

**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI MV.
HURRICANE**



**MUH. IRFANSYAH MUSRAH
NIT. 19.41.038
NAUTIKA**

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

**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI MV.
HURRICANE**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

MUH. IRFANSYAH MUSRAH

NIT.19.41.038

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

SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI MV.
HURRICANE

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH. IRFANSYAH MUSRAH
NIT. 19.41.038


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 2 Oktober 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Irfan Faozun, M.M.
NIP. 19730908 200812 1 001

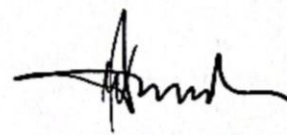

Masrupah, S.St.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar.
NIP. 19820716 201012 2 004

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika


Capt. Irfan Faozun, M.M.
NIP. 19730908 200812 1 001


Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul :

“ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI MV. HURRICANE”

Mengingat kemampuan serta pengalaman yang penulis miliki masih sangat-sangat terbatas dan banyak kekurangan maka dalam penulisan skripsi ini, penulis sangat mengharapkan saran, kritik dan koreksi guna penyempurnaan skripsi ini. Bersama dengan ini penulis dengan senang hati menerima kritikan saran dan koreksi yang sifatnya membangun kesempurnaan skripsi ini.

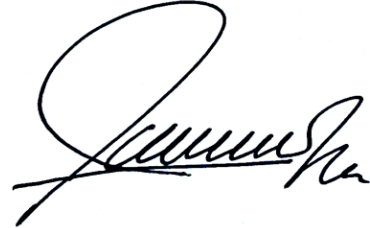
Untuk itu pula penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih yang tak terhingga serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M. selaku Pembantu Direktur 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan sebagai Pembimbing I.
3. Bapak Dr. Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar. selaku Pembantu Direktur 2 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Ibu Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur 3 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
5. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. sebagai Ketua Jurusan Nautika.
6. Ibu Masrupah, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M,Mar. sebagai Pembimbing II.
7. Perwira, Staff pengajar dan karyawan/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Nakhoda dan Perwira di MV. HURRICANE beserta seluruh ABK.

9. Keluarga yang senantiasa memberikan dukungan, Ayah Saya Mustang dan Ibu saya Rahmatang.
10. Rekan-rekan Taruna dan semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa tetap melimpahkan rahmat-Nya kepada penulis dan kita semua. Penulis memohon maaf apabila di dalam penulisan 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, para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terutama bagi peningkatan mutu kualitas Perwira Indonesia pada khususnya.

Makassar, 2 Oktober 2023



MUH. IRFANSYAH MUSRAH

19.41.038

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Muh. Irfansyah Musrah
Nomor Induk Taruna : 19.41.038
Program Studi : Nautika

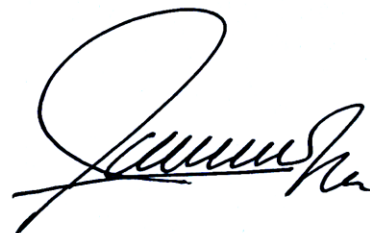
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI MV. HURRICANE

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 2 Oktober 2023



MUH. IRFANSYAH MUSRAH

19.41.038

ABSTRAK

Muh. Irfansyah Musrah, Analisis Pelaksanaan Safety Meeting dalam Meningkatkan Keselamatan Crew di MV. HURRICANE (dibimbing oleh Irfan Faozun dan Masrupah).

Tujuan penulis dalam melakukan penelitian ini agar dapat mengetahui pengaruh *safety meeting* terhadap keselamatan *crew* serta untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan *safety meeting* yang sesuai dengan prosedur keselamatan guna menambah pengetahuan dan kesadaran *crew* agar memakai alat keselamatan dengan benar.

Penelitian dilaksanakan di kapal MV. HURRICANE pada tanggal 27 Oktober 2021 s/d 09 November 2022 dengan menggunakan metode kualitatif. Adapun teknik analisis data menitik beratkan pada penyelidikan subyektif, kemudian penulis melakukan pemeriksaan untuk mendapatkan kejelasan tentang masalah yang dibicarakan dalam penelitian ini.

Penelitian menunjukkan pelaksanaan *safety meeting* tidak dilaksanakan dengan baik. Sehingga banyak *crew* yang berpengetahuan minim mengenai hal-hal seputar keselamatan di kapal. Disebabkan karena kurangnya kesadaran dan kedisiplinan tentang keselamatan kerja, mereka menganggap *safety meeting* hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu. Inilah menjadi sebab utama kecelakaan kerja terjadi, banyak *crew* yang lalai dalam penggunaan alat keselamatan, penggunaan alat keselamatan ini adalah hal yang sangat penting demi keselamatan para *crew* yang bekerja di kapal.

Kata kunci : Safety Meeting, Pelaksanaan, Keselamatan



ABSTRACT

Muh. Irfansyah Musrah, *Analysis of Implementation Safety Meetings in Improving Crew Safety at MV. HURRICANE* (supervised by Irfan Faozun and Masrupah).

The author's goal in conducting this research is to find out the effect of safety meetings on crew safety and to find out how safety meetings are carried out in accordance with safety procedures in order to increase crew knowledge and awareness to use safety equipment properly.

The research carried out on board MV. HURRICANE from 27 October 2021 to 09 November 2022 using qualitative method. The data analysis technique focuses on subjective investigations, then authors conduct an examination to clarify about the issues discussed in this study.

Research indicated that the implementation of safety meetings is not carried out properly. So that many crews have minimal knowledge of matters relating to safety on board. Due to a lack of awareness and discipline about work safety, they consider safety meetings to be trivial and a waste of time. This is the main reason work accidents occur, many crews are negligent in using safety equipment, the use of this safety equipment is very important for the safety of the crew working on the ship.

Keywords: *Safety Meeting, Implementation, Safety*



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGUJIAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
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. <i>Safety Meeting</i>	6
B. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut	10
C. Sosialisasi Terhadap ABK Mengenai Keselamatan	15
D. <i>Personal Protective Equipment (PPE)</i>	19
E. Kerangka Pikir	25
F. Hipotesis	26

BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Jenis Penelitian	27
B. Definisi Operasional Variabel	28
C. Populasi dan Sampel Penelitian	30
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	31
E. Teknik Analisa Data	32
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
A. Hasil Penelitian	33
B. Pembahasan	40
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	49
A. Simpulan	49
B. Saran	49
DAFTAR PUSTAKA	51
LAMPIRAN	53
RIWAYAT HIDUP	56

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Ship Particular MV. Hurricane	35

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	<i>Coverall</i>	20
2.2	<i>Safety Helmet</i>	21
2.3	<i>Safety Shoes</i>	21
2.4	<i>Hand Gloves</i>	22
2.5	<i>Safety Goggles</i>	23
2.6	<i>Ear Plugg dan Ear Muff</i>	23
2.7	<i>Respirator</i>	24
2.8	Kerangka Pikir	25
4.1	MV. Hurricane	34
4.2	Pelaksanaan <i>Safety Meeting</i>	48

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor		Halaman
1	<i>Crew List</i>	53
2	<i>Safety Meeting Record</i>	54
3	<i>Ship Drill Report Form (GAS ESCAPE)</i>	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia kerja suatu pekerjaan bisa dilakukan secara individu atau organisasi yang nantinya menghasilkan suatu produk atau jasa baik itu di perusahaan pelayaran atau perusahaan lainnya. Setiap perusahaan selalu menuntut agar pegawainya bekerja dengan sebaik-baiknya, menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja mereka. Keselamatan ini meliputi diri sendiri, orang lain dan lingkungan dimana dia bekerja. Untuk hal ini, instansi terkait juga harus berperan dalam mengoptimalkan keselamatan dalam bekerja.

Pemerintah serta organisasi seperti *International Maritim Organisation* (IMO), ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya. Karena *International Maritim Organisation* (IMO) memiliki slogan *Safe, Secure, Efficient Shipping On Clean Ocean*. Yang berarti dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi dan lingkungan alam laut yang bersih.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Begitu pula dengan orang yang memiliki pekerjaan di atas kapal baik itu *crew* kapal atau bukan *crew* kapal yang memiliki resiko kecelakaan saat bekerja karena oleh beberapa faktor penyebab yang dapat menjadikan suatu pekerjaan tersebut terhambat. Oleh sebab itu, sebelum melakukan suatu pekerjaan harus dipersiapkan dengan matang untuk meminimalisir resiko kecelakaan di dalam pekerjaan.

Banyak *crew* kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungannya. Ada yang mementingkan diri sendiri tanpa memperhatikan keselamatan jiwa dan lingkungan sekitarnya. Kepedulian dan kesadaran dari masing-masing individu sangat dibutuhkan dalam manajemen keselamatan di atas kapal. Tidak jarang suatu pekerjaan baik di darat maupun di kapal, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga menimbulkan korban. Akhirnya kemajuan yang ingin dicapai menjadi kurang berarti dan malah membahayakan jiwa pekerjanya.

Kecelakaan yang terjadi di kapal selain menjadi hambatan-hambatan dalam suatu pekerjaan yang dapat menimbulkan kerugian-kerugian baik secara langsung maupun tidak langsung, yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan dan proses kerja untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja dan sebagainya. Untuk setiap kecelakaan dapat mempengaruhi dalam pekerjaan dan bisa jadi disebabkan oleh pelaksanaan rapat keselamatan kerja yang tidak baik. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan menghindari hambatan dalam pekerjaan maka perlu memperhatikan rapat keselamatan kerja seperti *safety meeting* sebelum pelaksanaan pekerjaan.

Pelaksanaan *safety meeting* di kapal sangat penting karena bertujuan menunjang kinerja *crew* kapal dan meningkatkan keselamatan kerja di kapal. Didalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang beresiko terhadap keselamatan *crew* kapal. Dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada *crew* kapal sewaktu bekerja dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, maka *safety meeting* menjadi salah satu upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi *crew* kapal itu sendiri.

Insiden atau kecelakaan pada *crew* sewaktu bekerja baik di dek maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh dan sebagainya yang disebabkan kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan saat bekerja. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan.

Di MV. Hurricane pelaksanaan *safety meeting* jarang dilaksanakan. Beberapa *crew* kapal masih menganggap bahwa *safety meeting* itu hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu. Tetapi *crew* tidak tahu bahwa sebenarnya hal yang mereka sepelekan ternyata dapat mempengaruhi keselamatan mereka bahkan bisa menyebabkan hal yang fatal sehingga menimbulkan kerugian bagi beberapa pihak. Dengan berbagai konsekuensi atas terjadi kecelakaan kerja seharusnya perwira kapal lebih memperhatikan lagi tentang prosedur keselamatan supaya dapat memperkecil resiko kecelakaan kerja. Pengarahan dalam *safety meeting* terhadap *crew* kapal perlu dilaksanakan karena dapat mempengaruhi keselamatan *crew*. Kegiatan tersebut dapat menambah pengetahuan dan kesadaran *crew* agar memakai alat keselamatan dengan benar sehingga dalam pekerjaan timbul rasa aman, tenang yang kemudian akan memberikan hasil yang maksimal dari pekerjaan tersebut.

Seperti yang terjadi pada tanggal 18 Februari 2022 posisi GPS 26°51.42' U 049°54.26' T pukul 09.15 LT saat kapal berlayar dari Abu Safa Oil Field ke Juaymah Pier, salah seorang AB terjatuh di dek, kakinya tersandung dan terluka pada bagian kepala akibat terbentur pada reling karena *helm* yang digunakan terlepas disebabkan talinya tidak dikaitkan ke dagu.

Dari alasan-alasan yang telah dikemukakan di atas maka penulis tertarik untuk menyusun skripsi dengan judul “**ANALISIS PELAKSANAAN SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI MV. HURRICANE**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut hal yang menjadi rumusan masalah, yaitu:

1. Apa pengaruh *safety meeting* terhadap keselamatan *crew* di MV. Hurricane?
2. Bagaimana pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai oleh penulis di dalam melakukan penelitian ini, yaitu:

1. Agar penulis dapat mengkaji pengaruh *safety meeting* terhadap keselamatan *crew*.
2. Agar penulis dapat mengetahui bagaimana pelaksanaan *safety meeting* yang sesuai prosedur.

D. Manfaat Penelitian

Secara umum penelitian ini diharapkan memberikan informasi bagi dunia ilmu pengetahuan tentang bagaimana pentingnya peran *safety meeting* dalam menunjang keselamatan dan keamanan *crew* kapal serta dalam meningkatkan kualitas kinerja perniagaan kapal. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi informasi tambahan bagi masyarakat, khususnya taruna, serta anak buah kapal. Informasi tersebut diharapkan memberi manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari skripsi ini diharapkan dapat berguna dan menjadi masukan kepada pembaca dan taruna, khususnya Program Studi Nautika dalam kaitannya sebagai penunjang pengetahuan tentang peranan *safety meeting* dalam keselamatan anak buah kapal, serta faktor-faktor penghambatnya dalam upaya pelaksanaan atau penerapannya di atas kapal.

2. Manfaat Praktis

Semoga proposal ini dapat menjadi referensi bagi seluruh *crew* di MV. Hurricane dalam melaksanakan tugasnya untuk penerapan *safety meeting* di kapal. Selain itu penulis berharap agar skripsi ini dapat menjadi sumber bacaan bagi semua pihak yang membutuhkan pengetahuan tentang peranan *safety meeting* bagi keselamatan anak buah kapal dan faktor apa saja yang menjadi penghambatnya dalam upaya pelaksanaan atau penerapannya di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Safety Meeting*

1. Pengertian *Safety Meeting*

Menurut *Leighton International Limited* (2009), *safety meeting* atau rapat keselamatan adalah suatu pertemuan yang diadakan oleh suatu kelompok untuk membicarakan masalah-masalah keselamatan K3LL (Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lindung Lingkungan) di lingkungan tempat kerja.

Menurut Anonim (2019), *safety meeting* merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan kepada para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja di area kerja. Biasanya materi yang diberikan melalui *safety meeting* ini sifatnya spesifik kepada lingkungan kerja, dilakukan pada lingkup tempat kerja yang spesifik dan tidak harus selalu dilakukan di ruang yang khusus. Cukup dengan memberikan *briefing* di area terbuka, karena pada inti pokoknya adalah adanya komunikasi tentang memberitahukan bagaimana selalu menjalankan aturan dari kesehatan dan keselamatan kerja itu sendiri.

Dikutip dari Jurnal Jumantik Vol. 4 No. 1, (2018), *safety meeting* merupakan pertemuan wajib yang dilaksanakan secara singkat oleh pekerja sebelum memulai suatu pekerjaan saat di kapal. *Safety meeting* dilaksanakan dilapangan yaitu ada di atas kapal di area yang dianggap aman dari potensi bahaya, misalnya *deck* kapal. *Safety meeting* dilakukan untuk memberitahukan kepada pekerja yang bersangkutan terkait tiap-tiap pekerjaan yang akan dilakukan dan bagaimana bekerja secara aman. Umumnya, *safety meeting* dipimpin oleh *safety officer* (Mualim 1) dihadiri oleh seluruh pekerja yang terkait dengan pekerjaan pada waktu tersebut. *Safety meeting* dilaksanakan secara dua arah, sehingga

pekerja diberikan kesempatan untuk menyampaikan komentar, pertanyaan, serta menjawab pertanyaan singkat yang diberikan.

Safety meeting ini sendiri dapat dikategorikan menjadi beberapa bagian, antara lain :

a. *Toolbox Safety Meeting*

Toolbox safety meeting merupakan pertemuan yang umumnya dilakukan pada pagi hari sebelum dimulainya pekerjaan untuk membahas apa saja kegiatan yang akan dilakukan hari ini kemudian diulas pekerjaan yang telah dilakukan kemarin, lalu pembagian tugas dari *supervisor* kepada masing-masing *crew* sehingga tidak ada lagi *missed* saat telah bekerja di lapangan serta yang paling penting dari *toolbox meeting* ialah mengingatkan kembali kepada seluruh *crew* mengenai keselamatan, kesehatan kerja, serta lingkungan.

Toolbox meeting dapat digunakan sebagai media komunikasi untuk *sharing* mengenai masalah *safety* dan isu yang berkembang saat ini yang berhubungan dengan pekerjaan yang akan dilakukan dan lain – lain. Untuk pelaksanaannya, *toolbox safety meeting* setiap pagi sebelum dimulainya pelaksanaan pekerjaan dilakukan dokumentasi dalam beberapa bentuk seperti foto pelaksanaan, *attendance list* dari *crew* yang mengikuti kegiatan, apa saja pembahasana, serta pembicara.

b. *Pre Job Safety Meeting*

Pre job safety meeting atau biasa disingkat dengan PJSM merupakan meeting yang dilakukan sebelum dimulainya pekerjaan di lokasi kerja (*pre job desc*), jadi ketika *toolbox meeting* selesai, maka pekerja dibagi menjadi beberapa pekerjaan yang berbeda, di lokasi pekerjaan yang berbeda-beda itulah juga dilakukan *pre job safety meeting*. *Pre job safety meeting* ini merupakan salah satu elemen dari izin kerja atau *work permit*. *Pre job safety meeting* ini juga menjelaskan semua

step job dari pekerjaan yang akan dilakukan serta resiko bahaya apa saja yang ada didalam pekerjaan tersebut, kemudian bagaimana mengendalikan dan meminimalisir resiko bahaya tersebut sehingga tidak berbahaya lagi bagi pekerja ketika melakukan pekerjaan tersebut.

c. *Weekly Safety Meeting*

Weekly safety meeting ini merupakan *meeting* mingguan yang dilakukan rutin setiap minggu dan dihadiri oleh *crew*. Dalam *meeting* ini biasanya membahas apa saja yang telah dialami dalam minggu ini, kemudian ada kejadian apa saja, termasuk jika ada sesuatu yang dapat dijadikan *lesson learns*. Biasanya juga ada ulasan mengenai beberapa kegiatan saat ini, adakah *accident* atau *incident* dalam minggu ini, isu apa saja yang sedang berkembang mengenai aspek-aspek tersebut. Pertemuan mingguan ini juga bertujuan untuk *refreshing crew* setelah seminggu penuh beraktivitas, biasanya juga diberikan beberapa pertanyaan.

d. *Forum Monthly meeting*

Meeting ini dilakukan setiap sebulan sekali. Pertemuan ini membahas *Key Performance Indicator* mengenai penilaian aspek-aspek keberhasilan yang telah dilakukan selama ini sejauh mana. Beberapa hal yang jadi penilaian untuk aspek keselamatan kerja seperti *permit audit*, yang isinya apakah *permit to work* tersebut telah disusun sesuai standar dan lengkap serta implentasinya di lapangan sudah benar atau tidak, kemudian *pre job safety meeting* audit yang menilai apakah *pre job safety meeting* telah dilakukan dengan benar oleh pimpinan kerja setempat dan telah menjelaskan *job step* serta bahaya-bahaya serta pengendaliannya seperti apa, kemudian *observation card*, kartu yang berisi mengenai *safe* atau *unsafe action and condition* yang telah diamati oleh seseorang yang

kemudian dicatat dan diobservasi oleh orang yang menulis kartu tersebut.

2. Tujuan *Safety Meeting*

Tujuan dari Penerapan *safety meeting* yaitu memberikan pengarahan dalam bentuk forum atau *briefing* berupa penyampaian materi ataupun pengarahan sebelum melakukan aktivitas atau pekerjaan. Ada juga tujuan dari *safety meeting* yaitu meningkatkan pengetahuan, kesadaran, dan kedisiplinan tentang keselamatan, agar sebuah aktivitas pekerjaan berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku. Selain itu *safety meeting* berguna juga untuk selalu mengantisipasi dan lebih menyadarkan para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja. Penyebab terbesar terjadinya kecelakaan kerja berasal dari *unsafe act* atau perilaku tidak aman dari pekerja itu sendiri. Para pekerja tidak begitu sadar akan keselamatan kerja. Contoh, tidak menggunakan alat keselamatan kerja sesuai dengan standar yang berlaku, tidak mematuhi SOP yang sudah diberikan oleh perusahaan dan lain sebagainya.

3. Manfaat *Safety Meeting*

Safety Meeting merupakan salah satu sarana penunjang dalam upaya mencegah terjadinya bahaya ditempat kerja, dan berbagai masalah pekerjaan dapat didiskusikan, untuk kemudian dapat diterapkan dan dipraktikkan di lapangan.

Hal-hal yang dibicarakan saat *safety meeting* yaitu :

- a. Potensi bahaya apa yang terkait pekerjaan yang akan dilakukan.
- b. Kecelakaan kerja atau *near misses* apa yang sering atau pernah terjadi terkait pekerjaan yang akan dilakukan.
- c. Pedoman kerja yang berkaitan dengan pekerjaan yang akan dilakukan.

- d. Alat pelindung diri apa yang harus digunakan terkait pekerjaan yang akan dilakukan.

B. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut

1. Keselamatan di Laut

Dikutip dari Jurnal Saintek Maritim, Volume XVIII Nomor 1, (2018) p-ISSN : 1412-6826 e-ISSN : 2623-2030 35. Dampak terjadinya kecelakaan kerja bagi seorang pelaut di lingkungan kerjanya dapat beresiko menimbulkan kerugian bagi suatu perusahaan pelayaran. Perusahaan pelayaran akan mengeluarkan berbagai biaya pertolongan bagi awak kapal korban kecelakaan kerja beserta gaji yang tetap harus dibayarkan dan biaya ganti rugi kepada pihak pemilik muatan dari kapal tersebut apabila kapal mengalami delay atau kerugian yang mungkin timbul sebagai dampak dari kecelakaan kerja tersebut. Menurunnya tingkat kepercayaan serta keyakinan stake holders perusahaan pelayaran dengan tingkat kecelakaan kerja yang tinggi akan menjadi dampak lain yang timbul setelahnya, sehingga dimungkinkan omset perusahaan pelayaran tersebut akan mengalami penurunan yang signifikan. Untuk mencegah terjadinya berbagai efek tersebut, suatu perusahaan pelayaran harus berupaya semaksimal mungkin agar seluruh kemungkinan tersebut tidak terjadi.

Salah satu upaya yang dapat ditempuh suatu perusahaan adalah dengan menjamin bahwa seluruh kapal yang dimiliki oleh setiap perusahaan pelayaran diawaki oleh awak kapal yang handal dengan standar kompetensi sesuai dengan masing-masing jabatan dalam struktur organisasi di atas kapal. Dengan demikian diharapkan bahwa masing-masing awak kapal akan dapat memahami setiap tanggung jawab, kewajiban dan haknya sesuai jabatannya dalam struktur organisasi di atas kapal tersebut. Upaya lain yang harus dilakukan oleh suatu perusahaan pelayaran adalah memastikan bahwa setiap awak kapal yang mengawaki kapalnya

memiliki kesadaran diri (*self awareness*) untuk menggunakan *personal protective equipment*, sehingga terciptalah suatu semangat kerja yang penuh kehati-hatian, untuk menciptakan “*zero accident*”.

International Safety Management (ISM) Code, merupakan acuan international yang berisi tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal. ISM Code mulai diberlakukan secara bertahap. Pemberlakuan ISM Code bagi kapal penumpang maupun *high speed craft* dengan seluruh ukuran, maupun berbagai tipe kapal tanker dengan GT 500 ke atas di mulai sejak tanggal 1 Juli 1998. Pemberlakuan ISM Code selanjutnya pada tanggal 1 Juli 2002, dan diberlakukan bagi berbagai tipe kapal barang lainnya. Proses pemberlakuan ISM Code di atas kapal secara otomatis akan melibatkan berapa pihak dan meliputi beberapa jabatan di setiap perusahaan pelayaran, antara lain *top level management* perusahaan pelayaran, DPA (*Designated Person Ashore*), bagian *crewing* atau personalia, serta superintendent perusahaan pelayaran tersebut.

DPA (*Designated Person Ashore*) yaitu seseorang/pihak yang ditunjuk oleh suatu perusahaan pelayaran untuk memastikan sekaligus menjamin agar pengoperasian kapal dapat berjalan secara baik dan aman. DPA bertanggung jawab dalam membuat jalur hubungan antara pihak perusahaan, pihak kapal serta pihak-pihak lain yang terlibat.

Bagian *crewing*/personalia perusahaan pelayaran, diatur keterlibatannya dalam elemen 6 ISM Code, dimana dalam elemen tersebut disebutkan bahwa bagian *crewing* harus dapat memastikan jika setiap kapalnya diawaki oleh *crew* yang cakap, yang memiliki standard kompetensi yang sesuai dengan ketentuan masing-masing jabatan, dan dalam kondisi sehat, dan dibuktikan dengan sertifikat sehat.

Superintendent perusahaan pelayaran yaitu suatu jabatan yang bertugas memastikan bahwa kapal dan seluruh peralatannya terawat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yang dibuktikan dengan *record* perawatannya, serta selalu dalam keadaan fit dan siap untuk beroperasi pada saat dibutuhkan. Pemeliharaan kapal dan perawatannya diatur dalam elemen 10 ISM Code.

Keterlibatan pihak kapal dalam pemberlakuan ISM Code tertuang dalam elemen 5, yang berisi tentang berbagai tanggung jawab dan wewenang Nakhoda, dimana Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi di atas kapal. Salah satu aplikasi pemberlakuan ISM Code di Sea Eagles Shipping L.L.C., yang merupakan pemilik dari MV. Hurricane adalah dengan menunjuk DPA (*Designated Person Ashore*) untuk bertanggung jawab dan memantau setiap hal yang berhubungan dengan keselamatan MV. Hurricane. Agar tujuan tersebut terpenuhi, maka salah satu bentuk kegiatan yang dilakukan sebagai bentuk monitoring terhadap keselamatan kapalnya, salah satu cara yang ditempuh adalah dengan kewajiban menyelenggarakan *safety meeting* di MV. Hurricane.

Pasal 359 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang), menyebutkan jika seorang Nakhoda berperan sebagai wakil perusahaan, hal tersebut menjelaskan bahwa suatu perusahaan pelayaran dapat melakukan berbagai kerjasama dengan Nakhoda setiap kapal yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran tersebut dalam memonitor serta mensukseskan program peningkatan *self awareness* bagi awak kapalnya terutama tentang pentingnya penggunaan *personal protective equipment* di lingkungan kerja awak kapal. Undang Undang No.21 Tahun 1992 dan Pasal 341 b KUHD mengulas bahwa Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi di kapal, sedangkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan, Nakhoda adalah seorang awak kapal yang merupakan pemimpin tertinggi di atas kapal yang memiliki

wewenang dan tanggung jawab yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dimana hal itu berarti bahwa Nakhoda bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal yang diwakinya serta segala sesuatu yang ada di dalamnya. Adapun peraturan lain yang mengatur mengenai berbagai macam tugas serta tanggung jawab seorang Nakhoda di atas kapal yaitu tercantum dalam pasal 384 serta 385 KUHD dan pasal 55 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992. Dalam peraturan tersebut dijelaskan tentang peran utama seorang Nakhoda, diantaranya sebagai penegak disiplin di atas kapal serta sebagai pemegang kewibawaan umum, dengan kata lain bahwa di atas kapal hanya ada satu orang yang memiliki kewenangan sekaligus memiliki hak untuk memimpin, yaitu Nakhoda kapal tersebut. Agar dapat mencapai tujuan dalam upaya menumbuhkan *self awareness* bagi anak buahnya di atas kapal tentang pentingnya penggunaan *personal protective equipment*, Nakhoda dapat membuat berbagai bentuk kebijakan termasuk di dalamnya membuat suatu program kerja yang dapat mendukung tercapainya target secara optimal dalam menumbuhkan *self awareness* awak kapal tentang penggunaan *personal protective equipment*.

Salah satu bentuk program kerja dari seorang Nakhoda yang dapat dilaksanakan untuk menunjang peningkatan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah dengan memberikan sosialisasi dengan media *safety meeting* secara rutin dan berkesinambungan. *Safety meeting* merupakan pertemuan rutin yang diadakan setiap satu bulan sekali, dimana pertemuan tersebut dihadiri oleh Nakhoda dan seluruh awak kapal. *Safety meeting* membahas tentang berbagai temuan, langkah maupun berbagai strategi yang akan ditempuh kedepannya tentang permasalahan yang biasa dihadapi di atas kapal, antara lain kesehatan awak kapal, keamanan awak kapal,

maupun keselamatan kerja awak kapal, maupun berbagai langkah serta tindakan dalam upaya melakukan pencegahan terhadap terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Permasalahan yang pernah terjadi di atas kapal MV. Hurricane, yang merupakan jenis kapal supply milik Sea Eagles Shipping L.L.C., yaitu beberapa awak kapal mengeluhkan bahwa pertemuan *safety meeting*, menjadi hal yang membosankan. Adanya perubahan rute pelayaran juga menjadi alasan tersendiri mengapa *safety meeting* tidak dapat terlaksana secara optimal.

2. Peraturan Perundangan Tentang Keselamatan

Konvensi internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974 pada Bab II membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, baik kapal barang dan kapal penumpang. Hal ini juga yang ditetapkan pada SOLAS peraturan no. 10 paragraf 2, 3, 4 dan 5 Bab II semua kapal harus:

- a. Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan pembantu orang-orang yang tidak terlatih.
- b. Ada beberapa perwira atau personil yang memiliki sertifikat yang mampu mengoperasikan, menurunkan alat-alat penolong dan perlengkapan untuk kegiatan meninggalkan kapal (*Abandon ship*) sampai semua orang terevakuasi.
- c. Setidaknya ada orang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara memimpin penurunan dan pengopersian suatu penolong. Ia harus memiliki daftar nama orang masuk pada alat penolong yang menjadi tanggung jawabnya dan meyakinkan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing-masing.

Dari semua bahasan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa :

- 1) Tiap individu harus memahami dan menyadari pentingnya keselamatan di laut baik untuk diri sendiri maupun orang lain.

- 2) Tiap individu harus memahami peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan keselamatan jiwa di laut baik peraturan-peraturan internasional maupun nasional.
- 3) Tiap individu yang terkait atau terlibat dalam penyelamatan jiwa di laut harus memahami prinsip-prinsip dasar penyelamatan di laut secara benar.
- 4) Setiap anak buah kapal dan penumpang harus memahami prosedur meninggalkan kapal secara benar.

Pada *Safety Of Life At Sea* 1974 (SOLAS), tentang Keselamatan Hidup di Laut BAB IX yaitu ISM Code dibahas tentang tingkat pengetahuan dan kesiapan kru yang bekerja di atas kapal khususnya code 6.2, 6.3 dan 6.5

- a. ISM Code 6.2 menyatakan bahwa perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal harus di awaki pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan.
- b. ISM Code 6.3 bahwa personil yang ditempatkan harus sudah menjalankan prosedur familiarisasi terhadap peralatan dan terhadap tugas-tugasnya.
- c. ISM Code 6.5 juga menyatakan bahwa personil harus sudah menjalankan prosedur pelatihan yang diperlukan dalam melaksanakan tugasnya.

C. Sosialisasi Terhadap ABK Mengenai Keselamatan Jiwa di Laut

Dunia kerja awak kapal mayoritas merupakan pekerjaan fisik, yang rentan terhadap kecelakaan kerja. Dalam melaksanakan pekerjaannya sangat dibutuhkan tingkat ketelitian, kehati-hatian, dan ketangkasan yang tinggi dari seorang awak kapal. Pemakaian *Personal Protective Equipment* saat bekerja di atas kapal diharapkan

dapat melindungi awak kapal serta meminimalisir resiko yang ditimbulkan dari adanya suatu kecelakaan kerja.

Menurut Cahyono (2004), alat pelindung diri merupakan suatu alat keselamatan yang wajib digunakan oleh seorang tenaga kerja apabila mereka berada dalam lingkungan kerja yang berbahaya. Selanjutnya Cahyono menambahkan bahwa tujuan dari Alat Pelindung Diri (*Personal Protective Equipment*) yaitu untuk melindungi seseorang dari timbulnya resiko cedera dengan cara menciptakan penghalang antara pekerja dengan bahaya di tempat kerja. Penggunaan *Personal Protective Equipment* bagi seorang awak kapal diatur dalam pemberlakuan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS).

Untuk menunjang keselamatan awak kapal saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal, perlu penerapan kesadaran diri bagi setiap awak kapal tentang arti penting penggunaan Alat Pelindung Diri (*Personal Protective Equipment*) dalam melaksanakan pekerjaan. Hal itu penting dilakukan, karena pekerjaan sebagai awak kapal sangat rentan dengan kecelakaan kerja, sementara tidak seluruh awak kapal memiliki kesadaran diri (*self awareness*) tentang pentingnya menjaga keselamatan diri dalam dunia kerjanya. Hal itu akan mempengaruhi jumlah kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

Upaya menumbuhkan kesadaran tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* bagi awak kapal merupakan tantangan tersendiri bagi suatu perusahaan pelayaran. Untuk mempermudah pengawasan dalam penggunaan *Personal Protective Equipment*, perusahaan dapat bekerja sama dengan Nakhoda kapal untuk meningkatkan kesadaran awak kapal akan arti pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

Kecelakaan kerja yang terjadi menurut Suma'mur (2019) disebabkan oleh dua faktor, yaitu:

1. Faktor manusia itu sendiri yang merupakan penyebab kecelakaan meliputi aturan kerja, kemampuan pekerja (usia, masa kerja/pengalaman, kurangnya kecakapan dan lambatnya mengambil keputusan), disiplin kerja, perbuatan-perbuatan yang mendatangkan kecelakaan, ketidakcocokan fisik dan mental. Kesalahan-kesalahan yang disebabkan oleh pekerja dan karena sikap yang tidak wajar seperti terlalu berani, sembrono, tidak mengindahkan instruksi, kelalaian, melamun, tidak mau bekerja sama, dan kurang sabar. Kekurangan kecakapan untuk mengerjakan sesuatu karena tidak mendapat pelajaran mengenai pekerjaan. Kurang sehat fisik dan mental seperti adanya cacat, kelelahan dan penyakit. Diperkirakan 85% dari kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan oleh faktor manusia. Hal ini dikarenakan pekerja itu sendiri (manusia) yang tidak memenuhi keselamatan seperti lengah, ceroboh, mengantuk, lelah dan sebagainya.
2. Faktor mekanik dan lingkungan, letak mesin, tidak dilengkapi dengan alat pelindung, alat pelindung tidak pakai, alat-alat kerja yang telah rusak. Faktor mekanis dan lingkungan dapat pula dikelompokkan menurut keperluan dengan suatu maksud tertentu. Misalnya di perusahaan penyebab kecelakaan dapat disusun menurut kelompok pengolahan bahan, mesin penggerak dan pengangkat, terjatuh di lantai dan tertimpa benda jatuh, pemakaian alat atau perkakas yang dipegang dengan manual (tangan), menginjak atau terbentur barang, luka bakar oleh benda pijar dan transportasi. Kira-kira sepertiga dari kecelakaan yang menyebabkan kematian dikarenakan terjatuh, baik dari tempat yang tinggi maupun ditempat datar. Lingkungan kerja berpengaruh besar terhadap moral pekerja. Faktor-faktor keadaan lingkungan kerja yang penting dalam kecelakaan kerjaterdiri dari pemeliharaan

rumah tangga (*house keeping*), kesalahan disini terletak pada rencana tempat kerja, cara menyimpan bahan baku dan alat kerja tidak pada tempatnya, lantai yang kotor dan licin. Ventilasi yang tidak sempurna sehingga ruangan kerja terdapat debu, keadaan lembab yang tinggi sehingga orang merasa tidak enak kerja. Pencahayaan yang tidak sempurna misalnya ruangan gelap, terdapat kesilauan dan tidak ada pencahayaan setempat.

Jenis-jenis kecelakaan kerja di atas kapal dalam bentuk seperti:

- a. Terjatuh
- b. Terbakar/terkena ledakan
- c. Tertimpa benda jatuh
- d. Terkena arus listrik
- e. Kontak dengan benda berbahaya atau radiasi
- f. Terjepit benda

Salah satu metode efektif yang dapat digunakan oleh seorang Nakhoda dalam upaya menumbuhkan kesadaran awak kapalnya adalah dengan melakukan pendekatan melalui *safety meeting* dalam upaya membangkitkan *self awareness* setiap awak kapal. Agar proses tersebut berjalan maksimal, maka Nakhoda dapat membangun ikatan kedekatan antara dirinya dengan awak kapal dengan memperhitungkan dan mengelola dengan baik berbagai faktor yang mempengaruhi timbulnya *self awareness* seorang awak kapal

Demi mencegah serta mengurangi timbulnya resiko yang diakibatkan dari keteledoran awak kapal yang tidak mentaati penggunaan *Personal Protective Equipment* saat melakukan berbagai aktivitas pekerjaan di atas kapal, setiap perusahaan pelayaran, berkewajiban untuk melaksanakan monitoring terhadap kedisipinan awak kapal dalam penggunaan *Personal Protective Equipment* saat bekerja di atas kapal. Seorang Nakhoda, yang berfungsi sebagai wakil perusahaan serta berkedudukan tertinggi di dalam struktur organisasi di atas kapal serta sebagai penanggung jawab keselamatan kapal

yang diawaki beserta isinya, diharuskan untuk mampu berperan aktif dalam upaya menumbuhkan kesadaran awak kapal untuk memproteksi diri dari berbagai macam kejadian berbahaya yang timbul sebagai akibat dari kecelakaan kerja, dengan tujuan agar awak kapal dapat memahami arti penting penggunaan *Personal Protective Equipment* dalam bekerja di atas kapal.

Salah satu upaya yang perlu dilakukan oleh perusahaan pelayaran terkait program peningkatan *self awareness* awak kapal adalah dengan melakukan kerjasama dengan seluruh Nakhoda dari setiap kapal yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Dalam hal ini, diharapkan Nakhoda dapat menunjukkan peran dan fungsinya, sebagai wakil dari perusahaan. Salah satu upaya yang dapat ditempuh oleh seorang Nakhoda dalam meningkatkan *self awareness* awak kapal terkait pentingnya *Personal Protective Equipment* dapat ditempuh salah satunya melalui pendekatan *safety meeting*. Dengan *safety meeting* yang ideal dan berkesinambungan, seorang Nakhoda diharapkan akan mampu membangkitkan *self awareness* awak kapal, sehingga awak kapal akan menyadari sepenuhnya arti penting penggunaan *Personal Protective Equipment* dalam bekerja di atas kapal.

D. *Personal Protective Equipment (PPE)*

Personal Protective Equipment (PPE) atau dalam bahasa Indonesia Alat Pelindung Diri (APD) adalah suatu alat keselamatan yang wajib digunakan oleh semua tenaga kerja termasuk di atas kapal untuk mengurangi atau mencegah terjadinya suatu kecelakaan kerja. Menurut OSHA (*Occupational Safety and Health Administration*), *Personal Protective Equipment (PPE)* didefinisikan sebagai alat yang digunakan untuk melindungi awak kapal dari luka atau penyakit yang diakibatkan oleh adanya kontak dengan bahaya (*hazards*) di tempat kerja, baik yang bersifat kimia, biologis, radiasi, fisik, elektrik, mekanik

dan lainnya. *Personal Protective Equipment (PPE)* adalah seperangkat alat keselamatan yang berfungsi untuk melindungi sebagian atau seluruh bagian tubuh dari bahaya atau resiko kecelakaan kerja diatas kapal seperti, tertimpa benda jatuh, mata kemasukan karat, menginjak benda tajam, tersengat arus listrik, terjepit oleh sesuatu, dan sebagainya.

Personal Protective Equipment adalah garis pertahanan terakhir antara individu dan cedera. *Personal Protective Equipment* tidak akan mencegah cedera, tetapi bisa mengurangi dampak dan keparahan jika sesuatu yang tidak di inginkan terjadi. Adapun *Personal Protective Equipment* antara lain:

1. Pelindung Tubuh

Gambar 2.1 *coverall*



Sumber: Worklinesafety: 2009

Alat ini berfungsi untuk melindungi sebagian atau seluruh bagian tubuh dari temperatur panas atau dingin yang ekstrem, benda-benda panas, percikan pengelasan, cairan dan logam panas, radiasi, semburan dari tekanan yang bocor. Alat keselamatan ini wajib digunakan saat bekerja di dek maupun di kamar mesin karena ini merupakan komponen wajib yang harus digunakan saat bekerja di atas kapal.

2. Pelindung Kepala

Gambar 2.2 Safety helmet



Sumber: Bestworkwear.co.uk: 2012

Helm pengaman dirancang untuk melindungi kepala dari benturan, terkena yang jatuh. *Helm* diberikan kepada awak kapal harus memenuhi standar nasional atau internasional. *Helm* pengaman biasanya terbuat dari bahan keras, plastik tahan lama. *Helm* pengaman harus selalu dipakai sesuai rancangan dari produsen, yaitu mereka tidak boleh dikenakan terbalik dan tali dagu harus dipakai pada helm pengaman.

3. Pelindung Kaki

Gambar 2.3 Safety shoes



Sumber: Ftssafety: 2014

Safety shoes atau sepatu yang dirancang untuk melindungi jari kaki dan kaki dari bahaya cedera di tempat kerja. *Safety shoes* melindungi dari benda jatuh, benda bergulir atau kaki tersandung terhadap benda. Semua pekerjaan di *deck*, ruang mesin, dalam

tangki, dapur dan area penyimpanan lainnya di kapal memerlukan penggunaan pelindung kaki yang memadai dan harus dipastikan setiap orang naik kapal mereka memiliki *safety shoes* yang memadai.

4. Pelindung Tangan

Gambar 2.4 Hand gloves



Sumber: Safety.co : 2016

Bentuk yang paling umum dari cedera yang terjadi di atas kapal adalah tangan. Alasannya cukup jelas bahwa tidak ada pekerjaan yang telah diselesaikan oleh orang mana saja yang tidak melibatkan penggunaan tangan. Sarung tangan tidak akan menghentikan semua cedera tangan, tetapi dapat mengurangi keparahan. Tujuan umum sarung tangan kerja untuk sebagian besar tugas di *deck* dan kamar mesin. Sarung tangan kerja terbuat dari kulit harus digunakan ditugas berat seperti operasi penangkaran jangkar. Sarung tangan katun tidak boleh digunakan ketika menangani bahan kimia, sarung tangan PVC diminta untuk melindungi tangan dari menyerap bahan kimia. Sarung tangan tidak boleh digunakan di sekitar mesin berputar karena ada resiko belitan. Dengan bekerja yang benar, sesuai prosedur dan aturan kerja diperusahaan akan tercipta sistem kerja yang aman, sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.

5. Pelindung Mata dan Wajah

Gambar 2.5 Safety goggles



Sumber: Amazon: 2012

Mata adalah organ sensorik utama dalam manusia dan kehilangan penggunaan salah satu atau keduanya karena cedera parah dapat berdampak pada kualitas hidup. Paradoknya pengguna PPE yang paling umum di kapal tidak memakai kacamata keselamatan dan kadang mereka mengeluh mereka tidak nyaman. Ini harus selalu diingat bahwa kacamata keselamatan lebih nyaman dari pada hidup tanpa melihat. Semua pelindung mata dan wajah diberikan kepada awak kapal memenuhi standar internasional. Kacamata keselamatan berwarna tidak boleh dipakai pada malam hari atau pada daerah pencahayaannya terbatas.

6. Alat Pelindung Telinga (*Ear Protection*)

Gambar 2.6 *Ear plugg* dan *Ear muff*



Sumber: Alatsafety.net: 2009

Alat ini berfungsi untuk melindungi organ pendengaran dari kebisingan (kebisingan yang lebih dari 85 dB) atau tekanan. Alat ini kebanyakan digunakan oleh kru kapal yang bekerja di kamar mesin dan di tempat-tempat yang memiliki suara bising, seperti di *main engine, generator*, saat melakukan *chipping* dll.

7. Alat Pelindung Pernapasan

Gambar 2.7 Respirator

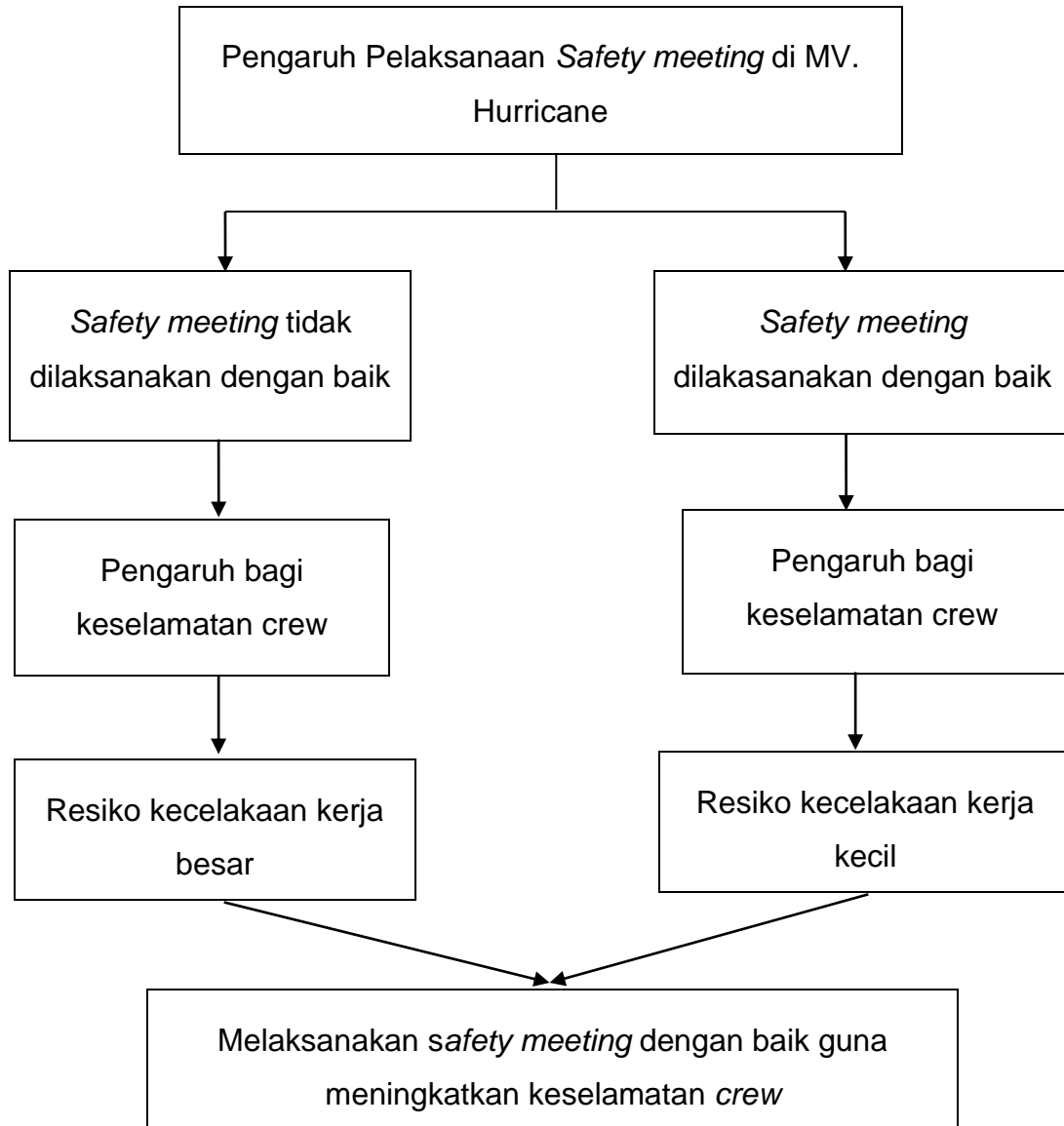


Sumber: Wikipedia: 2010

Alat ini berfungsi untuk melindungi organ pernapasan dengan cara menyalurkan udara bersih atau menyaring cemaran bahan kimia, mikro-organisme, partikel yang berupa debu, uap, asap, gas, dan sebagainya. Alat ini biasanya digunakan saat akan memasuki ruangan dengan kadar oksigen yang terbatas seperti *enclosed space*.

E. Kerangka Pikir

Gambar 2.8 Kerangka Pikir



Sumber: Pedoman Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Tahun 2020

F. Hipotesis

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas dan telah kita ketahui bahwa hipotesis merupakan dugaan sementara atau kesimpulan yang diambil untuk menjawab permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini. Diduga bahwa tidak adanya penerapan atau pelaksanaan *safety meeting* yang sesuai sehingga menyebabkan kurangnya pemahaman *crew* terhadap prosedur-prosedur keselamatan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal sehingga dapat mengancam keselamatan *crew* saat beraktivitas.

BAB III

METODE PENELITIAN

Berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia penelitian adalah cara teratur yang digunakan untuk melakukan suatu pekerjaan agar tercapai sesuai dengan yang dikehendaki, cara kerja yang sistematis untuk memudahkan pelaksanaan suatu kegiatan guna mencapai tujuan yang ditentukan.

Metode penelitian adalah cara ilmiah untuk memperoleh data dengan kegunaan dan tujuan tertentu. Setiap penelitian yang dilakukan memiliki kegunaan serta tujuan yang bersifat penemuan. Pembuktian, dan pengembangan. Datanya benar-benar baru yang belum pernah diketahui sebelumnya, sedangkan pada pembuktian datanya dapat digunakan untuk membuktikan keraguan terhadap pengetahuan atau informasi tertentu. Dan pengembangan yang berarti memperluas dan memperdalam pengetahuan yang ada.

A. Jenis Penelitian

Jenis desain penelitian ini yang direncanakan merupakan penelitian lapangan yang menggunakan desain penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi ini yaitu penelitian kualitatif, karena penelitian yang diperoleh dalam bentuk variable berupa informasi baik secara lisan maupun tulisan.

Untuk tempat penelitian Praktek Laut dilaksanakan di MV. Hurricane kapal milik Sea Eagles Shipping L.L.C., dan waktu penelitian selama 12 bulan 12 hari dari tanggal 27 Oktober 2021 s/d tanggal 9 November 2022.

2. Jumlah Variabel Penelitian

Variable penelitian adalah hubungan sebab akibat yang saling mempengaruhi antara dua faktor atau lebih. Dalam skripsi ini variabel dibedakan menjadi dua kategori:

a. Variabel bebas

Variabel bebas atau independen variable adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab munculnya variable terikat. Yang menjadi variabel bebas dalam penulisan ini yaitu peranan pelaksanaan pertemuan keselamatan (*safety meeting*) di kapal.

b. Variabel terikat

Variabel terikat atau variabel dependen merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat dari adanya variabel bebas. Yang menjadi variabel terikat dalam penulisan ini yaitu peranan *safety meeting* dalam meningkatkan keselamatan *crew* di MV. Hurricane.

B. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional dimaksudkan untuk menghindari kesalahan pemahaman dan perbedaan penafsiran yang berkaitan dengan istilah-istilah dalam penelitian yang di laksanakan. Sesuai dengan judul penelitian ini adalah "Analisis Pelaksanaan *Safety meeting* Dalam Meningkatkan Keselamatan *Crew* di MV. Hurricane", maka definisi operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. *Safety Meeting*

Safety meeting atau rapat keselamatan adalah suatu pertemuan yang diadakan oleh suatu kelompok untuk membicarakan masalah-masalah keselamatan K3LL (Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lindung Lingkungan) di lingkungan tempat kerja. Tujuan dilaksanakan *safety meeting* adalah meningkatkan

pengetahuan, kesadaran, dan kedisiplinan tentang keselamatan. *Toolbox/ Safety meeting* adalah diskusi mengenai keselamatan kerja yang dilakukan selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal shift kerja) yang dilakukan oleh seluruh tenaga kerja (Leighton International Limited, 2009). *Safety meeting* merupakan pertemuan wajib yang dilaksanakan secara singkat oleh pekerja sebelum memulai suatu pekerjaan saat di kapal (*on board*) seperti kegiatan bongkar muat, kegiatan engine di kamar mesin dan lain lain. *Safety meeting* dilaksanakan setiap sebelum kegiatan pekerjaan dimulai. *Safety meeting* dilaksanakan dilapangan yaitu diatas kapal (*on board*) di area yang dianggap aman dari potensi bahaya, misalnya dek kapal. *Safety meeting* dilakukan untuk memberitahukan kepada pekerja yang bersangkutan terkait tiap-tiap pekerjaan yang akan dilakukan dan bagaimana bekerja secara aman. Umumnya, *safety meeting* dipimpin oleh *safety officer/* Mualim 1 dan dihadiri oleh seluruh pekerja yang terkait dengan pekerjaan pada waktu tersebut. *Safety meeting* dilaksanakan secara dua arah, sehingga pekerja diberikan kesempatan untuk menyampaikan komentar, pertanyaan, serta menjawab pertanyaan singkat yang diberikan oleh Mualim 1. Namun dalam aplikasinya *safety meeting* dilaksanakan lebih informal dibandingkan *safety meeting*. Hal tersebut merupakan suatu kewajiban sehingga kegiatan ini harus selalu di dokumentasikan dalam form wajib perusahaan serta dilaporkan secara rutin.

2. ABK (*crew* kapal)

Menurut ilmu hukum maritim ABK adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali nahkoda. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran ABK adalah awak kapal selain Nakhoda. Awak kapal terdiri dari 2 golongan yaitu golongan perwira dan golongan anak buah kapal, kedua-duanya dicatat

dalam siji awak kapal. Siji awak kapal adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal. Dari definisi di atas penulis mengambil kesimpulan bahwa yang disebut ABK adalah semua orang yang ikut bekerja dan berlayar di atas kapal serta tercantum dalam daftar siji awak kapal kecuali Nahkoda. Dengan definisi ini penulis dapat mengetahui siapa saja yang disebut ABK di atas kapal.

3. Keselamatan *Crew*

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Begitu pula dengan orang yang memiliki pekerjaan di atas kapal baik itu *crew* kapal atau bukan *crew* kapal yang memiliki resiko kecelakaan saat bekerja karena oleh beberapa faktor penyebab yang dapat menjadikan suatu pekerjaan tersebut terhambat. Oleh sebab itu sebelum melakukan suatu pekerjaan harus harus dipersiapkan dengan matang untuk menimalisir resiko kecelakaan di dalam pekerjaan. Sehingga kondisi para *crew* kapal dapat terjamin keamanan dan keselamatannya.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi suatu penelitian sangat penting karena merupakan fokus utama dari tujuan penelitian. Populasi adalah area generalisasi dari hal-hal atau orang-orang yang dipilih peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam hal ini, populasinya adalah seluruh awak kapal yang ada di kapal tersebut.

2. Sampel

Sampel mewakili populasi secara akurat. Berdasarkan referensi populasi, penulis penelitian ini mengumpulkan sampel dari 3 responden, antara lain: 2 orang perwira (Nahkoda dan Muallim 1) dan 1 orang ABK (Bosun).

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1. Riset Lapangan

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu dengan melaksanakan pralaks (Praktek Laut) selama 12 bulan di kapal, sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada pada saat penelitian berlangsung.

Dengan demikian akan ditetapkan data yang diyakini kebenarannya, observasi yang berarti pengamatan yang bertujuan untuk mendapatkan data tentang suatu masalah, sehingga diperoleh pemahaman atau pembuktian terhadap informasi/keterangan yang diperoleh sebelumnya. Sebagai metode ilmiah observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan fenomena-fenomena yang diselidiki secara sistematis. Dalam arti yang luas observasi sebenarnya tidak hanya terbatas kepada pengamatan yang dilakukan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

2. Studi Dokumen dan Kepustakaan

Studi dokumen dan kepustakaan diperoleh melalui dua cara, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dengan mempelajari dokumen-dokumen kapal berupa prosedur-prosedur dan rekaman kegiatan yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti dan

rekaman kegiatan. Untuk buku-buku dan peraturan-peraturan yang berlaku, dalam ruang lingkup baik nasional maupun Internasional.

3. Instrumen Penelitian

Pengumpulan data sebuah penelitian yang dilakukan dengan berbagai metode-metode seperti observasi, wawancara, studi pustaka dan dokumentasi.

E. Teknik Analisis Data

Teknik pemeriksaan informasi yang penulis lakukan dalam penelitian ini adalah penyelidikan subyektif, dimana informasi yang diperoleh diorganisasikan secara sengaja dan konsisten, kemudian penulis akan melakukan pemeriksaan untuk mendapatkan kejelasan tentang masalah yang dibicarakan dalam ulasan ini. Untuk menjelaskan dan mengungkapkan suatu kebenaran, penulis melakukan analisis kualitatif guna memperoleh pemahaman tentang masalah atau fenomena yang diteliti.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Dalam karya ilmiah terapan ini penulis akan mendeskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai dengan judul yaitu “Analisis Pelaksanaan *Safety Meeting* dalam Meningkatkan Keselamatan *Crew* di MV. Hurricane”. Sehingga dengan adanya deskripsi gambaran umum objek penelitian ini pembaca dapat memahami dan mampu merasakan tentang hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian di atas kapal MV. Hurricane.

a. Gambaran umum Perusahaan

Perjalanan Sea Eagles Shipping L.L.C., dimulai pada awal tahun 1985, ketika pemilik dan direktur pelaksana menyadari kebutuhan akan perusahaan yang handal dan progresif di sektor kelautan. Awalnya nama grup berada di bawah Al Zair Marine Services di Dammam, yang kemudian membutuhkan rebranding. Bapak Zaki Al Zair, warga negara Saudi, mendirikan Al Zair Marine Services di Sharjah, Uni Emirat Arab.

Pada pertengahan tahun 2001, Layanan Kelautan Al Zair memutuskan untuk mengambil langkah maju yang besar. Ini melibatkan pemindahan lokasinya dari Sharjah ke Dubai, di mana sebuah perusahaan baru dibuka dengan nama Sea Eagles Shipping L.L.C., dengan tim, kapal, dan kantor pusat yang sama dari Al Zair Marine Services.

Sea Eagles Shipping L.L.C., memiliki kantor pusat di UEA dengan dua kantor cabang di Arab Saudi dan Bahrain. Sea Eagles Shipping L.L.C., memiliki kapal yang beroperasi di seluruh Dunia dengan perusahaan lepas pantai yang beroperasi di Timur Tengah, Asia dan Afrika. Sea Eagles Shipping L.L.C., terkenal di antara semua perusahaan industri kelautan dan lepas pantai.

Pada tahun 2011 Sea Eagles mendapatkan persetujuan Aramco untuk memasok kapal langsung di bawah perusahaan baru kami di Arab Saudi Zaki Al Zayer Marine Services. Kegiatan utamanya terdiri dari penyewaan lebih dari 30 unit kapal yang terdiri dari berbagai ukuran dan tipe ASD Harbour Tug, AHTS, Barges, Land Crafts, Utility Perahu, Kapal kru dan peralatan konstruksi lepas pantai lainnya. Sea Eagles Shipping L.L.C., memiliki personel yang terampil dan berpengalaman di setiap kategori untuk memenuhi kebutuhan pelanggan kami dan melaksanakan pekerjaan yang ditugaskan tepat waktu. Peralatan selalu dipelihara dengan baik dan semua kapal diawaki sesuai dengan persyaratan Konvensi Maritim Nasional dan sesuai dengan Standar Maritim Internasional dan persyaratan Masyarakat Klasifikasi setiap saat.

b. Gambaran umum MV. Hurricane

Gambar 4.1 MV. Hurricane



Sumber: Dokumen Kapal MV. HURRICANE

Kapal MV. Hurricane adalah kapal Supply milik perusahaan Sea Eagles Shipping L.L.C., dengan bendera Bahrain yang dicarter oleh Aramco, perusahaan dari Arab Saudi. Beroperasi di teluk arab. Seluruh awak kapal MV. Hurricane berjumlah 16 orang, yang terdiri dari 3 perwira dek (*Captain, Chief Officer, dan Second Officer*), 2 perwira mesin (*Chief Engineer, dan Second Engineer*), 1 Bosun, 4 AB, 2 Oiler, 1 Koki, 1 Meesman dan 2 Cadet deck.

Berikut ini penulis akan menguraikan data-data kapal MV. Hurricane yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.1 *Ship particular* MV. HURRICANE

NAME OF SHIP	MV. HURRICANE
NAME OF MASTER	MARDIN MUSTAKIM
GT	910 MT
DRAFT	4,5 METER
CALL SIGN	A9HU
FLAG	BAHRAIN
IMO NO	7349778
OWNER	SEA EAGLES SHIPPING L.L.C.,
LOA	51,36 METER
BREATH	11,70 METER
DEPTH	6,60 METER
TYPE OF SHIP	SUPPLY VESSEL
PORT OF REGISTER	BAHRAIN
MAIN ENGINE	MWM TDB 441V 16x2 x 2300 HP
SEA SPEED	14 KNOTS

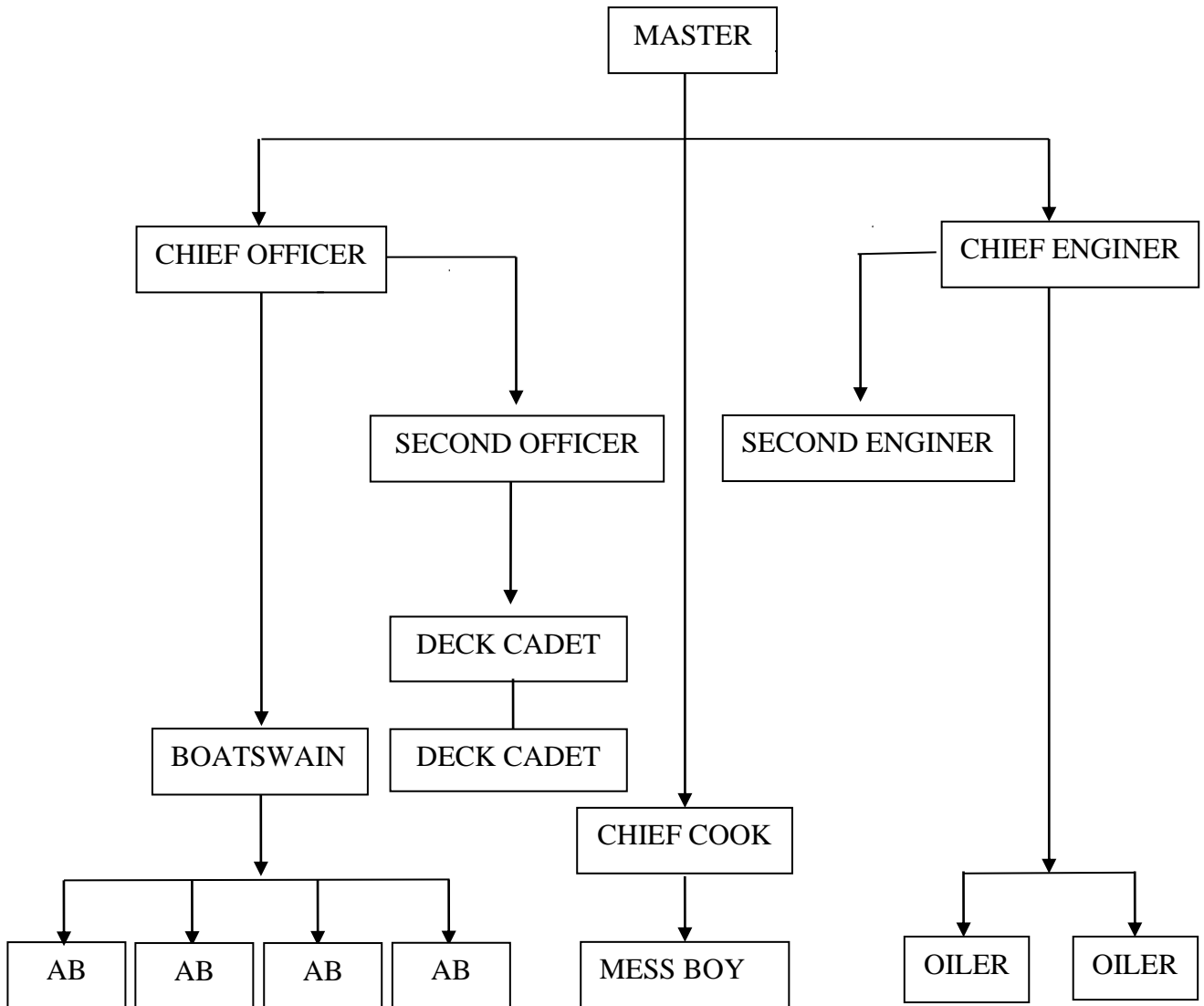
Sumber: Dokumen Kapal MV. HURRICANE

c. Struktur Organisasi MV. Hurricane

Struktur Organisasi di atas kapal adalah merupakan salah satu bentuk atau bagian daripada tingkatan atau jabatan oleh setiap *Crew* di atas kapal mulai dari tingkatan yang tertinggi (*high level*) sampai pada tingkatan yang terendah (*lower level*). *Crew* kapal terdiri dari beberapa bagian. Masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri dan tanggung jawab utama terletak ditangan Nakhoda selaku pimpinan pelayaran.

Adapun struktur organisasi di atas kapal MV. Hurricane adalah sebagai berikut:

STRUKTUR ORGANISASI MV. HURRICANE



Sumber: Dokumen Kapal MV. HURRICANE

1. Hasil Wawancara

Dari insiden kecelakaan yang telah dibahas pada latar belakang, penulis menduga bahwa *crew* yang mengalami kecelakaan tersebut tidak adanya penerapan atau pelaksanaan *safety meeting* yang sesuai sehingga menyebabkan kurangnya pemahaman *crew* terhadap penggunaan alat-alat keselamatan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal. Penulis pun melakukan penelitian melalui metode wawancara kepada beberapa *crew* dari MV. Hurricane dengan memberikan beberapa pertanyaan yang sama pada waktu yang tidak bersamaan dikarenakan kondisi dan situasi serta jadwal jaga yang berbeda. Penulis melakukan wawancara kepada tiga responden dengan pertanyaan sebagai berikut:

a. Nahkoda (Mardin Mustakim)

Adapun pertanyaan yang diajukan penulis kepada Nahkoda sebagai responden pertama yaitu apakah pelaksanaan *safety meeting* di kapal MV. Hurricane sudah berjalan dengan baik, bagaimanakah pengaruh *safety meeting* terhadap keselamatan *crew*, dan apakah kecelakaan kerja yang terjadi ada kaitannya dengan *safety meeting*.

Nahkoda menjelaskan pelaksanaan *safety meeting* sudah berjalan dengan baik dan intensif dilakukan setelah ada kejadian kecelakaan kerja. Mereka melihat secara langsung dampak jika tidak dilaksanakannya *safety meeting*. Dulu juga dilaksanakan *safety meeting* tapi tidak sering karena *crew* menolak karena kesadaran mereka masih rendah, mereka menganggap *safety meeting* hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu mereka dan mereka tidak kapok jika belum ada kecelakaan kerja yang mereka alami.

Safety meeting sangat berpengaruh sekali di atas kapal. Dengan *safety meeting* kita bisa menyampaikan hal-hal penting dan memberikan pemahaman terutama tentang keselamatan *crew* saat bekerja. Kurangnya pengetahuan ataupun kesadaran *crew* kapal tentang keselamatan kerja maka dapat terjadi kecelakaan kerja. Seperti contoh, dalam bekerja mereka sering tidak memakai alat keselamatan ataupun tidak memakai alat keselamatan dengan benar, dengan terjadinya kecelakaan maka pekerjaan otomatis terhambat.

(Wawancara, April 2022)

b. Muallim 1 (Mohammed Ali Makame)

Pertanyaan yang diajukan penulis kepada Muallim 1 sebagai responden yaitu apakah pelaksanaan *safety meeting* di kapal MV. Hurricane sudah berjalan dengan baik, bagaimanakah pengaruh *safety meeting* terhadap keselamatan *crew*, dan apakah kecelakaan kerja yang terjadi ada kaitannya dengan *safety meeting*.

Sebelum adanya kejadian kecelakaan kerja para *crew* menyepelkan hal tersebut tapi sekarang setelah ada beberapa kejadian kecelakaan kerja mulai timbul kesadaran dan mulai memperhatikan *safety meeting* dengan baik sehingga pelaksanaan *safety meeting* bisa berjalan dengan baik.

Kecelakaan kerja yang terjadi di kapal kita terjadi karena kurangnya pengetahuan dan kesadaran *crew* kapal tentang keselamatan, Dengan pelaksanaan *safety meeting* secara rutin dapat menjadi wadah untuk meningkatkan pengetahuan, kesadaran, serta kedisiplinan *crew* tentang keselamatan kerja jadi resiko kecelakaan kerja kecil dan pekerjaan berjalan lancar.

(Wawancara, April 2022)

c. Bosun (Hendri Suhelman)

Adapun pertanyaan yang diajukan penulis kepada Bosun sebagai responden yaitu apakah pelaksanaan *safety meeting* di kapal MV. Hurricane sudah berjalan dengan baik, bagaimanakah pengaruh *safety meeting* terhadap keselamatan *crew*, dan apakah kecelakaan kerja yang terjadi ada kaitannya dengan *safety meeting*.

Safety meeting sangat berpengaruh terhadap keselamatan karena dengan diadakannya *safety meeting*, pengetahuan tentang keselamatan kerja dan prosedur kerja lebih dipahami sehingga bisa bekerja dengan lancar dan selamat.

Pelaksanaan *safety meeting* di kapal sudah berjalan dengan baik dan rutin dilakukan, hal tersebut meningkatkan pengetahuan, kesadaran, serta kedisiplinan tentang keselamatan kerja jadi resiko kecelakaan kerja kecil dan pekerjaan berjalan lancar.

(Wawancara, April 2022)

2. Hasil Observasi

Dalam penelitian yang dilakukan penulis selama 1 tahun pada saat penulis melaksanakan praktek laut (prala) di atas kapal MV. Hurricane, pelaksanaan *safety meeting* kurang optimal atau dilaksanakan tidak sesuai jadwal dikarenakan padatnya aktivitas kegiatan di kapal dan para *crew* menyepelkan hal tersebut. Hal inilah yang menyebabkan kendala dan masalah yang mempunyai pengaruh terhadap keselamatan *crew*. Dari pelaksanaan *safety meeting* yang tidak dilaksanakan sesuai jadwal, pengetahuan *crew* terhadap keselamatan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal kurang. Akibatnya terjadi beberapa kecelakaan kerja pada anak buah kapal (*crew*) yaitu:

- a. Pada tanggal 18 Februari 2022 saat kapal berlayar dari Abu Safa Oil Field ke Juaymah Pier, salah seorang AB (Panneth Munasinghe) terjatuh di *dek*, kakinya tersandung dan terluka pada bagian kepala akibat terbentur pada reling karena *helm* yang digunakan terlepas disebabkan karena talinya tidak di kaitkan ke dagu.
- b. Pada tanggal 5 April 2022 ketika kapal sandar di Juaymah Pier, AB (Mustafa M Alhammad) mengalami pembengkakan pada kaki yang diakibatkan terpeleset di tangga turun dari dek 2 ke dek 3 karena AB tersebut tidak memakai *safety shoes*, (hanya memakai sandal).

B. Pembahasan

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan dari kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan beberapa faktor, faktor utama yang penulis tangkap ialah tidak adanya penerapan atau pelaksanaan *safety meeting* yang sesuai sehingga menyebabkan kurangnya pemahaman *crew* terhadap keselamatan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, sehingga berdampak pada beberapa aspek antara lain:

1. Dampak bagi keselamatan

Pelaksanaan *safety meeting* akan meningkatkan kesadaran akan keselamatan bagi *crew* dengan peningkatan kesadaran ini, *crew* kapal lebih cenderung mengikuti prosedur keselamatan dengan lebih baik sehingga resiko akan kecelakaan kerja akan berkurang.

Insiden kecelakaan kerja di atas kapal terjadi dikarenakan kesadaran tentang penggunaan alat pelindung diri yang masih sering diabaikan oleh *crew* kapal, sehingga masih tingginya resiko kecelakaan kerja seperti, kepala terbentur benda keras, terjatuh dari ketinggian, mata kemasukan debu atau percikan api gerinda,

tangan terjepit, dan sebagainya. Semua hal ini bisa diatasi apabila semua *crew* kapal mau dan peduli dalam penggunaan PPE (*Personal Protective Equipment*). Seperti pada kejadian yang ditemukan penulis di atas kapal, *crew* yang mengalami kecelakaan kurang peduli dalam penggunaan *Personal Protective Equipment*.

2. Dampak bagi pekerjaan

Kecelakaan atau insiden yang terjadi di kapal dapat mengakibatkan keterlambatan dan kehilangan waktu yang signifikan dalam operasional kapal. Dampak keterlambatan operasional akibat insiden kecelakaan *crew* kapal dapat bervariasi tergantung pada tingkat kerusakan dari insiden, jumlah *crew* kapal yang terlibat, dan jenis operasional kapal. Penting untuk memprioritaskan keselamatan dan mengambil Langkah-langkah pencegahan yang diperlukan. Dengan melaksanakan *safety meeting* secara teratur, resiko kecelakaan dapat diperkecil, sehingga waktu produktif dapat dipertahankan.

Selain efisiensi waktu, *safety meeting* juga berdampak pada kualitas hasil pekerjaan yang dilaksanakan oleh *crew*. *Safety meeting* membantu meningkatkan pemahaman *crew* kapal tentang prosedur dan praktek keselamatan yang benar. Hal ini berdampak langsung pada kualitas pekerjaan yang dilakukan. *Crew* kapal yang terlatih dengan baik dan terbiasa mengikuti prosedur yang benar akan cenderung melakukan pekerjaan dengan dan lebih hati-hati dan akurat. Pelaksanaan *safety meeting* akan meningkatkan produktivitas dari pekerjaan yang dilaksanakan oleh *crew* kapal. Dengan meminimalkan gangguan dan kecelakaan, efisiensi dan produktivitas pekerjaan *crew* kapal akan meningkat. *Crew* kapal dapat fokus pada tugas-tugas mereka tanpa terganggu oleh kekhawatiran keselamatan yang tidak perlu.

Setelah melihat dampak yang ditimbulkan akibat tidak dilaksanakannya *safety meeting*, peneliti akan membahas tentang pemecahan masalah, dimana penulis membagi menjadi 2 pemecahan. Berikut ini adalah uraian pemecahan masalah yang diberikan:

1. Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting*.

Perlunya *safety meeting* sebelum pekerjaan di mulai di atas kapal untuk menyadari dan memahami serta menghayati tugas dan tanggung jawab terhadap pelaksanaan keselamatan kerja dalam kegiatan di atas kapal. Tidak adanya kedisiplinan serta terjadinya kecerobohan atau kelalaian dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti kecelakaan yang terjadi pada anak buah kapal yang disebabkan kurangnya disiplin kerja dalam mempergunakan *helm* pengaman (*safety helmet*) dan *safety shoes* dengan benar.

Dengan kesadaran diri sendiri untuk mentaati peraturan-peraturan keselamatan kerja di atas kapal akan membuat anak buah kapal bekerja dengan rasa aman bagi diri sendiri dan sesama anak buah kapal sebagai satu tim dalam bekerja di atas kapal. Dalam hal ini juga sangat dibutuhkan pengawasan dan pemahaman serta arahan dari perwira keselamatan kerja (*safety officer*).

Menjadi tantangan tersendiri bagi seorang Nakhoda, agar dapat menyelenggarakan *safety meeting* seefektif dan semenarik mungkin agar hasil yang didapatkan dapat terlaksana sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan, salah satu strategi yang dapat digunakan adalah dengan membuat awak kapal terkesan dan berantusias untuk mengikuti kegiatan tersebut.

Beberapa hal yang harus diterapkan oleh Nakhoda MV. Hurricane untuk membuat *safety meeting* menjadi menarik antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane, dipimpin oleh Nakhoda. Mengingat jam kerja *crew* kapal berbeda-beda, maka Nakhoda harus mampu melaksanakan manajemen waktu yang baik, salah satunya adalah dengan memulai dan mengakhiri kegiatan *safety meeting* tepat waktu. Hal tersebut penting dilakukan agar *crew* kapal dapat membagi waktu supaya kegiatan kerjanya tidak terganggu.
- b. Kegiatan *safety meeting* yang dipimpin oleh Nakhoda MV. Hurricane, dilaksanakan semenarik mungkin. Hal tersebut berfungsi untuk menekan rasa bosan awak kapal terhadap kegiatan, salah satu cara yang dapat ditempuh adalah dengan memberikan selingan humor agar suasana tidak menegangkan, hal tersebut bertujuan agar awak kapal lebih *enjoy* sehingga dapat memahami secara optimal materi yang telah diberikan, dan tidak segan untuk bertanya kepada Nakhoda apabila terdapat suatu hal yang kurang dimengerti.
- c. Nakhoda MV. Hurricane dapat memahami sejauh mana pemahaman yang dapat diserap oleh *crew* kapal, terkait materi yang telah disampaikan dalam *safety meeting*, dengan menganalisa berbagai pertanyaan yang diberikan oleh *crew* kapal terkait materi tersebut. Sehingga Nakhoda dituntut untuk menghargai setiap bentuk pertanyaan yang diberikan oleh *crew* kapal.
- d. Nakhoda MV. Hurricane bersikap kooperatif dan bijaksana, jika terdapat awak kapal yang memiliki suatu pertanyaan akan tetapi Nakhoda tidak memiliki jawabannya. Salah satu cara yang dapat ditempuh adalah dengan melemparkan pertanyaan tersebut kepada *crew* lain yang berpengalaman, atau mencari tahu jawabannya dan menyampaikan jawaban atas pertanyaan tersebut pada *safety meeting* berikutnya.

- e. Nakhoda MV. Hurricane menghargai peserta *safety meeting*. Beberapa cara yang dapat dilakukan antara lain adalah dengan memperlakukan peserta dengan baik serta menghargai berbagai pendapatnya. Hal tersebut perlu dilakukan sebab tidak menutup kemungkinan, terdapat beberapa peserta *safety meeting* yang memiliki pengalaman berlayar yang lebih lama.

Peran aktif seorang Nakhoda dalam mengelola berbagai faktor yang mempengaruhi self awareness awak kapal, sangat penting keberadaannya. Setiap faktor tersebut hendaknya mampu dikelola dengan baik oleh seorang Nakhoda, sehingga akan dapat menumbuhkan kedekatan emosional yang baik antara Nakhoda dengan awak kapal.

Kedekatan emosional yang telah terbentuk, akan menjadi kunci utama bagi seorang Nakhoda dalam membangkitkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* di atas kapal. Salah satu metode yang dapat digunakan oleh seorang Nakhoda dalam memberikan *training* kepada awak kapal agar hasilnya optimal dan tepat sasaran, adalah melalui *safety meeting*.

Dengan mengelola kegiatan *safety meeting* secara optimal dengan pelaksanaan yang rutin setiap bulan sekali akan menyadarkan betapa berbahayanya bekerja tanpa menggunakan *Personal Protective Equipment* di atas kapal. Penggunaan media dalam *safety meeting*, baik berupa gambar, power point, maupun memutar video, untuk memudahkan awak kapal dalam mencerna pengetahuan tentang jenis, cara menggunakan, serta dampak yang dihasilkan juga akan turut memberikan *support* agar kesadaran yang tumbuh pada awak kapal semakin maksimal.

2. Tahapan Pelaksanaan *Safety Meeting*

Adapun tahapan dalam pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal MV. Hurricane antara lain meliputi:

- a. Penyusunan jadwal pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane, dan memastikan bahwa pelaksanaannya berjalan dengan lancar.
- b. Memeriksa laporan pelaksanaan *safety meeting* MV. Hurricane yang dikirim setiap bulan oleh Nakhoda.
- c. Memastikan bahwa rekomendasi hasil *safety meeting* MV. Hurricane mendapat respon dari perusahaan, yaitu Sea Eagles Shipping L.L.C.,
- d. Memberikan peringatan kepada Nakhoda MV. Hurricane, apabila dalam periode waktu satu bulan, belum memberikan laporan pelaksanaan *safety meeting*.
- e. Melakukan *record* terhadap proses pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane

Topik yang umumnya dibahas dalam pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane antara lain:

- a. Kebijakan keselamatan: Penjelasan tentang kebijakan keselamatan perusahaan, tujuan keselamatan, dan komitmen manajemen terhadap keselamatan dan kesehatan kerja.
- b. Laporan kecelakaan: Evaluasi dan diskusi tentang kecelakaan kerja atau insiden yang terjadi sebelumnya, serta langkah-langkah pencegahan yang dapat diambil untuk mencegah kejadian serupa.
- c. Identifikasi bahaya: Diskusi tentang bahaya potensial di tempat kerja dan cara mengidentifikasinya. Para crew diajak untuk berpartisipasi dalam mengidentifikasi bahaya dan memberikan masukan.
- d. Prosedur keselamatan: Penjelasan mengenai prosedur keselamatan yang harus diikuti oleh semua crew. Hal ini

mencakup prosedur penggunaan *personal protective equipment*, penggunaan peralatan kerja dengan aman, prosedur evakuasi darurat, dan lain sebagainya.

- e. Pelatihan dan sertifikasi: Diskusi tentang pelatihan yang tersedia untuk meningkatkan kesadaran dan keterampilan dalam hal keselamatan kerja. Pelatihan ini dapat mencakup tindakan yang diambil saat terjadi kecelakaan, pemadam kebakaran, dan lain sebagainya.
- f. Pertanyaan dan diskusi: Kesempatan bagi para crew untuk mengajukan pertanyaan, menyampaikan masalah keamanan yang mereka temui, atau berbagi pengalaman mereka terkait keselamatan di tempat kerja.
- g. Evaluasi dan tindak lanjut: Meninjau kemajuan implementasi tindakan pencegahan yang telah ditetapkan sebelumnya dan memastikan tindakan yang diperlukan diambil untuk mengatasi masalah yang diidentifikasi.

Safety meeting merupakan bagian penting dalam upaya mewujudkan lingkungan kerja yang aman. Dengan *safety meeting* dapat pula meningkatkan pengetahuan kita terhadap berbagai hal berikut :

- a. Pekerjaan yang kita hadapi dan bahayanya, dan upaya penanggulangannya. Semakin banyak kita melakukan pekerjaan dan tanggung jawab yang diberikan, maka akan membuat kita semakin berpengalaman, sehingga kita semakin familiar dengan tugas dan tanggung jawab itu, yang kemudian kita akan semakin tahu dengan kondisi lingkungan tempat bekerja, dan akan semakin cepat juga kita melakukan upaya penanggulangan bila terjadi masalah atau kondisi darurat.
- b. Prosedur kerja yang benar dari pengalaman kerja selama ini, semakin sering kita melakukan pekerjaan yang sama, kita jadi terbiasa dan semakin menguasai pekerjaan itu. Namun di satu

sisi, dapat pula menjadikan kita terlena dengan kemampuan itu. Karena sudah terbiasa melakukan pekerjaan secara berulang terkadang menjadikan kita lalai, gegabah dan menganggap sepele prosedur kerja yang perlu dilalui, yang akibatnya bisa menyebabkan fatal terhadap perlengkapan ataupun manusianya. Jika kita bekerja dengan mengikuti prosedur yang sudah ditetapkan, maka kita sudah terproteksi apabila terjadi hal-hal yang tidak kita inginkan, karena persiapan, pemeriksaan dan pengesahan terhadap prosedur kerja selalu dalam kontrol sistem sehingga mampu meminimalisir dan mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

- c. Perlengkapan *safety* atau *Personal Protective Equipment (PPE)*, setiap pekerja memiliki tanggung jawab yang sama untuk bekerja dengan aman dan memerhatikan keselamatan. Pada dasarnya kita semua tahu bahaya-bahaya yang mungkin muncul ditempat area kerja kita masing-masing dan alat-alat pelindung diri apa sajakah yang perlu kita gunakan. Perusahaan berkewajiban menyediakan dan memenuhi peralatan dan kelengkapan alat pelindung diri. Dengan hal tersebut diwajibkan kepada seluruh *crew* untuk mengenyakannya dengan baik dan benar.
- d. Komunikasi dalam *safety meeting* ini tanpa sadar kita juga belajar berkomunikasi, kapan kita harus mendengarkan dan kapan kita berbicara atau mengungkapkan pendapat. Komunikasi yang baik merupakan suatu cerminan dari keakraban dan kebersamaan kita sehingga akan menciptakan suasana yang akrab, hangat dan harmonis, yang selanjutnya akan menciptakan kebersamaan, sehingga dalam bekerja sehari-hari akan terasa ringan dan nyaman.
- e. Meningkatkan kemampuan kita berkomunikasi. Di dalam *safety meeting* ini tanpa sadar kita juga belajar berkomunikasi, kapan

kita harus mendengarkan, kapan kita harus mengutarakan pendapat, tidak memotong pembicaraan saat orang lain mengutarakan pendapatnya efeknya bisa saja orang tersebut tersinggung, terutama bila kita sedang bekerja, komunikasi memegang peranan sangat penting. Apabila kita menerima atau memberi perintah yang tidak jelas atau salah akibatnya bisa fatal.

Dokumentasi pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane, yang dilaksanakan pada tanggal 27 Mei 2022.

Gambar 4.2 (*safety meeting* di MV. Hurricane)



Sumber : Dokumen Kapal MV. HURRICANE

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai pelaksanaan *safety meeting* dalam meningkatkan keselamatan *crew* di MV. Hurricane maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa:

1. Pelaksanaan *safety meeting* di MV. Hurricane sebelum terjadi kecelakaan kerja tidak dilaksanakan dengan baik. Sehingga masih banyak *crew* kapal yang berpengetahuan minim mengenai hal-hal seputar keselamatan di kapal. Ini disebabkan karena kurangnya kesadaran dan kedisiplinan *crew* kapal tentang keselamatan kerja, mereka menganggap *safety meeting* hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu mereka.
2. Dari insiden yang terjadi penggunaan *Personal Protective Equipment* ini adalah hal yang sangat penting demi keselamatan. Sebab inilah yang menjadi sebab utama kecelakaan kerja terjadi. Banyak *crew* yang lalai dalam penggunaan *Personal Protective Equipment* bahkan tidak tahu cara menggunakannya.

B. Saran

Dari kesimpulan di atas maka penulis dapat memberikan saran terhadap permasalahan yang dibahas sebelumnya, di mana saran tersebut dijadikan pedoman dalam menyelesaikan masalah yang terjadi di atas kapal yaitu :

1. Perusahaan dan *crew* kapal sebaiknya memperhatikan pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal supaya terlaksana dengan baik agar tidak terjadi kecelakaan kerja yang menimbulkan kerugian berberapa pihak.

2. Dengan kurangnya pengetahuan, kesadaran dan kedisiplinan *crew* kapal tentang keselamatan kerja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja maka sebaiknya *safety meeting* di atas kapal dilaksanakan dengan baik guna meningkatkan keselamatan *crew*.

DAFTAR PUSTAKA

- Cahyono, AB (2004). *Keselamatan Kerja Bahan Kimia di Industri*. Jakarta: Universitas Indonesia UI Press.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek Van Koophandel) Diterjemahkan oleh subekti dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita, 2002
- Mukhtar. (2013). *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta: GP Press Group.
- Makassar, PIP (2020). *PEDOMAN SKRIPSI*.
- Ramli, S. (2010). *Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja OSHAS 18001*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suma'mur P.K. (2014) *Hygiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta:CV. Haji Mas Agung
- Audry, Starla (2017). *Keselamatan Kerja Di Atas Kapal*.
- Badan Diklat Perhubungan. (2016). *International Safety Management Code*.
- Cops Perwira Pelayaran Besar, (2015). *Manajemen Keselamatan.Pelayaran Internasional*.
- Jurnal Jumentik Vol. 4 No. 1. (2018). *Gambran Pelaksanaan Program Promosi K3*. Jakarta: PT Pertamina Trans Kontinental.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2015).*Faktor Penyebab Kecelakaan Transportasi di Laut Indonesia*.
- Leighton International Limited. (2009). *Project Safety Plan*. Jakarta: PT. Leighton Contactors Indonesia.

- Safety Of Life At Sea (SOLAS) Convention 1974. Consolidated edition (2020)
- T. Hani Handoko, Manajemen Edisi II, (2010). *Keadaan Darurat Di atas Kapal*.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja.
- Anonim, (2019). *Angka Kecelakaan Kerja di Indonesia Terus Meningkat*. Sinar Harapan, diakses: 27 April 2023 (https://www.sinarharapan.co/ekonomi/read/5791/angka_kecelakaan_kerja_di_indonesia_terus_meningkat).
- Arivin, Muhammad, (2019). *Pelaksanaan Safety meeting Dalam Peningkatan Keselamatan Kerja Crew Hanjin Port Adelaide*. (<https://repository.pip-semarang.ac.id/1224/>).
- Mawi Sarana Mawi, (2020). *Safety Meeting dan Tujuan Safety Meeting, diakses pada 15 Mei 2023* (<https://mawisaranasamawi.com/safety-meeting-dan-tujuan-safety-meeting/>).

LAMPIRAN

Lampiran 1. Crew List



CREW LIST (IMO FAL Form 5)

1.1 MV. HURRICANE		1.2 IMO no. 7349778		1.3 Call sign. A9HU		1.4 Voyage number						
2. Port of arrival/departure			3. Date of arrival/departure			4. Flag State of ship. BAN-RAIN		5. Last port of call				
6.No	7. Family name	8.Names	9. Rank	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document	18. Date of joined
01	Musabikin	Mardin	Master	Indonesian	21 Mar 1982	Ujung Pundung	Male	Passport	C3889914	Indonesia	16 May 24	20 Jan 22
02	Makame	Mohammed Ali	Cn Off	Tanzanian	03 Dec 1976	Pemba	Male	Passport	TAZ275339	Tanzania	21 Jan 30	31 Nov 21
03	Nabil	Omar	2 nd Off	Egyptian	01 Jan 1997	Shantia	Male	Passport	A20230858	Egypt	30 Jan 24	22 Jun 22
04	Korbut	Victor	Cn. Eng	Ukrainian	14 Sep 1970	Kolochava	Male	Passport	FF899243	Ukraine	21 May 27	21 Sep 21
05	Erendi	Maswan	2 nd Eng	Indonesian	24 Nov 1993	Belawan	Male	Passport	C1347424	Indonesia	05 Dec 24	28 Feb 22
06	Suheman	Hendri	Bosun	Indonesian	15 Mar 1970	Paritman	Male	Passport	C3917763	Indonesia	21 May 24	06 Feb 22
07	Muzah	Muh. Irfanryah	Cadet	Indonesian	18 Oct 2001	Mastika	Male	Passport	C8079345	Indonesia	21 Jul 26	27 Oct 21
08	Nugraha	And Uli Abdo	Cadet	Indonesian	21 Jan 2001	Kelala	Male	Passport	C8079389	Indonesia	21 Jul 26	27 Oct 21
09	AlHasnim	Ahmed	Seaman	Saudi	17 Jul 1994	Nagran	Male	Aramco ID	8614230	Saudi	30 Apr 24	03 Mar 22
10	Alberinal	Muafika M	Seaman	Saudi	10 Jun 1994	Nagran	Male	Aramco ID	8614233	Saudi	30 Apr 24	03 Mar 22
11	Arachage	Paneth	Seaman	Sri Lanka	14 Jan 1995	Sagaridipi	Male	Passport	N7173631	Sri Lanka	02 Jan 29	27 Jan 22
12	Juma	Musa	Seaman	Tanzanian	09 Mar 1992	Unguja	Male	Passport	TAZ347899	Tanzania	04 Oct 29	05 Apr 22
13	Fahri Husah	Indonesian	Oiler	Indonesian	24 Jan 1995	Benjumas	Male	Passport	C1542714	Indonesia	20 Jan 25	06 Jun 22
14	Cueva	Kenneth J	Oiler	Philippines	04 Oct 1997	Cebu	Male	Passport	P3724515B	Philippine	24 Oct 29	23 Mar 22
15	Hakim	Abdul	Cook	Indonesian	03 Aug 1995	Achh	Male	Passport	C9119520	Indonesia	26 Apr 24	28 Feb 22
16	Anand	Muzaha	Messman	Indian	17 Apr 1981	Rivarigje	Male	Passport	NEUM425583	Indian	17 Mar 25	20 Jun 22

18. Date and signature by master, authorized agent or officer

Stamp Vessel
27.06.2022




Mardir Mas'ud
KAPAL
0201/188
01/11/88

Sumber: Dokumen Kapal MV. HURRICANE

Lampiran 2. Safety Meeting Record

SAFETY MEETING RECORD

Saudi Aramco 3715 (12/90) 466 - 100 (Loss Prevention Department)

Presenter : Mardin Mustakim		Name Of Vessel : MV. HURRICANE	
Date : 29 JUNE 2022		Time From : 13:00 – 13:30	Number attending (16) persons
NAME	ID	NAME	ID
A	Mardin Mustakim	MASTER	Ahmed Al Hashim
T			AB
T	Mohammed Ali Makame	Ch. Officer	Mustafa M Alhammad
E			AB
N	Victor Korbut	Ch. Engineer	Paneeth Arachge
D			AB
E	Omar Nabil	Second officer	Musa Juma
E			AB
S	Maswan Efendi	Second engineer	Fahmi Husein
			Oiler
	Muh. Irfansyah Musrah	Cadet	Kenneth J Cueva
			Oiler
	Andi Ulil Albab Nugraha	Cadet	Abdul Hakim
			Cook
	Hendri Suhelman	Bosun	Mustafa Anarul
			Messman
<p>What was the topic ? <u>Review Gas Escape Drill.</u></p> <hr/> <p>C Why was this topics chosen ? <u>All crew must know their respective duty during the drill carried out.</u></p> <p>O <u>To be ready and quick response in time of emergency.</u></p> <p>N How was participation encouraged ? <u>Good and satisfactory respond.</u></p> <p>T <u></u></p> <p>E What visual aids were used ? <u>SCBA, Stretcher and First Aid Kit</u></p> <p>N <u></u></p> <p>T What significant questions or concerns were expressed ? <u>No question, crew agree and understand.</u></p> <p><u></u></p>			
 Ship Safety Officer : Mohammed Ali Makame		 Master : Mardin Mustakim	






Sumber: Dokumen Kapal MV. HURRICANE

Lampiran 3. Ship Drill Report Form (GAS ESCAPE)

ZAKI AL ZAYER MARINE SERVICES CO

D-2 EMERGENCY DRILLS

SHIP DRILL REPORT FORM

VESSEL : MV. HURRICANE		
IN PORT : Abu Safa Oil Field	AT SEA :	BOUND :
DATE: 29 Jun 2022	WEEK NO. 25	TIME FROM : 13.00 HRS TO : 13.30 HRS
DRILL SUBJECT : GAS ESCAPPE		
SCENARIO :		
<ul style="list-style-type: none"> - 13:05 HRS : WHILE VESSEL AT MARJAN FIELD, MASTER SOUNDED TWO LONG BLAST & ONE SHORT BLAST FOLLOWED BY ANNOUNCEMENT ON PA SYSTEM OF H2S GAS ALERT - 13:10 HRS : ALL CREW MUSTERED AT H2S MUSTER STATION ON THE BRIDGE. - 13:15 HRS : C/E & 2/E SWITCH OFF AC, FANS & START BOTH MAIN ENGINES. - 13:20 HRS : 2 AB DUTY WITH SCBA ST-BY FOR CAST OFF FROM THE PLATFORM. - 13:25 HRS : VESSEL CAST OFF THEN PROCEED TO UPWIND, DRILL SCENARIO COMPLETED. THEN CONTINUE WITH EXPLAIN TO THE CREW REGARDING CHARACTERISTICS OF H2S GAS & HOW TO USED SCBA. - 13.30 HRS: DRILL COMPLETED AND THEN CONTINUE SAFETY MEETING 		
1	EMERGENCY ALARM - TIME :	13.05 HRS
2	CREW GATHERED COMPLETELY AT TIME :	13.07 HRS
3	CREW CHECKED AND INFORMED :	13.10 HRS
EVALUATION OF RESULT		
DRILL CRITIQUE (ANALYSIS & ASSESSMENT):		
CREWS SHOUD BE IMPROVED ACKNOWLEDGE ABOUT H2S GAS.		
KNOWLEDGE : GOOD	MOTIVATION : GOOD	WORKING ACCORDING E.P : GOOD
COMMUNICATION : GOOD	CO-ORDINATION : GOOD	CONDITION OF EQUIPMENT USED : GOOD
FIREFIGHTING EQUIPMENT : G	LIFE SAVING EQUIPMENT : G	EMER. GEN & L/B ENGINE : GOOD
WHAT SHOULD/COULD BE IMPROVED? DRILL RECOMMENDATION :		
CONTINUES TRAINING AND DRILL TO MAKE MORE FAMILIAR THEMSELVES TO ANY DRILLS.		
ANY TRAINING NEEDS IDENTIFIED (REPORT CREW NAMES, SUBJECT, ANY ACTION TAKEN): NIL		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  SAFETY (CHIEF) OFFICER : Mohammed Ali Makame </div> <div style="text-align: center;">  MASTER : Mardir Mustakim </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>		

THIS SECTION IS FOR OFFICE USE ONLY			
SIGHTED	NAME	DEPARTMENT	DATE
BY:	NAME	DEPARTMENT	DATE
ACTION IF NEEDED:			

REVISION : 0

REVISION DATE : 0

Page 1

Sumber: Dokumen Kapal MV. HURRICANE

RIWAYAT HIDUP



MUH. IRFANSYAH MUSRAH, lahir di Malaka pada tanggal 18 Oktober 2001 dan merupakan anak pertama dari empat bersaudara. Lahir dari pasangan bapak Mustang dan ibu Rahmatang. Penulis pertama kali menempuh pendidikan sekolah dasar di SD INPRES 12/79 MATTAROPULI selesai dan tamat pada tahun 2013, kemudian melanjutkan pendidikan sekolah menengah pertama di SMPN 2 LAPPARIAJA dan tamat pada tahun 2016. Selanjutnya pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di MAN 3 BONE dan tamat tahun 2019. Pada tahun 2019 bulan September, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil jurusan Nautika. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di SEA EAGLES SHIPPING L.L.C., di salah satu kapal mereka MV. HURRICANE selama dua belas bulan dan pada tahun 2024 penulis menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.