

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH
UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN
KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI
ATAS MT. KING RICH**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

**Oleh :
MUHAMMAD NASIR
NIS. 02604 /N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1
JAKARTA
2022**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGANSUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
J A K A R T A**

PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : MUHAMMAD NASIR
NIS : 02604/N-I
Bidang Keahlian : ANT - I
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

A. Judul : 1) UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MT. KING RICH

B. Masalah Pokok :

1. Tingkat kedisiplinan ABK masih kurang
2. Tingkat pengetahuan ABK tentang keselamatan kerja masih kurang

C. Pendekatan Pemecahan Masalah :
1. Memberikan training diatas kapal tentang cara penggunaan peralatan keselamatan yang tepat guna untuk mencegah kecelakaan kerja
2. Memberikan familiarisasi tentang keselamatan kerja

Jakarta, 31. Januari 2022


Menyetujui:

Pembimbing I

Capt. FAUSIL M.M.
Penata Tk.I(III/d)
NIP.195712011992031001

Pembimbing II

Capt. SUGIYANTO M.Mar
DOSEN STIP

Peserta Diklat Pelaut (DP-I)

MUHAMMAD NASIR
02604/N-I


Kepala Divisi Pengembang Usaha


Dr. ALI MUKTAR SITOMPUL MT
Penata Tk.I (III d)
NIP. 19730331 200604 1 001

**JUDUL MAKALAH : UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MT. KING RICH**

DOSEN PEMBIMBING 1 : Capt. FAUSIL, M. A.

MATERI BIMBINGAN

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	26 Jan '22	PEMBUTULAN SYNOPSIS	
2	2 Feb '22	BAB I PENDAHULUAN	
3	7 Feb '22	BAB II LANDASAN TEORI	
4	14 Feb '22	KERANGKA PEMIKIRAN	
5	20 Feb '22	BAB III PEMBAHASAN	
6	22 Feb '22	BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
7	23 Feb '22	PERSIAPAN PRESENTASI PP	
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

Catatan :

agar diperbaiki redaksi
2 Tanda baca

**JUDUL MAKALAH : UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MT. KING RICH**

DOSEN PEMBIMBING II : Capt. SUGIYANTO, M.M.

MATERI BIMBINGAN

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	28 JAN'22	Pengetahuan Sinopsis	SB
2	2 FEB'22	Bab I Pendahuluan	SB
3	9 FEB'22	Bab II Landasan Teori	SB
4	16 FEB'22	Kerangka Pemikiran	SB
5	22 FEB'22	Bab III Pembahasan	SB
6	24 FEB'22	Bab IV Kesimpulan & Saran	SB
7	25 FEB'22	Persiapan Presentasi PP.	SB
8			
9			
10			

Catatan :

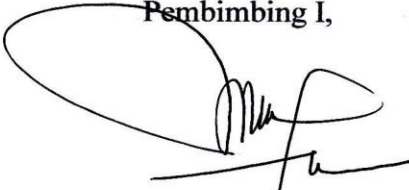
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

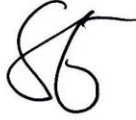


TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MUHAMMAD NASIR
No. Induk Siswa : 02604/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MT. KING RICH

Jakarta, Januari 2022

Pembimbing I,

Capt. Fausil MM
Penata Tk.I (III/d)
Nip. 19571201 199203 1 001

Pembimbing II,

Capt. Sugiyanto
Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

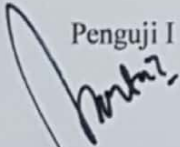
Capt. Bhima S. Putra, MM.
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : MUHAMAD NASIR
No. Induk Siswa : 02604/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MT. KING RICH

Penguji I


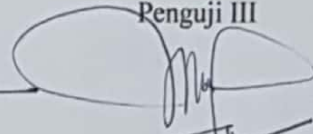
Capt. Damoyanto Purba, S.SI.T., M.Pd.
NIP: 19730919 201012 1 001

Penguji II



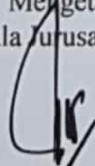
Capt. Suwondho. MM.
Dosen STIP

Penguji III



Capt. Fausil MM.
NIP: 195712011992031001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika



Capt. Bhima S. Putra. MM.
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJAPADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS *MT. KING RICH*”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Nakhoda di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data•data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada:


1. Yth. Bapak Sudiono, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi IlmuPelayaran Jakarta.

3. Yth. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Yth. Capt. Fausil, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Yth. Capt. Sugiyanto, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXI tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 31 Januari 2022

Penulis,



MUHAMMAD NASIR
02604/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	v
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian.....	6
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	7
F. Sistematika penelitian	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	17
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	20
B. Analisis Data	20
C. Pemecahan Masalah	27
D. Evaluasi Pemahaman Masalah	41
E. Pemecahan Masalah Yang Dipilih	43
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	45
B. Saran.....	45
 DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular

Lampiran 2. Crew List

Lampiran 3, Foto kapal

Lampiran 4, Safety Poster

Lampiran 5, Deck Log Book

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kepatuhan anak buah kapal (ABK) terhadap peraturan yang berlaku sesuai muster list di kapal, merupakan syarat mutlak untuk terciptanya pengoperasian kapal yang lancar secara menyeluruh baik di dek maupun di kamar mesin. Banyak manfaat yang diperoleh jika ABK disiplin dalam bekerja, dimana semua pekerjaan dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien. Disiplinnya ABK memakai alat – alat keselamatan diri dalam bekerja dapat menghindari / memperkecil resiko terjadinya kecelakaan terkait dengan pekerjaan di atas kapal.

Secara umum dunia kerja tidak lepas dari masalah, demikian halnya dengan kegiatan kerja di atas kapal yang menjadi wajah terdepan dari industri maritim. Oleh karenanya keselamatan dalam bekerja menjadi perhatian utama dari misi *International Maritime Organization* (IMO) adalah untuk mempromosikan *Safe, Secure, and Efficient Shipping on Clean Oceans and Sustainable Shipping Through Cooperation*.

Keselamatan merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya (*safety poster*) pada area tahapan kegiatan operasional perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Untuk menjamin keselamatan di atas kapal maka harus di efektifkan penerapan

sistem manajemen keselamatan. Sistem manajemen keselamatan di kapal merupakan perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses, dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan di atas kapal. Dalam pengembangan dan penerapannya, keselamatan, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif dan efisien di atas kapal.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MT. *KING RICH* menunjukkan bahwa masih ditemui sebagian anak buah kapal (ABK) yang kurang memahami tentang system manajemen keselamatan dan disiplin ABK yang rendah dalam penerapan manajemen keselamatan tersebut. Meskipun prosedur keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian ABK yang kurang disiplin dan memahaminya sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang maksimal.

Sebagai data *Deck Log Book* yang terjadi pada MT. *King Rich* pada saat berlayar dari Kaohsiung Taiwan ke *Open Sea* pada tanggal 28 Oktober 2020 posisi GPS : 22 30 41 N – 119 31 16 E salah seorang anak buah kapal (ABK) terjatuh di *deck* saat prosese sandar (*ship to ship*) kakinya tersandung tali dan terluka pada bagian kepala karena *helm* yang di pakaiterlepas di sebabkan karena talinya tidak di kaitkan ke dagu. Data *Deck Log Book* terlampir yang terjadi pada tanggal 01 Februari 2020 di dermaga kaohsiung Taiwan,seorang mualim 1 mengambil cat di gudang (*Paint Store*) Saat masuk gudang dia tidak menggunakan pelindung kepala (*Safety Helmet*),sehingga kepalanya terluka akibat terbentur pada saat jatuh terpeleset.

Untuk menunjang operasional kapal tersebut diperlukan anak buah kapal yang terampil dan kerja sama yang baik maka salah satu hal yang sangat perlu di perhatikan adalah kemampuan anak buah kapal mengikuti perkembangan

teknologi dan disiplin dalam bekerja serta perlunya familirisasi pada saat anak buah kapal yang baru naik kapal dan pelaksanaan latihan keselamatan pada saat keadaan darurat secara berkala sesuai jadwal yang benar. Walaupun perusahaan telah menerapkan sistem manajemen keselamatan di atas kapal yaitu manajemen keselamatan internasional (*ISM Code*) Dalam hal ini anak buah kapal diharuskan memiliki sertifikat keterampilan dan keahlian khusus sesuai dengan STCW(*Standar Training of Certificate and Watchkeeping for Seafarer, 1978*) sehingga tercipta nantinya pelaut yang terampil, cekatan dan siap pakai.

Pengoperasian kapal yang tidak menerapkan manajemen keselamatan yang benar, serta kurangnya disiplin anak buah kapal dalam melaksanakan peraturan yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan internasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja berakibat sering terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Anak buah kapal juga dituntut memiliki pengalaman kerja yang cukup, kemampuan, pengetahuan, kerjasama di dalam tim dan disiplin melakukan pekerjaan. Kurangnya pengalaman, keterampilan, pengetahuan dan disiplin dalam melaksanakan pekerjaan, ini berakibat juga terhadap terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas maka penulis tertarik dengan makalah ini mengambil judul:

"UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MT. *KING RICH*"

B. Identifikasi, Batasan, dan Rumusan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan penelitian yang di atas kapal MT. *King Rich*, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah yang di hadapi kemungkinan besar dapat timbul yaitu:

- a. Kurang disiplinnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan diri.
- b. Kurangnya pemahaman dan pengetahuan anak buah kapal dalam melaksanakan pekerjaan.
- c. Kurangnya pengawasan dari perwira kapal pada anak buah kapal dalam bekerja.
- d. Kurangnya familirisasi dan perawatan peralatan, serta kurangnya kerja sama tim di atas kapal.
- e. Tidak terdapat *poster* peringatan akan keselamatan kerja di lokasi kerja

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya bahasan tentang kecelakaan kerja pada anak buah kapal maka penulis perlu membatasi pembahasan masalah hanya yang terjadi di atas MT. *King Rich* yaitu:

- a. Kurangnya disiplin ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan diri.
- b. Tidak terdapat *poster* peringatan akan keselamatan kerja di lokasi kerja.

3. Rumusan Masalah

Dari masalah-masalah tersebut di atas, maka dapat ditarik rumusan masalah guna mempermudah pembahasan selanjutnya sebagai berikut:

- a. Apa penyebab rendahnya kedisiplinan anak buah kapal dalam penggunaan peralatan keselamatan diri?
- b. Apa penyebab Kurangnya *poster* peringatan akan keselamatan kerja di lokasi kerja?

C. Tujuan dan Manfaat

1. Tujuan Penelitian

Dengan adanya kejadian yang kecelakaan kerja di atas MT. *King Rich* maka penulis didalam pembuatan makalah ini mempunyai tujuan yang sangat

penting, yaitu sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui cara meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal dalam penggunaan peralatan keselamatan diri .
- b. Untuk mencari penyebab Kurangnya *poster* peringatan akan keselamatan kerja di lokasi kerja

2. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat dari aspek-aspek yang ada keterkaitannya satu dengan yang lain, diantaranya:

a. Manfaat bagi dunia praktisi:

- 1) Diharapkan berguna sebagai bahan masukan bagi rekan - rekan anak buah kapal MT. *King Rich* khususnya dalam mengurangi kecelakaan kerja diatas kapal dan dapat mengetahui langkah-langkah yang harus dilakukan agar kejadian - kejadian yang menyebabkan kecelakaan tidak terulang kembali di masa yang akan datang.
- 2) Diharapkan dapat di gunakan sebagai masukan dan pelajaran bagi perwira diatas kapal sejenis, bagaimana cara terbaik mengurangi terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

b. Manfaat bagi dunia Akademis:

- 1) Dari aspek teoritis dapat menjadi tolak ukur dan jalan keluar yang terbaik, juga sebagai tambahan ilmu pengetahuan bagi para pembaca agar dapat memahami aturan keselamatan kerja sesuai dengan aturan keselamatan kerja dan juga sebagai masukan buat rekan - rekan pelaut yang sedang bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan di perpustakaan

D. Metode Penelitian

1. Teknik Pendekatan

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah:

- a. Deskriptif kualitatif yaitu mendeskripsikan bagaimana kecelakaan kerja pada anak buah kapal terjadi dan mengatasi masalah tersebut sehubungan dengan kondisi yang terjadi sehingga semua anak buah kapal bisa lebih memahami.
- b. Study kasus, dengan menggunakan pendekatan ini data yang dikumpulkan yaitu tentang kecelakaan kerja pada anak buah kapal dapat disesuaikan dengan keadaan yang sebenarnya dan dibandingkan dengan teori yang menunjang serta prosedur - prosedur keselamatan kerja yang dibuat oleh perusahaan sehingga mendapatkan sesuatu yang lebih di dalam pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal pada masa yang akan datang.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data penulis didalam pembuatan makalah ini, menggunakan teknik- teknik pengumpulan data antara lain sebagai berikut :

a. Observasi

Penulis menggunakan pengamatan secara langsung diatas kapal MT. *King Rich* terutama terhadap potensi-potensi bahaya yang ada pada kapal tersebut yang bisa menyebabkan kejadian yang tidak diinginkan sehingga bisa menimbulkan kecelakaan kerja diatas kapal.

b. Studi kepustakaan

Penulis mengambil referensi dan buku—buku dan catatan yang berhubungan dengan keselamatan kerja juga mempelajari *safety*

manajemen system.

c. Teknik pengamatan langsung

Pengamatan langsung oleh penulis saat bekerja sebagai nahkoda di atas kapal MT. *King Rich*

3. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah meliputi seluruh anak buah kapal MT. *King Rich*.

4. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, data yang ditampilkan bersifat deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan tentang cara-cara penanggulangan kecelakaan diatas kapal.

Dengan teori pemecahan masalah

Menurut Polya(indrawati : 2014)” pemecahan masalah merupakan suatu usaha

Untuk menemukan jalan keluar dari suatu kesulitan dan mencapai tujuan yang

Tidak dapat dicapai dengan segera”

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama penulis bekerja sebagai Nakhoda di MT. *King Rich* dalam kurun waktu 17 Maret 2018 sampai dengan 25 Desember 2020.

2. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan di MT. *King Rich* berbendera *Sierra Leone* yang memiliki kapasitas G.R.T 7.916 Ton Pemilik *Kindom Co.LTD* yang berlayar di perairan Taiwan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan dan pemahaman, maka sistematika penulisan adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Di dalam bab ini dituliskan bagaimana kecelakaan terjadi di mayoritas karena kesalahan manusia, maka yang harus ditingkatkan motivasi anak buah kapal dan disiplin kerja mengikuti manajemen keselamatan internasional.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam penulisan bab ini menguraikan tentang penjabaran arti disiplin, sistem manajemen keselamatan yang dimana akan dipahami dan dijalani bertujuan untuk membantu usaha dari mencegah terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal.

BAB III ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Dalam bab ini saya menulis tentang data - data kejadian di lapangan yang dialami langsung selama saya bekerja yang terjadi pada anak buah kapal dan menemukan pemecahan masalahnya yang berhubungan dengan analisa serta mengemukakan pemecahan permasalahan untuk mencegah bahaya kerja di atas kapal

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini akan disampaikan kesimpulan bahwa kurangnya kedisiplinan kerja anak buah kapal, serta kurangnya familirisasi dan pelatihan dan menemukan pemecahan masalahnya yang berhubungan dengan analisa serta mengemukakan solusi untuk mencegah kecelakaan kerja di kapal.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Tentang Upaya

Upaya menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai usaha kegiatan yang mengarahkan tenaga, pikiran untuk mencapai suatu tujuan. Upaya juga berarti usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan mencari jalan keluar. Anak buah kapal sebagai pekerja diatas kapal bertanggung jawab sepenuhnya dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal tempat bekerja. Dalam penelitian ini upaya dapat di pahami sebagai usaha yang di lakukan bersama sama untuk mencapai suatu tujuan yang telah direncanakan dengan mengarahkan tenaga dan pikiran. Upaya anak buah kapal untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal tempat bekerja.

2. Keselamatan Kerja

Menurut Mathis dan Jackson(2002:245), menyatakan keselamatan kerja adalah merujuk pada perlindungan kesejahteraan fisik seseorang terhadap cedera yang terkait dengan pekerjaan.

Keselamatan kerja merupakan rangkaian usaha untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan. Keselamatan kerja merupakan suatu usaha dan upaya untuk menciptakan perlindungan dan keamanan dari resiko kecelakaan dan bahaya baik fisik, mental maupun emosional sehingga memberikan perlindungan terhadap anak buah kapal. Dapat disimpulkan bahwa keselamatan kerja adalah rangkaian upaya menciptakan suasana kerja yang aman dari resiko kecelakaan kerja baik fisik, mental, maupun emosional sehingga memberikan perlindungan kepada tenaga kerja, dalam hal ini anak buah kapal yang menyangkut aspek keselamatan dan kesehatan. Dengan demikian anak buah kapal secara aman dapat melakukan pekerjaannya sesuai kebijakan perusahaan.

Menurut Ernawati (2009), keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat kerja dan lingkungan, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja menjadi aspek yang sangat penting, mengingat risiko bahaya dalam penerapan teknologi. Keselamatan kerja merupakan tugas semua orang yang bekerja, setiap tenaga kerja dan juga masyarakat pada umumnya. Muhammad Sabir (2009) mendefinisikan, keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengelolaannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa. Pendapat lain menyebutkan bahwa keselamatan kerja berarti proses merencanakan dan mengendalikan situasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja melalui persiapan prosedur operasi standar yang menjadi acuan dalam bekerja (Rika Ampuh Hadiguna, 2009).

Unsur-unsur penunjang keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

adanya unsur-unsur keamanan dan kesehatan kerja, adanya kesadaran dalam menjaga keamanan dan kesehatan kerja, teliti dalam bekerja dan melaksanakan prosedur kerja dengan memperhatikan keamanan dan kesehatan kerja.

a. Peraturan Keselamatan Kerja Ketentuan peraturan yang terkait dengan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal diantaranya di bawah ini :

- 1). UU No. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja.
- 2). Ketentuan Menteri No. 4 tahun 1980 tentang kriteria pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
- 3). *SOLAS* 1974 bersama amandemen-amandemennya tentang kriteria keselamatankapal.
- 4). *STCW* 1978 amandemen 1995 tentang standar kursus bagi para pelaut.
- 5). *ISMCode* tentang code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan mencegah pencemaran.

- 6). *Occupational Health* tahun 1950 tentang usaha kesehatan kerja.
- 7). *International Code of Practice* tentang panduan-panduan mengenai prosedur/keselamatan kerja disuatu perlengkapan, pengoperasian kapal dan terminal.

Tujuan dari peraturan-peraturan itu adalah untuk mendorong usaha pelaksanaan keselamatan kerja dan penjaminan kesehatan bagi awak kapal. Usaha keselamatan kerja dapat berhasil dengan baik apabila dapat diketahui penyebab terjadinya suatu keadaan, karena dengan mengetahui penyebab terjadinya suatu keadaan dapat ditentukan langkah–langkah apa yang seharusnya diambil untuk mencegah atau bahkan menghindari hal–hal tersebut.

3. BAHAYA

a. Pengertian

DIS/ISO 45001 mendefinisikan bahaya sebagai sumber atau situasi yang berpotensi untuk menyebabkan cedera dan sakit (klausul 3.19). Dengan kata lain, sifat/karakteristik dari proses produksi yang memiliki kemampuan untuk membahayakan individu. Misalnya penggunaan bahan kimia berbahaya dalam proses produksi, atau mesin yang memiliki titik pinch yang perlu dijaga untuk melindungi orang-orang yang menggunakannya Secara umum potensi bahaya dilingkungan kerja dapat berasal dari berbagai faktor antara lain :

- 1) Faktor teknis, yaitu potensi bahaya yang berasal dari peralatan kerja yang digunakan atau dari pekerjaan itu sendiri.
- 2) Faktor lingkungan, yaitu potensi bahaya yang berasal dari atau berada di dalam lingkungan kerja, yang terdiri dari : faktor lingkungan fisik, faktor lingkungan kimia, faktor lingkungan biologi, faktor fisik kerja atau ergonomic, faktor psikologi.
- 3) Faktor manusia, merupakan potensi bahaya yang cukup besar terutama apabila manusia yang melakukan pekerjaan tersebut tidak dalam

kondisi kesehatan yang prima, baik fisik dan psikis.

Menurut Syukri Sahab dalam Ernawati (2009). Ada 5 jenis sumber-sumber bahaya di tempat kerja yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja yaitu bangunan, peralatan dan instalasi, bahan, proses, cara kerja.

b. Pengendalian Bahaya

Dalam pekerjaan apapun, bahaya selalu ada dan tidak mungkin bisa menghilangkannya secara absolute, tapi risikolah yang dapat ditekan sehingga tingkat gangguan menjadi lebih rendah, dan seminimal mungkin tidak mengganggu proses pekerjaan secara signifikan. Oleh karena itu perlunya mengenal bahaya di sekitar tempat kerja, sebagai langkah awal untuk mengetahui pengaruhnya terhadap pekerja, melakukan upaya-upaya pengendalian diperlukan dalam rangka pencegahan penyakit maupun kecelakaan yang mungkin terjadi.

Ada empat hal dalam pengendalian bahaya di tempat kerja, diantaranya:

- 1) Undang-Undang kesehatan kerja
 - a) UUD tahun 1945 mengisyaratkan hak setiap warga negara atas pekerjaan dan penghasilan layak bagi kemanusiaan.
 - b) UU No. 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan.
 - c) UU No. 36 tahun 2009 tentang kesehatan, Bab XII pasal 164- 166 tentang kesehatan kerja.
- 2) Pengendalian teknis
 - a) Eliminasi adalah menghilangkan suatu bahan/tahapan proses yang berbahaya dan merupakan program pengendalian bahaya prioritas pertama.
 - b) Substitusi adalah mengganti suatu bahan atau proses yang lebih baik. Dengan pengendalian ini menurunkan bahaya dan risiko

minimal melalui desain sistem atau desain ulang.

c) Isolasi, yaitu memisahkan sumber bahaya dengan pekerja.

Kecelakaan akibat kelalaian adalah merupakan suatu kegagalan dalam upaya menerapkan manajemen keselamatan kerja. Maka penulis akan menjelaskan faktor-faktor penyebab dari kecelakaan dan usaha pencegahannya:

a. Faktor-faktor penyebab Kecelakaan

Studi kasus menunjukkan bahwa factor-faktor penyebab kecelakaan adalah:

- 1) Tidak memberi Familiarisasi kepada crew yang baru naik di atas kapal, sehingga crew tersebut tidak mengetahui keadaan secara umum di atas kapal.
- 2) Tidak diadakannya pelatihan yang berkesinambungan sesuai yang sudah di atur di dalam standar safety manajemen sistem.
- 3) Kurangnya dukungan dari perusahaan untuk mengikuti standar manajemen keselamatan internasional.
- 4) Kurangnya kesadaran dari crew itu sendiri dalam mengikuti aturan – aturan keselamatan kerja.
- 5) Faktor cuaca atau keadaan alam.

b. Usaha pencegahan terjadinya kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja di atas kapal dapat di minimalisir bahkan dapat di hindari dengan mengikuti prosedur kerja yang sesuai dengan standar manajemen keselamatan dan kedisiplinan yang tinggi di dalam bekerja, seperti uraian di bawah ini:

- 1) Memberikan Familiarisasi kepada setiap ABK yang baru naik di kapal sehingga ABK tersebut mengerti secara menyeluruh tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal serta prosedur keselamatan pada saat menngahadapi situasi darurat.

- 2) Mengadakan latihan darurat secara berkesinambungan di atas kapal sesuai yang sudah di atur di dalam standar manajemen keselamatan internasional
- 3) Perlunya dukungan sepenuhnya dari perusahaan di dalam menyediakan alat-alat keselamatan kerja, serta alat-alat penanganan situasi darurat sesuai standar manajemen keselamatan international.
- 4) Perlunya kesadaran dari setiap ABK untuk mengikuti aturan-aturan keselamatan kerja yang sesuai standar manajemen keselamatan internasional, karena jika tidak demikian maka akan membahayakan diri sendiri dan orang lain. Juga perlunya kerja sama yang baik untuk saling menjaga dan mengawasi dalam bekerja.
- 5) Perlunya memperhatikan faktor cuaca atau alam. Hal ini dapat kita antisipasi dengan selalu memonitor perkiraan cuaca sebelum dan pada saat berlayar. Seorang Nahkoda harus bisa mengambil tindakan untuk menjaga keselamatan kapal.

4. Disiplin Kerja

a. Pengertian disiplin kerja

Dalam kamus umum bahasa Indonesia susunan Poewadarminta (1982) disiplin diartikan sebagai:

- 1) latihan batin dan watak dengan maksud supaya segala perbuatannya selalu mentaati tata tertip.
- 2) ketaatan pada aturan dan tata tertib. Dengan kata lain disiplin adalah suatu sikap dan perbuatan untuk selalu mentatati tata tertib.

Disiplin kerja adalah suatu bentuk tindakan manajemen untuk menegakkan standar-standar organisasi (Davis & Newstrom, 1985).

Menurut Liang Gie dalam hasibuan (2003) disiplin diartikan sebagai suatu keadaan tertib dimana orang-orang tergabung dalam organisasi tunduk pada peraturan yang telah ditetapkan dengan senang hati oleh sekelompok orang. Kedisiplinan adalah kesadaran dan ketaatan dan kesetiaan seseorang atau sekelompok orang terhadap peraturan perusahaan atau lembaga dan norma sosial yang berlaku.

Dari beberapa pendapat di simpulkan bahwa disiplin kerja adalah sikap ketaatan dan kesetiaan seseorang atau kelompok orang terhadap peraturan tertulis atau tidak tertulis yang bercermin dalam bentuk tingkah laku dan perbuatan pada suatu organisasi untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Dalam penelitian ini disiplin kerja dapat di artikan sebagai ketaatan atau kesetiaan anak buah kapal dalam mentaati aturan-aturan keselamatan kerja yang ada di atas kapal.

b. Jenis-jenis disiplin kerja

Menurut Moekizat (2002) jenis- jenis disiplin dibagi dua yaitu:

1) Self imposed discipline

Disiplin yang di paksakan diri sendiri. Disiplin yang berasal dari diri seseorang yang ada pada hakikatnya merupakan suatu tanggapan spontan terhadap pimpinan yang cakap dan merupakan semacam dorongan pada dirinya sendiri artinya suatu keinginan atau kemauan untuk mengerjakan apa yang sesuai dengan keinginan kelompok. Dalam kaitannya dengan penelitian ini dapat di artikan bahwa kesadaran oleh seseorang anak buah kapal untuk mengikuti aturan-aturan keselamatan.

2) Command discipline

Disiplin ini timbul bukan berasal dari perasaan ikhlas, akan tetapi adanya paksaan atau ancaman orang lain.

Dalam setiap organisasi, yang diinginkan pastilah jenis disiplin yang pertama, yaitu datang karena kesadaran dan keikhlasan, akan tetapi kenyataan selalu menunjukkan bahwa disiplin itu lebih banyak disebabkan oleh adanya ancaman atau paksaan dari luar. Disiplin mengacu pada pola tingkah laku denganciri-ciri sebagai berikut:

- a) Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan aturan-aturan yang sudah di tetapkan.
- b) Adanya perilaku yang terkendalidan ketaatandalam melakukan pekerjaan yang aman. Sebagai contoh, perlu adanya kesadaran untuk melakukan *safety meeting* dan *toolbox meeting* sebelum pekerjaan di mulai. Kemudian harus melakukan bimbingan dan pengenalan situasi diatas kapal (*familiarization*), juga para awak kapal dianjurkan selalu membaca manual dan prosedur kerja diatas kapal sesuai aturan perusahaan yaitu:
 - (1) Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa personil yang baru dan personil yang dipindahkan untuk tugas-tugas baru yang berhubungan denga keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan sebaik-baiknya dengan tugas-tugasnya.
 - (2) Perusahaan harus menjamin bahwa semua personil yang terlibat dalam *safety management system* perusahaan memiliki pengertian yang memadai dari perundang- undangan yang terkait, peraturan-peraturan “*codes*”.
 - (3) Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin di perlakukan dalam menunjang *safety management system* dan menjamin bahwa pelatihan demikian di berikan untuk semua personil yang terkait.

Dalam bab ini penulis juga akan memberikan beberapa hal pokok yang perlu di perhatikan sehubungan dengan bekerja di kapal khususnya di kapal-kapal

perusahaan *Kindom*,. Yang perlu diperhatikan setiap awak kapal harus berpegang dengan "STOP" (*safety training observation and protection*) dan aturan keselamatan yang disebut "*Golden safety Rule*" agar nantinya awak kapal dapat menjalani kerja di kapal dengan aman dan berhasil baik.

- a) **Safety**, yaitu setiap awak kapal harus bekerja dengan pikiran tentang keselamatan dan bekerja dengan aman.
- b) **Training**, yaitu setiap awak kapal harus dibekali dengan teori atau referensi dan latihan-latihan yang cukup dalam pekerjaannya.
- c) **Observation**, yaitu setiap awak kapal dapat mengobservasikan pekerjaan dengan: mengetahui siapa dirinya, dengan sesuai standart keapaan dia bekerja, dengan siapa dia bekerja, bagaimana lingkungan dia bekerja, dan bagaimana dampak pekerjaan tersebut bagi dirinya.
- d) **Protection**, yaitu setiap awak kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan kerja yang cukup untuk melindungi dirinya seperti pakaian kerja, topi pengaman, sarung tangan, sepatu kerja, kacamata kerja, rompi kerja sesuai standar kerja .

B. KERANGKA PEMIKIRAN

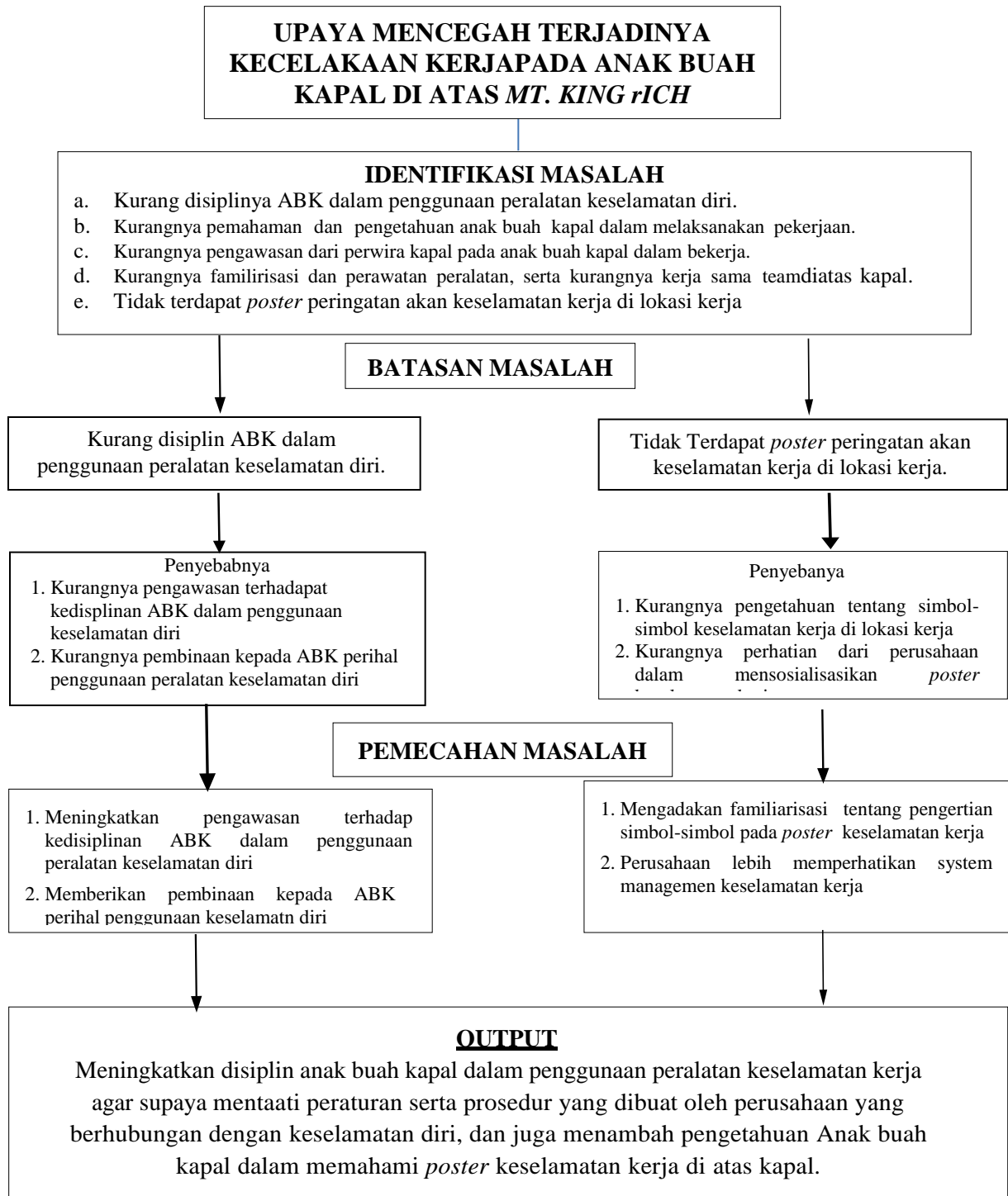
Dari masalah- masalah yang terjadi maka penulis menyusun suatu kerangka pemikiran dengan menetapkan model konseptual antara teori dengan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan keselamatan kerja yang perlu dilaksanakan melalui tindakan-tindakan langsung di lapangan yang saling berkaitan erat satu dengan yang lainnya.

Tingkat kemampuan manusia dan keterbatasan peralatan dalam suatu kegiatan di atas kapal akan berpengaruh untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal guna mendukung kelancaran dalam operasional kapal secara keseluruhan, sehingga mengalami gangguan-gangguan yang lebih luas lagi baik dari adanya biaya yang pengguna dan penyewa jasa angkutan laut terjadi keterlambatan dalam pelayaran.

Untuk menghindari hal- hal yang tidak di inginkan seperti di atas maka dalam

pembahasan makalah kedepan penulis menyusun kerangka pemikiran yang menggambarkan proses singkat sehingga diperoleh pemecahan masalahnya sehingga pencegahan terjadinya kecelakaan di atas kapal dapat terwujud. Penulis membuat sistematika kerangka pemikiran sebagai berikut:

KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Selama penulis melakukan penelitian di atas kapal telah terjadi beberapa kejadian yang berkaitan dengan kecelakaan kerja pada anak buah kapal (ABK) di MT. *King Rich* yaitu:

1. Pada tanggal 28 Oktober 2020 saat kapal berlayar dari Kaohsiung Taiwan ke *Open Sea*, salah seorang anak buah kapal terjatuh di *deck* dan terluka pada bagian kepala karena *helm* yang digunakan terlepas di sebabkan karena talinya tidak di kaitkan ke dagu.
2. Pada tanggal 4 Januari 2020 ketika kapal sandar di dermaga Kaohsiung Taiwan, juru minyak (*oiler*) mengalami pembengkakan pada kaki yang diakibatkan terpeleset di tangga turun kamar mesin dan oiler tersebut tidak memakai sepatu pengaman, (hanya memakai sandal).
3. Pada tanggal 01 Februari 2020 di dermaga Kaohsiung Taiwan, mualim 1 mengalami kecelakaan kerja ketika dia hendak mengambil cat dari gudang, kepalanya terbentur dan mengalami pendarahan karena tidak menggunakan *helm* pengaman.

B. Analisis Data

1. **Kurangnya Kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam Penggunaan Peralatan Keselamatan Diri serta Prosedur Keselamatan Kerja di Kapal Mengakibatkan Kecelakaan Kerja.**

Pada tanggal 28 Oktober 2020 pada saat berlayar dari Kaohsiung Taiwan ke *Open Sea*, salah seorang anak buah kapal (ABK) terjatuh di *deck* dan terluka

pada bagian kepala karena *helm* pengaman yang di gunakan terlepas karena talinya tidak di kaitkan kedagu.

Dengan kesadaran dari diri sendiri untuk mentaati peraturan-peraturan keselamatan kerja di atas kapal akan membuat anak buah kapal bekerja dengan rasa aman bagi diri sendiri dan sesama anak buah kapal sebagai satu tim dalam bekerja di atas kapal. Dalam hal ini juga sangat di butuhkan pengawasan dan pemahaman serta arahan dari perwira keselamatan kerja (*Safety Officer*). Perluhnya familirisasi pada saat anak buah kapal baru naik bekerja di kapal dan perluhnya *safety meeting* atau *toolbox meeting* sebelum pekerjaan di mulai di atas kapal.

Tanggung jawab dan pembagian kerja setiap anak buah kapal (ABK) serta prosedur dan peraturan-peraturan yang ada di atas kapal harus ditaati oleh semua anak buah kapal. Hal tersebut harus diketahui setiap anak buah kapal dan harus senantiasa di beri pengarahan.

Perlunya diadakan koordinasi yang baik antara pihak perusahaan pelayaran, pihak pelabuhan, pihak terminal, anak buah kapal serta organisasi-organisasi yang terkait, untuk menyadari dan memahami serta menghayati tugas dan tanggung jawab terhadap pelaksanaan persiapan kapal yang laik laut beserta perlengkapan-perengkapannya. Pelatihan dan Pendidikan keselamatan kerja dalam kegiatan di atas kapal merupakan hal yang penting. Tidak adanya kedisiplinan serta kecerobohan atau kelalaian dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti kecelakaan ini terjadi pada juru mudi yang disebabkan kurangnya disiplin kerja dalam mempergunakan *helm* pengaman (*Safety helmet*) dengan benar.

Pada saat saya bekerja sebagai nahkoda di MT. *King Rich* dan melihat langsung anak buah kapal tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja seperti

- a. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman dengan benar terutama pada tali sepatu tidak di ikat dengan kencang, serta tidak menggunakan kaos kaki.
- b. Anak buah kapal tidak menggunakan *helm* pengaman dengan talinnya tidak di ikat di dagu.
- c. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman pada saat turun di kamar mesin.
- d. Anak buah kapal tidak memperhatikan *poster* yang memberikan informasi daerah kerja yang berbahaya
- e. Anak buah kapal sering tidak menggunakan kaca mata pengaman dan masker.

Kenyataanya dilapangan masih banyak anak buah kapal yang tidak menggunakan peralatan keselamatan diri yang tepat. Hal ini menunjukan anak buah kapal tersebut tidak menyadari akan kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkat kedisiplinan dari anak buah kapal tersebut terhadap keselamatan kerja masih kurang.

Dari hasil pengamatan dan penyelidikan terhadap kecelakaan terjadi ternyata faktor manusia merupakan faktor utama yang menyebabkan timbulnya kecelakaan yang sangat penting dimana hasil penelitian itu menyebutkan bahwa lebih dari 80% timbulnya kecelakaan disebabkan oleh kelalai atau kesalahan manusia. Itulah sebabnya usaha-usaha keselamatan kerja selain ditunjukan kepada alat-alat keselamatan, juga harus memperhatikan secara khusus aspek manusianya juga dalam hal ini kesiapan bekerja sesuai aturan keselamatan kerja di kapal tersebut.

Kadang kala pada anak buah kapal (ABK) yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang menganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah menguasai akan pekerjaan sedangkan pekerjaannya itu

adalah hal yang mudah di laksanakan, mereka tidak menyadari pada saat itu telah berada dalam keadaan bahaya.

Hal ini pernah terjadi pada seorang Juru Mudi pada saat operasi bongkar muat akan dilaksanakan di lokasi ABK tersebut tidak disiplin dalam penggunaan keselamatan diri. Pada saat itu Juru mudi tersebut terpeleset dan terjatuh dimana punggungnya terasa sakit dan tangannya sebelah kanan terkilir dan bengkok.

Hal ini sebenarnya dapat di hindari jika Juru Mudi tersebut menggunakan alat pelindung keselamatan diri, walaupun pekerjaan dan tugas tersebut sudah sering di lakukan oleh anak buah kapal (ABK) di atas kapal dan juga sudah dijelaskan pada saat diadakannya *Tool Box Meeting* sebelumnya.

Hal ini juga terlampir secara tertulis dalam setiap permohonan kerja (*working permit*) di tempat berbahaya, dimana untuk bagian *deck* informasi tentang peralatan keselamatan diri ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat seperti *Mess Room*, tempat berkumpul anak buah kapal (ABK) pada saat santai atau makan.

Demikian juga untuk bagian mesin ditempatkan ditempat yang mudah dilihat atau di ruangan jaga (*control room*) di kamar mesin. Hal ini dilakukan agar semua personil di atas kapal dapat mengetahui dan memahami, serta mempersiapkan segala sesuatu yang akan digunakan dalam melaksanakan perintah atau *order* kerja tersebut.

Dari beberapa kasus yang penulis temukan baik di kapal tempat penulis bekerja maupun di kapal lain, kecelakaan seringkali terjadi karena pekerjaan yang tidak direncanakan atau tidak mengikuti petunjuk kerja yang sudah ditetapkan.

Sehingga pada saat melakukan pekerjaan sering mengalami kesulitan dan bahkan kecelakaan yang merugikan anak buah kapal (ABK) itu sendiri, seperti cacat atau terluka, serta menghambat pekerjaan yang dimana seharusnya

pekerjaan itu tidak memakan waktu, karena musibah yang terjadi sehingga pekerjaan dibatalkan atau ditangguhkan.

Dari kasus diatas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, bahwa yang seharusnya atau sebaiknya dilakukan oleh setiap anak buah kapal (ABK) yang bekerja diatas *deck* harus menggunakan alat pelindung kaki dengan benar, mengikat tali sepatu dengan tepat, kuat dan tidak longgar sehingga tidak mudah terlepas agar tidak terinjak yang menyebabkan anak buah kapal (ABK) tersebut terjatuh dan menggunakan *helm* pada saat bekerja sehingga dapat melindungi kepala agar terhindar dari benturan- benturan yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Pada tanggal 04 Januari 2021 ketika kapal sandar di dermaga Kaohsiung Taiwan, juru minyak (*oiler*) mengalami pembengkakan pada kaki kanannya yang diakibatkan terpeleset di tangga masuk kamar mesin karena oiler tersebut tidak memakai sepatu pengaman (hanya memakai sandal).

Dari kejadian diatas anak buah kapal kurang disiplin dalam penggunaan peralatan keselamatan diri dalam bekerja di kapal dan itu berdampak terhadap terjadinya cedera.

Dari kasus diatas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, bahwa yang seharusnya atau sebaiknya dilakukan oleh setiap anak buah kapal (ABK) yang bekerja di kamar mesin harus menggunakan alat pelindung kaki (*Safety Shoes*) dengan benar bukannya sandal dan menggunakan *helm* pengaman dengan benar yaitu talinya dikaitkan kedagu agar pada saat jatuh helem pengaman tidak terlepas.

2. Tidak terdapat *poster* peringatan akan keselamatan kerja di Lokasi Kerja dan Kesadaran Anak Buah Kapal dalam Menggunakan Peralatan Keselamatan Kerja

Pada tangga 01 Februari 2020 di dermaga Kaohsiung Taiwan seorang mualim 1 mengambil cat di gudang (*Deck Store*). Saat masuk gudang dia tidak menggunakan pelindung kepala (*Safety Helmet*), sehingga kepalanya terluka akibat terbentur pada saat jatuh terpeleset

a. Kurangnya Pengetahuan tentang Simbol-Symbol Keselamatan Kerja di Lokasi Kerja

Dari kejadian diatas dapat dilihat bahwa anak buah kapal kurang disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di atas kapal serta pengetahuan terhadap aturan keselamatan kerja, apalagi kejadian ini terjadi pada mualim 1 yang seharusnya dia yang memberi contoh atau arahan terhadap anak buah kapal yang lain. Dari kasus diatas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, bahwa sering pekerjaan di lakukan terburu-buru sehingga tidak memperhitungkan aspek keselamatan kerja.

Setiap pekerjaan di atas kapal selalu disertai dengan prosedur keselamatan kerja. Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar. Oleh karena itu jika kurang familiarisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal, maka pekerjaan yang dilakukan oleh ABK dapat menyimpang dari standar operasional.

Kecelakaan kerja bisa saja terjadi apabila kurang familiarisasi tentang prosedur keselamatan kerja. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam *ISM Code* elemen 6,

sumber daya dan personil 6.3 yaitu Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Saat kapal melakukan *loading* para ABK yang bertugas jaga saat itu tidak melakukan tugas jaga dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, dimana saat itu sebelum pemuatan dimulai Master melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik dikapal maupun diterminal supaya ditaati, namun apa yang terjadi saat sedang berlangsung pemuatan, mereka tidak mengawasi proses pemuatan dengan benar dan juga tanpa pengawasan mualim jaga.

b. Kurangnya Perhatian Dari Perusahaan Dalam Mensosialisasikan *poster Keselamatan Kerja di Lokasi Kerja dan Sistem Manajemen Keselamatan*

Sosialisasi belum berjalan secara maksimal sehingga keterampilan dan pengetahuan ABK masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi di atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi. Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing – masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang simbol-simbol keselamatan kerja dan perawatan peralatan keselamatan di atas kapal maka ABK tidak terampil dalam mengoperasikan serta menjalankan perawatan peralatan keselamatan tersebut.

Sosialisasi belum berjalan secara maksimal sehingga keterampilan dan pengetahuan ABK masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi di atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi. Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing-masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang *poster* keselamatan kerja dan perawatan peralatan keselamatan. Untuk menciptakan keselamatan jiwa maka mereka dibimbing untuk mengetahui alat-alat keselamatan. Kapal adalah tempat kerja dan tempat tinggal bagi para pelaut sehingga perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan.

c. Kurangnya kesadaran awak kapal akan pentingnya poster keselamatan kerja di lokasi kerja

Perilaku dan sikap mental awak kapal terhadap keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing kearah pengenalan. Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada dan yang terjadi di atas kapal termasuk di dalamnya untuk mengadakan latihan serta mensosialisasikan pelatihan-pelatihan yang ada di *Muster List*.

C. Pemecahan Masalah

Menurut Polya(Indarwati : 2014) Pemecahan masalah merupakan suatu usaha untuk menemukan jalan keluar dari suatu kesulitan dan mencapai tujuan yang tidak dapat dicapai dengan segera

1. Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Meningkatkan Disiplin Anak Buah Kapal (ABK) Dalam penggunaan peralatan keselamatan diri

Dari kejadian-kejadian yang telah dialami diatas maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut:

1) Melaksanakan pelatihan (*training*) diatas kapal

Melaksanakan pelatihan diatas kapal tentang tata cara penggunaan peralatan keselamatan diri yang tepat guna mencegah kecelakaan dalam bekerja.

Bagi setiap *crew* kapal pelatihan merupakan keharusan yang perlu dilakukan atau diberikan kepada anak buah kapal agar meningkatkan keterampilan dalam menggunakan alat keselamatan kerja. Misalnya diadakan pengecekan setiap *toolbox meeting* sebelum bekerja, dan di ajarkan cara menggunakan dengan benar atau memberikan contoh dan dipraktekkan serta dijelaskan tentang cara penggunaan dan kegunaan alat keselamatan diri digunakan dihadapan anak buah kapal selanjutnya menyuruh anak buah kapal satu persatu untuk mempraktekan didepan agar semua mengerti danl ancar menggunakan dan mengetahui kegunaan dari pada alat tersebut.

2) Melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting*

Lebih sering melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting* dan didalamnya di tekankan pentingnya penggunaan peralatan keselamatan kerja, sebab selama ini pengalaman penulis diatas kapal *MT .King Rich* *safety meeting* jarang di lakukan.

Sebelum anak buah kapal memulai bekerja pada pagi hari yang mana

dimulai pukul 08.00 pagi. Mualim 1 mengumpulkan *crew* pada pukul 07.30 di *mess room* untuk menyampaikan atau memberikan bagian-bagian pekerjaan yang dimana tetap selalu diingatkan tentang penggunaan alat keselamatan dalam bekerja sesuai dengan standar keselamatan kerja internasional.

3) Memberikan Peringatan

Memberikan peringatan kepada anak buah kapal yang lalai atau sengaja tidak mengikuti aturan keselamatan kerja, karena hal ini bukan hanya membahayakan diri sendiri tetapi juga membahayakan orang lain bahkan merugikan perusahaan jika terjadi kecelakaan kerja sehingga perusahaan di beri sanksi karena di anggap lalai atau kurang memberi pengawasan kepada anak buah kapal di dalam melaksanakan kebijakan keselamatan kerja.

Cara seperti ini bisa membuat anak buah melatih diri untuk disiplin menggunakan alat-alat keselamatan kerja, karena adanya peringatan (*Warning*) dari perusahaan yang di amanatkan kepada nahkoda sebagai wakil dari perusahaan di atas kapal.

Bagi anak buah kapal yang melanggar kedisiplinan keselamatan kerja harus diberikan peringatan bahkan sanksi. Dalam hal ini peringatan di berikan sesuai prosedur agar tidak menimbulkan permasalahan antara anak buah kapal. Peringatan bisa di berikan secara tertulis pada saat adanya pertemuan pembahasan keselamatan kerja (*Safety meeting*).

Jika peringatan sudah di berikan berkali – kali dan anak buah kapal tersebut tidak mau berubah untuk mengikuti kebijakan keselamatan kerja maka anak buah kapal tersebut bisa di kenakan sanksi sesuai kebijakan perusahaan.

- b.** Mengadakan familiarisasi tentang pengertian simbol-simbol pada poster keselamatan kerja di lokasi kerja

Dari kejadian yang telah dialami di atas maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut:

- 1) Memberikan familiarisasi.

Memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal yang baru naik kapal (*sign on*) tentang poster keselamatan kerja di lokasi kerja dan peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan.

Bagi crew yang baru naik kapal akan diberikan familiarisasi selain membaca *fifi booklet* dan *solas training manual* diberitahukan dimana lokasi tempat-tempat alat keselamatan, letak alat pemadam, cara mengoperasikan dan pemberitahuan tentang *security* dikapal.

- 2) Menempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja

Poster-poster penggunaan peralatan keselamatan dalam bekerja di tempel di dinding kapal baik di ruangan makan (*Mess room*), maupun tempat berkumpul oleh anak buah kapal. Sesuai dengan peraturan organisasi maritim internasional (IMO) *poster* sangat penting dan berguna sebagai petunjuk bagi anak buah kapal, dimana *poster* tersebut memberi petunjuk dimana letak peralatan, arah dan larangan dan lain-lain. Dan poster tersebut yang berisikan pemberitahuan penggunaan peralatan kerja yang tepat. Dengan adanya poster tersebut dapat mengingatkan *crew* yang lagi bekerja disekitar kapal tentang penggunaan alat keselamatan yang benar dalam bekerja.

- 3) Memberikan pengarahan (*safety briefing*)

Memberikan pembekalan bagi anak buah kapal yang akan naik kapal

(*sign on*) dengan *safety briefing* untuk memberikan pengetahuan tentang peraturan dan prosedur keselamatan dalam pekerjaan yang telah ditetapkan perusahaan.

Sebelum anak buah kapal naik ke atas kapal alangkah bagusnya perusahaan memberikan pengarahan tentang aturan-aturan yang berlaku di atas kapal.

Berikut adalah aturan keselamatan yang disebut "*Golden Safety Rule*" dari perusahaan *Kindom.,Co,Ltd* yaitu:

- a. Semua personil memiliki hak untuk menghentikan setiap pekerjaan mereka tidak aman. Ini berarti personil memiliki hak untuk tidak hanya menolak pekerjaan yang mereka anggap tidak aman untuk diri mereka sendiri, tetapi juga memiliki tanggung jawab langsung dan kewajiban untuk melindungi diri mereka sendiri, teman kerja, penumpang, orang lain di atas kapal, lingkungan, kapal dan peralatan milik orang lain dengan menghentikan pekerjaan yang tidak aman.
- b. Ikuti semua aturan HSE perusahaan dan prosedur mereka dibuat untuk anda. Ini adalah tugas setiap karyawan perusahaan untuk mengikuti semua peraturan dan prosedur yang berkaitan dengan kesehatan, keselamatan, dan lingkungan. Mereka khusus dirancang untuk memastikan bahwa semua pekerjaan dan tugas-tugas dapat dicapai dengan aman. Kegagalan untuk mengikuti aturan 11 aturan dan prosedur tidak hanya dapat mengakibatkan kecelakaan dan cedera, tetapi dapat menyebabkan tindakan indisipliner yang diambil terhadap mereka yang melanggar.
- c. Khusus insiden, cedera, penyakit dan nyaris celaka harus dilaporkan kepada perusahaan. Sebagai bagian dari komitmen perusahaan untuk perbaikan berkelanjutan, sangat penting bahwa semua situasi tersebut

dilaporkan. Semua personil baru di beritahu bahwa tak seorangpun akan mendapat masalah untuk melaporkan setiap kejadian tetapi tindakan disipliner dapat diambil untuk yang tidak melaporkan.

- d. Laporkan setiap tindakan tidak aman, kondisi yang tidak aman, peralatan yang rusak kepada supervisor anda dengan segera. Anda mungkin melihat sesuatu, orang berikutnya mungkin tidak ini adalah akal sehat. Seorang individu yang mengamati sesuatu yang tidak aman berkewajiban, dalam kaitannya dengan otoritas menghentikan pekerjaan, untuk bertindak atasnya dan memberitahu orang lain. Individu yang mengamati mungkin menyadari situasi yang tidak aman, tetapi orang lain mungkin tidak dan ingin dapat menyebabkan mereka untuk terluka atau terlibat dalam kecelakaan.
- e. Pastikan bahwa PPE yang cocok dikenakan untuk setiap tugas yang anda lakukan. Mengacu pada PPE prosedur dan PPE matriks. Lihatlah PPE anda itu akan melindungi anda jika anda melindunginya. Perusahaan menyediakan masing-masing karyawan dengan PPE dan penggunaannya bukanlah pilihan, tetapi suatu keharusan.
- f. Pemakaian cincin jari dilarang dalam area kerja. Cincin adalah faktor penyebab sering terjadinya cedera jari dan berperan dalam meningkatkan keparahan cedera. Setiap orang bekerja ada sebuah kapal milik perusahaan diperkenankan melepas sementara cincin di jarinya ketika sedang dalam tugas-tugas dan pekerjaannya. Tidak ada pengecualian dalam aturan ini.
- g. Selalu berpegangan ketika naik dan turun tangga. Tetap satu tangan untuk anda dan satu tangan untuk pekerjaan. Teknik ini adalah praktek terbaik yang harus diikuti. Setiap tahun banyak orang yang terluka karena jatuh saat berjalan menaiki atau menurunkan tangga.

Kebanyakan kecelakaan jenis ini dapat dicegah dengan teknik berpegangan ke hand railing. Ketika alat-alat atau perlengkapan butuh dipindahkan ke atas atau ke bawah, setiap orang harus membiarkan satu tangan bebas untuk berpegangan ke hand railing.

- h. Merokok hanya diperbolehkan di daerah yang ditetapkan dan dilarang merokok di dalam kabin. Merokok diketahui oleh semua berdampak pada mereka yang merokok pasif dengan menghirup asap dari orang lain. Sementara perusahaan menghormati hak individu untuk memilih untuk merokok, juga menghormati hak mereka yang tidak merokok untuk tidak terkena asap berbahaya. Merokok karena itu hanya diizinkan di wilayah yang ditetapkan dan ini akan berada di luar daerah akomodasi dari kapal dimana asap di daur ulang oleh system AC. Praktek merokok dikabin, terutama di tempat tidur, telah menjadi penyebab banyak kebakaran.
- i. Komunikasi yang baik sangat penting. Ketika semua dari tempat yang terjadikita harus memastikan bahasa inggris adalah bahasa kerja pada semua kapal milik perusahaan. Awak kapal beroperasi sebagian dari tim dan tidak dicapai tanpa komunikasi efektif. Hal ini diakui perusahaan memperkerjakan tenaga kerja multi• nasional dan banyak bahasa yang diucapkan, tetapi penting bahwa pekerjaan dan instruksi dipahami oleh semua. Oleh karena itu semua persyaratan bahwa bahasa inggris digunakan sebagai bahasa pekerja dan bahasa dalam keadaan darurat pada semua kapal pemilik perusahaan.
- j. Permainan kasar, perkelahian, lelucon praktis atau intimidasi dilarang pada kapal perusahaan. Setiap masalah ini akan dikenakan tindakan disiplin. Semua ini dapat menyebabkan rasa sakit fisik dan atau emosional yang berdampak serius pada kemampuan awak kapal yang berfungsi sebagai sebuah tim dan dengan aman dan efektif mencapai pekerjaan mereka. Dimana perselisihan pribadi timbul antara awak

kapal, personel diarahkan untuk memberitakan Nahkoda, DPA, atau Manejer HSEQ dan tidak menyerahkan masalah ke tangan mereka sendiri.

- k. Setiap orang menemukan merusak peralatan darurat atau LSA akan dikenakan pemecatan langsung. Semua peralatan darurat dan LSA harus sepenuhnya fungsional dan siap digunakan setiap saat. Ini adalah dengan desain yang dibuat untuk menyelamatkan nyawa dan melestarikan kapal dalam keadaan darurat dan demikian tidak harus dimainkan dengan atau cara dengan cara apapun kecuali keadaan tertentu. Ini adalah pelanggaran serius yang dapat menyebabkan hilangnya nyawa.
- l. Setiap alarm darurat akan diperlakukan secara serius. Tidak ada hal seperti palsu, hanya situasi non-darurat. Setiap kali alarm berbunyi pada setiap kapal milik perusahaan, personil akan merespon dengan cara yang dijelaskan pada *Master List*. Dimana alarm itu ditemukan situasi non-darurat, misalnya dimana suara alarm kebakaran, tetapi ada tidak ada api, pengumuman PA harus dilakukan untuk memberitahukan semua awak tentang ini. Situasi seperti itu bisa merupakan hasil dari kesalahan dengan sistem deteksi dan keadaan ini harus diselidiki dan diperbaiki.
- m. Semua kapal perusahaan akan melakukan latihan darurat sesuai jadwal. Sangat penting untuk tanggap darurat yang efektif dari awak kapal yang mereka baik di praktekkan dan dilatih dalam tugas yang diharapkan dari mereka.

2. Alat Pelindung Diri (PPE)

Berikut ini adalah chapter 2 dari aturan umum keselamatan atau *Safety Manajement System* dari perusahaan Kindom yaitu: tentang *personal*

protectip equipment (PPE). Semua personil di atas kapal yang di miliki atau di operasikan oleh *Kindom., Co.,Ltd* tunduk pada aturan PPE dan persyaratan yang digariskan dalam prosedur ini dan di Matrix PPE . Wajib penggunaan bentuk- bentuk khusus dari PPE diindifikasikan di kapal dengan stiker biru atau tanda- t anda dengan piktografik repretasi dari PPE yang diperlukan. Ini harus diambil sebagai persyaratan minimum untuk bekerja didaerah itu.

Alat pelindung diri (PPE) adalah garis pertahanan terakhir antara individu dancidera. PPE tidak akan mencegah cedera, tetapi bisa dan dengan desain, mengurangi dampak dan keparahan secara apapun. Nahkoda, perwira kapal dan karyawan perusahaan diharapkan untuk memimpin dan mencontohkan dan memakai semua PPE yang berlaku. Setiap *Crew* yang baru di rekrut akandiberikan PPE dari perusahaan. Jika tidak sempat maka PPE akan diberikan oleh Agent di pelabuhan selanjutnya. Semua PPE disediakan oleh perusahaan harus memenuhi standar kualitas yang relevan. PPE yang diberikan kepada *Crew* harus dijaga dan dirawat. *Safety officer (biasanya Chief Officer)* beratanggung jawab untuk memastikan bahwa anak buah kapal mengenakan PPE dengan benar yang dituangkan dalam Matrix PPE dan digunakan sesuai petunjuk produsen, untuk semua kegiatan dikapal.

3. Pelindung Tubuh

Pelindung tubuh adalah *coverall* biasa, meskipun beberapa pelindung tubuh khusus atau pekerjaan tertentu yang melibatkan bahan kimia atau pengelasan. Baju yang dirancang untuk melindungi tubuh dengan terbuat dari bahan berat kadang-kadang tahan api. Dalam keadaan ini mana pakaian normal akan robek, kemungkinan melukai bagian kaki,

Jengan atau badan, *coverall* akan bertahan. *Coverall* akan dikenakan oleh semua anggota awak yang bekerja di deck di luar zona aman di sekitar beberapa titik akomodasi masuk kapal dan di kamar mesin. Personil tidak bekerja, tetapi di waktu luang mereka di *deck*, tidak diwajibkan untuk mengenakan baju kerja asalkan mereka tidak di daerah di mana pekerjaan yang sedang terjadi. Anak buah kapal yang bekerja di kapal sementara itu di pelabuhan akan tunduk pada persyaratan, *coverall* sama seperti ketika kapal sedang berada di tengah laut. Anak buah kapal yang bekerja mengoperasikan mesin harus memastikan pakaian mereka tidak longgar, *Coverall* yang kotor tidak untuk dikenakan diruang makan atau dapur.

4. Pelindung Kaki

Safety shoes atau sepatu yang dirancang untuk melindungi jari kaki dan kaki dari bahaya sementara cedera di tempat kerja. Mereka melindungi dari benda jatuh, benda bergulir atau kaki tersandung terhadap benda. Semua pekerjaan di *deck*, ruang mesin, dalam tangki, dapur dan area penyimpanan lainnya di kapal memerlukan penggunaan pelindung kaki yang memadai. Jika baja di dalam sepatu atau *boot* dapat dilihat dari luar kulit sepatu, harus segera memesan yang baru. Alas kaki khusus diperlukan untuk beberapa tugas, seperti pemadaman kebakaran, penanganan bahan kimia, sepatu baja dll, sepatu yang dikenakan di geladak atau ruang mesin tidak akan dikenakan di daerah akomodasi kapal adalah penting bahwa semua awak kapal waspada untuk memastikan setiap orang naik kapal mereka memiliki *safety shoes* yang memadai.

5. Pelindung Kepala

Helm pengaman dirancang untuk melindungi kepala dari benturan terhadap benda, terkena benda dan dari benda yang jatuh. *Helm* di

berikan kepada awak kapal harus memenuhi standar nasional atau internasional. *Helm* pengaman biasanya terbuat dari bahan keras, plastik tahan lama dan memiliki masa kadaluarsa empat tahun dari tanggal pembuatan (tertera pada bagian bawah puncak). Namun ketika tanda-tanda kerusakan (seperti retak atau penyok) terlihat maka harus dilakukan pergantinya. Awak kapal harus memeriksa *helm* mereka secara teratur. *Helm* pengaman harus dikenakan di semua area yang diberi tanda harus memakai helm dikepala tersebut dan dimanapun ada kemungkinan cedera pada kepala. Ini termasuk operasi kargo, penanganan jangkar, perawatan kamar mesin, pekerjaan tanki dan selama latihan darurat. *Helm* pengaman harus selalu dipakai sesuai rancangan dari produsen, yaitu mereka tidak boleh dikenakan terbalik. Praktek menempatkan *stiker*, melukis atau menggambar pada *helm* pengaman tidak diizinkan. Label perekat kecil dengan nama karyawan dapat diterapkan jika diinginkan. *Helm* harus dicuci dengan air hangat dan sabun setiap 30 hari. Pelarut tidak digunakan untuk membersihkan helm pengaman. Dalam situasi angin kencang atau saat bekerja diketinggian, tali dagu harus dipakai pada helm pengaman.

6. Pelindung Mata Dan Wajah

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

pencahayaannya terbatas. Perlindungan wajah adalah perlindungan yang diperlukan untuk berbagai tugas yang digariskan kepada PPE *Matrix*. Mereka harus selalu dipakai dalam hubungan kacamata keselamatan. Perisai ngelas juga perlindungan sekunder selalu dipakai dalam hubungannya dengan kacamata keselamatan.

7. Pelindung Tangan

Bentuk yang paling umum dari cedera industri kelautan, minyak dan gas, dan lainnya adalah untuk tangan dan jari. Alasannya cukup jelas bahwa tidak ada pekerjaan yang telah diselesaikan oleh orang mana saja yang tidak melibatkan penggunaan tangan. Sarung tangan tidak akan menghentikan semua cedera tangan, tetapi mereka dapat memainkan peran peting dalam mengurangi keparahan. Ada beberapa jenis sarung tangan yang tersedia dan beberapa informasi disediakan dibawah ini, personel juga harus dipandu oleh PPE *Matrix* untuk memastikan mereka menggunakan jenis yang tepat untuk pekerjaan tertentu mereka. tujuan umum sarung tangan kerja untuk sebagian besar tugas di *deck* dan kamar mesin. Sarung tangan kerja terbuat dari kulit harus digunakan di tugas berat seperti operasi penangkaran jangkar. Sarung tanggan katun tidak boleh digunakan ketika menangani bahan kimia, sarung tangan PVC diminta untuk melindungi tangan dari menyerap bahan kimia. Sarung tangan tidak boleh digunakan disekitar mesin berputar karena ada resiko belitan. Dengan bekerja yang benar, sesuai prosedur dan aturan kerja diperusahaan akan tercipta sistem kerja yang aman, sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.

Berikut adalah beberapa tahap untuk meningkatkan kesadaran, keselamatan dan kesehatan kerja anak buah kapal tertuang dalam pokok-pokok peningkatan kesadaran keselamatan pada anak buah kapal. Tahapan tersebut adalah:

a. Pengertian

Memberikan pengertian yang sebaik-baiknya kepada mereka mengenai cara bagaimana mereka harus bekerja secara benar, tepat, cepat dan selamat.

b. Contoh kerja

Berikanlah contoh-contoh kerja yang benar dan mudah dilakukan.

c. Teladan kerja

Berikanlah teladan yang baik dengan mengadakan percobaan-percobaan yang harus dilakukan, sehingga mereka dapat mengerti, memahami, dan dapat melaksanakannya sesuai dengan cara-cara yang telah anda berikan.

d. Dasar Keselamatan Kerja

Memberikan keyakinan kepada mereka bahwa keselamatan kerja dan kesehatan kerja mempunyai dasar-dasar yang sama pentingnya dengan kualitas, mutu dan target.

e. Pelaksanaan kerja

Memberikanlah pengertian yang mendalam kepada mereka bahwa cara-cara pelaksanaan pengamanan kerja yang dipaksakan tanpa disertai kesadaran, mungkin akan mengakibatkan lebih buruk lagi bila dibandingkan dengan pelanggaran suatu peraturan.

f. Tanggung jawab

Memotivasi anak buah kapal agar seluruh isi program keselamatan dan kesehatan kerja menjadi tanggung jawab setiap anak buah kapal demi kepentingan bersama.

g. Introspeksi

Introspeksi diri anda sendiri beserta seluruh anak buah kapal, bahwa kecelakaan kerja dan mungkin telah terjadi itu sebenarnya dengan mudah

dapat dihindarkan dan dicegah jika para anak buah kapal terlebih dahulu mengetahuinya mau mencegah atau menanggulangnya segera.

h. Pengamatan lingkungan

Kecelakaan adalah sebabnya, cara penggolongan sebab-sebab kecelakaan berbagai negara tidak sama, namun ada kesamaan umum, bahwa kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab tindakan perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan (*Unsafe Human Acts*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman (*Unsafe Condition*). Untuk itu hendaknya dilakukan pengamatan dan pengawasan terhadap pelaksanaan kerja dan lingkungan dengan baik, sehingga dapat dipastikan bawahan anda telah membiaskan diri bekerja dengan perilaku sebaik-baiknya dengan selamat.

i. Kebiasaan Perilaku Kerja

Sangat perlu dicamkan bahwa cara kerja yang baik dan aman sebenarnya hanya kebiasaan saja, dan hal itu hanya bisa di kembangkan dengan kesadaran serta pengertian yang cukup. Sesuai dengan ketentuan-ketentuan keselamatan yang seharusnya teruji di dalam keadaan yang dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah, sebaiknya seluruh *crew* bekerja sesuai dengan harkat jasmaniah dan rohaniah mereka. Hidup yang teratur merupakan dasar hidup yang sehat, kecelakaan tidak mudah terjadi pada seseorang yang sehat dan bekerja dengan tenang dan dianjurkan agar supaya memperhatikan kebiasaan perilaku kerja, mempunyai waktu tidur yang cukup dan menforsir tenaga. Adapun untuk menghilangkan kelelahan dan memulihkan tenaga adalah dimalam hari untuk dihindari hal-hal yang membuat kita tidak tidur sampai larut malam.

3. *International Safety Management Code*

Adalah kode internasional tentang tanggung jawab bersama perusahaan

pelayaran selaku pemilik kapal / operator kapal dan personil di atas kapal dalam pemenuhan standar keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut, menurut (Phil Anderson, Capt. (2015) *The ISM Code: Practical Guide to the Legal and Insurance*, New York: Houghton Mifflin Company.) *ISM Code* diberlakukan secara internasional karena pengoperasian kapal dan pencemaran di laut bersifat global dan menjadi tanggung jawab bersama semua negara maritim.

ISM Code di berlakukan secara internasional karena konvensi – konvensi yang telah di tetapkan belum di terapkan secara konsisten oleh banyak negara maritim konvensi – konvensi tersebut antara lain :

- a. *Load line convention* 1966
- b. *Collision prevention regulation* 1972
- c. *SOLAS Convention* 1974
- d. *Marpol prevention regulation* 1973/78
- e. *ILO convetion* 1976
- f. *STCW convention* 1978/85

D. Evaluasi Pemecahan Masalah

- a. **Meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan diri dan Mentataati peraturan dan prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan keselamatan kerja.**

- 1) Memberikan training di atas kapal

- a) Kelebihan:

Dengan memberikan training maka anak buah kapal lebih gampang mengerti karena hal ini langsung pada alat keselamatan kerja yang akan

digunakan dalam bekerja.

b) Kekurangan:

Sulit mencari waktu yang tepat untuk melaksanakan training dikarenakan jadwal kapal yang sangat padat, walupun ada waktu luang hanya seketika cuaca buruk.

2) Melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting*

a) Kelebihan:

Dengan *safety meeting* dan *toolbox meeting* semua anak buah kapal dapat diberitahukan betapa pentingnya alat keselamatan dalam pekerjaan serta resikonya bila tidak memakai alat keselamatan kerja. Dalam *safety meeting* juga dapat menjadi interaksi tanya jawab agar perwira atau nahkoda bisa memastikan apakah anak buah kapal sudah memahaminya atau belum, agar kemudian tidak terjadi lagi masalah kecelakaan kerja.

b) Kekurangan:

Selain sulitnya mencari waktu luang untuk melakukan *safety meeting*, kemampuan komunikasi bahasa inggris anak buah kapal yang kurang maka apa yang disampaikan atau dibahas dalam *safety meeting* kurang dipahami.

3) Ditempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja

a) Kelebihan:

Dengan ditempelnya poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja di dinding *mess room*, *passageway* maupun tempat lain yang sering dilewati maupun dijadikan tempat berkumpul awak kapal, ini selalu meningkatkan mereka untuk selalu memakai alat keselamatan kerja dalam bekerja ketika awak kapal baik sengaja maupun tidak sengaja untuk melihatnya dan cara ini menyita waktu karena bisa kapan saja untuk melihat poster-poster tersebut.

b) Kekurangan:

Terkadang poster-poster yang ditempel di dinding kapal dianggap hanya hiasan saja.

4) Memberikan Sanksi dan Hadiah

a) Kelebihan:

Dengan cara ini dapat memotivasi anak buah kapal untuk lebih disiplin dalam mengikuti pemutaran penggunaan peralatan keselamatan dalam bekerja, karena dalam melaksanakan hal tersebut kemungkinan akan mendapat *reward*.

b) Kekurangan:

Anak buah kapal (ABK) dalam mengikuti peraturan tidak ikhlas dari dirinya karena dia mengharapkan sesuatu maka dia akan mengikuti pemutaran ketika ada yang mengawasi saja, ketidak ada yang mengawasi dia tidak akan mengikuti peraturan.

b. Meningkatkan Pengetahuan Anak Buah Kapal dalam Melaksanakan Pekerjaan Sehubungan dengan Keselamatan Kerja.

1) Memberikan Familiarisasi

Memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal yang baru naik kapal (*sign on*) tentang peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan. Dengan cara ini anak buah kapal yang baru naik di atas kapal akan memahami peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang telah ditetapkan perusahaan sehingga mencegah terjadinya kecelakaan pada saat bekerja.

2) Memberikan *safety briefing*

Memberikan pengarahan tentang pentingnya keselamatan kerja kepada anak buah kapal dan cara – cara melakukan pekerjaan yang di maksud dengan

selamat.

E. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Meningkatkan disiplin anak buah kapal dalam penggunaan peralatan keselamatan diri

Dari kejadian yang telah di alami di atas maka penulis mengambil satu pemecahan masalah yaitu:

Diadakannya training diatas kapal tentang cara penggunaan peralatan keselamatan diri yang tepat, guna mencegah kecelakaan dalam bekerja.

b. Meningkatkan kesadaran anak buah kapal akan pentingnya simbol-simbol *poster* keselamatan kerja di lokasa kerja

Dari kejadian yang telah dialami diatas maka penulis mengambil satu pemecahan masalah yaitu:

Memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal yang baru naik (*sign on*) tentang *poster* keselamatan kerja serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dengan memperhatikan permasalahan yang telah diuraikan, maka penulis dapat menyimpulkan faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja adalah sebagai berikut :

1. Rendahnya Kedisiplinan yang dimiliki oleh para anak buah kapal (ABK) tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan diri (PPE) masih kurang. Hal ini dibuktikan berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi di *MT.KING RICH* disebabkan oleh ABK tidak menggunakan *helm* sebagai pelindung kepala dan *Safety Shoes* sebagai pelindung kaki,
2. *Poster* sebagai informasi keselamatan kerja diatas kapal *MT.KING RICH* dalam kondisi rusak tidak terbaca pada lokasi kerja,crew kapal *MT.KING RICH* masih kurang peduli dan tidak memahami simbol-simbol keselamatan diri

B. Saran

Sesuai dengan penjelasan yang telah diuraikan pada bagian pembahasan masalah, yang mana bahaya- bahaya yang terjadi tak dapat ditanggulangi sesuai dengan yang diharapkan, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan tingkat disiplin ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan diri disarankan untuk:
 - a. Meningkatkan pengawasan terhadap kedisiplinan ABK dalam penerapan manajemen keselamatan.
 - b. Memberikan pembinaan kepada ABK perihal manajemen keselamatan diri

secara rutin untuk meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya *poster* peringatan akan keselamatan kerja di lokasi kerja.

2. Untuk meningkatkan kesadaran anak buah kapal akan pentingnya *poster* keselamatan kerja di lokasi kerja disarankan untuk:
 - a. Memberikan familiarisasi tentang pentingnya *poster* peringatan akan keselamatan kerja di lokasi kerja dan sistem manajemen keselamatan melalui *in house training* di Kantor Pusat selama 2-3 hari kepada ABK yang akan *on board*, dan dilanjutkan dengan familisasi di atas kapal saat serah terima dengan didampingi oleh *safety officer*, Agar ABK yang baru *joint* benar-benar paham akan tugas dan tanggung jawabnya dalam bekerja dan paham akan penerapan *safety management system* yang dijalankan di kapal.
 - b. Meminta perusahaan untuk melengkapi alat-alat keselamatan yang diminta oleh pihak kapal dengan kualitas yang bagus atau sesuai standart internasional (*standart SOLAS*), dan kordinasi dengan pihak kapal sebelum barang dikirim ke kapal agar tidak terjadi salah kirim.

DAFTAR PUSTAKA

- Arisandi (PT.Gramedia Pustaka Utama,2008:230-231)
- Forum (OCIMF), *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminal*,
England,Witherby, 1996
- Hani, T. Handoko, *Manajemen Personalia dan Sumberdaya Manusia*,
Jakarta, BFEE,1996
- Hasibuan, H. Malayu S.P., *Manajemen : Dasar, Pengertian, dan Masalah*,
Jakarta :Penerbit PT. Bumi Aksara, 2009
- I.G. Warsanto Drs, *Dasar-Dasar Manajemen Personalia*, Pustaka Dian, Jakarta
1988.
- Istopo, *Kapal dan Muatannya*, Jakarta, Koperasi Karyawan BP3IP, 1999John
witmore, *Kinerja (John Witmore 1997: 104)*
- Kamus besar Bahasa Indonesia, pengertian kinerja.
- Lavery,*Shipboard Operations Second Edition*, London,A Division of Reed
Educationand Profesional Publishing, 1990
- Marton G.S, *Tanker Operation*, Maryland, Cornell Maritime Press,1992
- Pertamina, *Tanker Management Self Assesment (TMSA) Cargo Handling
Procedure*,Jakarta,Pertamina, 2014
- Robert Peter, *Watchkeeping Safety and Cargo Management in Port*,
London,TheNautical Institute, 2002
- Sembiring Purnama, *Terjemahan STCW 1978 code Amandemen Manila 2010*,
Jakarta, IMO, 2013
- Soeprihanto, *kinerja pegawai (Soeprihanto 1996:6)*. ISM Code (*International
Safety Management Code*)

badrul mozilla.com,2002:245

www.periarifin.blogspot.com

periarifin.blogspot.com.2009

DIS/ISO (blog.safetyshoes.co.id › pengertian-hazard-dan-risk-dalamPengertian Hazard dan Risk dalam ISO 45001 yang Perlu di Ketahui)

(text-id.123dok.com › *document* › yjkmnw5q-penerapan-*safety*.2009)

www.referensisiswa.my.id › 2021 › 03Pengertian Disiplin Kerja)

[http://www.scribd.com/doc/226662481/ Analisa- Penyebab-Terjadinya-Kecela](http://www.scribd.com/doc/226662481/Analisa-Penyebab-Terjadinya-Kecelakaan)

[http://prokum.esdm.go.id/uu/1970/ uu-01-1970. pdf](http://prokum.esdm.go.id/uu/1970/uu-01-1970.pdf)

Lampiran. 1

SHIP PARTICULAR	
NAME OF VESSEL	MT KING RICH
CALL SIGN	9LY2674
IMO NUMBER	8920139
MMSI NUMBER	667092000
NATIONALITY	SIERRA LEONE
PORT OF REGISTRY	FREETOWN
CLASS	OMCS CLASS
OFFICIAL NUMBER	SL103477
TYPE OF SHIP	OIL TANKER
OWNER	KINDOM CO.,LTD,
OPERATOR	LW MARITIME SERVICE CO.,LTD
GROSS TONNAGE/NET TONNAGE	7916MT/4736
DEAD WEIGHT	13925 MT
DISPLACEMENT	17793 MT
LIGHTSHIP WEIGHT	3867 MT
LENGTH OVER ALL (L.O.A)	132.00 M
LENGTH (LBP)	124.00 M
BREADTH MOULD	20.40 M
DEPTH MOULD	11.20 M
HEIGHT FROM ANTENNA TO KEEL	33.20 M
DIST.FROM BRIDGE TO FORWARD	105.70 M
DIST.FROM BRIDGE TO AFT	26.30 M
SUMMER DRAFT	8.799 M
SUMMER FREEBOARD	2.432 M
FREST WATER ALLOWANCE	
MAIN ENGINE HORSE POWER	3355KW
SEA SPEED	11.0 KT
HARBOR SPEED	12.0 KT
BUILT YEAR	1990
VESSEL TEL	00870-765039861
	0086-13055750117



Capt. Muhammad Nasir

Master

Lampiran 2

IMO Crew List

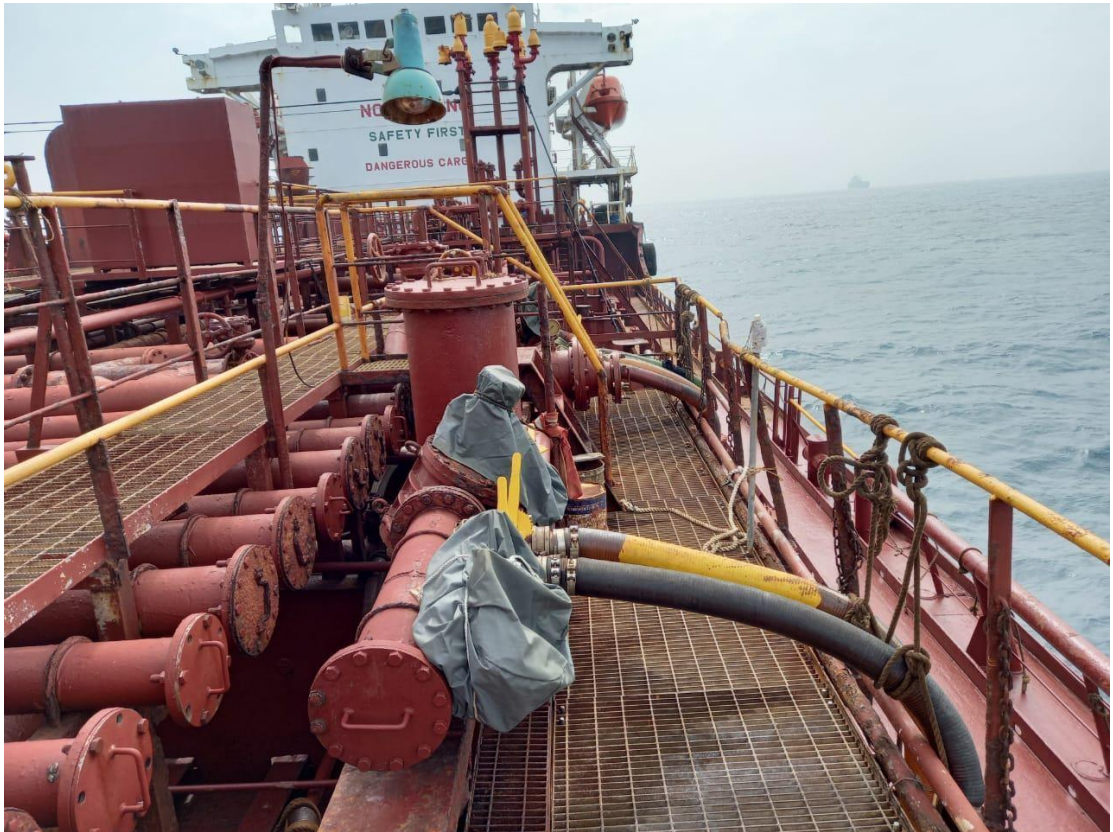
1. Name of Ship		2. Port of arrival / departure		3. Date of Arrival / Departure	
MT KING RICH		KAOHSIUNG, TWN		12/12/2019	
4. Nationality of Ship		5. Port arrived from		6. Nature and No. of Identity document (Seaman's Book or Passport)	
SIERRA LEONE		OPEN SEA			
7. No	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place Of birth	
1	MUHAMMAD NASIR	MASTER	INDONESIA	JUL 13 1974 RUKUWA SELAT	B 3549999 10.03.2021
2	ALLAN	CH MATE	INDONESIA	NOV.01.1977 PANJANG	C 4320577 20.08.2024
3	WANTO	3 RD OFF	INDONESIA	OCT.03.1995 CILACAP	B 6554421 05.05.2022
4	DJUJATNAN MEKAR	C/E	INDONESIA	JUN.04.1962 PANJANG	B 0160217 05.06.2020
5	KUSDARYONO	1 ST ENG	INDONESIA	MAR.30.1983 KENDAL	C 5988117 27.12.2024
6	NENTO	3 RD ENG	INDONESIA	MAR.13.1994 CILACAP	B 4852593 21.09.2021
7	ADMIN	BOSUN	INDONESIA	AUG.29.1981 RUKUWA	C 4343584 29.08.2024
8	MASIDI	A/B	INDONESIA	JAN.24.1983 GRESIK	B 8201358 27.09.2022
9	HAMIL	A/B	INDONESIA	MAR.23.1984 BANGKALAN	B 9470911 13.02.2023
10	QIU, JIANDE	A/B	CHINA	APR.10.1977 FUJIAN	EC 4535570 28.02.2028
11	ANGGERIYAN RADE ERWANTO	OILER	INDONESIA	JUN.17.1995 SITUBONDO	C 0272837 11.05.2023
12	AJI SAYORI	OILER	INDONESIA	OCT.30.1994 TANAH LAUT	C 5094135 30.10.2024
13	RAHMAD	COOK	INDONESIA	JUN.26.1983 BANGKALAN	C 7102513 03.04.2024
14	CAI YONGAN	PUSER	CHINA	SEP.25.1958 FUJIAN	E 15649603 15.04.2023
15	KE,SHIKANG	COOK	CHINA	AGT.11.1958 FUJIAN	EG 3204519 21.05.2029

12. Master / Authorised agent / Officer : Signature

Date 12/12/2019









Chapter 1. Familiarization Items for Joining Crew

The following Familiarization items must be given to the new joining crewmembers before being assigned to duties and new joining crewmembers should fully understand.

When The Master newly join the ship, predecessor Master should conduct the verification.

No.	Familiarization Items	Subjects	Date/ Signature
1	Familiarization education before sailing by TRA-01 'Shipboard Familiarization Booklet' (Below items to be completed within 24hrs) ① Method and Procedure of protecting safety and environment ② Fire Fighting and Life Saving Equipments ③ Onboard organization and Crew's Job	All Crews	
2	Handover note (SHEQ-2.2, Ch.3.2.7) - Master's Seal Handover Confirmation Documents (SHEQ-2.7, Ch.4.1)		
3	Submit & Post the covenant for keeping the rule of ethics & action standards (SHEQ-1.1, Ch.2.4.2)		
4	Young crew embarkation precautions (Under 18 years old) (SHEQ-2.2, Ch.3.4)		
5	Confirmation of crew qualifications and certificates (SHEQ-2.2, Ch.3.3)		
6	Check if there was any exchange of money or other benefits at a time of recruiting a new crew by Master (SHEQ-2.2, Ch.5.2.3)		
7	Education and Posting the Crews' Complaints Handling Procedures (SHEQ-2.2, Ch.7.7)		
8	Check a new joining crew has an original copy of the contract of employment and Master keep a copy of the contract (SHEQ-2.2, Ch.5.2.1)		
9	① Practical method of using Life Saving Equipments ② Practical method of using Fire Fighting Equipments ③ Survival in distress ④ Garbage Disposal Policy		

No.	Familiarization Items	Subjects	Date/ Signature
9	⑤ Evaluating method of Accident, Near Miss, Non-Conformity and Risks Assessment ⑥ Location of emergency kits and medical instruments ⑦ Detailed procedure and method of work permit	All Crews	
10	Read and Understood the company policies & SHEQ Manual (Verification by Master)		
11	Familiarization training of ship security (SSP, Ch.5)		
12	Training for familiarity with SEEMP (SHEQ-2.3, Ch.11)		
13	Familiarization training of ship cyber security & IT system (e-POS, e-mail, etc) (SHEQ-2.3 Ch.8.1.8)		
14	Familiarization training of mooring operation (SHEQ-2.6 Ch.7.6)		
15	Familiarization training of lifting equipment (Including provision crane) (SHEQ-2.6 Ch.7.7)		
16	Familiarization training of POS-4P (SHEQ-2.6 App.I)		
17	Identification and familiarization with risks inherent to the ship		
18	Selection of shipboard complaint resolution committee member or shipboard safety & health representative (If the committee member or representative disembarked) (SHEQ-2.2 Ch.7.4, SHEQ-2.6 Ch.4.4)	All Crews (Except Master & C/E)	
19	Familiarization of bridge equipment for newly joined officer (SHEQ-2.4, Ch.4.6.2)	Deck Officer	
20	<i>Familiarization of loading program (loading instrument)</i>		
21	<i>Familiarization of cargo securing manual (Implemented only for the relevant vessel)</i>		
22	Familiarization of pollution prevention equipment for newly joined engineer (SHEQ-2.7, Ch.11.1.4)	Engineer	

WGS84

航海日志簿

LOG OF S/S M/V PLATON

From To Page

泊於 Anchored at

記 事

REMARKS

01.00 Ship anchored at Kaitung

02.00 AB crew start daily work

03.30 Chief Officer had an accident at the point there.

His hand hit the point crane arm

15.00 Ship daily work for rest

15.30 - Continue daily work

16.30 Ship daily work for rest

17.00 Ship anchored at Kaitung

18.00 Ship anchored at Kaitung

大 副 Chief Officer 船 長 Master

航海所有・船務記

航海所有・船務記

LOG OF S/S M/V PLATON

From To Page

泊於 Anchored at

記 事

REMARKS

01.00 Ship anchored at Kaitung

02.00 AB crew start daily work

03.30 Chief Officer had an accident at the point there.

His hand hit the point crane arm

15.00 Ship daily work for rest

15.30 - Continue daily work

16.30 Ship daily work for rest

17.00 Ship anchored at Kaitung

18.00 Ship anchored at Kaitung

大 副 Chief Officer 船 長 Master

航海所有・船務記

航海所有・船務記

DAFTAR ISTILAH

<i>Alongside (sandar)</i>	:Berada disamping kapal, dermaga, atau dinding pelindung pelabuhan.
<i>ABK (Anak Buah Kapal)</i>	:Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
<i>Bay Plan</i>	:Rencana pematatan di kapal container / peti kemas yang menunjukkan letak container / peti kemas dimuat terdiri dari <i>bay</i> (susunan membujur), <i>row</i> (susunan melintang), dan <i>tier</i> (susunan vertical), nomor container, berat container, jenis container, pelabuhan muat / bongkar dan pengangkut, disertai perhitungan stabilitas
<i>Check list</i>	:Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor- faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan di lapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (✓).
<i>IMO (International Maritime Organisation)</i>	:Lembaga internasional kemaritiman di bawah badan internasional perserikatan bangsa-bangsa yang mengawasi mengatur kemaritiman di dunia.

<i>ISM Code</i>	: <i>International Safety Management Code</i> (Kode Internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran).
<i>Life Jacket</i>	: Baju yang dikenakan oleh ABK atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat untuk menunggu pertolongan datang.
<i>SMS (Safety Management System)</i>	: Sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.
<i>SOLAS (Safety Of Life at Sea)</i>	: Konvensi Internasional untuk keselamatan jiwa di laut, sebagai mana telah diamandemen, merinci standart minimum tentang keselamatan konstruksi kapal dan dasar peralatan keselamatan (seperti pencemaran, kebakaran, navigasi, penyelamatan jiwa dan radio) yang harus berada di kapal
<i>STCW (Standard Of Training and Watch keeping For Seafarers)</i>	: Aturan internasional yang mengatur mengenai pelatihan, sertifikat dan persyaratan kualifikasi bagi perwira senior, semua perwira yang bertugas jaga di bagian deck, mesin, radio, serta bawahan yang ikut tugas jaga