

SKRIPSI

**ANALISIS KESELAMATAN KERJA DALAM RANGKA
MENCEGAH RESIKO KECELAKAAN DI
MV. OMARRASHEED**



IRHAM SETIAWAN

NIT. 19.41.148

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023/2024**

**ANALISIS KESELAMATAN KERJA DALAM RANGKA MENCEGAH
RESIKO KECELAKAAN DI MV. OMARRASHEED**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

IRHAM SETIAWAN
NIT.19.41.148

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023/2024**

SKRIPSI
ANALISIS KESELAMATAN KERJA DALAM RANGKA
MENCEGAH RESIKO KECELAKAAN DI MV.
OMARRASHEED

Disusun dan Diajukan oleh:

IRHAM SETIAWAN
NIT. 19.41.148

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 1 FEBRUARI 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

H. Makmur, M.Pd., M.Mar.
NIP. 4224116101

Pembimbing II

Capt. ABD Majid, M.Mar
NIP. 8957120021

Mengetahui:

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



Capt. Irfan Faozun, M.M.
NIP. 19930908 200812 1 001

Ketua Program Studi Nautika

Rosnani, M.A.P
NIP. 19750520 200502 2 001

PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahim. Dengan mengucapkan Segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pembuat skripsi ini berjudul “Analisis Keselamatan Kerja Dalam Rangka Mencegah Resiko Kecelakaan Di MV. OMARRASHEED”. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma IV program Studi Nautika pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Dengan penyusunan skripsi ini, penulis tidak serta merta menyelesaikannya seorang diri, melainkan atas izin Allah SWT, juga bimbingan, arahan, dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non-materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis ini secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat:

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, yang telah mendukung dalam penulisan skripsi ini.
3. Ibu Capt. ROSNANI, S.Si,T.,M.A.P, M.Mar selaku Ketua Prodi Studi Nautika.
4. Bapak Capt. H. Makmur, M.Pd., M.Mar selaku dosen pembimbing I yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan serta arahnya kepada penulis.
5. Bapak Capt. Abd Majid, M.Mar selaku dosen pembimbing II yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan serta arahnya kepada penulis.

6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai politeknik ilmu pelayaran makassar.
7. Nahkoda, Perwira dan seluruh ABK MV. OMARRASHEED
8. Kepada kedua orang tua tercinta Ayahanda M. Tajar dan Ibunda Harija, Adik saya Dwi Anggreni, beserta seluruh keluarga dan orang-orang terkasih Tenri Ompo yang senantiasa memberikan doa, dukungan, motivasi, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Dengan skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan Bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna–taruni politeknik ilmu pelayaran makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Terima kasih.

Makassar, 1 Februari 2024



IRHAM SETIAWAN

19.41.148

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Irham Setiawan

NIT : 19.41.148

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

“ANALISIS KESELAMATAN KERJA DALAM RANGKA MENCEGAH RESIKO KECELAKAAN DI MV. OMARRASHEED”

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

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

Makassar, 1 Februari 2024



IRHAM SETIAWAN

NIT. 19.41.148

ABSTRAK

IRHAM SETIAWAN, *Analisis Keselamatan Kerja dalam Rangka Mencegah Resiko Kecelakaan di MV.Omarrasheed* (Dibimbing oleh Makmur dan Abd.Majid).

MV. Omarrasheed merupakan kapal Ro-Ro Vessel dari perusahaan Kalla Lines (PT Bumi Lintas Tama) yang dimana kapal tersebut melayani pengangkutan kendaraan roda 4, truk, alat berat, dengan rute Jakarta-Makassar-Balikpapan dengan daya angkut 634 Unit (Mix). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana cara anak buah kapal mengetahui bagaimana penggunaan alat keselamatan kerja di MV. Omarrasheed.

Dalam melaksanakan penelitian ini, Penulis menggunakan metode penelitian yang digunakan yaitu deskriptif kualitatif dan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu officer deck Mualim 1, Mualim 2, Mualim 3 yang menangani dan bertanggung jawab dalam alat keselamatan kerja di atas kapal. Metode pengumpulan data yaitu metode pengamatan (*observation*), metode dokumentasi, dan metode studi pustaka yang dilakukan penulis oleh awak kapal MV. Omarrasheed.

Hasil dari penelitian adalah ditemukan bahwa masih ada anak buah kapal yang kurang memperhatikan prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya kedisiplinan dan kesadaran diri. Sehingga dapat disimpulkan masih ada juga kru yang sadar dan belum sadar mau mentaati dan menerapkan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Kata Kunci: Keselamatan Kerja, Kecelakaan Kerja.

ABSTRACT

IRHAM SETIAWAN, *Safety Works Analysis in Order to Preventing the Risk of Accidents on MV. Omarrasheed* (supervised by Makmur and Abd Majid).

MV. Omarrasheed is a Ro-Ro Vessel from the Kalla Lines company (PT Bumi Lintas Tama) which serves the transportation of 4-wheeled vehicles, trucks, heavy equipment, on the Jakarta-Makassar-Balikpapan route with a carrying capacity of 634 units (mix). This research aims to find out how crew members know how to use safety equipment on MV. Omarrasheed.

In carried out this research, the author used the research method used, namely descriptive qualitative and the samples in this research was Deck officer Chief Officer. Data sources were obtained by from methods are observation, methods documentation, and literature study methods carried out by the author by the crew MV. Omarrasheed.

The research findings revealed that there were still crew members who did not pay enough attention to workplace safety procedures due to a lack of discipline and self-awareness. The conclusion can be drawn that there are still crew members who are aware and unaware of adhering to and implementing those workplace safety procedures.

Keywords: Safety Works, Work Accidents



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGUJIAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Keselamatan Kerja	5
B. Undang – Undang No.1 Tahun 1970	8
C. International Safety Management Code	13
D. STCW 1995 Amandemen 2010	21
E. Jenis Alat- Alat Keselamatan dalam buku Code Of Safe Working Practice For Marchant Seaman	24
F. Kerangka Pikir	37
G. Hipotesis	38
BAB III KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Jenis Penelitian	39
B. Definisi Operasional Variabel	39
C. Populasi dan Sampel Penelitian	40

D. Teknik Pengumpulan Data dan Intrument Penelitian	40
E. Teknik Analisis Data	41
F. Jadwal Penelitian	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	42
B. Analisis Data	46
C. Alternatif Pemecahan Masalah	48
D. Evaluasi/Pemecahan Masalah	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	52
B. Saran	52
LAMPIRAN	53
DAFTAR PUSTAKA	55
RIWAYAT HIDUP PENULIS	57

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
2.1 Daftar Peralatan Keselamatan dan Kegunaan	23
4.1 Ship Particular	40
4.2 Catatan Kasus Kecelakaan Kerja yang Terjadi di MV.OMARRASHEED	43

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan kerja adalah bidang yang berkaitan dengan upaya perlindungan terhadap kesejahteraan, keselamatan, dan kesehatan pekerja di lingkungan kerja. Tujuan utama keselamatan kerja adalah mencegah kecelakaan dan penyakit akibat pekerjaan, mengurangi resiko cedera, dan menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat bagi semua orang yang terlibat.

Keselamatan kerja merupakan komponen integral dalam manajemen sumber daya manusia dan manajemen operasional secara keseluruhan. Dengan memberikan perhatian yang serius terhadap keselamatan kerja, organisasi dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman, produktif, dan berkelanjutan.

Mengingat kapal merupakan suatu jenis kendaraan air yang dirancang untuk mengapung di permukaan air, baik itu di laut, sungai, danau, atau perairan lainnya. Kapal biasanya digunakan untuk transportasi orang, barang, atau peralatan antar pelabuhan atau tempat-tempat lain yang dapat diakses melalui jalur air.

Hal pokok yang menjadi latar belakang penulisan ini adalah:

Terjadinya kecelakaan dimana salah seorang anak buah kapal ketika sedang menchipping tidak menggunakan alat-alat keselamatan sesuai dengan prosedur keselamatan kerja. Yaitu anak buah kapal tersebut tidak menggunakan helmet, kaca mata pengaman, sarung tangan, sepatu kerja dan alat keselamatan lainnya sehingga menyebabkan kecelakaan terhadap anak buah kapal tersebut.

Karena dengan keterampilan dan penggunaan alat-alat keselamatan yang baik dan benar maka otomatis akan sangat mendukung bagi pengoperasian kapal. Pengoperasian kapal akan

berjalan lancar jika semua sumber pelakunya mempunyai skill dan tanggung jawab akan apa yang menjadi tugas dan pekerjaannya.

Untuk itulah kesadaran sumber daya manusia perlu ditingkatkan agar supaya lebih terampil. Juga hubungan kemanusiaan yang harmonis diantara sesama anak buah kapal serta atasan, ikut menciptakan suatu suasana yang baik. Selain itu faktor pimpinan harus berusaha menciptakan suasana hubungan kemanusiaan yang serasi serta mengikat secara vertikal. Apabila tercipta hubungan manusia yang serasi, maka terwujud lingkungan dan suasana kerja yang nyaman. Hal ini akan memotivasi pengetahuan dan keterampilan yang baik di atas kapal.

Oleh karena itu perlu sekali ditingkatkan pengetahuan dan keterampilan setiap anak buah kapal dalam hal pemahaman dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja. Selain itu adanya unsur kurangnya keterampilan dan pengetahuan akan penggunaan alat-alat keselamatan anak buah kapal yang memperburuk sistem kerja di atas kapal.

Oleh karena itu pengaruh pemerintah serta organisasi-organisasi seperti IMO dan ILO ikut memberikaan tekanan terhadap perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada anak buah kapal. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja dikapal antara lain:

1. UU No. 1 Tahun 1970, tentang Keselamatan Kerja.
2. SOLAS 1974, yaitu Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut.
3. STCW 1995 Amandemen 2010, yaitu Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Tata kerja Nakhoda serta Awak Kapal.
4. *International Safety Management Code*, yaitu suatu peraturan internasional yang dikeluarkan oleh *International Maritime*

Organization (IMO) untuk memastikan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam operasi pelayaran kapal.

5. *International Code of Practice*, yaitu yang mungkin merujuk pada berbagai kode praktik internasional yang dikeluarkan oleh organisasi internasional di berbagai bidang.

Peraturan ini secara global bertujuan untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja bagi ABK diatas kapal. Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang beresiko terhadap keselamatan ABK, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada ABK sewaktu bekerja, dan akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi ABK.

Sehubungan adanya hal tersebut, maka penulis mengangkat judul skripsi yaitu “**Analisis keselamatan Kerja Dalam Rangka Mencegah Resiko Kecelakaan Di MV. OMARRASHEED**”.

Masalah tentang keselamatan dan kecelakaan kerja pada umumnya sama tua dengan kehidupan manusia. Demikian juga keselamatan kerja dimulai sejak manusia bekerja. Manusia purba mengalami kecelakaan dan dari padanya berkembang pengetahuan tentang bagaimana kecelakaan agar tidak terulang.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka penulis mengambil rumusan masalah yaitu bagaimana penerapan keselamatan kerja dikapal guna menghindari terjadinya resiko kecelakaan di kapal.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi apakah kurangnya penggunaan peralatan keselamatan pribadi, seperti safety belt dan helm, dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan terjatuhnya saat mengecet lambung kapal.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi:

1. Perusahaan kiranya dapat dijadikan bahan masukan untuk memahami faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di kapal dan dapat digunakan untuk bahan pengambilan keputusan mengenai upaya apa yang perlu dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja sehingga pengoperasian kapal yang efektif.
2. ABK hasil penelitian ini dapat digunakan membantu dalam mengidentifikasi risiko-risiko potensial yang dihadapi ABK di lingkungan kerja mereka dan langkah-langkah lainnya untuk mengurangi kemungkinan kecelakaan di kapal.
3. Penulis penelitian ini sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan meningkatkan wawasan sekaligus sebagai sarana pengembangan sesuai dengan teori-teori yang telah diperoleh sebelumnya dan dikaitkan dengan permasalahan yang ada guna mengurangi masalah tentang keselamatan kerja.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja adalah sebuah upaya dan pemikiran dengan tujuan agar terjaminnya kesempurnaan serta keutuhan secara rohaniyah maupun jasmaniah pada seorang sebagai tenaga kerja agar tercapainya produktivitas yang baik.

Menurut Suma'mur P.K.,1981, hal 9, Keselamatan kerja berkaitan dengan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar:

1. Keselamatan kerja yang baik dapat mengurangi risiko kecelakaan dan cedera di tempat kerja. Kurangnya kecelakaan berarti kurangnya waktu yang hilang akibat absensi pekerja dan pemulihan dari cedera, yang pada gilirannya dapat meningkatkan ketersediaan ABK untuk bekerja.
2. Keselamatan kerja yang baik dapat membantu mencegah cedera dan penyakit terkait pekerjaan. Dengan menjaga kesehatan fisik dan mental ABK, perusahaan dapat memastikan bahwa tenaga kerja tetap produktif dan siap bekerja.
3. Kecelakaan kerja dapat menyebabkan biaya tambahan, seperti biaya medis, biaya penggantian ABK yang cedera, dan biaya hukum. Dengan mengurangi kecelakaan, perusahaan dapat mengurangi beban finansial yang terkait dengan insiden tersebut.
4. Keselamatan kerja dapat mempromosikan efisiensi operasional dengan mencegah gangguan yang disebabkan oleh kecelakaan atau masalah keselamatan kerja dikapal.
5. Fokus pada keselamatan kerja dapat memotivasi perusahaan untuk meningkatkan keterampilan ABK melalui pelatihan yang terkait dengan keselamatan dan kecelakaan kerja. ABK yang

terampil dapat memberikan kontribusi lebih besar terhadap proses produksi dan inovasi.

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

Kecelakaan kerja di kapal dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi tiga penyebab utama, yang sering disebut sebagai “Tiga Pilar Keamanan” atau “Three Pillars of Safety”. Ketiga pilar ini mencakup faktor-faktor berikut:

1. Faktor Manusia (*Human Factors*):
2. Faktor Teknis (*Technical Factors*):
3. Faktor Lingkungan (*Environment Factors*):

Menurut Suma'mur P.K., 1981, hal 4, 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. mengacau 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
 - b. Tidak mampu / Tidak bisa
 - c. Tidak mau

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.

Ada tiga tujuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dipaparkan oleh Suma'mur adalah sebagai berikut :

- a). Agar meningkatkan kinerja dan untuk mensejahterakan hidup oleh sebab itu para tenaga kerja harus mendapatkan perlindungan atas hak dari keselamatan dalam melakukan pekerjaannya.
- b). Tempat kerja harus menjamin keselamatan orang lain dalam lingkungan kerja.
- c). Supaya efisien dan aman sumber produksi harus di pelihara dan digunakan dengan baik.

Menurut Suma'mur (2009:30) dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja yang mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 yang berbunyi:

- a. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai, pengawas dan atau ahli keselamatan kerja.
- b. Memahami alat-alat pelindung yang diwajibkan.

- c. Memahami dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan.
- d. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.
- e. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung.

B. Undang – Undang No.1 Tahun 1970

Undang–undang tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 bab dan 18 pasal. Dalam pasal 1, dijelaskan tentang istilah–istilah dalam Undang-undang ini yang dimaksudkan dengan:

- a. Tempat kerja ialah lokasi atau area di mana seseorang bekerja untuk menjalankan tugas-tugas pekerjaannya, Undang–undang keselamatan kerja. Termasuk tempat kerja ialah lokasi atau area di mana individu bekerja untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka dalam konteks pekerjaan atau kegiatan bisnis. Tempat kerja bisa sangat bervariasi tergantung pada jenis industri, sektor, dan jenis pekerjaan yang dilakukan.
- b. Pengurus ialah seseorang atau sekelompok orang yang memiliki tanggung jawab dalam mengelola atau mengurus suatu organisasi, proyek, atau usaha (ayat 2).
- c. Pengusaha ialah individu ataupun kelompok orang yang memiliki dan mengelola sebuah usaha atau bisnis dengan tujuan untuk menciptakan keuntungan (ayat 3).
- d. Direktur ialah seseorang yang memegang jabatan direktur dalam sebuah organisasi atau perusahaan. Seorang direktur memiliki tanggung jawab untuk mengambil keputusan strategis, mengelola operasional harian, dan memastikan bahwa perusahaan berjalan sesuai dengan visi dan misinya (ayat 4).

- e. Pegawai pengawas ialah seseorang yang bertanggung jawab untuk mengawasi dan memantau aktivitas atau pekerjaan di dalam suatu organisasi atau proyek (ayat 5).
- f. Ahli keselamatan kerja ialah seorang profesional yang memiliki pengetahuan khusus dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja (ayat 6).

Ruang lingkup keselamatan kerja dalam pasal 2:

Pasal 1: Yang diatur oleh Undang-undang ini ialah keselamatan kerja dalam segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia

Pasal 2: Ketentuan-ketentuan dalam ayat (1) tersebut berlaku dalam tempat kerja di mana:

- a. dibuat, dicoba, dipakai atau dipergunakan mesin, pesawat, alat, perkakas, peralatan atau instalasi yang berbahaya atau dapat menimbulkan kecelakaan, kebakaran atau peledakan;
- b. dikerjakan bongkar-muat barang muatan di kapal, perahu, dermaga, dok, stasiun atau Gudang.
- c. dibuat, diolah, dipakai, dipergunakan, diperdagangkan, diangkut atau disimpan bahan atau barang yang: dapat meledak, mudah terbakar, menggigit, beracun, menimbulkan infeksi, bersuhu tinggi.

Pasal 3: Dengan peraturan perundangan dapat ditunjuk sebagai tempat kerja, ruangan-ruangan atau lapangan-lapangan lainnya yang dapat membahayakan keselamatan atau kesehatan yang bekerja dan atau yang berada di ruangan atau lapangan itu dan dapat dirubah perincian tersebut dalam ayat (2).

Syarat-syarat keselamatan kerja dalam pasal 3 ayat 1, yang berbunyi sebagai berikut:

Dengan adanya peraturan perundangan tersebut ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk:

- a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja.
- b. Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran.
- c. Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan.
- d. Memberi kesempatan atau jalan menjalankan diri pada waktu kebakaran atau kejadian lain yang berbahaya.
- e. Memberikan pertolongan kecelakaan kerja.
- f. Memberi alat – alat keselamatan diri pada pekerja.
- g. Mencegah dan mengendalikan timbul dan menyebar luasnya suhu, kelembapan, debu, kotoran, uap gas, hembusan angin, cuaca, sinar matahari dan radiasi, suara dan getaran.
- h. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.
- i. Menyelenggarakan suhu dan udara yang baik.
- j. Menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup.
- k. Memelihara kesehatan dan ketertiban lingkungan.
- l. Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat keselamatan kerja, lingkungan, cara dan proses kerja.
- m. Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang lainnya.
- n. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan.
- o. Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan penyimpanan barang.
- p. Mencegah terkena aliran listrik yang bahaya.
- q. Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakannya menjadi bertambah tinggi.

Mengenai pembinaan, dalam pasal 9 Undang-undang Keselamatan Kerja, sebagai berikut:

Pasal 1: Pengurus diwajibkan menunjukkan dan menjelaskan pada tiap tenaga baru tentang:

- 1). Kondisi-kondisi dan bahaya-bahaya serta yang dapat timbul dalam tempat kerjanya.
- 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.

Pasal 2: Pengurus hanya dapat memperkerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ABK yakin bahwa tenaga kerja tersebut telah memahami syarat - syarat tersebut diatas.

Pasal 3: Pengurus diwajibkan menyelenggarakan pembinaan bagi semua tenaga kerja yang berada di wilayah pemimpinya, dalam pencegahan kecelakaan dan pemberantasan kebakaran serta peningkatan keselamatan dan keselamatan kerja, pula dalam pemberian pertolongan pertama pada kecelakaan.

Pasal 4: Pengurus diwajibkan memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi usaha dan tempat kerja yang dijalankan.

Lebih lanjut, Undang-undang keselamatan kerja mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 dengan peraturan perundang undangan diatur kewajiban dan atau hak tenaga kerja untuk:

- a. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai Pengawas dan atau para ahli keselamatan kerja.
- b. Memahami alat – alat pelindung diri yang diwajibkan bagi tenaga kerja.

- c. Memahami dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan untuk tenaga kerja.
- d. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan yang diwajibkan.
- e. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung diri yang diwajibkan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan oleh pegawai pengawas dalam batas - batas yang masih dapat dipertanggung jawabkan.

Tentang kewajiban bila memasuki tempat kerja, pasal 13 Undang- undang Keselamatan kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Adapun peraturan kewajiban pengurus dalam pasa 14 tentang pengurusan diwajibkan:

- a. Secara tertulis menempatkan dalam tempat kerja yang dipimpinnya, semua syarat keselamatan kerja yang diwajibkan, sehelai Undang- undang ini dan semua peraturan pelaksanaannya yang berlaku bagi tempat kerja yang bersangkutan, pada tempat-tempat yang mudah dilihat dan terbaca dan menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli keselamatan kerja.
- b. Memasang dalam tempat kerja yang dipimpinnya, semua gambar keselamatan kerja yang diwajibkan dan semua bahan pembinaan lainnya, pada tempat-tempat yang mudah dilihat dan terbaca menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli Keselamatan Kerja.
- c. Menyediakan secara cuma-cuma, semua alat perlindungan diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada di bawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diperlukan menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli keselamatan kerja.

Selama peraturan perundangan pasal 17 untuk melaksanakan ketentuan dalam undang-undang ini belum dikeluarkan, maka peraturan dalam bidang keselamatan kerja yang ada pada waktu UU ini mulai berlaku, tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang ini.

Adapun undang-undang keselamatan kerja, diatur dalam pasal 18 yang menyatakan bahwa agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan perundang undangan ini dengan penempatan dalam lembaran Negara Republik Indonesia.

C. *International Safety Management (ISM) Code.*

Menurut Sulistijo, 2002:2 *International Safety Management Code* adalah suatu kode internasional mengenai manajemen untuk mengoperasikan kapal secara aman dan mencegah pencemaran lingkungan laut.

Menurut A. Utoyo Hadi 2007:2 *International Safety Management Code* adalah merupakan kebijakan internasional maupun nasional terbaru untuk standar mutu bagi setiap perusahaan pelayaran beserta kapal-kapalnya. Menurut Sulistijo, 2006, hal 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 Shipse*" Adapun isi dalam ISM CODE yang terdiri dari:

a. Definisi.

- 1) *International Safety Management (ISM) Code* adalah seperangkat peraturan internasional yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk meningkatkan keselamatan operasional dan mencegah pencemaran laut di sektor maritim.
- 2) *Company* (perusahaan) adalah pemilik kapal/ pengusaha pencarter kapal yang pengoperasian kapal.

- 3) *Administration* (pemerintah) adalah pemerintah suatu negara yang benderanya
- 4) *Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah system terstruktur dan terdokumentasi dengan system ini semua personil diperusahaan dan dikapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- 5) *Document of Compliance–DOC* (Dokumen Kesesuaian) adalah dokumen yang dikeluarkan oleh administrasi atau otoritas yang berwenang suatu negara kepada perusahaan pelayaran yang memenuhi persyaratan *International Safety Management Code (ISM Code)*.
- 6) *Safety Management Certificate–SMC* (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah dokumen resmi yang dikeluarkan kepada kapal oleh administrasi atau otoritas yang berwenang dari negara bendera.
- 7) Objektif *Evidence* (Bukti Objektif) adalah merujuk pada bukti konkret, terukur, dan dapat diverifikasi yang mendukung atau memvalidasi suatu pernyataan, klaim, atau informasi.
- 8) *Observation* (Observasi) adalah suatu proses pengamatan atau pemantauan secara saksama terhadap suatu situasi, kejadian, objek, atau individu.
- 9) *Non Conformity* (Ketidak sesuai) adalah situasi yang diamati berdasarkan bukti objektif dan menunjukkan tidak dipenuhi suatu persyaratan.
- 10) *Major Non Conformity* (Ketidak sesuai Besar) adalah penyimpangan yang menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan manusia atau kapal, terhadap lingkungan disebabkan karena pelaksanaan ketentuan ISM CODE yang tidak sistematis dan tidak efektif.

- 11) *Anniversary Date* (Ulang Tahun) adalah hari dan bulan setiap tahun dengan berakhirnya suatu dokumen.
- 12) *Convention* (Konvensi) SOLAS 1974 adalah pada *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974* (Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut 1974).

b. Sasaran

Untuk ketrampilan personil dalam hal keselamatan didarat maupun dilaut serta meningkatkan kesiapan dan kesigapan menghadapi keadaan darurat di kapal, sehubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

c. Penerapan

ISM CODE dapat diterapkan pada setiap kapal. Safety Managemet System harus menjamin dipenuhinya aturan–aturan yang wajib dilaksanakan. Mempertimbangkan ketentuan, petunjuk dan standar - standar yang dianjurkan oleh IMO, Pemerintah, Biro Klasifikasi dan Organisasi – organisasi maritime.

d. Persyaratan–persyaratan fungsional untuk system keselamatan kerja

Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan dan memelihara suatu system keselamatan yang memasukan beberapa ketentuan dibawah ini:

- 1) Kebijakan keselamatan kerja dan perencanaan keselamatan.
- 2) Petunjuk–petunjuk dan prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan undang–undang internasional maupun UU negara kapal yang bersangkutan.

- 3) Tingkat kewenangan dan jalur komunikasi didarat dan diatas kapal, serta antara darat dan kapal.
- 4) Prosedur pelaporan dan Investigasi Kejadian Keselamatan.
- 5) Prosedur untuk menyiapkan dan merespon keadaan darurat.
- 6) Prosedur Pengawasan dan Evaluasi.
- 7) Prosedur tentang pemakaian alat-alat keselamatan kerja.
- 8) Komunikasi Keselamatan kerja.

a. Element 1: kebijakan keselamatan kerja dan perencanaan keselamatan

- 1) Menjamin Keselamatan kerja di laut, mencegah dan hilangnya jiwa manusia serta perencanaan keselamatan kerja
- 2) Melengkapi alat kerja dan lingkungan kerja yang aman dalam pengoprasian kapal, menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang sudah dilengkapi dan mungkin terjadi secara terus-menerus meningkatkan kecakapan manajemen keselamatan seluruh personil, bagi darat maupun dikapal.

b. Element 2: Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan

- 1) Jika yang bertanggung jawab terhadap pengoprasian kapal adalah bukan pemilik (telah dilimpahkan kepada pihak lain) pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data dari pihak yang tanggung jawab tersebut.

c. Element 3: Orang yang ditunjuk

Perusahaan harus menunjuk seseorang atau beberapa sebagai DPA. Untuk menjamin agar pengoprasian kapal secara aman dan membuat jalur hubungan antara darat dan kapal harus diberi akses langsung ke puncak pimpinan, wajib dan berwenang memantau pengoprasian kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran serta menjamin bahwa sumber daya dan bantuan dari darat dapat diberikan sesuai kebutuhan.

d. Element 4: Tanggung jawab dan kewenangan nahkoda

- 1) Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nahkoda berkaitan dengan:
 - a) Melaksanakan kebijaksanaan perusahaan dalam hal keselamatan dan lingkungan.
 - b) Memotivasi awak kapal dalam melaksanakan kebijakan.
 - c) Mengeluarkan perintah-perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
 - d) Memeriksa bahwa persyaratan tersebut diatas dilaksanakan.
 - e) Meninjau pelaksanaan SMS dan melaporkan kekurangan-kekurangan pada manajemen di darat.
- 2) Tanggung jawab dan kewenangan nahkoda sangat penting untuk menjaga keselamatan kapal, awak, dan muatan, serta memastikan bahwa operasi kapal berjalan sesuai dengan standar keselamatan dan regulasi maritim

e. Elemen 5: Sumber daya manusia dan personal

- 1) Nahkoda dipilih dengan teliti, memahami SMS dan diberikan dukungan seperlunya agar tugas-tugasnya dapat dilaksanakan dengan aman.
- 2) Awak 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 SMS, 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 bahasan yang dimengerti oleh awak kapal.
- 7) Menjamin awak kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya.

f. Elemen 6: Penyusunan rencana operasi diatas kapal

Membuat prosedur untuk mempersiapkan rencana dan instruksi yang dapat menjamin keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai jenis tugas yang terkait dan diserahkan kepada personil yang memahami kualifikasi untuk melaksanakannya.

g. Elemen 7: Kesiapan menghadapi keadaan darurat

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi potensi keadaan darurat.
- 2) Perusahaan harus membuat rencana latihan untuk menanggulangi keadaan darurat.
- 3) Pengembangan dan implementasi prosedur kesiapan darurat yang jelas dan terstruktur. Proses ini mencakup identifikasi potensi keadaan darurat, peran dan tanggung jawab awak kapal, serta langkah-langkah yang harus diambil dalam situasi darurat.

h. Elemen 8: Laporan dan analisa ketidak sesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya

- 1) SMS mencantumkan prosedur yang menjamin ketidak sesuaian, kecelakaan dan situasi yang membahayakan, dilaporkan pada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan maksud untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.
- 2) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan.

i. Elemen 9: Pemeliharaan kapal dan peralatannya

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.
- 2) Untuk memenuhi persyaratan tersebut perusahaan harus melakukan inspeksi dalam jangka waktu yang tepat, melaporkan ketidak sesuai dan penyebabnya, tindakan korelasi yang memadai sudah dilakukan dengan catatan dari tindakan tersebut disimpan.

j. Elemen 10: Dokumentasi

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk mengawasi seluruh dokumen dan data – data yang berkaitan dengan SMS.
- 2) Perusahaan harus menjamin bahwa dokumen yang masih berlaku tersedia pada tempatnya masing–masing, perubahan pada dokumen diperiksa dan disahkan oleh petugas yang berwenang dan dokumen yang kadaluarsa segera dikeluarkan.
- 3) Dokumen harus disimpan dalam bentuk yang dianggap efektif oleh perusahaan, setiap kapal harus membawa serta seluruh dokumen mengenai kapal tersebut.

k. Elemen 11: Verifikasi, pemeriksaan dan penilaian ulang dari perusahaan

- 1) Perusahaan harus melakukan audit intern.
- 2) Perusahaan harus secara berkala mengevaluasi efesiensi dari SMK dan bila perlu memeriksa ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
- 3) Pelaksanaan audit dan tindakan koreksi.
- 4) Personil yang melaksanakan audit harus independent.
- 5) Hasil audit dari pemeriksaan ulang, harus dimintakan perhatian pada seluruh personil yang bertanggung jawab.

- 6) Personil atau manajemen yang bertanggung jawab atas bidangnya harus segera mengambil tindakan terhadap ketidaksesuaian yang ditemukan.

l. Elemen 12: Sertifikasi, verifikasi, dan pengawasan

- 1) Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang memiliki DOC yang relevan atas kapal tersebut.
- 2) DOC diterbitkan oleh perusahaan dan memenuhi ISM CODE, dikeluarkan oleh pemerintah.
- 3) Copy DOC ditempatkan diatas kapal.
- 4) SMC diterbitkan untuk kapal oleh pemerintah.
- 5) Pemeriksaan secara berkala SMC oleh pemerintahan atau organisasi yang ditunjuk.

m. Elemen 13: Sertifikasi sementara

- 1) Sertifikat sementara dengan masa berlaku paling lama 5 bulan diterbitkan oleh BKI atas nama perusahaan Indonesia, kapal bersangkutan sesuai dengan ISM CODE.
- 2) Sertifikat sementara hanya dapat diterbitkan 1 (satu) kali saja.
- 3) Pemerintah Negara bendera atau Negara lain yang diminta dalam keadaan khusus dapat memperpanjang masa berlakunya SMC sementara untuk waktu tidak lebih dari 6 bulan.

n. Elemen 14: Verifikasi

Setiap verifikasi terhadap kapal yang dioperasikan oleh perusahaan yang menunjukkan bahwan system manajemen perusahaan dan system manajemen dikapal disusun dan dilaksanakan sesuai dengan system manajemen keselamatan.

o. Elemen 15: Format sertifikat

DOC, SMC, DOC sementara, SMC sementara harus dibuat dengan bentuk sesuai dengan model sebagaimana ditunjukkan dalam apendiks. Jika bahasa yang digunakan bukan bahasa

Inggris atau bahasa Perancis maka harus diterjemahkan ke dalam salah satu bahasa tersebut.

Sebagai tambahan persyaratan pada elemen 13 jenis kapal yang disebut dalam DOC dan didalam DOC sementara dapat dikukuhkan untuk menunjukkan batas – batas pengoperasian kapal diuraikan dalam system manajemen keselamatan.

D. STCW 1995 Amandemen 2010

International Convention STCW 1995 (Standars of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers)/ (Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut diadopsikan pada amendemen baru pada tahun 2010 yang disebut “Amendemen 2010 Amendemen ini diperlukan untuk menjaga standar latihan yang berbanding lurus dengan teknologi baru dan persyaratan operasional yang memerlukan kompetensi kapal yang baru. mulai efektif tanggal 1 January 2012. Ada periode transisi sampai tahun 2017 ketika semua pelaut harus tersertifikasi dan terlatih berdasarkan standar implementasi baru yang progresif, setiap tahun persyaratan yang disempurnakan diberlakukan. Amendemen yang signifikan diantaranya:

- Jam Istirahat baru untuk pelaut
- Tingkatan sertifikat kompetensi baru untuk pelaut yang bisa pada dek dan mesin
- Pelatihan terbaru, persyaratan yang diperbarui
- Pelatihan keamanan yang bersifat wajib
- Tambahan pada standar medis
- Pembatasan pada alkohol dalam darah dan nafas yang spesifik.

Komponen utama dari konvensi STCW telah dimodifikasi selama revisi terakhir pada bulan Juni tahun 2010. Ini disebut Amandemen 2010 dan mereka akan berlaku mulai 1 Januari 2012.

Amandemen ini akan membawa persyaratan pelatihan terkini untuk situasi dan teknologi operasional modern.

Beberapa perubahan dari Amandemen 2010 adalah:

- "Persyaratan yang direvisi pada jam kerja dan istirahat dan persyaratan baru untuk pencegahan penyalahgunaan narkoba dan alkohol, serta standar terbaru yang berkaitan dengan standar kebugaran medis bagi pelaut"
- "Persyaratan baru yang berkaitan dengan pelatihan dalam teknologi modern seperti bagan elektronik dan sistem informasi"
- "Persyaratan baru untuk pelatihan kesadaran lingkungan laut dan pelatihan kepemimpinan dan kerja tim"
- "Memperbarui persyaratan kompetensi untuk personel yang melayani semua jenis kapal tanker, termasuk persyaratan baru untuk personel yang melayani di tanker gas cair"
- "Persyaratan baru untuk pelatihan keamanan, serta ketentuan untuk memastikan bahwa pelaut dilatih dengan baik untuk mengatasi jika kapal mereka diserang oleh bajak laut"
- "Panduan pelatihan baru untuk personel yang bertugas di kapal yang beroperasi di perairan kutub"
- "Panduan pelatihan baru untuk personel yang mengoperasikan Sistem Pemosisian Dinamis"

Unsur-unsur pelatihan baru ini akan memberikan pelaut pedagang banyak keterampilan yang berharga dan berpotensi menyelamatkan jiwa. Siapa pun yang mempertimbangkan karier baru di industri maritim atau peningkatan ke kredensial mereka saat ini harus sangat mempertimbangkan untuk mengambil bagian dalam kursus STCW yang disetujui.

Menurut Badan Diklat Perhubungan, 2000, hal 41, Suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1995 amandemen 2010 adalah bahwa keselamatan kerja dan pelayaran adalah tanggung jawab 3 (tiga pihak) yaitu:

- a. Pemerintah sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan–aturan berkaitan dengan keselamatan kerja dilaut.
- b. Pendidikan dan latihan, ialah proses pembelajaran dan pengembangan keterampilan atau pengetahuan seseorang dalam melatih, mendidik personil untuk bekerja dikapal dan Mensimulasikan skenario kecelakaan untuk melatih respons dan pemahaman pekerja terhadap tindakan yang harus diambil.
- c. Perusahaan Pelayaran, yaitu jenis perusahaan yang beroperasi di sektor transportasi laut. Mereka bertanggung jawab atas pengangkutan barang dan penumpang melalui jalur laut menggunakan kapal-kapal mereka. Perusahaan pelayaran dapat beroperasi di tingkat lokal, nasional, atau internasional, dan mereka mungkin menawarkan layanan kargo, layanan penumpang, atau keduanya.

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjalin bahwa tiap kapal diawaki oleh Pelaut–pelaut berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis, juga mampu menggunakan alat–alat keselamatan dikapal, menunjukkan bahwa implementasi STCW sangat vital terhadap pelaksanaan ISM CODE. Artinya apabila personil yang bekerja dikapal standart kompensasi dan tingkat kesehatan yang tidak ditentukan oleh suatu peraturan internasional yang mengikat, maka dapat dipastikan bahwa Pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda

E. Jenis alat-alat keselamatan dalam buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman.*

Dijelaskan mengenai alat keselamatan dan penggunaannya:

a). Alat pelindung diri

Alat pelindung diri merupakan sebuah alat kelengkapan yang digunakan pekerja untuk dapat melindungi diri dari berbagai bahaya juga untuk mengurangi resiko berbahaya yang timbul akibat dari kelalaian demi untuk menjaga keselamatan dan keamanan bagi para pekerja dan lingkungan sekitar didekat pekerja seperti:

Tabel 2.1

DAFTAR PERALATAN KESELAMATAN DAN KEGUNAAN

NAMA ALAT KESELAMATAN	GUNA/ PEMAKAIAN
Topi Keselamatan	Pelindung kepala untuk melindungi dari kejatuhan barang atau benda lain.
Topi Keselamatan	melindungi kepala dari cedera akibat benturan, tumbukan, atau jatuh benda.
Kas las tangan / pegang	melindungi tangan dari percikan api, panas tinggi, dan percikan logam saat melakukan pekerjaan las.
Kas las kepala	para pekerja las untuk melindungi mata dan wajah mereka selama proses las.
Pelindung muka	Menyediakan penghalang terhadap serbuk dan debu yang dapat terhirup atau mengenai wajah
Pelindung mata	Melindungi mata dari partikel kecil,

	debu, atau serpihan benda yang dapat terjadi selama pekerjaan atau aktivitas tertentu.
Kaca mata karet	Kacamata pelindung dengan bingkai karet dirancang untuk memberikan perlindungan fisik kepada mata dari berbagai risiko, seperti serpihan, percikan cairan, atau debu.
Kaca mata keselamatan	untuk melindungi mata dari potensi bahaya di lingkungan kerja atau dalam kegiatan tertentu.
Pelapis dada hitam	untuk melindungi dari benturan atau cedera.
Pelapis dada karet putih	perlindungan terhadap cairan, bahan kimia, atau bahan berbahaya.
Sarung tangan	Melindungi tangan dari bahan berbahaya, alat tajam, atau suhu tinggi.
Sarung tangan kain	Memberikan lapisan tambahan pada tangan untuk melindungi dari kotoran, debu, atau partikel kecil.

Sarung tangan untuk kerja ringan	<ul style="list-style-type: none"> a. Pekerjaan kontribusi ringan b. Pekerjaan pengangkut ringan c. Membuka kran – kran uap
Sarung tangan untuk kerja berat	<ul style="list-style-type: none"> a. Bekerja pengangkut berat, buka tutup kran-karn yang panas b. Bekerja dengan berani dan juga untuk tukang api
Sarung tangan las	Melindungi tangan dari panas yang dihasilkan selama proses pengelasan.

Sarung tangan karet	untuk melindungi tangan dari kontak langsung dengan zat-zat berbahaya, cairan, bahan kimia, atau benda tajam.
Sepatu karet Panjang	untuk memberikan perlindungan terhadap air, lumpur, bahan kimia, dan berbagai kondisi lingkungan yang dapat merugikan kaki.
Sepatu keselamatan	Melindungi kaki dari benturan atau tekanan yang dapat terjadi akibat jatuhnya benda berat atau tumpahan benda keras.
Sepatu karet panjang putih	Menyediakan penghalang terhadap debu, partikel kecil, atau benda asing lainnya yang dapat memasuki sepatu dan menyebabkan ketidaknyamanan atau iritasi.
Topeng gas putih	Melindungi pengguna dari inhalasi gas beracun atau uap berbahaya yang dapat muncul di lingkungan kerja atau dalam situasi darurat
Topeng udara segar	melindungi pernapasan dari partikel-partikel debu, kuman, polusi udara, atau zat-zat berbahaya yang dapat ada di udara.
Topeng panahan debu	Bekerja dengan debu, belerang, dan dipakai diudara luar, dan bekerja didalam gas-gas organic diudara luar
Tali pinggang keselamatan	Dipakai pada pekerjaan yang tinggi 2.5 m keatas

Jaring keselamatan	Dipakai pada pekerjaan diatas mesin yang sedang berputar, atau dimana tidak mungkin memakai tali pinggang keselamatan
Pengeruk	Pekerjaan menemukan orang-orang yang jatuh terbenam dalam air, atau barang-barang yang jatuh dalam air
<i>Ear plug</i> (sumbat telinga)	Ear plug digunakan untuk melindungi pendengaran dari kebisingan di lingkungan kerja atau situasi di mana tingkat kebisingan tinggi.
<i>Earmuff</i>	meredam atau menyerap suara bising sehingga menciptakan lingkungan yang lebih tenang di sekitar telinga pengguna.
<i>Life jacket</i>	Memberikan bantuan pengapungan untuk orang yang mengenakannya, membantu mereka tetap di permukaan air tanpa harus berenang.
Tali pinggang keselamatan	tali pinggang keselamatan dapat digunakan sebagai bagian dari peralatan keselamatan laut dan evakuasi.

Pakaian dan perlindungan perlengkapan perorangan dikelompokkan sebagai berikut:

- a. Pelindung kepala: *Safety Helmets*.
- b. Pelindung pendengaran: *Ear plugs, Earmuff*
- c. Pelindung pernafasan: *Dust masks, Respirators breathing apparatus*.
- d. Pelindung tangan dan kaki: *Gloves, Safety shoes*.

e. Pelindung badan: *Safety suits, Safety belts, safety Harness, Apron, chemical suit.*

a). Pelindung Kepala



Gambar 2.1 *Safety Helmet*

Safety Helmets atau yang dikenal juga sebagai helm keselamatan, adalah alat pelindung kepala yang dirancang khusus untuk melindungi kepala penggunanya dari cedera akibat benturan atau bahaya lainnya di lingkungan kerja atau aktivitas tertentu.

Safety Helmet dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian, bahaya lain adalah panas yang tidak normal, resiko tumpukan atau pukulan yang menghancurkan atau cipratan bahan kimia.

c). Pelindung Pendengaran



Gambar 2.2 EarMuff

Earmuff merupakan bentuk yang lebih efektif, *earmuff* terdiri dari sepasang rigid cups (mangkok kaku) yang didesain untuk melengkapi untuk menutup telinga, dipaskan dengan cincin penyegel yang lembut agar busa dirapatkan diseperti telinga.

Ear plugs adalah alat kecil yang dimaksudkan untuk dimasukkan ke dalam saluran telinga untuk melindungi pendengaran dari kebisingan atau lingkungan berisik tinggi. *Ear plugs* bekerja dengan cara menyumbat atau meredam suara yang masuk ke telinga, membantu mengurangi tingkat kebisingan yang mencapai gendang telinga.

Pada umumnya, *Earmuff* merupakan bagian dari peralatan perlindungan diri (PPE) yang dirancang untuk menjaga kesehatan pendengaran dan mencegah kerusakan pendengaran akibat paparan kebisingan yang berlebihan. *Earmuff* biasanya terdiri dari dua pad telinga yang melekat pada sebuah bando atau kepala yang dapat disesuaikan. Mereka bekerja dengan cara menyediakan hambatan fisik antara telinga pengguna dan sumber kebisingan.

Tabel 2.2

Waktu Paparan	Satuan	Intensitas Bising (dBA)
8	Jam	85
4		88
2		91
1		94
30	Menit	97
15		100
7,5		103
3,75		106
1,88		109
0,94		112
28,12		Detik
14,06	118	
7,03	121	
3,52	124	
1,76	127	
0,88	130	
0,44	133	
0,22	136	
0,11	139	

Catatan: Tidak boleh terpapar 140 dBA walaupun sesaat

d). Pelindung pernafasan



Gambar 2.3 Dust Masks

- 1) *Dust masks*, atau masker debu, adalah alat pelindung pernafasan yang dirancang untuk melindungi pengguna dari inhalasi partikel-partikel debu, serbuk, dan partikel-partikel kecil

lainnya yang dapat menyebabkan iritasi atau masalah pernapasan.

- 2) *Respirators* atau perangkat pernapasan adalah alat yang dirancang untuk melindungi pengguna dari inhalasi gas beracun, uap, partikel-partikel debu halus, atau kebisingan yang dapat membahayakan sistem pernapasan. *Respirators breathing apparatus* mencakup berbagai jenis perangkat yang menyediakan perlindungan pernapasan di lingkungan yang berbahaya.

e). Pelindung Tangan dan Kaki



Gambar 2.4 Sarung Tangan

- 1) *Gloves* (Sarung tangan)

Gloves atau sarung tangan, adalah alat pelindung yang dikenakan pada tangan untuk berbagai tujuan, termasuk perlindungan dari bahan kimia, kontaminan, suhu ekstrem, dan cedera fisik. Sarung tangan dapat terbuat dari berbagai bahan, dan jenis sarung tangan yang dipilih akan tergantung pada kebutuhan spesifik penggunaannya.

Pemakaian sarung tangan yang tepat sangat penting untuk memastikan perlindungan yang efektif dan menjaga

keamanan. Berikut adalah beberapa panduan umum untuk pemakaian sarung tangan yang tepat:

- Pilih Jenis Sarung Tangan yang Sesuai
- Perhatikan Ukuran dan Kesesuaian
- Kenali Batas Penggunaan
- Hindari Sentuhan dengan Benda Tajam
- Pastikan Kebersihan Tangan



Gambar 2.5 Sepatu Keselamatan

2) *Safety shoes* (Sepatu Keselamatan)

Safety shoes atau sepatu keselamatan, adalah jenis sepatu yang dirancang khusus untuk memberikan perlindungan terhadap risiko cedera pada kaki di lingkungan kerja atau aktivitas tertentu. Sepatu ini dirancang dengan fitur dan material khusus untuk meminimalkan risiko cedera seperti pemerasan, tumbukan, atau tajam pada kaki. *Safety shoes* merupakan bagian penting dari Peralatan Perlindungan Diri (PPE) di berbagai sektor industri. Pemakai harus memastikan bahwa *safety shoes* mereka sesuai dengan standar keselamatan yang berlaku dan mematuhi peraturan yang berlaku di tempat kerja. Penggunaan *safety shoes*

yang sesuai dapat membantu mencegah cedera dan melindungi kaki selama bekerja.

Beberapa ciri umum dari *safety shoes* meliputi:

- Pelindung Ujung Baja atau Komposit
- Sol Tahan Tusukan dan Tahan Minyak
- Sol Anti-Slip
- Tahan Terhadap Bahan Kimia atau Cairan Berbahaya
- Bahan Tahan Api

f). Perlindungan dari Jatuh

Setiap pelaut yang sedang bekerja diatas, diluar atau dibawah deck atau tempat lain yang terdapat resiko terjatuh dari ketinggian 2 m atau lebih, harus menggunakan *Safety Harness* (Sabuk dengan penahan goncangan) yang diikat dengan tali keselamatan.

g). Pelindung Badan



Gambar 2.6 *Safety Belts*

Safety belts atau tali pengaman, adalah perangkat yang dirancang untuk memberikan perlindungan kepada pengguna dalam situasi yang dapat menyebabkan cedera atau bahaya. Safety belt biasanya digunakan di kendaraan bermotor, pesawat terbang, atau dalam situasi kerja di mana risiko jatuh atau kecelakaan lainnya tinggi. Fungsi utama safety belt adalah untuk menjaga pengguna tetap terikat dan terlindung agar tidak terlempar keluar atau terjatuh ketika terjadi kecelakaan atau insiden lainnya.

h). Pakaian kerja

Pakaian kerja adalah jenis pakaian yang dirancang khusus untuk dikenakan dalam lingkungan kerja atau pekerjaan tertentu. Jenis pakaian kerja sangat bervariasi dan tergantung pada jenis pekerjaan, kebutuhan keamanan, serta lingkungan kerja. Penting untuk memilih pakaian kerja yang sesuai dengan tuntutan pekerjaan, termasuk keamanan, kenyamanan, dan peraturan. Pakaian kerja dapat membantu melindungi pekerja, meningkatkan identitas perusahaan, dan menciptakan lingkungan kerja yang aman dan profesional.

Dalam menetapkan pilihan atau penggunaan pakaian kerja, perlu diikuti ketentuan–ketentuan atau petunjuk–petunjuk dibawah ini:

- a. Dalam pemilihan pakaian kerja, Pastikan pakaian memberikan fleksibilitas yang cukup sehingga pekerja dapat bergerak dengan bebas tanpa pembatasan yang signifikan
- b. Pastikan bahwa pakaian kerja memenuhi persyaratan hukum dan peraturan setempat mengenai keselamatan kerja
- c. Pilih pakaian yang memberikan kenyamanan optimal agar pekerja dapat menjalankan tugas mereka tanpa hambatan.

- d. Pastikan pakaian kerja mematuhi standar keselamatan yang berlaku untuk jenis pekerjaan tertentu. Ini mencakup perlindungan terhadap bahaya fisik, kimia, dan termal.

SOP (Standar Operasional Prosedur) untuk bekerja di lambung kapal melibatkan berbagai langkah yang dirancang untuk memastikan keamanan, efisiensi, dan kinerja optimal. Berikut adalah beberapa langkah umum yang dapat ada dalam SOP untuk pekerjaan di lambung kapal:

1. Pengecekan Kondisi Umum:
 - a. Pengecekan kondisi umum lambung kapal, termasuk pengecekan korosi, retak, atau kerusakan lainnya.
 - b. Memastikan sistem pengeluaran air (bilge system) berfungsi dengan baik.
2. Persiapan Alat Keselamatan:

Memeriksa dan memastikan ketersediaan alat keselamatan seperti jaket pelampung, helm, dan tali pengaman.
3. Koordinasi dengan Tim:
 - a. Berkomunikasi dengan anggota tim untuk memastikan pemahaman yang baik tentang tugas masing-masing.
 - b. Memastikan adanya komunikasi yang efektif antara semua anggota tim.
4. Pemantauan Gas dan Ventilasi:

Memeriksa dan memastikan ventilasi yang memadai di dalam lambung kapal untuk mencegah penumpukan gas berbahaya.
5. Penggunaan Peralatan Keselamatan:

Memakai alat pelindung pribadi seperti helm, sepatu besi, dan sarung tangan sesuai dengan SOP dan peraturan keselamatan.
6. Pengaturan Peralatan Kerja:

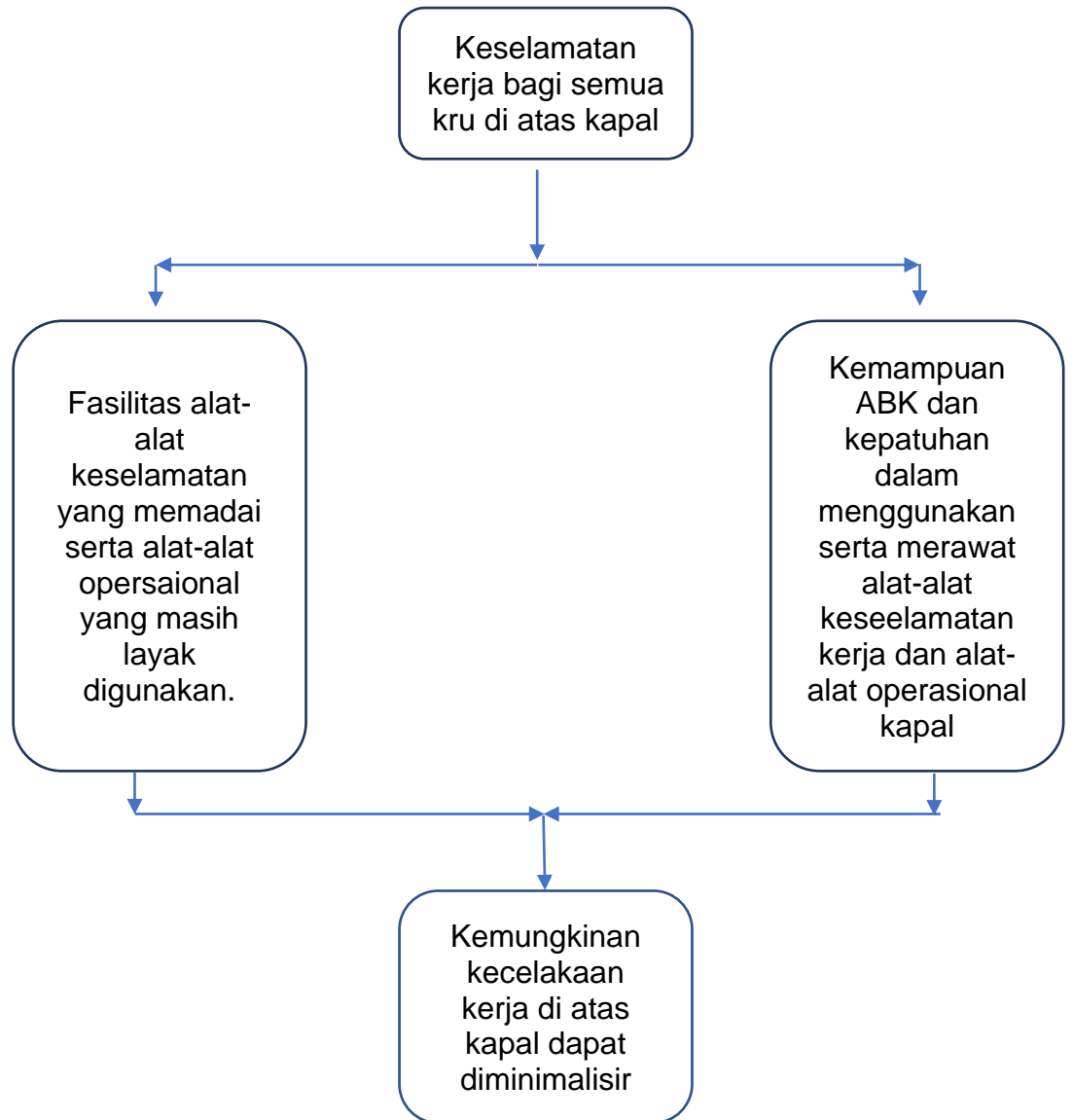
Menyiapkan dan memeriksa peralatan kerja seperti lampu sorot, alat pemotong, atau peralatan lainnya yang diperlukan untuk tugas spesifik.

7. **Pemeriksaan Kondisi Cuaca:**
Memantau kondisi cuaca dan ombak untuk memastikan keamanan saat bekerja di lambung kapal.
8. **Pengendalian Lingkungan Kerja:**
Memastikan kondisi lingkungan di sekitar lambung kapal aman, termasuk pembersihan area kerja dari benda-benda yang dapat menyebabkan kecelakaan.
9. **Prosedur Evakuasi Darurat:**
Memahami dan mematuhi prosedur evakuasi darurat, termasuk penggunaan perahu penyelamat dan posisi titik kumpul.
10. **Pemantauan Kesehatan dan Keselamatan:**
Memantau kesehatan dan kondisi keselamatan pribadi serta rekan kerja selama bekerja di lambung kapal.
11. **Pembersihan Setelah Pekerjaan Selesai:**
Memastikan area kerja dibersihkan setelah selesai bekerja dan memastikan bahwa semua peralatan dikembalikan ke tempatnya.
12. **Pelaporan Kondisi Tidak Aman:**
Melaporkan segera kepada atasan atau otoritas yang berwenang jika menemui kondisi yang tidak aman atau bermasalah di lambung kapal.

Penting untuk diingat bahwa SOP dapat bervariasi tergantung pada jenis kapal, industri, dan tugas yang dilakukan. Pastikan untuk selalu mematuhi aturan keselamatan dan SOP yang berlaku dalam pekerjaan di lambung kapal.

F. Kerangka Pikir

Adapun kerangka pikir dari penulisan skripsi ini dapat dilihat pada gambar berikut:



G. Hipotesis

Berdasarkan uraian masalah yang penulis telah uraikan di atas maka penulis mengambil hipotesis yaitu: diduga belum optimalnya penerapan keselamatan kerja, sehingga terjadi terjatuhnya ABK pada saat pengecetan lambung kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis deskriptif kualitatif yaitu penelitian yang menerjemahkan data yang berkaitan dengan keadaan sosial, koneksi antar variabel yang terjadi serta munculnya fakta yang ada serta akibatnya kepada lingkungan dsb. Hasil dari deskriptif kualitatif adalah informasi empiris yang factual dan diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi, pengamatan dan observasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan.

B. Definisi Operasional Variabel

Berdasarkan judul skripsi penulis yaitu “Analisis keselamatan kerja dalam rangka mencegah resiko kecelakaan di kapal” maka definisi operasional digunakan adalah sebagai berikut:

1. Analisis adalah proses penyelidikan atau pemeriksaan suatu situasi, data, atau informasi dengan tujuan memahami, merinci, dan mengevaluasi elemen-elemen yang terlibat. Analisis mencakup pemecahan suatu masalah atau pemahaman lebih mendalam terhadap suatu topik dengan maksud agar kita dapat mengidentifikasi dan mengevaluasi sebagai macam masalah yang akan timbul pada system, sehingga masalah tersebut dapat ditanggulangi, di perbaiki atau juga dilakukan pengembangan.
2. Keselamatan kerja adalah kondisi yang aman dan kondusif dalam lingkungan kerja. Dalam situs Cermati dijelaskan, aspek keselamatan kerja mencakup perlindungan akan risiko terjadinya penderitaan, kerusakan, hingga kerugian di tempat kerja. Keselamatan kerja dapat diwujudkan dengan bekerja dan

menggunakan alat kerja sesuai standar operasional prosedur (SOP) yang berlaku, serta menjaga tempat kerja agar memiliki potensi bahaya yang minim.

3. Kecelakaan Kapal adalah suatu kejadian atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim
4. Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut dan di sungai seperti sampan atau perahu yang lebih kecil.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi merupakan keseluruhan, totalitas atau generalisasi dari satuan, individu, objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang akan diteliti, yang dapat berupa orang, benda, institusi, peristiwa, dan lain-lain yang di dalamnya dapat diperoleh atau dapat memberikan informasi (data) penelitian yang kemudian dapat ditarik kesimpulan.
2. Sampel merupakan representasi dari populasi yang diteliti. Sampel dalam sebuah penelitian yaitu officer deck mualim 1, mualim 2, mualim 3 yang menangani dan bertanggung jawab dalam alat keselamatan kerja di atas kapal.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini oleh penulis menggunakan beberapa cara dalam pengumpulan data, adapun cara yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Metode Pengamatan (*Observation*)

Pengumpulan data yang dilakukan dengan mengamati secara langsung serta mencatat hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan kerja dalam rangka untuk mencegah resiko kerja kecelakaan di atas kapal.

2. Metode Dokumentasi

Pengumpulan data dengan cara mengambil gambar diberbagai kegiatan yang dilakukan selama di kapal.

3. Metode Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mencari referensi pendukung yang berkaitan dengan keselamatan kerja.

E. Teknik Analisis Data

Pada penulisan ini penulis akan memberikan berbagai macam data, data tersebut termasuk dalam data yang berjenis deskriptif yaitu data yang tidak dinyatakan dalam angka atau bilangan tetapi dalam sebuah susunan kata atau kalimat. Data tersebut merupakan data yang didapat dari responden, baik secara lisan maupun tulisan berkaitan dengan objek yang penulis pelajari.

F. Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian adalah jadwal yang memuat rencana pelaksanaan penelitian, mulai dari persiapan sampai dengan penulisan laporan.

Jadwal penelitian yang penulis pilih untuk melaksanakan penelitian ini adalah 1 tahun atau dapat dikatakan selama penulis melaksanakan praktek diatas kapal.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

Pada saat meneliti di atas kapal penulis mengambil beberapa data-data MV. OMARRASHEED untuk sebagai hasil penelitian yang merupakan milik PT. Bumi Lintas Tama Yang mempunyai kapal Ro-Ro merupakan kapal pengangkut kendaraan sejumlah 634 unit mobil, 216 unit motor, 58 unit mobil cargo.

Berikut saya lampirkan data-data kapal MV.OMARRASHEED adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 *Ship Particular* MV.OMARRASHEED

Nama kapal	Omarrasheed
Nomor IMO	8512217
Call sign	JZGI
Port register	Makassar
Tempat pembuatan	Jepang
LOA	116.04 Meter
Draft ke lambung	7.45 Meter
LBP	108.00 Meter
Breadth	18.80 Meter
GRT	9442.0 M/T
NRT	6406.0 M/T
DWT	5705.0 M/T
Summer Draft	6.3 Meter
FWT	143.1 CBM

Penerapan prosedur kerja di MV. OMARRASHEED memang kurang dilaksanakan dengan benar. Walaupun nahkoda selalu mengadakan pertemuan setiap satu bulan sekali, namun masih ada anak buah kapal yang kurang memperhatikan prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya kedisiplinan dan kesadaran diri. Namun masih ada juga kru yang sadar dan mau mentaati dan menerapkan prosedur keselamatan kerja tersebut. Faktor manusia dalam kecelakaan merupakan konsepsi klasik. Penyebab terjadinya kecelakaan kerja memang tidak lepas dari faktor manusia. Manusia sebagai pelaku utama dalam pekerjaan. Tidak ada satu kerugian pun yang lepas sama sekali dari unsur manusia. Mesin otomatis pun masih memerlukan pengawasan manusia.

Oleh karena keterbatasan manusia tersebut, maka peranan alat-alat keselamatan kerja sangat penting dan aturan lain tentang keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pada saat bekerja dengan adanya aturan-aturan ini, diharapkan dapat meningkatkan keselamatan kerja dan memperkecil resiko kecelakaan dalam bekerja.

Selain itu juga diadakan pengarahan oleh wakil dari perusahaan yang berwenang untuk mengurus keselamatan terhadap anak buah kapal, agar peranan alat-alat keselamatan kerja dapat dipahami dan dimengerti untuk memperkecil resiko kerja.

Kecelakaan yang melibatkan kru kapal proses pengecatan di lambung kapal dapat mencakup berbagai situasi yang berkaitan dengan kondisi kerja di kapal dan proses pengecatan itu sendiri. Beberapa potensi risiko dan faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan kru selama pengecatan lambung kapal melibatkan aspek keselamatan dan teknis. Berikut adalah beberapa pembahasan terkait:

1. Paparan Bahan Kimia:
Pengecatan kapal melibatkan penggunaan cat dan bahan kimia lainnya. Paparan yang tidak terkontrol terhadap bahan kimia ini dapat menyebabkan risiko kesehatan bagi kru, seperti iritasi kulit, gangguan pernapasan, atau bahkan keracunan.
2. Peralatan dan Keselamatan
Penggunaan peralatan pengecatan yang kompleks memerlukan pemahaman yang baik oleh kru. Kecelakaan dapat terjadi akibat pengoperasian yang tidak benar, kerusakan peralatan, atau kegagalan perlindungan keselamatan seperti penggunaan alat pelindung diri yang tidak memadai.
3. Kondisi Cuaca dan Lingkungan
Pengecatan lambung kapal sering dilakukan di kondisi lingkungan yang tidak selalu ideal. Cuaca buruk, Gelombang tinggi, atau angin kencang dapat meningkatkan risiko kecelakaan, terutama jika tidak diambil tindakan pencegahan yang memadai.
4. Ketinggian dan Akses
Pekerjaan pada ketinggian dapat meningkatkan risiko jatuhnya kru. Kru yang bekerja di lambung kapal harus dilengkapi dengan peralatan pengaman yang tepat, seperti tali pengaman atau *railing*.
5. Komunikasi dan Koordinasi
Kecelakaan dapat terjadi akibat kurangnya komunikasi yang efektif antara kru yang terlibat dalam proses pengecatan. Koordinasi yang buruk dapat menyebabkan kesalahan dan berbahaya.
6. Kerusakan Struktural Kapal
Selama pengecatan, kru harus waspada terhadap adanya kerusakan pada struktur kapal yang menyebabkan bahaya. Hal

ini termasuk pengecatan di area yang mungkin memiliki korosi atau kerusakan lainnya.

7. Kurangnya Pelatihan

Kurangnya pelatihan dalam penggunaan peralatan, prosedur keselamatan, dan pemahaman tentang bahaya yang terlibat dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

Tabel 4.2
Catatan Kasus Kecelakaan Kerja yang Terjadi di Kapal
MV. OMARRASHEED
Periode 2021 – 2022

No	Bulan kejadian	Nama	Jabatan	Uraian kasus	Dugaan Penyebab	Keterangan
1	November 2021	Mansur	Bosun	ABK cedera tangan terjepit pintu tangga pandu	Korban tidak memakai sarung tangan	Kesalahan manusia
2	Januari 2022	Fandy	Jurumudi	ABK Cedera tangan terjepit tali di bolder	Kurangnya kedisiplinan ABK	Kesalahan manusia

Kesimpulan sementara, 80% dari kecelakaan kerja adalah Kesalahan Manusia terutama dari segi keengganan dalam memakai peralatan keselamatan kerja. Yang termasuk di dalam hal tersebut terdapat rendahnya kedisiplinan awak kapal untuk mentaati peraturan tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja dan kurangnya pemahaman dalam melaksanakan pekerjaan dikapal.

Ketidaksiplinan anak buah kapal berupa tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja untuk melindungi diri selama

melakukan pekerjaan. Keadaan disiplin tidak akan terjadi apabila anak buah kapal itu sendiri tidak mempunyai keinginan untuk melaksanakannya. Dikatakan disiplin tinggi apabila anak buah kapal mau bekerja dengan memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan dengan baik. Dikatakan disiplin rendah apabila anak buah kapal gagal mengikuti standar, menolak atau melanggar peraturan dan untuk itu mereka perlu pengawasan. Tindakan yang patut diberikan adalah dengan cara menegur, memberi pengarahan atau kalau perlu hukuman yang tepat oleh pihak yang berwenang demi kepentingan bersama.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan Nakhoda dan seluruh anak buah kapal dan pengamatan di MV. OMARRASHEED, didasarkan beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pada anak buah kapal saat bekerja yaitu : Rendahnya kedisiplinan anak buah kapal dalam mentaati peraturan keselamatan kerja. Pada waktu bekerja tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja yang sesuai. Seperti saat bekerja di tempat yang tinggi tidak menggunakan sabuk keselamatan. Contoh kasus ketika kapal sandar di *jetty* Balikpapan, ada anak buah kapal yang mengecat lambung kapal tidak menggunakan sabuk keselamatan yang mengakibatkan anak buah kapal tersebut jatuh ke laut. Selain itu pada saat pandu turun dari kapal ABK yang mau menutup pintu tangga pandu di car deck tiba-tiba kejepit pintu dan mengalami luka di bagian tangan ABK . Hal ini tidak hanya terjadi pada anak buah kapal yang bekerja di deck saja melainkan Anak buah kapal dikamar mesin yang kebanyakan tidak menggunakan sepatu keselamatan yang mengakibatkan tergelincir karena lantai kamar mesin yang licin dan banyak oli yang dilantai kamar mesin.

Pemahaman anak buah kapal yang kurang tentang peranan alat-alat keselamatan kerja dalam melaksanakan pekerjaan. Ini diakibatkan karena kurangnya pengetahuan dan pengalaman bekerja dikapal. Sehingga anak buah kapal kurang paham akan pekerjaan yang dilakukan dan resiko-resiko bahaya yang akan menyimpannya. Hal ini yang akan menyebabkan terjadinya kesalahan dan menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di kapal.

Peralatan keselamatan kerja yang tersedia dikapal dan yang digunakan oleh Anak buah kapal untuk bekerja sudah kurang layak pakai. Menurut Nakhoda MV. OMARRASHEED saat penulis meminta pendapatnya, Nakhoda mengatakan hal ini juga merupakan salah satu penyebab mengapa Anak buah kapal enggan menggunakan peralatan keselamatan kerja.

Perusahaan telah berusaha memberikan perhatian pada masalah keselamatan anak buah kapal yang bekerja dikapal sebatas manajerial, namun karena alasan ekonomi dan alasan untuk menumbuhkan partisipasi para anak buah kapal hingga kini belum melengkapi anak buah kapal yang bekerja dengan peralatan keselamatan kerja yang layak pakai.

Menurut Boatswain, faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja pada anak buah kapal di MV. OMARRASHEED adalah anak buah kapal yang baru naik atau kerja dikapal kurang melalui tahap familiarisasi atau pengenalan terhadap lingkungan di kapal dengan benar, faktor kedisiplinan para ABK juga sangat penting dalam penggunaan alat – alat keselamatan kerja Di MV.OMARRASHEED tiap ada anak buah kapal yang baru sign on biasanya ABK tersebut langsung diikutsertakan dalam pekerjaan tanpa ada familiarisasi.

Dari kelima faktor diatas menurut Boatswain sebagai ABK yang paling lama di MV. OMARRASHEED kasus kecelakaan yang sering terjadi seperti terjatuh, tertimpa benda jatuh atau benda tajam

adalah kurang rendahnya kedisiplinan ABK untuk menggunakan alat-alat keselamatan kerja dan pengetahuan ABK untuk melakukan pekerjaan diatas kapal.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Oleh karena itu untuk mengantisipasi keadaan yang demikian ada beberapa alternatif pemecahan masalah yang bersumber dari faktor manusia terhadap keselamatan kerja yang mungkin dapat direalisasikan:

1. Meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal dalam mentaati peraturan keselamatan kerja terutama dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja, dengan cara adanya sistem peringatan bahkan sampai pada pemberhentian, jika hal tersebut betul-betul membahayakan dirinya sendiri dan orang lain. Selain itu agar kedisiplinan terus berlanjut diperlukan adanya pengawasan. Nakhoda kapal dapat menunjuk salah satu perwira baik di deck maupun dikamar mesin untuk menjadi pengawas didepartemennya masing-masing. Dalam pengawasan dibutuhkan sikap yang tegas dan tanggung jawab sehingga dapat diteladani dan dijadikan contoh oleh para ABK dalam mentaati peraturan keselamatan kerja.
2. Pihak perusahaan hendaknya dalam menerima anak buah kapal yang baru agar diseleksi dengan baik dan memperhatikan kelengkapan dokumen/ sertifikat dan pengalaman bekerja di kapal. Hal ini dimaksudkan supaya mendapatkan sumber daya manusia yang handal, terampil dan mengerti akan tugas dan tanggung jawab masing – masing.
3. ABK baru yang akan memulai pekerjaan di kapal harus ada kerja sama dari ABK yang lainnya untuk menjelaskan dan familirisasi mengenai segala sesuatunya mengenai kapal tersebut, tugas dan bahaya-bahaya yang akan dihadapinya dalam melakukan

pekerjaan, Hal ini untuk menghindari kecelakaan dalam bekerja di kapal. Petunjuk tentang keselamatan kerja harus diberikan dan wajib dilaksanakan oleh semua orang yang bekerja di kapal.

D. EVALUASI/ PEMECAHAN MASALAH

Analisa mengenai peran perusahaan dalam mencapai keberhasilan program keselamatan tidak lepas dari sistem manajemen yang dijalankan perusahaan. Sistem manajemen yang baik dapat menekan jumlah kecelakaan kerja, sebaliknya kecelakaan kerja dikarenakan kesalahan manusia yang disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk.

Sudah menjadi tanggung jawab pihak perusahaan untuk mendukung dan menyediakan peralatan keselamatan kerja untuk awak kapal dengan kualitas yang baik. Peranan perusahaan dalam mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi juga harus dilihat dari penyediaan peralatan keselamatan kerja dikapal dan adanya sistem manajemen keselamatan yang diselenggarakan di kapal dengan baik. Jika hal tersebut tidak memadai, ABK tidak pernah memberi cukup kepercayaan bahwa perusahaan benar-benar menaruh perhatian terhadap keselamatan kerja. Dengan begitu, ABK tidak akan memedulikan pula masalah keselamatan. Efek lainnya anak buah kapal tidak akan melaksanakan pekerjaannya dengan baik dan tidak akan bertahan lama untuk bekerja di kapal tersebut. Perusahaan akan mengalami banyak kerugian.

Pada dasarnya kecelakaan tidak hanya disebabkan oleh ketidakpedulian ABK, tapi manajemen gagal dalam melakukan control yang menjadi tanggung jawabnya, karena manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan. Karena manajemenlah yang menentukan peraturan unsur produksi lainnya. Oleh karena itu yang dapat dilakukan

perusahaan adalah membuat suatu program keselamatan kerja yang didalamnya terdapat komponen–komponen sebagai berikut:

- a. Kebijakan keselamatan kerja
- b. Pembagian tanggung jawab dan prosedur keselamatan kerja.
- c. Penyusunan Prosedur Keselamatan
- d. Peraturan standar dan Pelatihan Keselamatan
- e. Pencegahan secara tehnik, melalui pengadaan peralatan keselamatan kerja perlindungan perorangan
- f. Prosedur pemulihan dan Sistem Pelaporan Kecelakaan, Insiden serta program pembinaan.
- g. Pemeliharaan dan Inspeksi
- h. Pengawasan dalam pekerjaan.

Perlu diingatkan bahwa tidak semua komponen program ini harus dilakukan secara serempak, tapi hendaknya dilakukan dengan memilih komponen mana yang prioritas dan sesuai dengan keadaan serta keterbatasannya yang ada dalam perusahaan.

Dalam ISM CODE juga dijelaskan bagaimana membuat suatu sistem keselamatan kerja yang dikenal dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).

Dalam code ini ditegaskan bahwa SMK harus menjamin :

- a. Kebijakan keselamatan dan Rencana Keamanan
- b. Ketaatan pada aturan dan hukum yang ada.
- c. Pengembangan Keterampilan dan Pengetahuan
- d. Bahwa semua peraturan–peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintah, Biro klasifikasi dan organisasi industry maritime yang diakui tetap diberlakukan.

Dengan melaksanakan ISM CODE yang baik, perusahaan akan diakui sebagai perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik, dapat meningkatkan daya saing dan lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan selain itu akan mendapat

keuntungan dari pemeliharaan dan pengorganisasian kapal yang teratur.

Selain itu pemahaman ABK dalam melakukan pekerjaan juga sangat penting ABK harus mengerti apa yang dilakukan dan resiko – resiko bahayanya yang akan dihadapi, ABK tersebut akan mempersiapkan diri dengan segala sesuatu untuk melakukan pekerjaan. Biasanya ABK yang kurang berpengalaman sering mendapatkan kecelakaan bertambah sesuai masa kerjanya dikapal. ABK yang baru naik belum mengetahui sepenuhnya Secara mendalam masalah pekerjaan dan keselamatannya dikapal. Selain itu, mereka sering mementingkan dahulu selesainya sejumlah pekerjaan yang diberikan kepada mereka, sehingga keselamatan tidak cukup mendapatkan perhatian yang serius.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dengan permasalahan yang telah di uraikan terlebih dahulu, maka penulis akan menyimpulkan yang terjadi kecelakaan kerja di kapal (ABK) tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja masih kurang memahami:

B. Saran

Penulis mengajukan saran sebagai upaya yang dapat direalisasikan dalam usaha mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi di kapal yaitu: Pastikan semua awak kapal menggunakan peralatan keselamatan dengan benar dan secara konsisten, seperti pelampung, helm, dan sabuk pengaman. Periksa secara berkala dan pastikan peralatan tersebut dalam kondisi baik

LAMPIRAN

Lampiran : Ceklis Observasi

No.	Aspek Yang Diamati	Indikator	Ceklis
1	Spesifikasi Alat Keselamatan kerja di kapal	Terdapat alat keselamatan kerja di kapal misalnya: a. Pakaian pelindung b. <i>Safety helmet</i> c. Sepatu <i>safety</i> d. Sarung tangan <i>safety</i> e. <i>Goggles</i> f. <i>Ear plug</i> g. <i>Safety harness</i>	
2	Fungsi Alat Keselamatan kerja di kapal	a. Pakaian pelindung berfungsi pakaian atau perlengkapan khusus yang dirancang untuk memberikan perlindungan terhadap risiko tertentu, seperti bahan kimia, suhu ekstrem, cedera fisik, atau paparan zat berbahaya.	
		b. Sepatu <i>safety</i> berfungsi untuk memastikan bahwa tidak ada luka yang terjadi di kaki para pekerja atau crew di atas kapal.	
		c. Sarung tangan <i>safety</i> berfungsi melindungi tangan dari panasnya mesin, benda tajam ataupun benda lainnya.	
		d. <i>Goggles</i> berfungsi untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi	
		e. <i>Ear plug</i> berfungsi untuk melindungi pendengaran dari kebisingan di	

		lingkungan kerja atau situasi di mana tingkat kebisingan tinggi.	
		f. <i>Safety helmet</i> berfungsi untuk melindungi bagian kepala pada saat melakukan aktifitas di kapal.	

DAFTAR PUSTAKA

Badan Diklat Perhubungan, BST. (2000). 54. *Modul Internasional Safety Management (ISM Code)*. Departemen Perhubungan.

Diakses pada , 27 Juni 2023 melalui:

<https://jurnal.akmicirebon.ac.id/index.php/akmi/article/download/5/5>

Badan Diklat Perhubungan, BST. (2000). Modul – 4; *Personal Safety Social Responsibility*, Departemen Perhubungan.

Istopo, (1977). *Perlengkapan Kapal*, Jilid IV. Jakarta.

J.D. Dunda, S. K.M, (1984). *Panduan Medik Untuk Kapal*, Balai Pendidikan dan Latihan Pelayaran (BPLP) Ujung Pandang.

Lofland (1984). Teknik pengumpulan data dan instrumen penelitian (online)

Diakses pada 1 Juli 2023 melalui:

[INSTRUMEN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA | Dwi Mutiara \(wordpress.com\)](https://www.dwimutiara.com/instrumen-dan-teknik-pengumpulan-data)

Menurut Badan Diklat Perhubungan, 2000, hal 41, Suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 amandemen 1995 (online)

Diakses pada 25 Juni 2023 melalui:

<https://123dok.com/document/yr1ek17q-program-studi-nautika-diploma-iv-politeknik-ilmu-pelayaran-semarang-2020.html>.

Purwanto, (1987). *Keselamatan Kerja*, Yayasan Neptune Jl. Singasari 2 A Semarang,

Ralali (2015). Alat keselamatan kerja yang paling utama (Online)

Diakses pada 2023:

<https://news.ralali.com/alat-keselamatan-kerja-yang-paling-utama--berada-di-kapal/>

Safety Of Life At Sea, Solas, 1974.UU No.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja

Diakses pada tanggal 19 desember 2023 melalui:

<http://jdih.esdm.go.id.com>

Yayasan Venus, (1988). Penyelamatan Jiwa Manusia di Laut,(online).

Diakses pada tanggal 26 Juni 2023 melalui:

[Kajian-Tingkat-Kesesuaian-Persyaratan-Sesuai-Dengan-Solas-Pada-kapal-Kapal-Penumpang-Yang-Berlayar-Di-Selat-Makassar.pdf \(pipmakassar.ac.id\)](#)

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Irham Setiawan, Lahir di Bulukumba, Sulawesi Selatan – Indonesia, pada tanggal 31 Mei 2000, putra dari pasangan Bapak M.Tajar dan Ibu Harija, sebagai anak pertama dari dua bersaudara. Awal Pendidikan di Sekolah Dasar di Inpres Peneki, Kelurahan Peneki, Kabupaten Wajo, selesai pada tahun 2012, Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 Takkalalla selesai pada tahun 2015 dan Sekolah Menengah Atas di SMAN 11 Wajo selesai pada tahun 2018.

Setelah menyelesaikan tingkat Pendidikan sekolah menengah atas, penulis melanjutkan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Angkatan XL, program studi Nautika pada tahun 2019. Penulis melaksanakan praktek laut pada semester V & VI MV. OMARRASHEED, milik Perusahaan PT. Bumi Lintas Tama pada tanggal 20 Oktober 2021 hingga 28 oktober 2022. Setelah melakukan praktek penulis melanjutkan Pendidikan semester VII & VIII pada tahun ajaran 2023/2024.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha dan disertai doa kedua orang tua dalam menjalani program akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Alhamdulillah Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “Analisis Keselamatan Kerja Dalam Rangka Mencegah Resiko Kecelakaan Di MV. OMARRASHEED”.