kecelakaan.

d) Pengurus diwajibkan memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat dan ketentuan yang berlaku bagi usaha dan tempat kerja yang dijalankannya.

Adapun kewajiban bila memasuki tempat kerja, (pasal 13) Undang-Undang Keselamatan Kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk keselamatan kerja dan pemakaian alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Adapun kewajiban pengurus diatur dalam pasal (14 ayat 3) yang menyatakan bahwa pengurus diwajibkan untuk menyediakan secara cuma-cuma, semua alat pelindung diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinan dan menyiapkan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diberikan menurut petunjuk dan pengawasan keselamatan kerja.

2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenaga kerjaan (<http://www.ilo-convention.com>).

Bab 1 ketentuan umum dalam pasal I undang-undang ini yang dimaksud dengan :

- a. Ketenagakerjaan adalah segala hal yang berhubungan dengan tenaga kerja pada waktu sebelum, selama, dan sesudah masa kerja.
- b. Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.
- c. Pekerja/buruh adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain.
- d. Pemberi kerja adalah orang perseorangan, pengusaha, badan hukum, atau badan-badan lainnya yang mempekerjakan tenaga kerja dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain.
- e. Perusahaan adalah :
 - 1) Setiap bentuk usaha yang berbadan hukum atau tidak, milik orang perseorangan, milik persekutuan, atau milik badan hukum, baik milik swasta maupun milik negara yang mempekerjakan pekerja/buruh dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain.

- 2) Usaha-usaha sosial dan usaha-usaha lain yang mempunyai pengurus dan mempekerjakan orang lain dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain.
- f. Perencanaan tenaga kerja adalah proses penyusunan rencana ketenagakerjaan secara teratur yang dijadikan dasar dan acuan dalam penyusunan kebijakan, strategi, dan pelaksanaan program pembangunan ketenagakerjaan yang berkesinambungan.
 - g. Informasi ketenagakerjaan adalah gabungan, rangkaian, dan analisis data yang berbentuk angka yang telah diolah, naskah dan dokumen yang mempunyai arti, nilai dan makna tertentu mengenai ketenagakerjaan.
 - h. Pelatihan kerja adalah keseluruhan kegiatan untuk memberi, memperoleh, meningkatkan, serta mengembangkan kompetensi kerja, produktivitas, disiplin, sikap, dan etos kerja pada tingkat keterampilan dan keahlian tertentu sesuai dengan jenjang dan kualifikasi jabatan atau pekerjaan.
 - i. Kompetensi kerja adalah kemampuan kerja setiap individu yang mencakup aspek pengetahuan, keterampilan, dan sikap kerja yang sesuai dengan standar yang ditetapkan.
 - j. Tenaga kerja asing adalah warga negara asing pemegang visa dengan maksud bekerja di wilayah Indonesia.
 - k. Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban.
3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2003 tentang Keselamatan Perlengkapan Kapal (<http://www.ilo.convention.com>).
Bab II, Aspek Perlengkapan Kapal

Dalam masalah keselamatan, maka perlengkapan kapal memiliki peran penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan

kapal. Dalam penjelasan Undang-undang 21/92 disebutkan mengenai materi yang termasuk dalam perlengkapan kapal, yaitu bagian-bagian yang termasuk dalam perlengkapan *navigasi*, alat-alat penolong, penemu dan pemadam kebakaran, radio dan elektronika kapal, peta-peta serta publikasi nautika serta perlengkapan pengamatan meteorologi. Instruksi berupa pesan tertulis ini sudah disampaikan berupa izin-izin operasi maupun kepada para Nakhoda kapal setiap akan memulai keberangkatan operasi. Namun pada prakteknya sering ditemui kapal-kapal yang mengalami kecelakaan ternyata tidak dilengkapi dengan fasilitas perlengkapan secara memadai. Masalahnya kemudian adalah mekanisme pemeriksaan dan pengujian tersebut dapat berjalan secara efektif.

4. *International Safety Management Code (ISM CODE)*

Menurut Sulistijo, (2000:1) IMO mengeluarkan peraturan baru ISM CODE 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 yang berupa beberapa elemen-elemen, diantaranya menyangkut keselamatan terdiri dari :

a. Elemen 1 – Umum

1) Definisi-definisi

- a) ISM CODE adalah ketentuan Internasional tentang manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat diubah (*Amended*) oleh IMO.
- b) *Company* (perusahaan) adalah pemilik kapal atau pencarter yang bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal.

- c) *Administration* (pemerintah) adalah pemerintah suatu Negara yang benderanya dikibarkan di kapal.
- d) *Sistem Manajemen Keselamatan* (SMS) adalah sistem struktur dan terdokumentasi dengan sistem ini semua personil di perusahaan dan di kapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- e) *Document of Compliance* (Dokumen Kesesuaian) adalah dokumen/sertifikat yang diberikan pada perusahaan yang telah melaksanakan persyaratan-persyaratan ISM CODE.
- f) *Safety Management Certificate* (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan kepada kapal menunjukkan bahwa perusahaan dan manajemen kapal telah dilaksanakan sesuai dengan sistem management keselamatan yang telah disetujui.
- g) *Objective Evidence* (Bukti Objektif) adalah sejumlah informasi tertulis atau pernyataan tentang suatu fakta berkaitan dengan keselamatan atau pelaksanaan sistem keselamatan di dapat berdasarkan observasi, penilaian atau pengajian pernyataan.
- h) *Observation* (Observasi) adalah catatan suatu fakta yang dibuat sewaktu dilakukan audit dan dikuatkan oleh bukti objektif.
- i) *Non Conformity* (Ketidaksesuaian) adalah situasi yang diamati berdasarkan bukti objektif dan menunjukkan tidak dipenuhi suatu persyaratan.
- j) *Major Non Conformity* (Ketidaksesuaian Besar) adalah penyimpangan yang menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan manusia atau kapal, terhadap lingkungan disebabkan karena pelaksanaan ketentuan ISM CODE yang tidak teratur dan tidak efektif.

k) *Anniversary Date* (ulang tahun) adalah hari dan bulan setiap tahun dengan berakhirnya suatu dokumen.

2) Sasaran

a) Menjalin keselamatan di kapal mencegah kecelakaan dan korban jiwa, serta mencegah pencemaran dan kerusakan lingkungan laut dan harta benda.

b) Sasaran manajemen keselamatan di perusahaan agar terlaksananya pengoperasian kapal secara aman dan memberi lingkungan kerja yang aman serta menetapkan langkah-langkah pencegahan terhadap setiap resiko yang dapat diidentifikasi, selain itu juga meningkatkan kemampuan para personil dalam hal menjamin keselamatan di darat dan di kapal serta meningkatkan kesiapan menghadapi keadaan darurat, sehubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

c) Sistem Manajemen Keselamatan harus menjamin dipenuhinya aturan-aturan yang wajib dilaksanakan. Mempertimbangkan ketentuan-ketentuan dan petunjuk-petunjuk standar yang dianjurkan oleh IMO, Pemerintah, Biro klasifikasi dan organisasi-organisasi maritim.

Adapun kegiatan dalam pelaksanaan *safety meeting* yaitu:

a) Membahas tentang kecelakaan kerja yang terjadi di MV. Premium Bahari

b) Membahas tentang peralatan keselamatan kerja yang rusak.

c) Membahas tentang perbaikan yang akan dilaksanakan.

d) Membahas tentang latihan-latihan dan tata cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang benar.

- e) Membahas pelaksanaan familiarisasi yang diadakan di kapal tiap satu bulan sekali atau setiap pergantian *crew* baru.
- f) Membahas tentang latihan keselamatan yang akan datang dan mengidentifikasi latihan yang dibutuhkan mengenai usaha pencegahan kecelakaan kerja yang mengutamakan keselamatan.
- g) Membahas tentang peraturan Sistem Manajemen Keselamatan dan merekomendasikan perubahan yang terjadi di kapal sea noble .

3) Penerapan

ISM CODE dapat diterapkan pada setiap kapal. Sistem Manajemen Keselamatan harus menjamin dipenuhinya aturan-aturan yang wajib dilaksanakan. Mempertimbangkan ketentuan, petunjuk dan standar-standar yang dianjurkan oleh IMO, Pemerintah, Biro klasifikasi dan Organisasi-Organisasi Maritim.

4) Persyaratan-persyaratan fungsional untuk sistem keselamatan kerja.

Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan, dan memelihara suatu sistem keselamatan setelah itu memasukkan beberapa ketentuan-ketentuan dibawah ini :

- a) Kebijakan keselamatan dan perlindungan.
- b) Petunjuk-petunjuk dan prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan undang-undang internasional.
- c) Tingkat kewenangan dan jalur komunikasi di darat dan di kapal.
- d) Prosedur pelaporan kejadian dan ketidaksesuaian terhadap ketentuan dalam ISM CODE.

- e) Prosedur untuk menyiapkan dan merespon keadaan darurat.
 - f) Prosedur internal audit dan tinjauan keselamatan kerja.
 - g) Prosedur tentang pemakaian alat-alat keselamatan kerja.
- b. Element 2 – kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan, yaitu:
- 1) Menjamin keselamatan di laut, mencegah hilangnya jiwa manusia serta menghindarkan kerusakan lingkungan.
 - 2) Melengkapi alat kerja serta lingkungan kerja yang aman dalam pengoperasian kapal, menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang sudah dilengkapi dan mungkin terjadi secara terus-menerus, meningkatkan kecakapan manajemen keselamatan seluruh personil di darat maupun di kapal.
 - 3) Sistem Manajemen Keselamatan harus menjamin, ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku oleh peraturan-peraturan, petunjuk, dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, Pemerintah, Biro klasifikasi dan organisasi-organisasi industri maritim yang diakui tetap diberlakukan.
 - 4) Kebijakan tersebut diterapkan dan dilaksanakan diseluruh jajaran organisasi baik di kapal maupun di darat.
- c. Element 3 – Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan
- 1) Pengoperasian kapal.
 - 2) Menetapkan dan mendokumentasikan wewenang, tanggung jawab, dan hubungan kerja antara seluruh karyawan yang mengatur, melaksanakan dan memeriksa pekerjaan yang berhubungan, serta dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan kerja.
 - 3) Tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat agar pelaksana dapat menjalankan tugasnya.

- d. Element 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. Element 5 – Tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda
 - 1) Perusahaan harus menetapkan dan tanggung jawab Nakhoda berkaitan dengan :
 - a) Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam hal keselamatan dan perlindungan lingkungan.
 - b) Memotivasi *crew* kapal dalam melaksanakan kebijakan.
 - c) Mengeluarkan perintah-perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
 - d) Memeriksa bahwa persyaratan tersebut di atas dilaksanakan.
 - e) Meninjau pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan dan melaporkan kekurangan-kekurangan pada manajemen di darat.
 - 2) Perusahaan harus menjamin bahwa Sistem Manajemen Keselamatan yang digunakan di kapal yang berisi tentang kewenangan Nakhoda dengan jelas dalam mengambil keputusan demi keputusan dalam mencegah dan meminta dukungan perusahaan jika diperlukan.
- f. Element 6 – Sumber daya manusia dan personal
 - 1) Nakhoda dipilih dengan teliti, memahami Sistem Manajemen Keselamatan dan diberikan dukungan seperlunya agar tugas-tugasnya dapat dilaksanakan dengan baik.
 - 2) Kru kapal harus berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.

- 3) Membuat prosedur bagi personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru agar dapat menyesuaikan tugas-tugasnya.
- 4) Personil yang terlibat dengan Sistem Manajemen Keselamatan memiliki pengetahuan dengan baik mengenai hukum, peraturan, kode, dan petunjuk yang baik.
- 5) Membuat prosedur untuk menetapkan jenis latihan yang diperlukan dan memberikan pelatihan kepada karyawan yang memerlukan.
- 6) Membuat prosedur dengan bahasa yang dimengerti oleh Kru kapal.
- 7) Menjamin *crew* kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya.

5. STCW 1995 Amandemen 2010

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000:52) dalam buku *Internasional Safety Management Code* yaitu suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 Amandemen 1995 adalah bahwa keselamatan kerja dan pelayaran adalah tanggung jawab tiga pihak yaitu :

- a. Pemerintah sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan yang berkaitan dengan keselamatan kerja di laut.
- b. Pendidikan dan latihan, yaitu institusi yang mendidik dan melatih personil yang akan bekerja di kapal.
- c. Perusahaan pelayaran, yaitu yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih.

Sebagaimana diterangkan di atas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis dan sebagainya. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi STCW

sangat vital terhadap pelaksanaan ISM CODE. Artinya apabila personil yang bekerja di kapal, standar kompensasi dan tingkat kesehatannya tidak ditentukan oleh suatu peraturan internasional yang mengikat, maka dapat dipastikan bahwa para pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda-beda.

D. Peraturan ILO Tentang Waktu Kerja Dan Waktu Istirahat

(dikutip dari http://www.ilo.org/ilo_convention)

BAGIAN II. Jam kerja dan jam istirahat pelaut

Artikel 3

Batas yang dikeluarkan dalam artikel 5, telah ditetapkan salah satu dari sebuah jumlah maksimum dari jam kerja yang mana tidak melebihi periode waktu yang telah ditetapkan, atau jumlah minimum dari jam istirahat yang telah ditetapkan.

Artikel 4

Seorang anggota yang mengesahkan mengakui konvensi ini bahwa jam kerja normal standar untuk pelaut seperti pekerja lainnya yang dasarnya 8 jam per hari dengan 1 hari istirahat perminggu dan istirahat pada waktu liburan. Bagaimanapun ini tidak akan mencegah dari prosedur yang ditentukan untuk pemberi kuasa atau meminta sebuah persetujuan kolektif yang mana menentukan jam kerja pelaut normal pada dasarnya tidak melebihi ketentuan ini.

Artikel 5

1. Batas jam kerja dan istirahat seperti dibawah ini :

a. Jam kerja maksimum tidak boleh melebihi :

1) 14 jam dalam periode 24 jam

2) 72 jam dalam periode 7 hari

Atau

b. Jam istirahat minimum tidak boleh melebihi :

1) 10 jam dalam periode 24 jam

- 2) 77 jam dalam periode 7 hari
2. Jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya tidak kurang dari 6 jam.
 3. Dalam situasi dimana seorang pelaut yang dihubungi ketika melaksanakan dinas jaga, pelaut akan mempunyai sebuah kompensasi yang cukup dari waktu istirahat jika periode normal untuk istirahat telah terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
 4. Jika tidak ada persetujuan kolektif untuk menetapkan bahwa ketentuan dalam persetujuan atau penyerahan dalam hal paragraf 3 atau 4 tidak mampu, hak untuk bertindak mampu menetapkan seperti ketentuan untuk memastikan perhatian pelaut mempunyai istirahat yang cukup.

E. Jenis - Jenis Alat Keselamatan Kerja

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000:82) Dalam buku *Personal Safety and Social Responsibility* yaitu Ada dua macam alat-alat pelindung keselamatan antara lain:

Untuk mesin-mesin

Alat sudah disediakan oleh pabrik-pabrik yang membuat dan mengeluarkan mesin-mesin itu, misalnya kap-kap pelindung dari motor listrik, klep-klep keamanan dari ketel-ketel uap, pompa-pompa dan sebagainya.

1. Untuk para pekerja (*Safety equipment*)

Alat-alat pelindung/keselamatan untuk para pekerja gunanya untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpanya sewaktu menjalankan tugas.

Jenis alat-alat pelindung/keselamatan kerja tersebut adalah:

- a. Alat-alat pelindung kepala
- b. Alat-alat pelindung muka dan mata
- c. Alat-alat pelindung bada
- d. Alat-alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki)

- e. Alat-alat pelindung pernafasan
- f. Alat-alat pelindung pendengaran
- g. Alat-alat pencegah tenggelam

Peralatan keselamatan kerja gunanya adalah untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin dapat menimpa sewaktu bekerja. Keselamatan kerja di kapal akan tercapai apabila didukung oleh kualitas peralatan keselamatan yang baik. Karena salah satu pemicu terjadinya kecelakaan kerja adalah tindakan tidak aman dari manusia, salah satunya adalah penggunaan alat pelindung yang rusak.

Pengetahuan penggunaan alat-alat keselamatan sangat penting, maka dari itu dalam penggunaannya perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Perhatikan sebelum menggunakan, apakah alat itu layak apa tidak.
- b. Jangan memakai alat-alat yang rusak, karena hal itu dapat membawa bahaya.
- c. Sesudah dipakai simpan alat-alat tersebut pada tempatnya, apabila kita membutuhkan tidak lagi repot-repot mencarinya.
- d. Kalau ada kerusakan atau hilang cepat lapor kepada pekerja masing-masing.
- e. Tempat penyimpanan alat-alat agar selalu bersih dan dalam keadaan baik, agar alat keselamatan tidak cepat rusak dan awet.

Adapun alat-alat pelindung diri yang sesuai dengan standar yang harus kita gunakan untuk bekerja di kapal seperti:

- a. Alat pelindung mata
 - 1) Kacamata keselamatan cocok untuk bahaya berenergi lemah.

2) *Goggles* cocok untuk bermacam-macam bahaya terutama debu.

b. Alat pelindung kulit dan tubuh

1) Sarung tangan (*safety gloves*)

Untuk melindungi tangan dari pekerja kotor dan basah

2) Sepatu kerja (*safety shoes*)

Untuk melindungi kaki dari tertimpa dan tersandung benda

3) Baju kerja (*wearpack*)

Untuk melindungi kulit atau tubuh

Dalam buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman*, dijelaskan mengenai jenis alat-alat keselamatan dan penggunaannya :

1) Umum

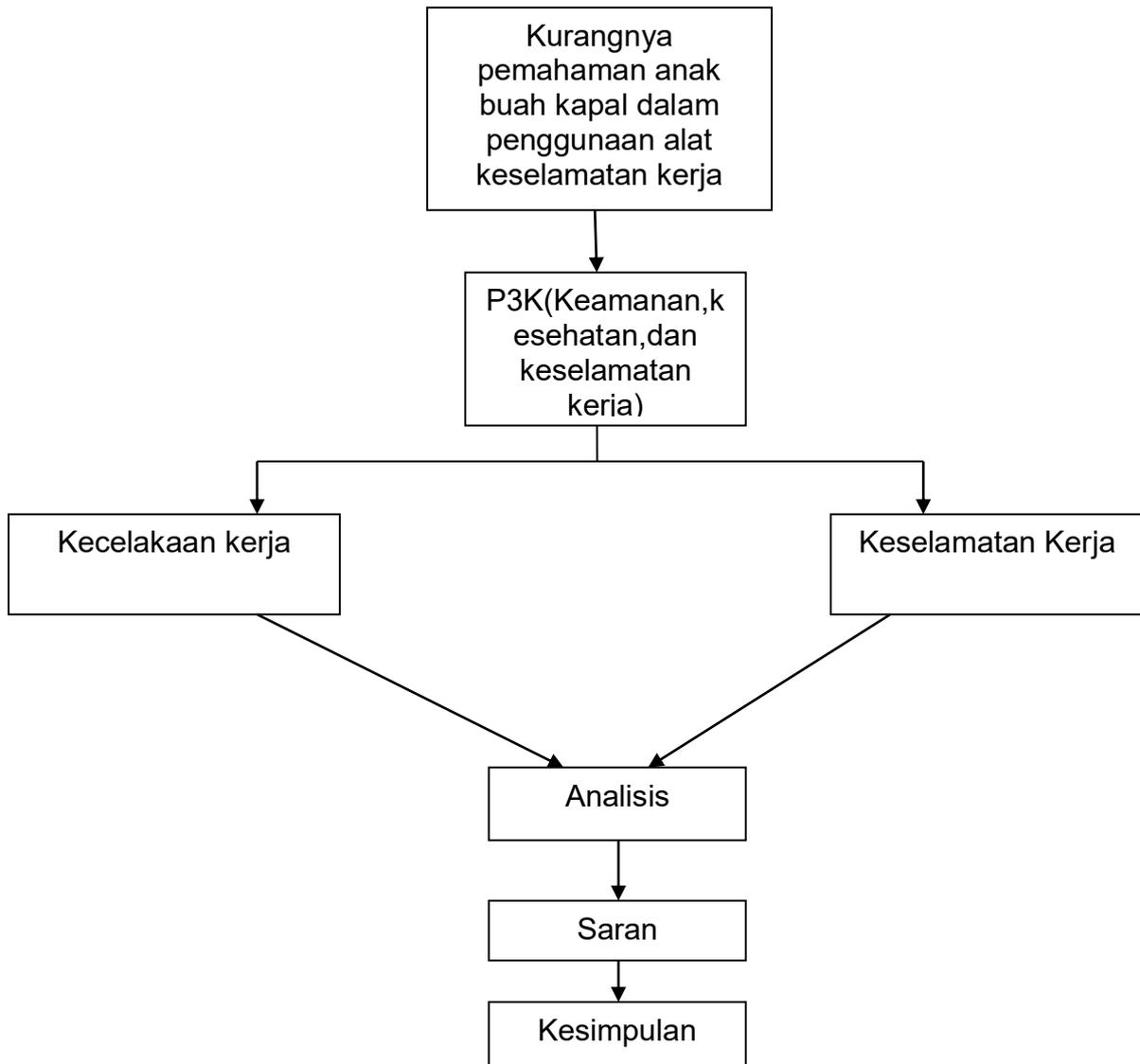
Overrall (pakaian kerja), *Gloves* (sarung tangan), *Foot wear* (alas kaki) yang panas seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja di kapal, tapi semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan. Semua personil yang diwajibkan untuk menggunakan peralatan perlindungan harus dilatih dalam penggunaannya dan diberi tahu keterbatasannya.

Pakaian dan perlindungan perlengkapan perorangan dikelompokkan sebagai berikut :

- a) Pelindung kepala : *Safety helmets, Hair protection.*
- b) Pelindung pernafasan : *Dust Masks, Respirations Breathing apparatus.*
- c) Pelindung tangan dan kaki : *Gloves, Safety boots, Safety shoes.*
- d) Pelindung badan : *Safety suits, Safety belts, Harnesses.*

Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai *riset*. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti "kembali" dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian, arti sebenarnya dari *research* atau *riset* adalah "mencari kembali".

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggungjawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan di lapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan dari pada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian kualitatif, dimana penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif lebih menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah.

2. Jumlah Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan Jenis Penelitian maka penulis mengambil jumlah variabel penelitian adalah 2 (dua) yaitu:

- a. analisa tingkat pengetahuan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal.
- b. Mengetahui peralatan keselamatan kerja yang ada di kapal sudah sesuai aturan atau belum.

B. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus

Pada penelitian ini variabel penelitian adalah analisa tingkat penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan psikologis ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Secara ringkas merupakan penyesuaian pekerjaan kepada manusia dan setiap manusia kepada pekerjaan atau jabatannya.

C. Populasi dan sampel

1. Populasi

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari unit analisa yang ciri-cirinya akan diduga. Jenis populasi yang diambil oleh penulis dalam skripsi ini adalah populasi sasaran, yaitu semua ABK di atas kapal.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang diharapkan mampu mewakili poulasi dalam penelitian.

D. Teknik Pengumpulan Data

Penyajian penulisan skripsi ini menggunakan metode deskriptif kualitatif atau prosedur penelitian berdasarkan data deskriptif, yaitu berupa lisan atau kata tertulis dari seorang subjek yang telah diamati dan memiliki karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data asli yang tidak diubah serta menggunakan cara yang sistematis dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya. Penelitian kualitatif

juga merupakan suatu pendekatan induktif untuk penyusunan pengetahuan yang menggunakan riset dan menekankan subjektivitas serta arti pengalaman bagi individu. Selanjutnya setelah pengamatan, maka kita dapat mengumpulkan data yang berkaitan dengan objek penelitian yaitu tingkat Penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal.

E. Teknik Analisis Data

1. Teknik dan prosedur pengumpulan data

Metode yang digunakan dalam penelitian ada 2 yaitu :

- a. Metode *field research*, yaitu : Mengumpulkan data langsung pada lokasi penelitian ataupun objek penelitian.
- b. Metode *Library research*, yaitu : Mengumpulkan data dari bahan bacaan, untuk menjadikan landasan teori dalam pembahasan proposal.

2. Instrumen Penelitian

Instrumen dalam penelitian penulisan adalah sebagai berikut:

a. Metode Penelitian Lapangan

Dalam metode ini penulis akan melakukan penelitian dan pengamatan secara langsung mengamati dan meneliti objeknya. Data dan informasi yang akan dikumpulkan melalui:

1) Metode Observasi

Pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan teknik observasi artinya secara langsung mengamati dan meneliti objeknya. Observasi dilakukan pada saat menjalani proyek laut di atas dan pada saat melaksanakan tugas penjagaan.

2) Metode Wawancara

Teknik wawancara merupakan alat pengumpul data untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya. Didalam pembuatan skripsi ini penulis menggunakan

tehnik wawancara secara terbuka, yaitu berkomunikasi serta berkonsultasi dengan para responden selama praktek di atas kapal.

b. Metode Penelitian Pustaka

Penulis memperoleh data dan informasi yang akan didapatkan dengan membaca dan mempelajari buku-buku dan tulisan-tulisan mengenai data informasi yang sangat penting didalam menunjang peningkatan keselamatan pelayaran kapal niaga.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Berdasarkan latar belakang penelitian tentang beberapa kecelakaan kerja yang terjadi di kapal SEA NOBLE Maka kapal SEA NOBLE.menerapkan peraturan internasional tentang *Safety Management System* (SMS) dalam hal ini sesuai dengan kebijakan perusahaan PT.KSM INDONESIA. dengan memberlakukan adanya *safety meeting* disetiap armada niaganya. *Safety meeting* adalah kegiatan yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Di kapal SEA NOBLE,*safety meeting* dilaksanakan setiap akhir bulan dan dihadiri oleh Nakhoda serta seluruh *crew* kapal, kecuali yang melaksanakan tugas jaga di kapal.

Dari beberapa kejadian yang dipaparkan tersebut, penulis mencoba menganalisa penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang paling sering terjadi adalah karena kurangnya kesadaran *crew* kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

Penggunaan alat-alat keselamatan kerja gunanya untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpa sewaktu bekerja. Dalam hal ini penulis akan melampirkan kegiatan kegiatan pada saat di kapal.

Adapun kegiatan-kegiatan yang penulis observasi adalah sebagai berikut :

- 1.Kegiatan harian *crew* kapal pada saat kapal sebelum di survei pada tanggal 23 oktober 2017.
- 2.Kegiatan memuat mobil di pelabuhan yokohama pada tanggal 12 Januari 2018.
- 3.Kegiatan memuat tapioka di pelabuhan bangkok pada tanggal 8 Februari 2018

4. Kegiatan bongkar muatan tapioka di pelabuhan ulsan pada tanggal 13 Februari 2018
5. Kegiatan perawatan *deck* pada saat kapal berlabuh jangkar di pelabuhan ulsan pada tanggal 18 Februari 2018
6. Kegiatan harian *crew* kapal pada saat kapal docking di zhousan china pada tanggal 28 februari 2018
7. Kegiatan harian *crew* kapal pada saat kapal docking di zhousan china pada tanggal 3 maret 2018

Beberapa faktor yang menyebabkan rendahnya keterampilan Anak Buah Kapal terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal SEA NOBLE. Meratus Katingan sebagai berikut:

1. Tingkat pendidikan Anak Buah Kapal yang berbeda-beda

PT.KSM INDONESIA telah menerapkan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan tetapi kecelakaan tetap terjadi di kapal SEA NOBLE. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :

- a. Keterampilan dan kedisiplinan kru dalam mentaati peraturan keselamatan kerja terutama dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja masih sangat kurang.
- b. Pihak perusahaan dan kapal dalam menerima kru baru tidak diseleksi dengan baik dengan memperhatikan kelengkapan dokumen atau sertifikat yang berhubungan dengan pengalaman kerja di atas kapal.
- c. Kru baru dan lama yang melaksanakan serah terima jabatan tidak saling menukar informasi mengenai segala sesuatu tentang kapal tersebut.
- d. Kurangnya Sosialisasi motivasi serta pengawasan oleh para perwira tentang cara menggunakan alat-alat keselamatan kerja maupun bahaya-bahaya yang timbul dari pekerjaan tersebut.

2. Ketersediaan alat-alat keselamatan yang ada di kapal tidak sesuai dengan ketentuan.

Sering kali terjadi, 1st Officer mengeluhkan permintaan peralatan keselamatan kerja di kapal SEA NOBLE tidak sesuai dengan yang diterima dari perusahaan dengan alasan untuk mengurangi biaya yang dianggap kurang bermanfaat bagi perusahaan.

Pihak perusahaan seringkali mengirimkan peralatan keselamatan kerja yang kurang berkualitas dan tidak sesuai standar aturan yang berlaku. Selain itu keterampilan kru dalam melakukan pekerjaan juga dalam perawatan serta penjagaan peralatan keselamatan kerja masih kurang sehingga banyak peralatan kerja yang sudah tidak layak gunakan.

Perbandingan jenis alat keselamatan:

No.	Nama alat keselamatan kerja	Kondisi di kapal SEA NOBLE
1.	Helm keselamatan (safety Helmet)	Terpakai
2.	Topi Penyemprot Pasir	Tidak ada
3.	Kap las tangan/dipengang	Tidak terpakai
4	Pelindung muka (gas mask)	Terpakai
5.	Kacamata keselamatan (Safety gogle)	Terpakai
6.	Kacamata las	Tidak terpakai
7.	Kacamata karet	Tidak ada

8.	Pelindung mata kedok	Tidak ada
9.	Pelapis dada karet hitam	Tidak ada
10.	Sarung tangan asbes	Tidak ada
11.	Sarung tangan kain (Safety Gloves)	Terpakai
12.	Sarung tangan las	Tidak terpakai
13.	Sarung tangan karet	Tidak terpakai
14.	Sarung tangan plastic	Tidak ada
15.	Sepatu karet Panjang (Safety Booth)	Terpakai
16.	Sepatu karet panjang sampai paha	Tidak ada
17.	Pelindung kaki dari kulit	Tidak ada
18.	Topeng udara	Tidak ada
19.	Topeng penahan debu	Tidak ada
20.	Topeng gas segar (Bloman mask)	Tidak terpakai
21.	Tali pinggang keselamatan (Safety Belt)	Terpakai
22.	Jaring keselamatan (Safety Nett)	Terpakai
23.	Pengeruk	Tidak ada
24.	Sumbat telinga (ear Plug)	Tidak terpakai

25.	Tutup Telinga (Ear Muff)	Tidak terpakai
26.	Life jakcet	Terpakai
27.	Pelindung lengan dari kulit.	Tidak ada

Sumber data: SEA NOBLE (hasil olah data 2017)

Gambar 4.1 Helm Keselamatan (*Safety Helmet*)



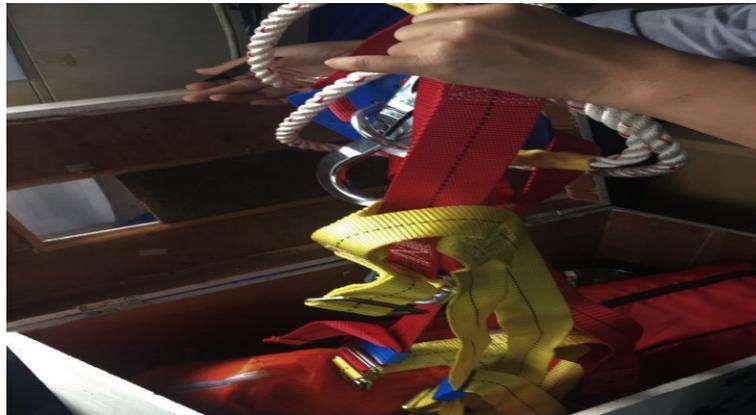
Sumber : MV. Sea Noble

Gambar 4.2 Sarung Tangan Kain (*Safety Gloves*)



Sumber : MV. Sea Noble

Gambar 4.3 Tali Pinggang Keselamatan (*Safety Belt*)



Sumber : MV. Sea Noble

Gambar 4.4 Sepatu Karet (*Safety Boot*)



Sumber : MV. Sea Noble

3. Kurangnya familiarisasi serta pelatihan kerja terhadap lingkungan kerja oleh 1st Officer.

Sewaktu penulis melaksanakan tugas Prala selama \pm 1 tahun, penulis tidak pernah melihat seorang mualim I memberikan arahan terhadap lingkungan kerja kepada kru yang baru naik di kapal dengan tepat hanya memberikan pertanyaan-pertanyaan dalam lampiran familiarisasi. Selain itu perwira tidak merealisasikan waktu kejadian dan waktu istirahat dengan baik. Sehabis jaga di anjungan, semua perwira tidak ikut bergabung dengan kru yang I

ain untuk kerja harian atau memberikan arahan-arahan dalam pekerjaan tersebut

Keterangan :

Terpakai: Jenis alat keselamatan kerja yang biasa digunakan oleh kru bagian deck

Tidak terpakai: Jenis alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal kapal, tetapi tidak pernah digunakan oleh kru bagian deck atau hanya digunakan oleh kru bagian mesin

Tidak ada: Jenis alat keselamatan kerja yang tidak terdapat di kapal

Setelah diadakan pengumpulan perbandingan jenis alat keselamatan kerja berdasarkan kondisi di atas maka didapatkan data sebagai berikut :

Tabel 8. perbandingan jenis alat keselamatan kerja berdasarkan kondisi

NO.	KATEGORI	JUMLAH ALAT	PERSENTASE
1.	Terpakai	8	29,6%
2.	Tidak terpakai	7	26,0%
3.	Tidak ada	12	44,4%
JUMLAH		27	100%

Dengan melihat persentase perbandingan diatas, terdapat hanya 8 jenis alat keselamatan kerja atau 29,6% yang terpakai,

sedangkan jumlah alat keselamatan kerja yang tidak terpakai dan tidak terdapat di kapal SEA NOBLE sebanyak 19 jenis atau 70,4% dari data, sehingga dapat disimpulkan bahwa Ketersediaan alat-alat keselamatan kerja yang ada di kapal jumlahnya terbatas.

PT.KSM INDONESIA telah menerapkan Pelaksanaan *Safety Management System* tetapi kecelakaan tetap terjadi yang disebabkan oleh beberapa faktor :

1. Kurangnya kesadaran dan pemahaman *crew* kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di kapal.

Safety Management System dalam peranannya di kapal, memaparkan hal-hal yang penting bagi keamanan dan keselamatan jiwa di kapal dan lingkungan. Penerapan safety management system yang baik harus ditunjang oleh sumber daya manusia yang disiplin.

Hal ini bisa dilihat pada saat dilakukan pengecekan tanki muatan, salah satu kru kapal masuk ke dalam tanki hanya menggunakan *masker* dan *safety belt* tanpa menggunakan *breathing apparatus* dengan alasan berat dan mengganggu pergerakan di dalam tanki.

2. Kurangnya pengetahuan dan pemahaman akan penerapan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

Pengetahuan dan pemahaman mengenai alat-alat keselamatan kerja sangat penting sehingga dapat mencegah atau meminimalkan bahaya kecelakaan kerja yang terjadi. Keselamatan kerja di kapal akan tercapai apabila didukung dengan kualitas peralatan keselamatan kerja yang baik.

B. Pembahasan Masalah

Berdasarkan analisa masalah diatas maka penulis akan membahas tindakan-tindakan yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja yaitu:

1. Meningkatkan pendidikan dan pelatihan dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja sebelum bekerja di kapal.

Sebagaimana diterangkan didalam ISM Code Elemen 6.1, yaitu:

“Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut-pelaut yang cakap, bersertifikat dan sehat menurut persyaratan-persyaratan baik nasional maupun internasional”

Artinya, apabila personil yang bekerja di kapal standar kompetensi dan tingkat kesehatannya tidak ditentukan oleh suatu aturan internasional yang mengikat, maka sudah dapat dipastikan bahwa para pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda-beda. Hal demikian akan menimbulkan dampak yang negatif terhadap implementasi ISM Code.

Salah satu cara untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan *crew* Kapal adalah melalui pendidikan. Di tempat pendidikan ini *crew* Kapal akan mendapatkan pengetahuan baik itu berupa teori maupun berupa praktek sesuai dengan program STCW (*Standart on Training Certification and Watchkeeping*) 1995 dari mulai pengenalan alat kemudian cara perawatannya sampai dengan penggunaan alat-alat keselamatan kerja tersebut.

Keterampilan yang meliputi pengetahuan tentang cara kerja dan prakteknya serta pengenalan-pengenalan secara terperinci sampai hal-hal kecil termasuk dengan proses belajar.

Dari hasil penelitian yang penulis alami diatas kapal SEA NOBLE, maka penulis mendapatkan data sebagai berikut :

Tabel 9 : Data crew yang bekerja di kapal SEA NOBLE berdasarkan tingkat ijazah

Tingkat ijazah	Jumlah	Persentase
Certificate of Proviency	8	57,9 %
Certificate of Competence	7	42,1 %
Total	15	100 %

Sumber : data SEA NOBLE

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa sekitar 57,9 % dari seluruh crew yang ada di kapal SEA NOBLE memiliki ijazah atau *certificate of proviciency* seperti BST (*Basic Safety Training*) dan cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja. Ijazah atau sertifikat tersebut adalah penunjang untuk bekerja diatas kapal. Sedangkan 42,1% memiliki ijazah atau *Certificate of Competence* yang dimilikim oleh perwira.

Tabel 10 : Data Anak Buah Kapal yang Bekerja diatas kapal SEA NOBLE berdasarkan tingkat jabatan.

Tingkat Jabatan	Jumlah	Persentase
Perwira	7	42,1 %
Anak Buah Kapal	6	47,3 %
Kadet	2	10,5 %
Total	15	100 %

Sumber : Data SEA NOBLE

Sebagaimana diterangkan di atas, meningkatkan pendidikan dan pelatihani crew kapal harus senantiasa ditingkatkan agar pengoperasian kapal dapat berjalan dengan aman. Mengingat penyimpangan terhadap *Safety Management System* di kapal

sering terjadi, maka ada beberapa hal yang perlu dicermati dan dilaksanakan agar *Safety Management System* dapat terlaksana sesuai dengan yang diharapkan antara lain:

a. Sosialisasi

Sosialisasi dalam bentuk lisan maupun tulisan kepada seluruh *crew* kapal nantinya diharapkan agar *safety management system* dapat dilaksanakan dalam aktivitas kerja sehari-hari.

b. Motivasi

Pemberian motivasi kepada kru kapal dengan cara memberikan petunjuk dan saran yang meyakinkan bahwa dalam bekerja mengikuti aturan-aturan yang diisyaratkan oleh *Safety Management System* perlu dilakukan sehingga keamanan dan keselamatan jiwa *crew* kapal dapat terjamin.

c. Pengawasan

Adapun yang bertanggung jawab dalam pengawasan ini adalah Nakhoda dan Perwira di kapal yang ditunjuk sebagai *Safety officer* yaitu dengan cara mengadakan pengawasan secara langsung kepada kru kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di kapal.

Dari pembahasan diatas adapun yang berkaitan dengan keselamatan kerja dalam penerapan *Safety Management System* meliputi:

- a. Mengadakan *safety meeting*, yang didalamnya memberitahukan mengenai keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan kecelakaan kerja kepada *crew* kapal untuk lebih memahami hal tersebut dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di kapal. Sehingga setiap tindakan yang dilakukan sesuai dengan peraturan-peraturan yang berlaku menurut konvensi internasional.
- b. Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal dan dibantu oleh mualim I sebagai "*Safety Officer*" harus secara rutin dan

berkala memberikan himbauan-himbauan mengenai bahaya-bahaya dan akibat-akibat apabila tidak menggunakan alat keselamatan kerja.

- c. Perusahaan pelayaran harus selalu mendukung keterampilan dan pengembangan pengetahuan *crew* kapal khususnya mengenai keselamatan kerja.
- d. Perwira yang bertanggung jawab ditugaskan dalam menangani administrasi alat-alat keselamatan kerja harus mempunyai daftar inventaris yang lengkap dan mencatat segala kegiatan yang dilakukan dalam pengenalan alat keselamatan kerja.

Meningkatkan kesadaran dan kedisiplinan dalam menggunakan alat- alat keselamatan kerja. Oleh karena itu untuk mengantisipasi keadaan yang demikian ada beberapa alternatif pemecahan masalah yang bersumber dari faktor manusia terhadap keselamatan kerja, yang dapat direalisasi antara lain:

- a. Meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan *crew* dalam mentaati peraturan keselamatan kerja terutama dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan cara memberikan peringatan yang tegas bahkan sampai pada pemberhentian.
- b. *Crew* baru dan *crew* lama yang akan melaksanakan kerja di kapal harus saling menukar informasi mengenai segala sesuatu tentang kapal tersebut.
- c. Pihak perusahaan dan kapal benar-benar merealisasikan *safety manual book* dan *safety meeting* didalam menerima kru baru agar diseleksi dengan baik dengan memperhatikan kelengkapan dokumen atau sertifikat yang berkaitan dengan pengalaman kerja di kapal.

Selain itu pemahaman kru dalam melakukan pekerjaan juga sangat penting apa yang akan dilakukan dan bahaya yang akan terjadi.

2. Pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja untuk menghindari terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan Nakhoda dan perwira di kapal. Ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pada saat bekerja:

- a. Kurangnya kesadaran *crew* dalam mentaati peraturan keselamatan kerja. Seperti pada saat bekerja di *deck* tidak menggunakan *safety helmet* sehingga mengakibatkan kecelakaan tertimpa benda yang jatuh mengenai kepala *crew* tersebut. Hal ini tidak hanya terjadi pada *crew* yang bekerja di *deck* saja melainkan *crew* mesin yang bekerja di kamar mesin tidak menggunakan *safety shoes* sehingga mengakibatkan tergelincir karena lantai kamar mesin yang licin dan terdapat banyak oli.
- b. Kurangnya disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja. Sehingga *crew* yang paham akan pekerjaan yang dilakukan dan resiko yang akan terjadi namun tidak dilaksanakan didalam melakukan pekerjaan. Sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan.
- c. Menurut *chief officer* faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja adalah *crew* yang baru naik atau bekerja di kapal kurang melalui tahap familiarisasi atau pengenalan terhadap lingkungan di kapal.

Berdasarkan data-data yang diperoleh di atas kapal peralatan keselamatan kerja di kapal SEA NOBLE belum memadai. Hal ini dikarenakan peralatan keselamatan kerja banyak yang rusak dibandingkan dengan peralatan yang

kondisinya baik. Sehingga *crew* kapal enggan dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja tersebut.

Adapun bahaya-bahaya yang terjadi jika dilihat dari penggunaan alat-alat keselamatan kerja antara lain:

a. Pelindung kepala (*Safety helmets*)

Safety helmets dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian. Bahaya lainnya termasuk panas yang tidak normal. Kulit helm dibuat untuk menahan tumbukan. Harness atau suspension untuk menyokong perlindungan di kepala pemakai. *Crown straps* membantu menahan kekuatan tumbukan, dibentuk pada jarak kelayakan dari pendekatan 25 mm antara kulit helm dengan batok kepala pemakai.

b. Kaca mata pengaman (*Safety goggles*)

Suatu alat keselamatan kerja yang digunakan untuk melindungi mata dari benda kasar maupun debu yang masuk kedalam mata. Dalam memilih perlindungan mata harus diperhatikan bentuk dan bahaya yang dihadapi. Adapun penyebab utama kecelakaan pada mata adalah:

1. Sinar infra merah (gas pengelasan)
2. Sinar ultra violet (gas listrik)
3. Terkena benda kimia
4. Terkena partikel

c. Sarung tangan (*Safety glove*)

Pemakaian sarung tangan yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang dihadapi dan jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya *leather gloves* (terbuat dari kulit) umumnya untuk menangani benda yang kasar atau tajam, Sarung tangan yang basah atau berminyak biasanya menjadi licin oleh karena itu diperlukan perhatian khusus ketika menggunakannya dalam bekerja.

d. Tali pengaman (*Safety belt*)

Suatu alat keselamatan kerja yang berfungsi untuk mencegah terjadinya kecelakaan pada diri sendiri, dan mencegah terjadinya resiko terjatuh dari ketinggian.

e. Pelindung telinga (*Ear plug*)

Suatu alat keselamatan kerja yang digunakan untuk melindungi telinga dari kebisingan.

f. Pakaian kerja (*Wear pack*)

Dalam menggunakan pakaian kerja perlu diperhatikan hal-hal dibawah ini:

1. Dalam pemilihan pakaian kerja harus diperhitungkan bahaya-bahaya yang mungkin menimpa tenaga kerja,
2. Pakaian kerja harus pas dan tidak longgar, sehingga memudahkan dalam melakukan pekerjaan.
3. Benda-benda tajam, bahan-bahan eksplosive yang dapat terbakar tidak boleh dibawa dalam kantong pakaian.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian-uraian yang terdapat pada bab-bab sebelumnya, tentang “Analisis penggunaan alat keselamatan kerja di SEA NOBLE” maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis memberikan simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang di bahas dalam skripsi ini.

1. Pengetahuan dan pemahaman *crew* kapal terhadap pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja belum sempurna dilaksanakan.
2. Peralatan keselamatan kerja yang ada di kapal SEA NOBLE belum lengkap dan belum sesuai standar yang berlaku.

B. Saran

Dari simpulan yang telah dipaparkan di atas, maka penulis memberikan saran yang berhubungan dengan “Analisis penggunaan alat keselamatan kerja di kapal SEA NOBLE

1. Diharapkan agar perlu diadakannya *safety meeting* pada *crew* kapal tentang suatu keselamatan kerja dalam upaya mempertahankan keselamatan kerja tersebut.
2. Diharapkan agar setiap perusahaan melengkapi alat keselamatan kerja di setiap armadanya dalam memenuhi keselamatan kerja di kapal yang menyangkut keselamatan kapal, muatan, dan *crew* kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Azwar, S. Tahun.(1999).*Penyusunan Skala Psikologi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Badan Diklat Perhubungan.(2000). *International Safety Management Code, BST Modul-4*,Jakarta: Departemen Perhubungan.

Badan Diklat Perhubungan.(2000). *Personal Safety and Social Responsibility,BST Modul-4*,Jakarta: Departemen Perhubungan.

Code Of Safe Working Practices For Merchant Seamen Consolidated Edition 2002.

IMO, SOLAS Consolidated Edition 2001. *Tentang peralatan keselamatan dan persyaratannya.*

Suma'mur, P.K Dr.M Sc.(1981). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*,Jakarta: Gunung Agung.

Tim PIP Makassar. (2004), *Pedoman Penulisan Skripsi*.Makassar: PIP Makassar.

http://www.ilo.org/ilo_convention Peraturan ILO tentang *waktu kerja dan waktu istirahat*. Diakses 15 November 2014

<http://www.Portalhr.com> (online) *Undang-Undang Republik Indonesia* Diakses 16 November 2014.

<https://www.google.co.id/sea> *Alat keselamatan kerja di atas kapal* Diakses 16 Juli 2017

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Muh. Ridwan Syarif , lahir di MAKASSAR (Sulawesi Selatan) Indonesia, pada tanggal 03 MARET 1995. Anak kelima dari Bapak Syarif dan Ibu Suryana. Riwayat Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan pada tahun 2007 di SD INPRES PERUMNAS ANTANG II/I Makassar dan melanjutkan pendidikan Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama pada SMPN 19 Makassar dan tamat pada tahun 2010. Pada tahun yang sama, penulis melanjutkan Pendidikan di SMA AMANAH NUSANTARA dan selesai pada tahun 2013.

Pada tahun 2014 penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, mengambil jurusan nautika selama VIII semester dan pada semester V dan VI penulis melaksanakan praktek diatas kapal, MV. Sea noble milik PT. KSM INDONESIA berbendera Indonesia selama 1 tahun 01 hari. Selesai melakukan praktek penulis melanjutkan pendidikan di PIP Makassar untuk lanjut ke semester VII dan VIII untuk memperoleh gelar S.Tr.Pel (Sarjana Sains Terapan Pelayaran) dan ijasah ANT III.