

**ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA SAAT
PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA DI MV.GENTA MARU**



ANDI NURCHOLISH ZAID

NIT 20.41.115

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2024

**ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA SAAT
PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA DI MV.GENTA MARU**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

ANDI NURCHOLISH ZAID

20.41.115

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

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : ANDI NURCHOLISH ZAID
NIT : 20.41.115
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA SAAT
PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA DI MV. GENTA MARU”**

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 October 2024

ANDI NURCHOLISH ZAID

SKRIPSI

ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA SAAT PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA DI MV.GENTA MARU

Disusun dan Diajukan Oleh


ANDI NURCHOLISH ZAID
NIT. 20.41.115

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 04/01/2024

Pembimbing I

Menyetujui,

Pembimbing II



Suwarno Waldjoto, S.Sos., M.Pd, M.Mar.
NIP. 9990506095

Ade Chandra, S.Pd., M.Pd.
NIP. 923039104

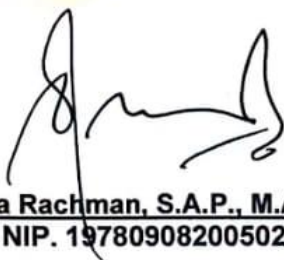
Mengetahui :

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

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Faisal Saransi, M.T.
NIP. 19750329 199903 1 002



Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 197809082005022001

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, atas berkah rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas skripsi dengan judul

“ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA SAAT PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA DI MV. GENTA MARU”.

Tugas ini merupakan salah satu persyaratan bagi taruna jurusan nautika dalam menyelesaikan program studi Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dalam penulisan ini, penulis menyadari bahwa terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat, bahasa, dan cara penulisan juga pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam penguasaan materi, waktu, dan data yang diperoleh.

Selama proses penelitian, penulis banyak mengalami tantangan dan hambatan, tetapi semuanya dapat dilalui berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak yang membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini :

1. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Faisal Saransi, MT.,M.Mar selaku Pembantu Direktur I.
3. Moh. Aziz Rohman, M.M.,M.Mar. selaku Pembantu Direktur II.
4. Oktavera Sulistiana, M.T.,M.Mar selaku pembantu Direktur III.
5. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Suwarno Waldjoto, S.Sos.,M.Pd,M.Mar. selaku pembimbing I.
7. Ade Chandra, S.Pd.,M.Pd. Selaku pembimbing II.
8. Seluruh Dosen, Pembina, Pengasuh, dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Perusahaan TOEI REFEER LINE ITD. yang telah

memberikan kesempatan berharga kepada penulis untuk melaksanakan Praktek laut di MV. GENTA MARU.

10. Nahkoda beserta seluruh crew MV. GENTA MARU yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut.
11. Kepada Ayahanda dan Ibunda serta saudariku tercinta atas segala doa, kasih sayang, motivasi, serta dukungan moril dan materil yang telah diberikan selama ini.

Makassar, 1 October 2024

ANDI NURCHOLISH ZAID

20.41.115

ABSTRAK

ANDI NURCHOLISH ZAID, 2024. Analisis Penerapan Keselamatan Kerja Pada Pengoperasian Penutup Palka Di MV.GENTA MARU (Dibimbing oleh Suwarno Waldjoto dan Ade Chandra).

Peranan pengoperasian penutup palka merupakan salah satu sarana untuk mengurangi kecelakaan pada saat pengoperasian. Oleh karena itu diharapkan untuk kepada seluruh kru atau pekerja di atas kapal agar selalu memperhatikan sistem pengoperasian Penutup palka dan selalu menggunakan peralatan keselamatan kerja pada saat bekerja untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan.

Penelitian ini dilaksanakan di MV. GENTA MARU perusahaan milik TOEI REEFER LINE Ltd. Selama 1 tahun 3 hari yaitu terhitung mulai dari 13 januari 2023 sampai 16 januari 2024. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan dan tanya jawab langsung dengan cara melakukan pengamatan tanya jawab langsung dengan perwira, anak buah kapal khususnya bagian dek, dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya pemahaman terhadap pengoperasian penutup palka sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan kerja di atas kapal.

Kata Kunci: keselamatan kerja, alat pelindung diri, Pengoperasian penutup palka, MV. Genta Maru.

ABSTRACT

ANDI NURCHOLISH ZAID, 2024. Analysis of the Implementation of Work Safety in the Operation of Hatch Covers at MV.GENTA MARU (Supervised by Suwarno Waldjoto and Ade Chandra).

The role of operating hatch covers is one of the means of reducing accidents during operation. Therefore, it is hoped that all crew or workers on board the ship will always pay attention to the hatch cover operating system and always use safety equipment when working to avoid undesirable things.

This research was carried out at MV. GENTA MARU is a company owned by TOEI REEFER LINE Ltd. For 1 year and 3 days, starting from 13 January 2023 to 16 January 2024. The source of data obtained is primary data directly from the research location by conducting direct observations and question and answer by conducting direct observation and question and answer with officers and crew members. especially the deck section, and literature related to the title of the thesis.

The results obtained from this research indicate that a lack of understanding of the operation of hatch covers can result in work accidents on ships.

Keywords : *occupational safety, personal protective equipment, hatch cover operation, MV. Genta Maru.*

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Lembar Pengajuan	ii
Pernyataan Keaslian Skripsi	iii
Prakata	iv
Abstrak	vi
Abstract	vii
Daftar Isi	viii
Daftar Gambar	x
Daftar Tabel	xi
Bab I Pendahuluan	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	2
Bab II Tinjauan Pustaka	
A. Keselamatan Kerja	3
B. Penutup Palka	16
C. Kerangka Pikir	18
D. Hipotesis	19
Bab III Metodologi Penelitian	
A. Lokasi Dan Waktu Penelitian	20
B. Metode Pengumpulan Data	20
C. Jenis Dan Sumber Data	21
D. Populasi Dan Sampel Penelitian	22
E. Metode Analisis Penelitian	22

Bab IV Analisis Dan Pembahasan	
A. Hasil Penelitian	24
B. Pembahasan	29
Bab V Penutup	
A. Kesimpulan	50
B. Saran	50
Daftar Pustaka	51
Lampiran	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Penutup palka beserta nama bagian-bagiannya	16
Gambar 2. Orang yang sedang mengendalikan Winch	36

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Tingkat ijazah yang dimiliki perwira MV.GENTA MARU	24
Tabel 2. Komposisi responden berdasarkan status pekerjaan	26
Tabel 3. Tabulasi penelitian	27
Tabel 4. Persentase dan kategorisasi penelitian	28
Tabel 5. Kondisi alat-alat keselamatan kerja dan kegunaannya	30

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring dengan kemajuan teknologi dalam bidang pelayaran, keselamatan menjadi prioritas utama dalam kegiatan di atas kapal. Fasilitas pendukung yang tersedia di kapal sangat membantu dalam meningkatkan keselamatan, baik untuk muatan maupun bagi kru kapal serta pekerja di pelabuhan.

Menurut Azwar S, Tahun 2020. Penutup palka adalah salah satu sarana yang dipergunakan untuk melindungi muatan serta kapal itu sendiri. Oleh karena itu, banyak kapal niaga, khususnya kapal barang, kini dilengkapi dengan penutup palka yang canggih. Upaya ini dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja di kapal, sesuai dengan prinsip pemuatan. Sebelum adanya kapal dengan sistem penutup palka modern (*MacGregor*) yang beroperasi secara hidrolik, sebelumnya telah digunakan sistem penutup palka manual (palka angkat) yang cukup sederhana. Pengoperasian sistem manual ini lebih rumit, lambat, dan memiliki risiko tinggi bagi kapal, seperti yang dialami penulis saat menjalani praktik.

Seperti sebuah peristiwa kecelakaan kerja pada saat pengoperasian penutup palka yang pernah terjadi pada tanggal 15 September 2023 dikapal saat melaksanakan prala. Pada saat kejadian kita akan melakukan operasi muat ikan tuna ditengah laut dan cuaca buruk dengan ombak 1,5-2 M sehingga pada saat akan melaksanakan proses buka palka kapalnya oleng dan palka yang diangkat menggunakan winch dan crane hook secara tiba-tiba terjatuh able yang bekerja di main deck kapal tangannya kejepit penutup palka tersebut dan able tersebut lupa menggunakan sarung tangan sehingga mengakibatkan kukunya terkelupas setelah itu dilbawalah ke hospital agar segera diobati.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti aspek-aspek yang berkaitan dengan keselamatan kerja dan menuangkannya dalam sebuah skripsi yang berjudul **“ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA SAAT PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA DI MV. GENTA MARU”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, maka rumusan masalah yang penulis analisis dan dibahas adalah bagaimanakah tingkat resiko kecelakaan kerja abk/buruh kapal tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka.

C. Tujuan Penelitian

1. Memberikan gambaran mengenai pentingnya penerapan keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka di atas kapal.
2. Memberikan gambaran mengenai pentingnya kedisiplinan penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat pelaksanaan pengoperasian penutup palka di atas kapal.
3. Memberikan fasilitas alat-alat keselamatan kerja yang cukup dan yang sesuai dengan prosedur pada saat pengoperasian penutup palka di atas kapal.

D. Manfaat Penelitian

1. Sebagai bahan masukan bagi pembaca khususnya Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar tentang pentingnya penerapan keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka di atas kapal.
2. Sebagai gambaran terhadap ABK/buruh yang akan bekerja di atas kapal agar dapat mencegah kemungkinan bahaya yang akan terjadi.
3. Sebagai bahan tambahan pengetahuan yang ingin mengkaji tentang sistem pengoperasian penutup palka.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Keselamatan Kerja

1. Pengertian-Pengertian

a) Keselamatan Kerja :

“Suatu usaha atau kegiatan dengan tujuan menciptakan lingkungan kerja yang aman, serta mencegah sarana bentuk kecelakaan.”

Insiden :

“Suatu kejadian yang tidak dikehendaki yang merugikan produktivitas.”

b) Kecelakaan Kerja :

“Sebuah kecelakaan yang terjadi pada seseorang karena hubungan kerja serta kemungkinan besar disebabkan karena adanya kaitan bahaya dengan pekerja dan dalam jam kerja.”

Kecelakaan umumnya didefinisikan sebagai peristiwa yang tidak direncanakan dan tidak diinginkan, disebabkan oleh kondisi tidak aman akibat tindakan manusia yang keliru, yang mengakibatkan gangguan pada aktivitas pekerjaan serta kerusakan pada peralatan milik individu atau kelompok.

2. Peraturan-Peraturan

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keselamatan kerja (Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, *BST*, Modul-4 : *Personil Safety and Sociaty Responsibility*, Departemen Perhubungan tahun 2020) antara lain :

- a. UU No.1 tahun 1970 tentang keselamatan.
- b. *SOLAS* 1974, beserta amandemen-amandemennya yaitu mengenai keselamatan jiwa di laut.
- c. *STCW* 1987, amandemen 1995 yaitu mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.

- d. *ISM CODE*, yaitu mengenai kode internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.
- e. *Internasional Code of Practice*, yaitu mengenai petunjuk-petunjuk tentang prosedur (keselamatan) kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal, dan lain-lain.

Seperti penjelasan dalam pertimbangan UU No.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja :

- a. Setiap tenaga kerja memiliki hak untuk mendapatkan perlindungan saat menjalankan pekerjaannya demi kesejahteraan hidup serta meningkatkan produksi dan produktivitas nasional.
- b. Setiap orang yang berada di tempat kerja perlu dijamin keselamatannya.
- c. Setiap sumber produksi harus digunakan secara aman dan efisien.
- d. Oleh karena itu, perlu dilakukan segala upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.
- e. Pembinaan norma-norma tersebut harus diwujudkan dalam Undang-Undang yang memuat ketentuan umum tentang keselamatan kerja, sesuai dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi, dan kemajuan teknologi.

Solas 1974 diamandir dengan menjadikan kode ini suatu keharusan (*Mandatory*) melalui suatu bab baru : *CHAPTER IX-MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS*.

Tujuan manajemen keselamatan dari *chapter* ini, sebagai berikut :

- a. Menjamin pelaksanaan keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keamanan lingkungan kerja.
- b. Mengupayakan pengamanan terhadap semua risiko yang telah teridentifikasi.
- c. Secara berkelanjutan meningkatkan keterampilan manajemen

keselamatan bagi seluruh personil darat dan kapal.

Dalam Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Penjagaan untuk Pelaut (STCW) Bab VI, Peraturan VI/I dijelaskan bahwa: "Pelaut harus menerima pelatihan pengenalan (familiarisasi) yang dapat dilakukan baik di darat maupun di laut."

Dalam sistem manajemen keselamatan kerja, terdapat keterkaitan yang erat dengan ISM Code, yang bertujuan mencegah kecelakaan pada manusia, kehilangan jiwa, serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya terhadap lingkungan maritim dan aset lainnya. Pemenuhan ISM Code berdasarkan Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974 Bab IX bersifat wajib..

Semua peraturan ini mendorong perusahaan untuk mengembangkan upaya keselamatan kerja guna mengurangi kecelakaan atau insiden yang merugikan. Jika tidak, perusahaan akan menghadapi tantangan dari lingkungan sekitarnya.

3. Peralatan Keselamatan Kerja

- a. Peralatan keselamatan kerja harus benar-benar dipahami dan diketahui oleh semua orang di atas kapal, sehingga jika terjadi kecelakaan, mereka dapat menggunakan alat-alat keselamatan tersebut dengan benar.

Berikut alat-alat pelindung keselamatan yang diperuntukkan kepada pekerja/*safety equipment*, guna melindungi pekerja dari kemungkinan bahaya-bahaya yang dapat terjadi, sewaktu menjalankan tugas, alat-alat pelindung/keselamatan tersebut adalah :

- 1) Alat-alat pelindung kepala.
- 2) Alat-alat pelindung muka dan mata.
- 3) Alat-alat pelindung badan.
- 4) Alat-alat pelindung anggota badan.
- 5) Alat-alat pelindung pernapasan .
- 6) Alat-alat pelindung pendengaran.

7) Alat-alat pencegahan tenggalam.

b. Cara Penggunaan Alat-alat Keselamatan

ABK harus memahami penggunaan alat-alat keselamatan dengan maksimal. Pengetahuan mengenai cara menggunakan alat keselamatan sangat penting. Oleh karena itu, hal-hal berikut perlu diperhatikan dalam penggunaannya:

- 1). Sebelum menggunakan alat-alat keselamatan, pastikan alat tersebut dalam kondisi layak pakai.
- 2). Hindari menggunakan alat yang rusak, karena dapat membawa bahaya atau semakin merusak alat tersebut.
- 3). Setelah digunakan, simpan alat-alat tersebut di tempatnya agar mudah ditemukan saat dibutuhkan dan untuk mencegah hilangnya alat.

4. Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Data statistik menunjukkan bahwa 85% kecelakaan disebabkan oleh tindakan manusia yang tidak aman (*Unsafe Human Act*), meskipun sebenarnya ada faktor-faktor penyebab lainnya. (Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, *BST*, Modul 4 : *Personal Safety and Society Responsibility*, Departemen Perhubungan, Tahun 2020).

Oleh karena itu terdapat teori-teori yang mengemukakan tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan, antara lain :

a. Sebab langsung (*Direct Cause*)

Yaitu faktor diakibatkan oleh perbuatan manusia (*Unsafe Human*), misalnya :

- 1) Kurang berhati-hati dalam melaksanakan sebuah pekerjaan.
- 2) Tidak tahu cara pengaplikasian alat keselamatan.
- 3) Tidak dapat melaksanakan suatu pekerjaan.

b. Sebab Tidak langsung (*Undirect Cause*)

Yaitu faktor yang turut serta sebelum terjadi kecelakaan terjadi.
misalnya :

- 1) kerusakan pada mesin yang tidak diperhatikan.
- 2) kerusakan peralatan kerja serta *safety equipment* yang tidak diperbaiki.

Pada pokok penyebab kecelakaan dapat dibatasi menjadi 3 faktor yaitu :

1. Keadaan lingkungan kerja

lingkungan kerja yang baik dapat meningkatkan efisiensi kerja, mengurangi kecelakaan, dan menambah semangat kerja. Faktor-faktor yang mempengaruhi munculnya bahaya kecelakaan di lingkungan kerja antara lain:

- a. Ruang kerja terlalu sempit.
- b. Lantai tempat kerja yang kotor atau licin, sehingga orang mudah tergelincir.
- c. Ventilasi yang tidak sempurna, membuat ruangan kerja sangat kotor dan lembab, mengurangi kenyamanan bekerja.
- d. Penerangan yang tidak memadai, seperti ruangan gelap, terlalu silau, atau tidak ada penerangan setempat (*Spot light*).

2. Keadaan mesin dan alat-alat kerja

a. Kesalahan terletak pada mesin yang:

- 1) Letaknya salah.
- 2) Tidak dilengkapi dengan alat pelindung.
- 3) *Safety equipment* yang ada tidak dipakai.

b. Alat-alat kerja yang telah usang dan rusak, serta alat-alat pelindung yang telah rusak.

3. Keadaan pekerja sendiri

Tidak siap secara fisik dan mental yaitu :

- 1) Terdapat cacat badan.
- 2) Tidak dilengkapi dengan alat pelindung

3) Kekuatan fisik kurang.

4) Tuli atau tuna rungu.

Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : Personal Safety and Society Responsibility, Departemen Perhubungan, Tahun 2020, terjadinya kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab, yaitu:

1. Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Act*), misalnya :

- a. Bekerja tanpa wewenang .
- b. Gagal saat memberi peringatan.
- c. Bekerja dengan terburu-buru.
- d. Menyebabkan alat pelindung tidak berfungsi.
- e. Menggunakan alat yang rusak.
- f. Bekerja tanpa prosedur yang benar.
- g. Tidak memakai alat keselamatan kerja.
- h. Menggunakan alat secara salah.
- i. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
- j. Bergurau di tempat kerja.
- k. Mabuk, ngantuk dan lain-lain.

Ketika pekerja melakukan *unsafety condition* atau kesalahan yang dapat mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena :

a. Tidak tahu

Yang bersangkutan tidak memiliki wawasan bagaimana cara melakukan dengan aman serta bahaya-bahayanya sehingga terjadi kecelakaan.

b. Tidak mampu/tidak bisa

Meskipun sudah mengetahui cara yang aman dan bahaya-bahaya yang mungkin terjadi, kurangnya kemampuan atau keahlian menyebabkan kesalahan dan kegagalan

c. Tidak mau

Meskipun yang bersangkutan sudah mengetahui cara kerja/peraturan dan bahaya-bahaya yang ada serta mampu melakukannya, namun karena kurangnya kemauan, akhirnya terjadi kesalahan yang menyebabkan kecelakaan.

2. Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*)

- a. Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
- b. Bahan/peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
- c. Ventilasi dan penerangan yang kurang memadai.
- d. lingkungan yang terlalu sesak, lembab, dan bising.
- e. Bahaya ledakan atau kebakaran.
- f. Kurangnya sarana pemberi tanda..

Keadaan tidak aman dan tindakan tidak aman inilah yang dapat menyebabkan terjadinya insiden atau kecelakaan dalam berbagai bentuk:

- Terjatuh.
- Terbakar/terkena ledakan.
- Kontak tegangan listrik.
- Kontak dengan benda berbahaya atau radiasi.
- Terjepit benda.

Faktor lain yang dapat menyebabkan kecelakaan adalah kurangnya kedisiplinan awak kapal, perwira, serta buruh pelabuhan terhadap standar keselamatan kerja yang ada. Hal ini dapat mempengaruhi tingkat kecelakaan kerja akibat kelalaian manusia. Disiplin yang baik akan berdampak luas pada pemeliharaan keselamatan kerja di atas kapal.

Disiplin, berdasarkan pengertiannya, adalah kegiatan manajemen untuk melaksanakan standar operasional. Dalam meningkatkan disiplin, terdapat dua tipe kegiatan pendisiplinan terhadap sumber daya manusia menurut teori, yaitu:

- a. Disiplin preventif adalah kegiatan yang dilakukan untuk mendorong pekerja mengikuti berbagai standar dan aturan guna mencegah penyelewengan.
- b. Disiplin korektif adalah tindakan yang diambil untuk menangani pelanggaran aturan dan mencoba menghindari pelanggaran lebih lanjut.

Berdasarkan pengertian tersebut, setiap tindakan harus selalu diarahkan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.

5. Pencegahan Kecelakaan.

Menurut Poerwanto, menerangkan bahwa berlandaskan faktor-faktor kecelakaan, oleh karena itu untuk mencegah kecelakaan adalah:

a. Mempertinggi keadaan lingkungan kerja

Untuk meningkatkan kondisi lingkungan kerja, perlu memperhatikan hal-hal berikut:

- 1) Ruang kerja harus cukup luas agar pekerja dapat bergerak dengan leluasa.
- 2) Ruang kerja harus selalu bersih, dan lantai tidak boleh kotor atau licin.
- 3) Ventilasi yang memadai sangat penting karena ventilasi yang buruk menyebabkan pertukaran udara tidak lancar, udara menjadi kotor, dan kelembaban tinggi. Ini membuat pekerja merasa tidak nyaman dan sesak. Oleh karena itu, pertukaran udara yang cukup sangat diperlukan bagi pekerja atau ABK dengan demikian rasa cepat lelah pada waktu berkerja akan hilang.
- 4) Penerangan yang baik

Ruangan yang gelap, selalu silau atau tidak ada penerangan seperti *Spot Light* atau lampu kerja sering juga merupakan faktor penyebab kecelakaan. Untuk itu perlu dijaga jangan sampai penerangan tidak terpelihara dengan baik.

b. Memperbaiki keadaan buruh

1). Mempersiapkan buruh dan ABK untuk bekerja: Kenyataan menunjukkan bahwa tanpa persiapan, risiko kecelakaan cukup besar, karena buruh dan ABK dapat terkejut oleh keadaan yang tak terduga. Cara untuk mendapatkan hasil yang baik adalah :

a). latihan sebelum bekerja

Sebelum buruh atau ABK ditugaskan, perusahaan harus memberikan pelatihan dan penjelasan tentang cara kerja yang benar:

(1). Menjelaskan bagaimana sesuatu harus dikerjakan. Karena pekerjaan tidak selalu sama, setiap pekerjaan memiliki langkah-langkah yang harus ditempuh untuk mencapai hasil tanpa risiko kecelakaan.

(2). Menunjukkan bagaimana pekerjaan harus dilakukan. Nahkoda dibantu oleh perwira harus memperhatikan tata cara kerja kepada buruh atau ABK, memastikan pekerjaan dilakukan dengan pengetahuan dan keterampilan.

(3). Membiasakan buruh atau ABK mengerjakan pekerjaan sendiri. Hal ini untuk membiasakan mereka sehingga tidak perlu diawasi terus-menerus dalam menangani pekerjaannya.

(4). Memperbaiki kesalahan dan mengamati buruh. Jika ABK atau buruh melakukan kesalahan, perwira harus mengajari cara yang benar agar mereka dapat melakukannya dengan benar di masa depan. Kita harus terus mengamati sampai mereka dapat melaksanakan pekerjaan dengan sempurna..

2). Analisa kesalahan kerja

Untuk mencegah kecelakaan yang terjadi akibat kesalahan kerja, diperlukan analisis yang mencakup:

a) Cara melakukan suatu pekerjaan.

- b) Alat-alat yang harus digunakan.
- c) Dimana lokasi bahaya yang akan timbul serta cara menghilangkannya.

Dengan demikian pekerja :

- a) Mengetahui syarat-syarat yang dibutuhkan untuk suatu pekerjaan, seperti kekuatan fisik, kecepatan reaksi
- b) Mengetahui lokasi berbahaya, sehingga lebih berhati-hati dalam bekerja.
- c) Mengetahui alat kerja yang semestinya digunakan.

3). Pengamatan dan pengawasan yang sempurna

Pengamatan serta pengawasan ini dilakukan dari perusahaan pelayaran dan pimpinan di kapal. Perusahaan melakukan pengawasan secara berkala dengan memeriksa alat-alat keselamatan kerja, memastikan apakah alat-alat tersebut masih layak pakai atau tidak. Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4: *Personil Safety and Society Responsibility*, Departemen Perhubungan Tahun 2020. Setelah mengetahui penyebab kecelakaan, dapat ditentukan cara penanggulangan atau pencegahannya untuk meniadakan atau mengurangi akibat kecelakaan tersebut.

Di masa lalu, upaya keselamatan kerja difokuskan pada pengawasan terhadap "*Unsafe Acts*" serta "*Unsafe Condition*", yang sebenarnya hanya merupakan gejala dari ketidakseimbangan dalam sistem produksi. Karena perbaikan pada "*Unsafe Acts*" serta "*Unsafe Condition*" tidak mengatasi penyebab utama kecelakaan (ketidakseimbangan unsur produksi), oleh karena itu perbaikan ini bersifat sementara dan tidak permanen. Upaya yang permanen dapat dicapai dengan pencegahan atau perbaikan terhadap ketidakseimbangan pada tiga unsur sistem produksi (manusia, lingkungan fisik, dan

manajemen).

Berikut merupakan tiga pendekatan penanggulangan kecelakaan di atas adalah sebagai berikut :

a) Pendekatan Sub-Sistem lingkungan Fisik

Usaha keselamatan kerja yang difokuskan pada lingkungan fisik bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan, atau mengurangi risiko bahaya yang terdapat dalam peralatan, bahan-bahan, produk, maupun pekerjaan. Menurut Asse dalam *“The Dictionary of Terms Used in the Safety Profession,”* bahaya adalah suatu keadaan atau perubahan lingkungan yang memiliki potensi untuk menyebabkan cedera, penyakit, kerusakan harta benda, yang dapat berupa bahaya mekanik, kimia, dan listrik.

b) Pendekatan Sub-Sistem Manusia

Tinjauan terhadap unsur manusia tidak dapat dilakukan secara terpisah, tetapi harus memperhitungkan interaksinya dengan lingkungan fisik dan sistem manajemen.

Dari sudut pandang pribadi, kita harus memastikan penempatan kerja yang tepat (*The Right Man in The Right Job*) disertai suasana kerja yang baik.

Jika melihat konsep kecelakaan yang melibatkan unsur manusia, kita tahu bahwa kecelakaan terjadi karena ketidakcocokan manusia dengan peralatan kerja (yang bisa diatasi dengan perancangan peralatan kerja yang baik seperti pada sub sistem lingkungan fisik), ketidaktahuan, ketidakmampuan, atau ketidakmauan manusia untuk bekerja dengan benar.

Maka usaha pencegahan kecelakaan yang ditinjau dari sudut unsur manusia meliputi :

- a. Dari sisi kemampuan, perlu diadakan program pemilihan, penempatan, dan pemindahan ABK yang baik. Selain itu, pendidikan terpadu bagi semua ABK harus dilaksanakan

sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada. Agar diperoleh ABK yang secara fisik mampu melaksanakan pekerjaan dengan baik, maka perlu dilakukan :

- 1) Ujian kesehatan pra-kerja.
 - 2) Uji kesehatan tahunan secara berkala.
 - 3) Penempatan kerja yang baik.
 - 4) Uji kesehatan untuk pemindahan pekerja .
 - 5) Sedangkan untuk memperoleh ABK yang tepat dari segi pengetahuannya, baik bagi ABK baru, maupun ABK lainnya.
- b. Dari sisi kemauan, perlu diadakan program yang mampu memberikan motivasi kepada ABK agar bersedia bekerja secara aman.
- c. Dari sisi keadaan mental, seperti kemarahan, ketegangan kerja (stres), kelemahan mental, dan lain-lain, dapat diatasi melalui perencanaan alat dan pengawasan yang baik, sehingga tercipta suasana kerja yang aman dan nyaman.

Jelas terlihat bahwa pengendalian unsur manusia berkaitan erat dengan unsur-unsur lain, seperti lingkungan fisik dan manajemen).

c) Pendekatan Sub-Sistem Manajemen.

Manajemen adalah unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemen menentukan pengaturan unsur produksi lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digarisbawahi bahwa keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan. Hal ini bisa terwujud jika keselamatan kerja dipadukan dalam prosedur perusahaan yang ada.

Usaha memadukan pekerjaan dalam sistem prosedur perusahaan dan juga melakukan usaha dalam kegiatan operasi perusahaan. Umumnya, upaya-upaya ini dilakukan

melalui program kerja, yang terdiri dari dua komponen:

- 1) Kebijakan kesejahteraan kerja (Keselamatan Kerja) dan partisipasi manajemen (Partisipasi Manajemen).
- 2) Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban dalam hal kesejahteraan kerja.
- 3) Komite Keselamatan Kerja (Safety Committee).
- 4) Peraturan dan prosedur standar kesejahteraan kerja.
- 5) Sistem identifikasi bahaya, yang dapat melibatkan inspeksi, analisis kegagalan, analisis kesejahteraan, dan observasi kesejahteraan pekerjaan..

B. Penutup Palka

1. Pengertian Penutup Palka

Dalam buku yang ditujukan untuk perwira kapal niaga, penutup palka adalah pelat besi berbentuk balok dengan bagian dalam berongga yang dipasang secara melintang di ambang palka untuk melindungi muatan. Pada keempat sudutnya terdapat lubang untuk mengaitkan ganco saat diangkat (Dimandali, Armand Ferdinand dan Arso Martopo : 2020)

2. Fungsi Penutup Palka

Fungsi dari penutup palka yaitu untuk melindungi muatan yang berada di dalam palka agar tidak rusak oleh keadaan cuaca dan juga pada saat kapal dalam pelayaran muatan yang ada dalam palka tidak rusak oleh adanya air laut yang masuk dan adanya hujan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada muatan.

3. Penyusunan Penutup Palka

Menurut Dimandali, Armand Ferdinand dan Arso Martopo tahun 2020, dalam buku memuat untuk perwira kapal niaga bahwa penutup palka yaitu plat-plat besi yang berbentuk 4 persegi panjang yang dalamnya berongga. Jadi muatan yang telah selesai dipadatkan, di dalam palka akan ditutup bantuan *boom* dan *derek*.

Jika sebagian saja yang sedang ditutup, maka yang belum ditutup biasanya muatan yang belum selesai dipadatkan di dalam palka. Pada waktu diperhatikan kegiatan buruh-buruh yang sedang bekerja dan diperingatkan kepada mereka yang sedang bekerja di deck dalam palka agar menghindar atau menghentikan kegiatannya sebentar sampai palka tertutup. Palka itu cukup berat dan membahayakan kalau *slingnya* putus, sehingga pada waktu menaruh pada tempat dudukannya harus sangat hati-hati sekali. Dengan ditutupnya palka ini, maka muatan dalam palka terlindung dan tidak rusak oleh keadaan cuaca selama pelayaran (setelah dilapisi terpal

Gambar 1. Penutup palka beserta nama bagian-bagiannya



www.vroque.co

4. Persiapan Sarana Penunjang

Menurut Istopo (2020), persiapan sarana penunjang adalah tanggung jawab Mualim I. Alat-alat penunjang muat bongkar harus dipersiapkan sebelum kapal tiba di pelabuhan dan dipastikan layak pakai. Namun, dalam pengamatan penulis, hal ini sering terabaikan karena waktu yang mendesak atau anggapan bahwa kondisinya masih baik. Akibatnya, saat pengoperasian sering terjadi keterlambatan atau kesulitan karena alat penunjang tidak berfungsi normal, yang dapat menghambat proses muat bongkar dan menambah pekerjaan ABK

5. Sistem Perawatan

Sistem perawatan menurut NSOS Manajemen Perawatan dan Perbaikan :

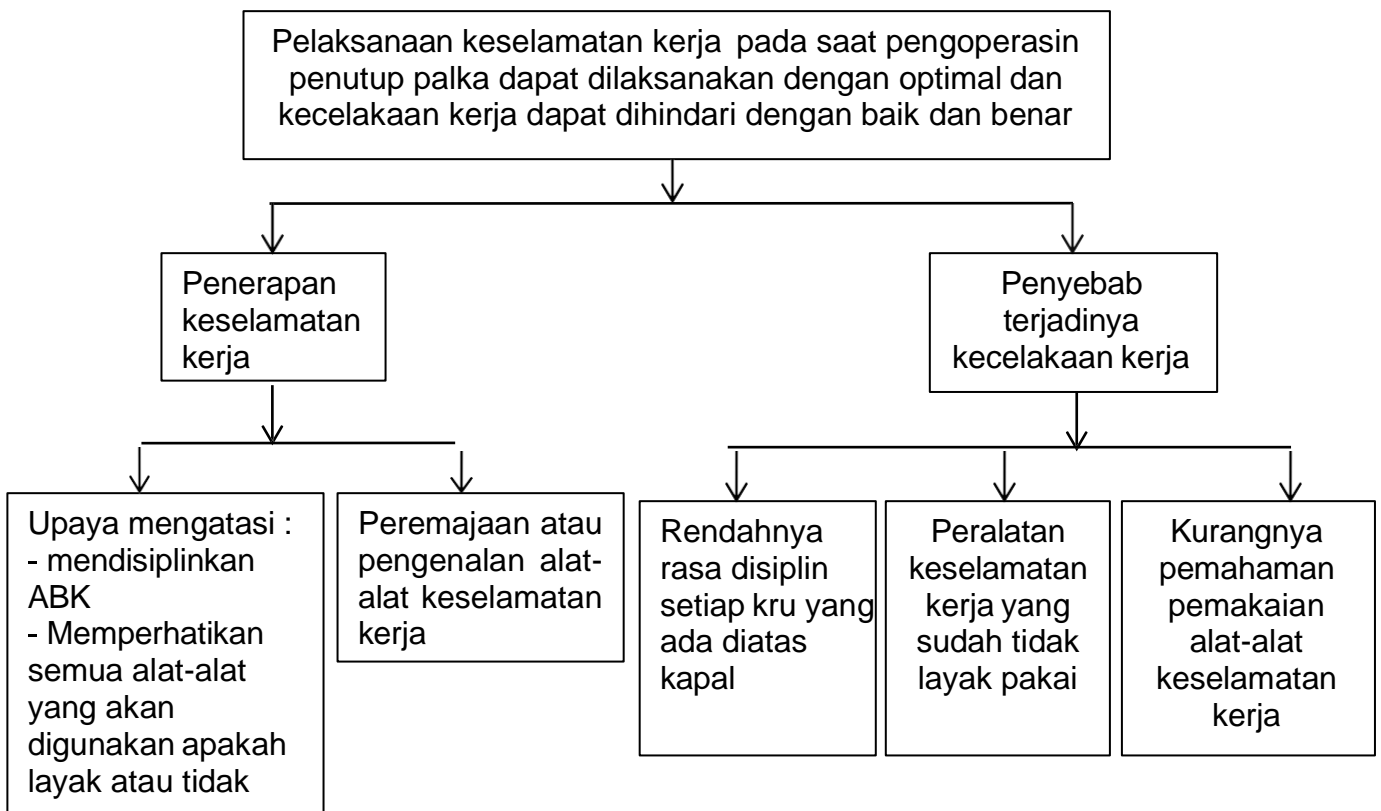
a. Perawatan Harian

Setelah kapal digunakan di pelabuhan, perawatannya adalah sebagai berikut: diketok, digurinda, atau disikat dengan sikat kawat, dan kemudian dibersihkan kotorannya. Saat kapal berlabuh jangkar atau saat kapal jalan, langkah ini bisa dilakukan. Saat kapal dioperasikan di pelabuhan, ia harus diketok, digurinda, atau disikat dengan sikat kawat, kemudian dibersihkan dari kotorannya, dan kemudian dimeni. Setelah dimeni, beberapa kali baru dicat. Saat jangkar terangkat atau jatuh, Anda dapat melakukan ini..

b. Perawatan Tahunan

Perawatan ini dilakukan saat kapal dok, yang mencakup keseluruhan konstruksi kapal, termasuk di dalamnya. Kapal tersebut dikeluarkan dari kapal dan bagian-bagian yang sudah tidak memenuhi syarat dirawat atau digantikan. Yang paling penting, kerangkanya.

C. Kerangka Pikir



D. Hipotesis

Berlandaskan dari permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya maka penulis mengambil dugaan sementara berkenaan dengan rumusan masalah dalam penelitian yaitu kurangnya penerapan dan kesadaran abk/buruh dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di MV.GENTA MARU milik perusahaan pelayaran TOEI REEFER LINE LTD. selama 1 tahun 3 hari dari tanggal 13 Januari 2023 sampai tanggal 16 Januari 2024. Ketika berada di atas kapal, penulis mulai menjalani dan membantu perwira, serta menyelesaikan tugas-tugas dan permasalahan yang terjadi. Dalam hal ini, penulis mengutamakan penelitian saat menjalankan kegiatan harian dan tugas jaga di *deck*.

B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian deskriptif kuantitatif, penelitian kuantitatif dapat memberikan pemahaman yang mendalam dan objektif tentang faktor-faktor penyebab yang mempengaruhi penggunaan alat pelindung diri oleh ABK di kapal MV.GENTA MARU.

C. Teknik Pengumpulan Data, Instrumentasi Penelitian dan Questionnaire

a. Observasi

Yaitu mengadakan pengamatan secara langsung di lapangan akan pentingnya penerapan keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka saat penulis melaksanakan praktek laut di MV. GENTA MARU.

b. Angket (Questionnaire)

Metode angket merupakan daftar pertanyaan tentang masalah atau bidang yang akan diteliti. Untuk mendapatkan data yang akurat, angket ini disebarakan kepada semua responden di atas kapal.

Tujuan angket adalah untuk mengumpulkan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian serta informasi mengenai suatu masalah secara serentak. Berikut ini adalah pokok-pokok materi yang menjadi acuan untuk pembuatan angket yang akan ditujukan kepada beberapa responden:

1. Cara penggunaan alat-alat keselamatan
2. Penyebab terjadinya kecelakaan
3. Pencegahan kecelakaan
4. Sistem peralatan penutup palka
5. Sistem perawatan
6. Penyediaan sarana perlengkapan

D. Populasi Dan Sampel Penelitian

Populasi yang diambil adalah seluruh crew kapal yang berjumlah 25 orang dan sampelnya adalah 10 orang *crew deck* yang terlibat dalam proses penerapan keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka.

E. Metode Analisis Penelitian

Skripsi ini akan menggunakan metode deskriptif, yang meliputi paparan mengenai analisis penerapan keselamatan kerja saat pengoperasian penutup palka di atas kapal. Metode ini didasarkan pada data yang menjelaskan hasil observasi dan wawancara dalam bentuk penjabaran yang menggambarkan kondisi kapal saat itu. langkah-langkah yang dilakukan antara lain :

1. Mencatat jumlah awak kapal secara keseluruhan.
2. Memilih sampel secara kelompok.

BAB IV ANALISIS DAN HASIL PENELITIAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Sejarah Singkat Kapal

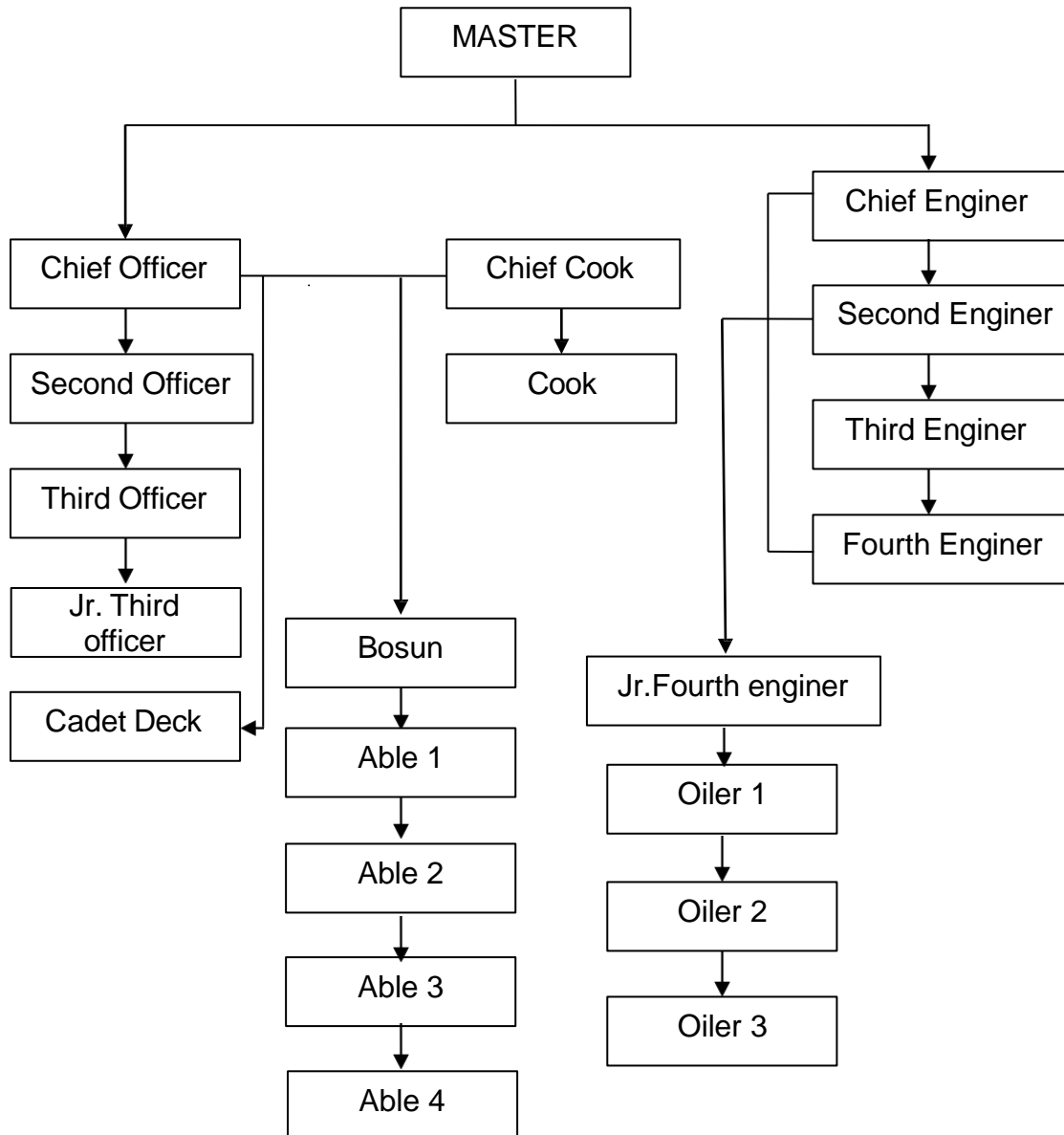
MV. GENTA MARU adalah kapal milik perusahaan pelayaran **TOEI REEFER LINE LTD** dan di buat pada tanggal 7 oktober 2011 di TOKYO (JAPAN). **MV. GENTA MARU** merupakan pada umumnya beroperasi dengan rute pelayaran OCEAN GOING dengan beberapa negara yaitu japan,korea,bangkok,taiwan,majuro, dan malta jenis muatannya yaitu ikan tuna beku.

2. Data-Data Kapal “ *Ships Particulars*” dan informasi lain

NAME OF VESSEL	: MV. GENTA MARU
NATIONALITY	: PANAMA
PORT OF REGISTRY	: PANAMA
CALL SIGN	: H 3 E Q
OFFICIAL NUMBER	: 50329-19
CLASSIFICATION NUMBER	: NK NO 115092
DATE OF LUNCH	: OCTOBER, 2011
BUILDER	: <i>KURINOURA DOCKYARD CO. LTD</i>
L O A	: 99.06 M
L P B	: 89.90 M
BREADTH	: 16.80 M
DEPTH	: 9.9

GROSS TONNAGE	: 3.989 T
NET TONNAGE	: 1.700 T
MAX DISPLACEMENT	: 6.769.79 T
DEAD WEIGHT	: 4.217.73 T
MAIN ENGINE	: <i>MAKITA 6L35MC : 2.998 KW</i>
BOW THRUSTER	: 362 KW
TYPE OF VESSEL	: MOTOR VESSEL
TYPE OF SHIP	: CARGO REEFER
HATCH DIMENSION No.1	: 1.27.35 M x 8,40 M
DERRICK	: 2 x 15 Ta
No. 2	:28.60 M x 8.40 M
DERRICK	: 2 x 15 Ta
ACCOMODATION	: <i>27 PERSON</i>
SHIP OWNER	: PANAMA TRL. S.A ADD PALILLA ANDS A.S. SICIATE BLDG 32 EAST STREET NO.3-32. PANAMA CITY. PANAMA
OPERATOR	: TOEI REEFER LINE. LTD ADD 8TH SHIBAKOKEN BLDG. NO. 5-5 SHIBA TOKYO JAPAN

3. Struktur Organisasi Kerja Di MV. GENTA MARU



4. Tingkat Ijazah Yang Dimiliki Perwira MV. GENTA MARU

Tabel 1. Tingkat Ijazah Yang Dimiliki Perwira MV. GENTA MARU

NO.	NAMA	JABATAN	IJAZAH
1.	CAPT. KEN MIYAHARA	MASTER	ANT-I
2.	MAKOTO NAKAMURA	CHIEF OFFICER	ANT-I
3.	SURAKHMAT PIRHAM	SECOND OFFICER	ANT-II
4.	SOHIBUL MUBAROK	THIRD OFFICER	ANT-III
5.	MUHAMMAD ASIRULLAH	CHIEF ENGINER	ATT-I
6.	ZULKIFLI RINO	SECOND ENGINER	ATT-II
7.	RYOTO SUZUKI	THIRD ENGINER	ATT-II
8.	ASEP SUPARJO	FOURTH ENGINER	ATT-III

5. OBYEK PENELITIAN

MV. GENTA MARU merupakan tempat obyek penelitian dimana pada pengoperasiannya menggunakan penutup palka. Di atas kapal juga mempunyai 4 palka dimana setiap palkanya memiliki 2 jumlah penutup palka.

Penutup palka adalah pelat besi yang dibuat berbentuk balok yang bagian dalamnya berongga yang ditempatkan pada ambang palka secara melintang yang berfungsi untuk melindungi muatan. Pada keempat sudutnya terdapat lubang untuk mengaitkan ganco pada saat diangkat.

Fungsinya dari penutup palka adalah untuk melindungi muatan yang berada di dalam palka agar tidak rusak oleh keadaan cuaca dan juga pada saat kapal dalam pelayaran, muatan yang ada di dalam palka tidak rusak oleh adanya air laut yang masuk dan adanya air hujan yang dapat merusak pada muatan. Dan jika sampai air laut masuk maka selain muatan rusak juga dapat membahayakan kapal dan penumpangnya.

Pada saat penanganan dan pengoperasian penutup palka, perlu diadakan persiapan alat-alat penunjang untuk mengangkat penutup palka tersebut seperti mesin *winch*, *boom* (batang pemuat), *sling*, *wire*, dan lain-lain. Dalam pelaksanaannya membuka dan menutup palka para buruh yang bekerja dan crew kapal yang bertugas mengawasi jalannya kegiatan muat bongkar serta menyiapkan peralatan yang dibutuhkan pada saat pengoperasian.

Penyusunan penutup palka dilakukan pada saat muatan yang telah selesai dipadatkan, di dalam palka akan ditutup dengan bantuan *boom* dan *derek*. Jika sebahagian saja yang sedang ditutup, maka yang belum ditutup biasanya muatan yang belum selesai dipadatkan dalam palka. Penutup palka ini cukup berat dan besar serta membahayakan apabila *slingnya* putus, sehingga pada waktu menaruh pada tempat dudukannya harus sangat hati-hati sekali.

- **Jumlah Responden**

Penelitian ini melibatkan 10 responden yang memiliki karakteristik berdasarkan status pekerjaan mereka. Untuk memperjelas karakteristik responden, tabel mengenai jumlah responden disajikan seperti di bawah ini:

Tabel 2. Komposisi Responden berdasarkan Status Pekerjaan

NO	SUBJEK	STATUS PEKERJAAN
1	Subjek 1	MASTER
2	Subjek 2	CHIEF OFFICER
3	Subjek 3	SECOND OFFICER
4	Subjek 4	THIRD OFFICER
5	Subjek 5	Bosun
6	Subjek 6	ABLE 1
7	Subjek 7	ABLE 2
8	Subjek 8	ABLE 3
9	Subjek 9	ABLE 4
10	Subjek 10	Cadet
Total		10 Orang

Keterangan:

Pihak kapal : MASTER dan OFFICER deck serta crew deck kapal

Jumlah : MASTER & OFFICER deck kapal 4 Orang, crew deck kapal 6 orang

Ruang lingkup pekerjaan : Menyediakan dan mengenakan kelengkapan keselamatan kerja dalam pelaksanaan pengoperasian penutup palka.

- **Deskripsi Variabel Penelitian**

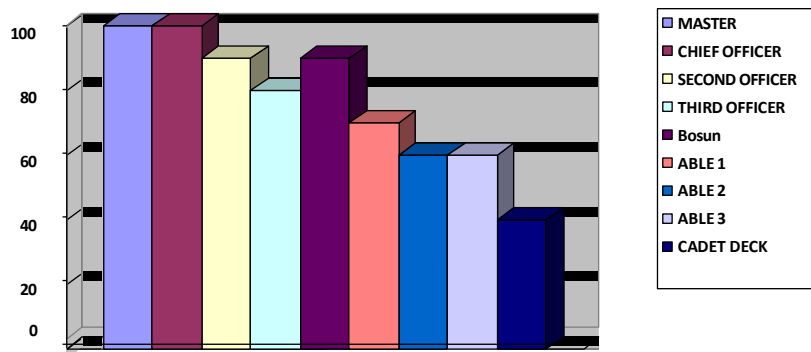
Penelitian merupakan hasil yang menjelaskan mengenai pengetahuan dan pemahaman ABK di pelabuhan terhadap kemampuan penerapan keselamatan kerja pada saat membuka dan menutup palka, serta kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal berdasarkan tanggapan responden dalam memberikan informasi terhadap pertanyaan kuisisioner yang diajukan.

Alat keselamatan kerja di atas gunanya untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpa sewaktu pengoperasian penutup palka. Dalam hal ini penulis akan melampirkan pada lampiran (1), yang penulis sebarkan kepada responden (sample) yang berisi beberapa pertanyaan. Pada setiap pertanyaan kuisisioner nilainya 10 (sepuluh) apabila jawabannya benar untuk setiap pertanyaan, dan bila salah nilainya 0 (nol).

Tabel 3. Tabulasi Data Penelitian

Subjek/Item	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
MASTER	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100%
CHIEF OFFICER	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100%
SECOND OFFICER	10	10	10	0	10	10	10	10	10	10	90%
THIRD OFFICER	0	10	10	10	10	0	10	10	10	10	80%
Bosun	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0	90%
ABLE 1	10	10	10	10	10	10	0	10	0	0	70%
ABLE 2	10	10	10	10	0	0	10	0	0	0	50%
ABLE 3	10	0	10	10	0	0	0	0	0	10	50%
CADET DECK	10	0	10	0	0	0	10	0	0	0	30%

Tabel 4. Persentase dan kategorisasi Hasil Penelitian



**Persentase efektifitas penggunaan alat
Keselamatan kerja pada ABK**

Kesimpulan Grafik:

- Dari data yang diperoleh, secara umum, tingkat penggunaan alat keselamatan kerja untuk keselamatan kerja di kapal MV. GENTA MARU masih rendah. Perwira dikapal memiliki persentase yang lebih tinggi dalam menggunakan alat keselamatan kerja dibandingkan ABK lainnya. Namun, Bosun dan AB 2 juga menunjukkan bahwa masih ada sebagian besar yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja.
- AB 2 dan AB 3 memiliki persentase yang sama (50%) dalam hal tidak menggunakan alat keselamatan kerja, menunjukkan kesamaan dalam perilaku terkait penggunaan Alat keselamatan kerja.

Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan untuk meningkatkan kesadaran dan pelatihan tentang pentingnya penggunaan Alat keselamatan kerja di antara awak kapal untuk keselamatan kerja.

Melalui jawaban responden dari pada tabel 1 dan 2 dapat disimpulkan bahwa :

- 1) Tingkat pengetahuan nahkoda dan perwira dalam penggunaan kelengkapan alat-alat keselamatan kerja dianggap sudah mampu, mengingat bahwa nahkoda dan perwira memiliki keterampilan yang tinggi dan disiplin dalam bekerja.
- 2) Tingkat pengetahuan dan pemahaman kru dalam penggunaan kelengkapan alat-alat keselamatan kerja dianggap kurang mampu, mengingat bahwa kru dek belum memiliki keterampilan yang tinggi dan belum disiplin dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Di dalam pengoperasian penutup palka memerlukan keahlian (keterampilan) dan ketelitian agar tidak membahayakan keselamatan kerja dan menghambat dalam proses bongkar muat.

Tabel 5. Kondisi Alat-alat Keselamatan Kerja dan Kegunaannya.

No	Nama alat	Jumlah	Baik	Rusak	Kegunaannya
1	Sepatu Pengaman (<i>Safety Shoes</i>)	28	25	3	Sebagai pelindung kaki terhadap benturan penutup palka yang sedang diangkat/diletakan
2	Baju kerja (<i>warfack</i>)	26	25	1	Sebagai pelindung badan dari goresan benda keras dan tajam maupun dari panas cahaya matahari
3	Sarung tangan	40	33	7	Sebagai pelindung tangan jika mengangkat benda berat
4	Helm	25	24	1	Sebagai pelindung kepala jika terbentur benda keras dan juga bahaya kejatuhan benda

B. PEMBAHASAN

1. ANALISIS

- Kecelakaan di atas kapal seringkali disebabkan oleh kurangnya disiplin dalam menggunakan alat keselamatan dan pemahaman tentang prosedur pengoperasian penutup palka. Kecelakaan yang terjadi di atas kapal akibat buruh tersebut berdiri terlalu dekat dengan penutup palka yang sedang diangkat karena mengaggap gerakan tersebut sesuai dengan yang dikehendaki oleh *winch driver* dan buruh tersebut tidak menyadari gerakan penutup palka bisa menjadi tidak terkendali karena faktor lain sehingga mengarah ke dirinya dan tidak bisa dihindari.
- Ditinjau dari kejadian bahwa kapal yang menggunakan penutup palka pengoperasiannya masih sangat sederhana, memiliki resiko yang tinggi serta tergolong lambat karena harus diangkat satu persatu dan harus diatur kedudukannya pada ambang palka sehingga membutuhkan waktu yang lama. Selama proses bongkar muat di atas kapal, ABK dan buruh pelabuhan sering tidak disiplin dalam menggunakan alat keselamatan. Akibatnya, pengoperasian penutup palka memerlukan perhatian khusus karena ukurannya yang besar, berat, dan memiliki risiko tinggi.

2. PEMBAHASAN MASALAH

a. Faktor keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka

Dari kegiatan pengoperasian penutup palka menuntut keterampilan dan alat-alat keselamatan yang memadai. Hal ini perlu agar dalam pelaksanaannya berlangsung cepat, lancar dan aman. Namun pada kenyataan ini tidak semua anak buah kapal dan buruh mempunyai keterampilan yang memadai dalam pengoperasian ponton. Akibat dalam hal tersebut sering terjadi kesalahan-kesalahan fatal sehingga timbul kecelakaan. Dari kecelakaan itu dapat menyebabkan kerugian yaitu :

- 1) Kerugian terhadap tenaga kerja
 - a) a) Jika seorang buruh meninggal dalam kecelakaan, keluarganya akan kehilangan pencari nafkah. Penggantian uang duka kepada korban dilakukan perusahaan, tetapi secara bathiniah kehilangan salah satu anggota keluarga tidak bisa di nilai dengan materi. Selain itu berkurangnya tenaga pelaut di Indonesia.
 - b) Jika seorang buruh mengalami cacat dalam pekerjaan, ia tidak dapat lagi melaksanakan pekerjaan seperti sediakala dan sulit mendapatkan pekerjaan lain karena sudah pasti tidak bisa bekerja di kapal lagi bila cacatnya sangat

parah. Dalam hal ini berpengaruh terhadap penderita fisik dan mental yang dideritanya.

2) Kerugian terhadap perusahaan

Dampak dari kecelakaan yang terjadi di atas kapal selain menyebabkan kerugian terhadap faktor manusia juga berpengaruh terhadap perusahaan. Perusahaan mempunyai tanggung jawab penuh terhadap pengoperasian kapal yang ditanganinya. Kerugian harus ditanggung perusahaan jika terjadi di atas kapal, antara lain :

a) Kerugian langsung

- (1) Ongkos pertolongan pertama
- (2) Ongkos perawatan dan pengobatan
- (3) Pembayaran kerugian kalau buruh menderita cacat
- (4) Pembayaran gaji buruh selama tidak dapat bekerja
- (5) Biaya pembetulan alat-alat rusak

b) Kerugian tersembunyi

- (1) Kehilangan waktu kerja
- (2) Kerugian pada alat-alat kerja dan bahan baku
- (3) Pembayaran upah untuk penggantian si korban dengan akibat menurunnya hasil oleh karena pengganti belum terlatih dengan baik.

Banyaknya akibat yang timbul dari pengoperasian penutup palka tersebut, maka diperlukan pencegahan untuk

mengurangi kecelakaan. Salah satu cara dilakukan adalah pemenuhan alat-alat keselamatan kerja.

1) Kelengkapan keselamatan kerja

Untuk dapat menjamin keselamatan kerja, ada beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu kelengkapan alat keselamatan. Agar alat-alat tersebut dapat digunakan dengan baik, perlu dilakukan pemeriksaan kelayakan sebelum bekerja. Perlengkapan yang rusak atau tidak lagi berfungsi harus segera diganti..

Adapun kelengkapan yang menjadi perhatian khusus dalam melaksanakan pengoperasian penutup palka antara lain :

- a) *Safety shoes* berfungsi melindungi kaki dari benturan dengan benda keras.
- b) Baju (pakaian kerja) berfungsi melindungi tubuh.
- c) Sarung tangan berfungsi untuk melindungi tangan.
- d) *Helmet* berfungsi kepala dari benturan-benturan benda keras atau tajam.

Alat keselamatan kerja di atas gunanya untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpa sewaktu - waktu pada saat pengoperasian penutup palka.

Keterbatasan keterampilan ABK/buruh serta pengetahuan tentang keselamatan kerja dipengaruhi oleh beberapa faktor mendasar, seperti tingkat pendidikan, budaya, dan pengalaman. Beragam latar belakang ini menyebabkan perbedaan dalam keterampilan ABK/buruh dan pandangan mereka terhadap keselamatan kerja.

Keterampilan kerja juga harus didukung oleh kerja sama antar personil. Walaupun masing-masing personil mempunyai keterampilan tinggi, tetapi merasa paling mampu dan tidak mau saling bekerja sama akan sangat berpengaruh terhadap keselamatan kerja.

Dalam pengoperasian penutup palka memerlukan banyak personil dibandingkan sistem mac. *Gregor* yang bisa dikerjakan satu orang. Personil yang dibutuhkan dalam pengoperasian penutup palka yaitu:

e) Winch Driver

Winch driver atau orang yang memegang handle harus ditangani oleh orang yang sudah berpengalaman, misalnya bosun. Bosun harus mampu mengendalikan pergerakan *boom* maupun *wire cargo* dan memahami isyarat dari *pilot*.

Gambar 2. Orang yang sedang mengendalikan Winch



Sumber. MV.Genta Maru 2023

f) Pilot

Dalam pengoperasian penutup palka, *pilot* memegang tanggung jawab terbesar yaitu dengan memberi aba-aba kepada *winch driver*. Aba-aba yang disampaikan bisa dengan tangan maupun dengan kata-kata. Namun yang sering dipraktekkan adalah memberi aba-aba dengan tangan. Menyampaikan aba-aba harus tegas, tepat, dan aman sehingga *winch driver* tidak ragu-ragu dalam mengambil tindakan.

g) Pemasang ganco

Pemasang ganco pada penutup palka tidak memiliki keahlian khusus, namun dalam pengoperasian penutup palka justru mempunyai resiko kecelakaan paling besar. Karena pemasang ganco ia berada di atas palka.

Dari keseluruhan personil yang terlibat pengoperasian ponton harus menjaga kerja sama yang baik. Seorang *winch driver* tidak boleh mengambil tindakan tanpa

ada komando dari pilot. Demikian juga pemasang ganco

tidak boleh membuka atau memasang ganco tanpa perintah dari *pilot*.

2) Disiplin kerja

Seorang anak buah kapal/buruh harus mempunyai disiplin kerja yang tinggi dengan kesadaran sendiri. Disiplin ini sangat berpengaruh untuk menghindari terjadinya kecelakaan yang fatal. Keselamatan saat pengoperasian penutup palka sangat menuntut akan kedisiplinan. Sering kali anak buah kapal atau buruh-buruh tidak menerapkan disiplin tersebut, baik disiplin kerja maupun disiplin waktu kerja. Seperti bercanda waktu kerja atau tidak memakai alat keselamatan. Keadaan seperti ini kelihatan sepele dan aman, tetapi bila terjadi kecelakaan, baru disadari akan pentingnya kedisiplinan kerja tersebut terhadap keselamatan kerja.

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengoperasian penutup palka di dalam keselamatan kerja

Kurang efisiennya penggunaan penutup palka ini dalam pengoperasiannya dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut harus mendapat perhatian khusus dan persiapan yang baik agar tidak menghambat kerja dari sistem menutup palka.

Secara singkat faktor-faktor yang mempengaruhi pengoperasian penutup palka adalah sebagai berikut :

1) Faktor persiapan sarana penunjang

Persiapan sarana penunjang merupakan tugas dan tanggung jawab CHIEF OFFICER. Alat penunjang muat bongkar harus dipersiapkan sebelum kapal tiba di pelabuhan dan layak pakai. Namun, dalam pengamatan penulis, hal ini sering diabaikan karena waktu yang mendesak atau anggapan bahwa alat masih dalam kondisi baik. Akibatnya, saat pengoperasian penutup palka sering terjadi keterlambatan atau kesulitan karena alat penunjang tidak berfungsi dengan normal. Hal ini bisa menghambat proses muat bongkar dan menambah pekerjaan ABK. Oleh karena itu, selain persiapan sebagai sarana penunjang, selama pelayaran alat-alat bongkar muat yang rusak harus diperbaiki atau diganti.

2) Faktor alam

Cuaca adalah faktor alam yang sangat perlu diperhatikan saat mengoperasikan penutup palka, karena alam tidak bisa dilawan, hanya dampaknya yang bisa dikurangi. Angin kencang dan laut yang tidak tenang dapat mengganggu proses ini. Oleh karena itu, perlu persiapan untuk mengantisipasi masalah yang timbul dari faktor alam agar pengaruhnya bisa diminimalkan.

3) Faktor manusia

Manusia memegang peranan penting dalam pengoperasian buka tutup palka. Meskipun persiapan dan peralatan dalam kondisi siap pakai, hasilnya tidak akan optimal jika operatornya tidak bekerja maksimal. Untuk mendapatkan hasil kerja yang optimal, perlu ada pembagian tugas sesuai keterampilan atau keahlian masing-masing, serta kerja sama yang baik antara personel yang terlibat dalam proses pengoperasian penutup palka, seperti pengemudi winch, pilot, atau pemasang ganco pada palka tersebut.

c. Faktor penyediaan sarana perlengkapan kerja dalam penanganan pengoperasian penutup palka yang memadai

Sebelum memulai pelayaran sangat penting melakukan penyediaan dan pengecekan mengenai perlengkapan kerja yang memadai dalam hal ini berhubungan langsung dengan penanganan Penutup palka, karena tidak menutup kemungkinan pada saat kita akan bekerja peralatan yang ada di atas kapal tidak layak pakai lagi atau mungkin tidak tersedia di atas kapal. Sehingga dapat menimbulkan kecelakaan bagi para pekerja yang tidak menggunakan perlengkapan kerja yang tidak memadai sebagai sarana pelindung. Untuk mencegah hal tersebut maka beberapa perlengkapan kerja yang perlu ada di atas kapal antara lain:

1) Sepatu pengaman

Sepatu pengaman sangat penting bagi para pekerja dalam proses penanganan ponton bagi perwira jaga, ABK maupun buruh pelabuhan. Dimana kegunaanya sebagai pelindung bagi kaki terhadap benturan penutup palka yang sedang diangkat atau yang akan diletakkan.

2) Baju kerja (*werfack*)

Baju kerja berfungsi sebagai pelindung badan, baik yang diakibatkan oleh goresan benda keras maupun pelindung badan terhadap panas cahaya matahari.

3) Sarung tangan

Sarung tangan berfungsi sebagai pelindung tangan jika mengangkat benda berat atau mendorong penutup palka saat membuka atau menutup palka.

4) Helm

Helm berfungsi sebagai pelindung kepala jika terbentur oleh benda-benda keras dan juga sebagai pelindung kejatuhan benda yang dapat menyebabkan kecelakaan yang fatal.

Peralatan alat bongkar muat yang merupakan sarana atau alat yang berhubungan langsung dengan penanganan penutup palka yang tentunya berhubungan juga dengan peningkatan keselamatan pekerja. Sarana alat yang diperhatikan antara lain, yaitu:

1) Batang Pemuat (*Boom*)

Persiapan dalam pemeriksaan terhadap batang pemuat (*boom*) sangat perlu dilakukan sebelum digunakan karena tidak menutup kemungkinan pada saat akan mengoperasikannya boom tidak dapat berfungsi atau tidak dapat menahan benda yang sedang diangkat, sehingga dalam mengoperasikannya perlu diperhatikan beban dan sudut kemiringannya yang maksimal, jangan sampai melewati batas kenormalan yang tertera pada batang pemuat tersebut. Karena dengan kemiringan yang melewati batas kenormalan dapat mengakibatkan boom tidak dapat menahan beban penutup palka yang diangkat dan dapat menimpa pekerja yang ada dibawahnya.

2) Kawat Pemuat (*Wire*)

Pemeriksaan terhadap kondisi wire agar selalu diperhatikan karena *wire* merupakan alat bongkar muat yang berhubungan langsung dengan barang yang akan diangkat seperti penutup palka, muatan dan lain-lain. Barang-barang tersebut sangat berat dan bisa membahayakan bagi orang jika jatuh atau dapat merusak konstruksi kapal. Maka untuk mengantisipasi hal tersebut, perlu diadakan pergantian pada *wire* yang tidak layak pakai lagi atau membalik *wire* yang ada pada *tromol* jika mesin memungkinkan untuk dipakai. Sebelum pemasangan *wire* pada *tromol* agar diberikan *grease* untuk menjaga dari

keausan dan karat.

3) Sling

Sling yang dimaksud dalam hal ini adalah empat buah kawat dimana pada bagian yang dipasang ganco yang digunakan untuk mengangkat penutup palka, melihat dari fungsinya *sling* ini sangat perlu untuk mendapatkan pemeliharaan, termasuk mengadakan pergantian jika sudah tidak layak pakai lagi seperti bagian urat kawat *sling* yang sudah putus (keriting) atau ganco sudah bengkok harus segera diadakan pergantian/perbaikan. Karena bisa saja saat mengangkat penutup palka kawat *sling* tersebut putus, maka yang diangkat akan jatuh dan menyebabkan kecelakaan.

4) Blok Pengantar (*Snatch Block*)

Kelengkapan dan kondisi blok harus selalu terjaga dengan baik. Jika terdapat kerusakan pada bagian blok, maka segera untuk diadakan perbaikan atau jika tidak layak pakai lagi jangan digunakan. Pemberian *grease* secara teratur dapat memperlancar perputaran rodanya serta dapat menjaga dari kerusakan akibat karat.

5) Segel (*Shackles*)

Pemeriksaan segel sebelum digunakan perlu di lakukan untuk mengetahui kondisinya apakah masih layak pakai atau tidak. Dalam menggunakannya harus disesuaikan dengan kemampuan bobotnya, karena bila penggunaannya melewati

batas kemampuannya akan terjadi kerusakan / bengkok pada bautnya, sehingga tidak dapat dipakai lagi.

Untuk menghindari terjadinya bahaya kecelakaan di atas, maka sebelum personil terlibat dalam penanganan penutup palka harus diberikan pelatihan-pelatihan khusus dan pengenalan kerja agar dalam bekerja nantinya mampu menjalankan fungsinya masing-masing. Beberapa personil yang terlibat dalam proses penanganan penutup palka yang dituntut memiliki pengalaman dan keterampilan yang tinggi, yaitu :

1) Pemegang Tombol (*Winch Driver*)

Winch driver adalah seorang yang memiliki pengalaman lebih dan mampu mengoperasikan penutup palka sebagai pemegang *handle* dengan baik dengan mengikuti isyarat yang diberikan oleh *pilot*.

2) Pemberi isyarat (*Pilot*)

Dalam proses bongkar muat atau pengoperasian penutup palka, seorang *pilot* sangat berperan penting untuk memberikan isyarat aba-aba kepada *winch driver* agar gerakan penutup palka atau muatan yang diangkat oleh batang pemuat terarah. Aba-aba yang diberikan bisa berupa gerakan tangan atau suara. Dalam pemberian aba-aba itu harus tegas, tepat, dan aman sehingga seorang *winch driver* tidak ragu dalam mengambil tindakan.

3) Pemasangan Ganco

Pemasangan ganco ini biasanya dilakukan oleh sekurang-kurangnya dua orang. Dalam hal ini tidak memerlukan keahlian tertentu, tetapi resiko terhadapnya sangat tinggi. Karena setelah mengaitkan pemasang ganco masih berdiri pada penutup palka lain di atas palka. Sehingga saat penutup palka diangkat dalam keadaan tidak stabil, maka penutup palka akan mengayun atau berputar yang tentu sasarannya adalah pemasang ganco. Maka untuk mencegah hal tersebut seorang *winch driver* tidak boleh mengangkat penutup palka jika keadaan belum aman dan tanpa aba-aba dari *pilot*.

d. Faktor prosedur kerja yang terarah dalam penanganan penutup palka

Dalam kegiatan penanganan penutup palka yang harus diperhatikan prosedur saat beraktivitas guna dalam peningkatan keselamatan secara menyeluruh baik terhadap perwira, ABK dan buruh pelabuhan, sehingga perlu dibentuk prosedur kerja yang dapat menjamin keselamatan dan mengurangi resiko terjadinya bahaya kecelakaan khususnya dalam penanganan penutup palka. Beberapa cara yang perlu diperhatikan dalam prosedur kerja tersebut, yaitu:

1) Pengenalan terhadap dunia kerja

Sebelum memulai aktivitas kerja, penting untuk melakukan

pengenalan kerja terutama kepada buruh pelabuhan yang ikut membantu dalam proses penanganan ponton. Karena tidak semua buruh yang bekerja mengetahui akan bahaya dalam penanganan penutup palka, sehingga perlu untuk memberikan pengarahan dan petunjuk hal-hal yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

2) Aktivitas kerja yang terkoordinir

Pada saat kami melaksanakan praktek sesuai pengalaman kami, kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada saat melaksanakan penanganan penutup palka diakibatkan karena kurangnya kerja sama antara personil yang terkait, saling mementingkan diri sendiri, kecerobohan dalam bekerja ataupun diakibatkan oleh kurangnya pengetahuan yang dimiliki serta tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

3) Kesadaran akan bahaya yang ditimbulkan dalam penanganan penutup palka.

Sebagai seorang pekerja harus mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan yang merupakan tuntutan utama dalam meningkatkan aktivitas kerja yang aman dan nyaman serta kesadaran yang tinggi

Seorang pekerja harus mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan, yang merupakan tuntutan utama untuk meningkatkan aktivitas kerja yang aman, nyaman, dan dengan kesadaran yang tinggi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Kurangnya kesadaran, pengalaman, dan keterampilan yang dimiliki oleh pekerja, terutama buruh pelabuhan, menjadi faktor yang mempengaruhi tingginya tingkat kecelakaan dalam penanganan penutup palka.
2. Terbatasnya peralatan yang memadai juga dapat mengakibatkan tingginya kecelakaan kerja dalam penanganan penutup palka yang berakibat fatal terhadap buruh.

B. SARAN

1. Dalam melaksanakan penanganan penutup palka, agar terlebih dahulu melakukan pemeriksaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, agar dalam pengoperasian penutup palka dapat meminimalkan resiko terjadinya bahaya kecelakaan tenaga kerja.
2. Penulis sebaiknya memperluas referensi teori dan literatur terkait penelitian agar memperkaya sudut pandang dan analisis. Pendekatan multidisiplin juga bisa menambah kualitas penelitian, Pembaca disarankan untuk memahami latar belakang dan konteks penelitian serta membaca secara kritis untuk menilai validitas argumen dan temuan yang disajikan oleh penulis, Subjek penelitian disarankan untuk terus berpartisipasi aktif dalam studi-studi terkait agar hasil penelitian dapat terus ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. Tahun(2020). **Penyusunan Skala Psikologi**. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Diklat Perhubungan ,BST,Modul-4 Tahun (2020), **Personal Safety and Social Responsibility**, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Badan Diklat Perhubungan Tahun (2020), **Keselamatan Kerja dan Tanggung Jawab Sosial**, Jakarta.
- Badan Diklat Perhubungan, Tahun (2020), Internasional **Safety Management System (ISM Code)**, Jakarta.
- Dimandali, Arman Ferdinand dan Arso Martopo. Tahun (2020), **Memuat Untuk Perwira Kapal Niaga**, Jakarta.
- Istopo, Capt, Tahun (2020), **Kapal dan Muatannya**, BP3IP, Jakarta.
- Poerwanto, Tahun (1987), **Keselamatan Kerja**, Yayasan Neptune jl. Singasari 2 A Semarang.
- Program UP DATING ATT-II dan ANT-II , Tahun (1999), **Hukum Maritim**, Pusdiklat Perhubungan Laut, Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran 1. questioner

Tujuan Questioner :

Untuk mengetahui sejauh mana pemahaman ABK akan pentingnya kemampuan penerapan penggunaan alat-alat keselamatan kerja pada saat penanganan pengoperasian penutup palka.

Waktu Quesioner :

Tanggal 15 September 2023

0% - 24%

25% - 41%

42% - 57%

58% - 74%

75% - 100%

Analisis Penerapan Keselamatan Kerja Pada Saat Pengoperasian Penutup Palka Di MV.GENTA MARU

Daftar pertanyaan ini disusun untuk keperluan penelitian dan digunakan untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu kepada responden mohon dapat diisi dengan benar dan jujur sesuai petunjuk, atas kesediaan dan kerja sama dalam daftar pertanyaan ini, kami ucapkan terima kasih.

A. Identitas Responden

Captain dan Seluruh awak kapal.

B. Petunjuk

Pilihlah salah satu jawaban dari pertanyaan di bawah ini yang paling sesuai dengan pendapat saudara dengan memberikan tanda ($\sqrt{\quad}$) yang di tempat yang telah disediakan.

1. Apakah anda memahami tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja?
 - a. Ya
 - b. Tidak
2. Sewaktu anda pertama kali naik kapal, apakah anda telah menggunakan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan prosedur?
 - a. Ya
 - b. Tidak
3. Tahukah anda dampak tidak menggunakan alat-alat keselamatan secara lengkap di atas kapal?
 - a. Ya
 - b. Tidak

4. Apakah anda merasa penggunaan alat-alat keselamatan kerja itu penting di atas kapal?
 - a. Ya
 - b. Tidak
5. Tahukah anda, menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal?
 - a. Ya
 - b. Tidak
6. Sewaktu di atas kapal, apakah anda pernah tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja?
 - a. Ya
 - b. Tidak
7. Tahukah anda kelengkapan keselamatan yang harus disiapkan sebelum proses bongkar muat?
 - a. Ya
 - b. Tidak
8. Apakah anda telah memiliki sertifikat mengenai keselamatan kerja di atas kapal?
 - a. Ya
 - b. Tidak

9. Tahukah anda, bahwa penggunaan alat-alat keselamatan kerja sering dilakukan atau dilaksanakan di atas kapal?
- a. Ya
 - b. Tidak
10. Sewaktu di atas kapal, perlukah diadakan pelatihan-pelatihan akan penggunaan alat-alat keselamatan kerja dia atas kapal?
- a. Ya
 - b. Tidak

Terima Kasih

Lampiran 2. Crew List

MV.GENTA MARU Nationality of ship PANAMA		destination SHIMIZU- JAPAN			Date of arrival / departure 05th FEB 2024			
No. Family names, given names (same as passport)		Rank or rating	Nationality	SEX	Date and place of birth		Passport no.	Date of expiry
1	KEN MIYAHARA	MASTER	JAPAN	Male	1-Nov-1985	NAGANO	TT3176205	3-Mar-2033
2	MAKOTO NAKAMURA	C/O	JAPAN	Male	11-Jun-1988	IWATE	TR4105850	1-Jun-2025
3	SURAKHMAT PIRHAM	2/O	INDONESIA	Male	3-Aug-1981	BUA PALOPO	E0634054	12-Sep-2027
4	SHOHIBUL MUBAROK	3/O	INDONESIA	Male	6-Dec-1999	BANGKALAN	C3424770	14-Jun-2024
5	FACHRUL PRATAMA PUTRA	Jr. 3/O	INDONESIA	Male	22-Sep-1999	SUNGGUMINASA	C7028769	9-Jul-2025
6	MUHAMMAD ASIRULLAH	C/E	INDONESIA	Male	15-Apr-1979	MANJALLING	C8467250	23-Feb-2027
7	ZULKIFLI RINO	2/E	INDONESIA	Male	28-Mar-1974	TANRU TEDONG	C7142195	10-Mar-2027
8	RYOTO SUZUKI	3E	JAPAN	Male	7-Oct-1996	KANAGAWA	TS0963922	12-Jun-2028
9	ASEP SUPARJO	4/E	INDONESIA	Male	22-Apr-1997	INOBONTO	C7185814	1-Sep-2025
10	HAMDANI ABDUL HAMID	Jr. 4/E	INDONESIA	Male	6-Jul-1981	SUNGGUMINASA	E3159099	28-Apr-2033
11	HAMKA BAHARUDDIN	BSN	INDONESIA	Male	9-Oct-1980	PATANI	C5155844	8-Oct-2024
12	BANI RUDIN	A/B 1	INDONESIA	Male	17-Jan-1986	BREBES	C7303624	29-Sep-2025
13	ARFAH RUSMAN	A/B 2	INDONESIA	Male	18-Feb-1996	GOWA	C3345109	11-Mar-2024
14	ANGGI ADE TRISANTO	A/B 3	INDONESIA	Male	17-Jun-1997	TEGAL	C7393601	16-Oct-2025
15	MASARI	A/B 4	INDONESIA	Male	2-Jun-1988	TEGAL	C7449160	20-Nov-2025
16	NELSON DAHLAN	A/B 5	INDONESIA	Male	22-Oct-1973	MAROS	E5832424	23-Nov-2033
17	ANANDA WILDAN SAPUTRO	OS / 1	INDONESIA	Male	2-Dec-2000	BREBES	C8232870	28-Sep-2026
18	WARSITO	OILER 1	INDONESIA	Male	26-Aug-1970	PEMALANG	C8430514	12-Jan-2027
19	HERMAN PABIJA	OILER 2	INDONESIA	Male	11-Nov-1978	MAKASSAR	C7030084	29-May-2025
20	WINDARTO	OILER 3	INDONESIA	Male	12-Aug-1975	TEGAL	E2067450	19-Jan-2033
21	AHMAD MUHRIZAL	OILER 4	INDONESIA	Male	11-Aug-1991	TEGAL	C3198615	12-Feb-2024
22	ABDUL RAHIM KAYYUM	OILER 5	INDONESIA	Male	23-Dec-1997	UJUNG PANDANG	E2658686	9-Feb-2033
23	AHMAD FATHONI	C/COOK	INDONESIA	Male	28-Aug-1979	BANGKALAN	E2988057	13-Apr-2033
24	ANDI NURCHOLISH ZAID	CADET	INDONESIA	Male	18-Feb-2002	BULUKUMBA	C9119523	26-Apr-2027
25	YAUGOOB ADAM	SUPERVISOR	MALDIVES	Male	7-Feb-1960	LH.HINNAVARU	LA29E9122	15-Sep-2027

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Date and signature by master, authorized agent or officer

05th FEB 2024

KEN MIYAHARA
Master

Lampiran 3. Ship particular

SHIP'S PARTICULARS

MV. GENTA MARU

FLAG	PANAMA	MAX DISPLACEMENT	6.769.79 t
REGISTRY OF PORT	PANAMA	DEAD WEIGHT	4,217.73 t
CALL SIGNAL	H3EQ	TIPE OF VESSEL TIPE OF SHIP	MOTOR VESSEL CARGO REEFER
OFFICIAL No.	50329-19	MAIN ENGINE (MAKITA 6L35MC)	2,998 kw × 193min ⁻¹ × 1
IMO No.	IMO 9620384	Aux.Gen. Eng. YANMAR	800kw (1,088PS) × 900min ⁻¹ × 2
MMSI.	374 888 000	BOW THRUSTER	362 KW
CLASS No.	NK NO 115092		
NAVIGATION AREA	OCEAN GOING		
GROSS TONNAGE	3,989 t	BUILDER	KURINOURA DOCKYARD Co.LTD. UWAJIMA CITY EHIME PREF. JAPAN MIYOSHI SHIPBUILDING
NET TONNAGE	1,700 t		
LENGTH (o.a)	99.06 M	DELIVERED	2011 October
LENGTH (B.P)	89.90 M	OPERATOR	TOEI REEFER LINE,LTD ADD 8th SHIBAKOEN BLDG, NO 5-5 SHIBA TOKYO JAPAN
BREADTH	16.80 M		
DEPTH	9.9	OWNER	PANAMA TRL S.A ADD PALILLA ANDS AS SICIATE BLDG 32 EAST STREET NO.3-32, PANAMA CITY, PANAMA
DRAFT (SUMMER)	6,614 M		

Lampiran 4. Alat-alat keselamatan yang ada diatas kapal



Personal Protective Equipment



Choosing the correct equipment for your safety

Head Protection

Hard Hat.
Protects from: Falling objects, swinging blocks and lines, hair entanglement, chemical, paint and hot water drips. Do not paint or affix stickers on flame not recommended by the manufacturer. Discard after heavy blow or when date specified by the manufacturer has expired (usually about 2 years, if well cared for).

Arc Welding Helmet
Protects from: Arc welding light, radiation and spatter. Select correct shade of inner glass for the job in hand and ensure outer glass is clean and free of welding spatter. A flame resistant scarf should always be worn when arc welding.

Eye Protection

Safety Glasses.
Protects from: Low energy projectiles such as steel etc. Discard when lenses become scratched.

Safety Goggles.
Protects from: High energy projectiles and dust. Can be prone to misting up. Replace insert when scratched, discard if other parts are damaged.

Face Shield.
Protects from: High energy projection over the whole face area. Can be clipped to hard hat if designed for that purpose. Replace visor if scratched, discard if other parts damaged.

Gas Welding Goggles.
Protects from: Welding sparks and light intensity of gas torches etc. Ensure outer glass is free from welding spatter and that the tinted glass is the correct shade for the job in hand.

Respiratory Protection

Dust Mask.
Protects from: Normal, heavy dust particles such as some cargo dusts and wooded wood dust. Should be discarded if torn or whenever signs of discolouration are observed.

Half Face Mask.
Protects from: Fine dusts, and some fumes but relies on a good seal to the face. Most types are supplied with interchangeable filter pads or canisters. Select the correct filter for the job in hand according to the manufacturer's instructions and replace the filter when necessary. Discard masks with damaged face pieces or straps.

Full Face Mask.
Protects from: Fine dusts and some fumes and offers protection to eyes and face. Maintenance should be as for the half face mask, but should include correct selection and replacement of the face screen.

MASKS AND RESPIRATORS DO NOT PROTECT AGAINST OXYGEN DEPLETED ATMOSPHERES OR TOXIC GASES.

Hearing Protection

Ear Plugs.
Protects from: Low level sound energy. Available in many materials but all suffer from hygiene problems as they are inserted directly into the ear canal. Ear plugs should be removed on a frequent basis to maintain hygiene. Do not use other peoples ear plugs.

Ear Defenders.
Protects from: A higher level of sound energy, but not all possible sound dangers. Only effective if a tight seal to the head is maintained and for this reason, hats, long hair and glasses etc. must be adjusted to ensure the correct fit. Can be clipped to hard hats if designed for that purpose.

Skin Protection

Butter Sulf.
Protects from: General dirt and grime and abrasions in moving machinery. Should be flame resistant. Cloth sleeves should be avoided. Should be washed regularly to avoid possibility of dermatitis.

PVC Wet Sulf.
Protects from: Rain and salt water, some mild chemicals and oils. Should be a high visibility colour for deck and tank operations. Can be washed with mild detergent. Discard when heavily soiled.

Thermal Sulf.
Protects from: Cold. Use when working in refrigerated compartments or on deck in cold climates. Can be worn under a PVC wet suit where weather conditions dictate.

Barrier Cream.
Protects from: Light soiling from non-hazardous substances. Helps prevent dermatitis.

Hand Protection

Riggers Gloves.
Protects from: Sliding and abrasion. Use for manual handling of ropes and machinery. Discard when soiled or torn.

Thermal Gloves.
Protects from: Cold. Use for work in refrigerated compartments and on deck in cold climates. Can be worn under other work gloves.

Welding Gauntlets.
Protects from: Heat, welding spatter and showers. Use for arc and gas welding, flame cutting and grinding. Discard if holed or when lining is thin.

PVC Gloves.
Protects from: Abrasion, oil and mild chemicals. Use for bunkering, oil cargo operations and appropriate engine room work. Discard if holed.

Latex Gauntlets.
Protects from: Abrasion, oil and many chemicals. Use for chemical handling, chemical cargo operations and sand blasting work. Discard if holed.

Impact Gloves.
Protects from: Vibrations. Use when operating pneumatic guns, jack hammers and impact drills. Discard if parts wear.

Foot Protection

Safety Shoes.
Protects from: Light impact and minor sole penetration. Shoes do not offer ankle protection and may not have steel toe caps.

Safety Boots.
Protects from: Heavy impact and sole penetration, ankles protected from most. Boots usually have steel toe caps, steel sole plates and oil resistant soles.

Wellington Boots.
Protects from: Water, oils and many chemicals. Should have steel toe caps and steel sole plates. Discard if holed.

Specialised Equipment

Safety Harness.
Protects from: Falls. Use when working more than 2m above deck level or when working out board. Use in conjunction with approved lanyard or fall arrester. Ensure height of fall is always limited to an absolute maximum and that the safety line is attached to a secure point. Inspect after a fall and replace if any damage.

Personal Gas Monitor.
Warning of: Oxygen depletion and toxic or explosive gases. Ensure suitability for expected hazards before use. Check correct function, battery life and calibration etc. prior to each enclosed space entry.

DO NOT USE TANK TESTING GAS ANALYSERS AS PERSONAL GAS MONITORS.

An ISM Code Safety Poster

© 2011 MARITIME PIONEERS LTD. GUYANA HOUSE, 8520001 PANGKALAN, KELU, SURABAYA 60135, INDONESIA. TEL: +62 21 908 8511 / FAX: +62 21 908 8008

Ref: ISG2007

Lampiran 5. Abk yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



ANDI NURCHOLISH Zaid lahir pada tanggal 18 September 2002 di Bulukumba, anak pertama dari tiga bersaudara, buah kasih pasangan dari Ayahanda “**Zainuddin**” dan Ibunda “**Sitti Aminah**”. Penulis pertama kali menempuh Pendidikan Sekolah Dasar (SD) Pada SDN Manjalling Tahun 2008 dan selesai pada Tahun 2014, penulis melanjutkan Pendidikan di Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Bajeng barat dan selesai pada Tahun 2017. Kemudian pada

Tahun yang sama yakni 2017, penulis melanjutkan Pendidikan di Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 2 Gowa dan mengambil jurusan IPA dan selesai pada tahun 2020. Setelah penulis lulus pada Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN), lalu penulis mendaftar di salah satu perguruan tinggi yang ada Sulawesi Selatan tepatnya di Kota Makassar yakni Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar. Mengambil Program Studi Nautika.