

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



MAKALAH

**ANALISA STANDAR OPERATIONAL PROSEDUR (SOP)
PEKERJAAN ABK DECK DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL
MV. ENA SOVEREIGN**

Oleh :

VASCO IPSAN PURNAMA

NIS. 02764 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



MAKALAH

**ANALISA STANDAR OPERATIONAL PROSEDUR (SOP)
PEKERJAAN ABK DECK DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL
MV. ENA SOVEREIGN**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

Oleh :

VASCO IPSAN PURNAMA

NIS. 02764 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : VASCO IPSAN PURNAMA
No. Induk Siswa : 02764 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : **ANALISA STANDAR OPERATIONAL PROSEDUR (SOP)
PEKERJAAN ABK DECK DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL
MV. ENA SOVEREIGN**

Jakarta, 12 Januari 2023

Pembimbing I,

Dr. Larsen Barasa, SE, M.M.Tr
NIP : 19720415 199803 1002

Pembimbing II,

Capt. Jasief S. Pufrahardja, MM
Dosen STIP

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

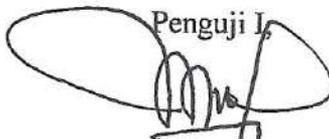
Meilinasari Nufhasanah Hutagaol, S.SiT.,M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 198105032002122001

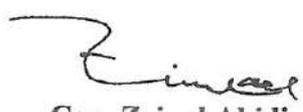
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

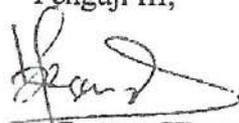


TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : VASCO IPSAN PURNAMA
No. Induk Siwa : 02764 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : **ANALISA STANDAR OPERATIONAL PROSEDUR (SOP)
PEKERJAAN ABK DECK DALAM RANGKA
MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL
MV. ENA SOVEREIGN**

Penguji I,

Capt Fausil. MA M.M.Tr
Dosen STIP

Penguji II,

Cap. Zainal Abidin
Dosen STIP

Penguji III,

Dr. Larsen Barasa, SE, M MTr
NIP. 19720415 199803 1002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H, S.SiT., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena telah melimpahkan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum dan silabus Diklat Pelaut Tingkat-1 Angkatan LXIV bidang studi Nautika (ANT-I) tahun ajaran 2022 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Berdasarkan pengalaman yang dialami penulis di atas SPOB.KAPUAS tentang masalah pemuatan Crude Oil dan bagaimana cara mengatasinya, maka penulis tertarik untuk menuliskannya ke dalam makalah ini dengan judul:

ANALISIS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR (SOP) PEKERJAAN ABK DECK DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MV.ENA SOVEREIGN

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan makalah ini jauh dari sempurna, hal ini dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan penulis sehingga kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca, untuk kesempurnaan makalah ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak, terutama kepada:

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Capt. Suhartini, SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
3. Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT.,M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Dr. Larsen Bahara,SE,M.M.Tr sebagai Dosen Pembimbing I Materi atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta sumbangan materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt. Jasief S.Putrahardja,MM, sebagai Dosen Pembimbing II Penulisan atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta ide-ide yang diberikan untuk membangun makalah ini.

6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang
7. Rekan-rekan di ENA SOVEREIGN yang membantu memberikan data-data selama proses penyusunan makalah ini.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIV tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangan dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan. Semoga makalah ini dapat memberikan manfaat kepada pembaca terutama yang akan bekerja di kapal dengan type yang sama sehingga mampu bekerja secara efisien.

Jakarta, November 2022

Penulis



VASCO IPSAN PUMAMA

NIS. 02764/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR LAMPIRAN	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	3
E. Waktu Dan Tempat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	30
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	31
B. Analisis Data	43
C. Pemecahan Masalah	44
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	51
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal sebagai sarana angkutan laut memegang peranan yang penting dalam kelancaran transportasi laut, oleh karena itu kelancaran operasi kapal tentu tidak terlepas dari Anak Buah Kapal (ABK) yang menanganinya. Keterampilan dan profesionalisme belum tentu dapat memastikan berhasilnya kelancaran pengoperasian kapal tanpa diimbangi oleh kemampuan yang tinggi dari Anak Buah Kapal (ABK) tersebut, oleh karena itu banyak terjadi kecelakaan di laut yang mengakibatkan timbulnya korban jiwa. Salah satu penyebabnya adalah kurangnya tingkat pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

Pemahaman dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal sangat penting peranannya terhadap Anak Buah Kapal (ABK) maupun orang-orang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai alat transportasi guna meningkatkan kualitas kerja dan keselamatan kerja di atas kapal, karena mengingat semakin banyak permintaan jasa terhadap angkutan laut, maka sebaiknya Anak Buah Kapal (ABK) memiliki pengetahuan dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja sehingga apabila mendapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri maupun orang lain secara tepat dan cepat.

Kecelakaan-kecelakaan kecil ataupun fatal yang terjadi di atas kapal sebagian besar disebabkan oleh tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak memenuhi ketentuan-ketentuan prosedur tentang keselamatan tersebut biasanya disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dan pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Kurangnya penerapan prosedur di atas kapal kapal yang dapat mempengaruhi minimnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) terhadap penerapan-penerapan

keselamatan di atas kapal menyebabkan Anak Buah Kapal (ABK) kurang tanggap dalam menangani setiap permasalahan atau prosedur dalam melakukan pekerjaan.

Kecelakaan di atas kapal juga sering terjadi akibat kurangnya tingkat pengawasan dari perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja demi mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Kecelakaan yang sering terjadi ini disebabkan juga oleh kurangnya pemahaman dari Anak Buah Kapal (ABK) itu sendiri di dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Dengan adanya pengalaman penulis atas kejadian-kejadian di atas kapal mengenai kecelakaan yang disebabkan karena kurangnya pemahaman dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam bekerja dan juga kurangnya pengetahuan tentang Prosedur keselamatan kerja yang dapat mengakibatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) menjadi menurun sehingga bagi perusahaan hal ini tidaklah menguntungkan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka kertas kerja ini diangkat dengan judul:

“ANALISA STANDAR OPERATIONAL PROSEDUR (SPO) PEKERJAAN ANAK BUAH KAPAL (ABK) DECK DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA”

B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat di susun identifikasi masalah yang timbul sebagai berikut :

- a. Kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang prosedur keselamatan kerja diatas kapal .
- b. Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal.
- c. Kurangnya pengawasan dari perwira terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.
- d. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
- e. SOP tidak dapat dioptimalkan.
- f. Tingginya potensi kecelakaan kerja.

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya permasalahan dan agar masalahnya lebih fokus, maka penulis hanya membatasi 2 (dua) permasalahan berdasarkan pengalaman penulis, sebagai berikut:

- a. SOP tidak dapat dioptimalkan.
- b. Tingginya potensi kecelakaan kerja.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat rumusan masalah yang akan dibahas sebagai berikut:

Apa penyebab SOP tidak dapat dioptimalkan sehingga berpotensi terhadap keselamatan kerja?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan makalah ini dimaksudkan untuk:

- a. Untuk mengoptimalkan SOP standar oprasional kerja deck opration.
- b. Untuk meminilisir potensi kecelakaan kerja deck opration.

2. Manfaat Penelitian

Sedangkan manfaat penulisan makalah ini anantara lain:

a. Aspek Teoritis

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

b. Aspek Praktis

- 1) Sebagai upaya dan metode mencegah terjadinya kecelakaan kerja di deck opration.
- 2) Untuk mengoptimalkan SOP dengan baik.

D. METODE PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini penulis menggunakan metode pengumpulan data berdasarkan diatas:

1. Metode Pendekatan

Dalam penulisan makalah ini menggunakan metode pendekatan studi kasus yang dilakukan secara deskriptif kualitatif, yakni berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja di atas MV. ENA SOVEREIGN.

2. Teknik Pengumpulan Data

Perolehan data di dapat selama penulis bekerja diatas kapal, sehingga dapat memperoleh data yang lebih akurat. Untuk mendapatkan data yang diperlukan penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Observasi (pengamatan)

Observasi adalah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indra penglihatan penulis dan mendapatkan data informasi. Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di atas MV. ENA SOVEREIGN.

b. Dokumentasi

Menurut Rully Indrawan dan Poppy Yainawati (2016:139), dokumentasi merupakan upaya untuk memperoleh data dan informasi berupa catatan tertulis atau gambar yang tersimpan berkaitan dengan masalah yang diteliti. Dokumen merupakan fakta dan data tersimpan dalam berbagai bahan yang berbentuk dokumentasi berupa data – data yang diperoleh dari dokumen – dokumen yang penulis dapatkan diatas kapal. Dokumen tersebut merupakan

bukti nyata yang berhubungan dengan upaya meningkatkan keselamatan awak kapal.

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah makalah serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan makalah dan memudahkan penulis untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

3. Teknik Analisis Data

Metode yang digunakan penulis melakukan pengamatan atau langsung di atas kapal tentang kondisi – kondisi yang terjadi sehingga diketahui permasalahannya dan melalui landasan teori di analisis penyebab dari permasalahan tersebut sehingga diperoleh cara dari pemecahan dari permasalahan.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama penulis bekerja diatas MV. ENA SOVEREIGN sejak 25 Februari 2021 sampai dengan 01 Januari 2022. Dalam kurung waktu tersebut penulis menjalankan tugas sebagai Nahkoda dan beberapa kali menemukan kendala pada prosedur keselamatan kerja Anak Buah Kapal (ABK).

2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan diatas MV. ENA SOVEREIGN. Penulis melakukan penelitian tentang upaya meningkatkan keselamatan kerja Anak Buah Kapal (ABK) di MV. ENA SOVEREIGN.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan makalah ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, sistematika ini dibagi dalam 4 bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang mana keseluruhan materi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Pada Bab ini akan dibahas teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data – data yang didapat melalui buku – buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan metode konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang diidentifikasi sebagai masalah penting.

BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta – fakta berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MV. ENA SOVEREIGN. Dengan digambarkan dengan dekripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama sekali tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan bab terakhir dari penulisan makalah yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan diambil dari analisis dan pembahasan, sedangkan saran disesuaikan dengan pembahasan dari perumusan masalah dan hasil pemecahan / solusi pada analisis dan pembahasan.

BAB II

LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis akan mengemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka merupakan uraian tentang teori dan definisi yang berkaitan dengan keselamatan kerja. Kerangka pemikiran berisi kerangka konsep yang akan digunakan untuk menjawab masalah yang diteliti, yang disusun berdasarkan kajian teori dan kajian hasil penelitian yang telah dikemukakan.

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Operasional Kapal

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variable dengan memberikan arti/mengspesifikasikan kegiatan ataupun memberikan sesuatu operasional ini diuraikan berdasarkan kata kata yang tertera pada variable atau isi yang akan sering dijumpai. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Operasional kapal adalah pelaksanaan dari rencana kegiatan kapal selama beroperasi, untuk mencapai tujuan sebagai alat transportasi laut yang telah ditetapkan pengoprasianya oleh peraturan dari perusahaan kapal tersebut berdasarkan undang-undang internasional operasional kapal. Kapal di operasikan sesuai tujuan perusahaan untuk mengoperasikan kapal tersebut untuk melakukan kegiatan yang menjadi tujuan suatu perusahaan tersebut.

Menurut Nimpuno (2014) Operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan. Sedangkan operasi adalah pelaksanaan rencana yang telah dikembangkan. Dan lebih lanjut Nimpuno (2014) menjelaskan dan dijabarkan beberapa kondisi operasional kapal :

- a. Waktu Tunggu Kapal, Waktu tunggu kapal adalah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal bisa digerakkan menuju tambatan.
- b. Waktu Pelayanan Pemanduan, Waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.
- c. Waktu Tambat, Waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last line*.
- d. Waktu Kerja, Waktu kerja adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.
- e. Waktu Efektif, Waktu efektif adalah waktu yang benar-benar digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.
- f. Waktu Tidak Efektif, Waktu tidak efektif adalah waktu tidak efektif selama kapal berada di tambatan disebabkan beberapa hal seperti peralatan bongkar muat yang rusak dan pengaruh cuaca.
- g. Waktu Tidak Beroperasi, Waktu tidak beroperasi adalah waktu jeda, yang direncanakan selama kapal dipelabuhan, seperti waktu persiapan bongkar muat dan istirahat kerja.
- h. Waktu *Turn Round Time*, *Turn round time* adalah Waktu dari waktu beralabuh jangkar di dermaga atau keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat kapal (*Time Arrival/Time Departure*)

Dan adapun operasional kapal pada penulis melakukan bekerja di MV. ENA SOVEREIGN ada beberapa macam kondisi operasional kapal di MV. ENA SOVEREIGN antara lain:

- a. Kondisi Kapal pada saat sandar (*berthing*) di pelabuhan adalah kondisi dimana kapal dalam keadaan bersandar. dan di pelabuhan tanjung intan tujuan kapal MV. DK – 02 hanya untuk melakukan kegiatan bongkar muatan (*discarging cargo*)
- b. Kondisi kapal pada saat melakukan olah gerak (*maneuver*) adalah kemampuan kapal untuk berbelok dan berputar saat berlayar. Kemampuan ini sangat

menentukan keselamatan kapal, khususnya saat kapal beroperasi di perairan terbatas atau beroperasi di sekitar pelabuhan.

- c. Kondisi kapal pada saat berlayar (*sailing*) adalah kondisi dimana kapal melakukan perjalanan dari pelabuhan keberangkatan menuju pelabuhan tujuan dan kondisi itu di mulai tercatat dari selesai melakukan olah gerak sampai akan melakukan olah gerak di pelabuhan tujuan.
- d. Kondisi kapal pada saat lego jangkar (*drop anchorage*) adalah kondisi dimana kapal menurunkan jangkat ketika berada di tengah laut untuk menunggu antrian bersandar di pelabuhan.

2. Keselamatan Kerja

Gambar 2.1

Keselamatan Kerja di MV.ENA SOVEREIGN



Sumber: Berdasarkan dari data penulis

Menurut AM. Sugeng Budiono (2003 : 171) keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, alat kerja, dan proses pelaksanaannya serta cara cara yang benar dalam melakukan pekerjaan. Menurut Suma'mur (1996 : 53) keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian akibat kecelakaan kerja keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja dalam melakukan kerja.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut professional saat bekerja diatas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan semua operasi yang dibawa diatas

kapal. Menurut Suma'mur (1981 : 9), Keselamatan kerja berkaitan dengan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

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

Menurut Suma'mur (1981 : 30), kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab yaitu :

a. **Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Human Acts*) adalah:**

- 1) Bekerja tanpa wewenang.
- 2) Gagal untuk memberi peringatan.
- 3) Bekerja dengan kecepatan.
- 4) Menyebabkan alat pelindung tidak berfungsi.
- 5) Menggunakan alat yang rusak.
- 6) Bekerja tanpa prosedur yang aman
- 7) Tidak memakai alat – alat keselamatan kerja.
- 8) Menggunakan alat yang salah.
- 9) Melanggar peraturan keselamatan kerja.
- 10) Bergurau di tempat kerja.
- 11) Mabuk, ngantuk dan lain – lain.

b. Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena:

1) Tidak tahu

Yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya – bahayanya sehingga terjadi kecelakaan.

2) Tidak mampu / Tidak bisa

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

3) Tidak mau

Walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja / peraturan dan bahaya – bahayanya yang ada serta yang bersangkutan mampu / biasa melakukannya, tapi karena kemauan tidak ada, akhirnya melakukan kesalahan dan mengakibatkan kecelakaan.

c. Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*) adalah:

1) Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.

2) Bahan / peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.

3) Ventilasi dan penerangan kurang.

4) Lingkungan yang terlalu sesak, lembab dan bising.

5) Bahaya ledakan / terbakar.

6) Kurang sarana pemberi tanda.

7) Keadaan udara beracun, gas, debu dan uap.

Menurut Suma'mur (1981 : 24) Peraturan – peraturan yang terkait keselamatan kerja dikawal antara lain:

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

Adapun isi dalam ISM CODE yang terdiri dari :

1) **Definisi.**

a) ISM CODE adalah ketentuan internasional tentang management untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat diubah (*amended*) oleh *International Maritime Organisation* (IMO).

- b) *Company* (perusahaan) adalah pemilik / pengusaha pencarter kapal secara pengoperasian kapal.
- c) *Administration* (pemerintah) adalah pemerintah suatu negara yang benderanya dikibarkan dikapal.
- d) *Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah system terstruktur dan terdokumentasi dengan system ini semua personil diperusahaan dan dikapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- e) *Document of Compliance – DOC* (Dokumen Kesesuaian) adalah dokumen / sertifikat yang diberikan pada perusahaan yang telah melaksanakan persyaratan – persyaratan ISM CODE.
- f) *Safety Management Certificate–SMC* (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan kepada kapal menunjukkan bahwa perusahaan dan manajemen kapal telah dilaksanakan sesuai dengan system manajemen keselamatan yang telah disetujui.
- g) *Objektif Evidence* (Bukti Objektif) adalah sejumlah informasi tertulis atau pernyataan tentang suatu fakta berkaitan dengan keselamatan atau pelaksanaan sistem keselamatan dan didapat berdasarkan observasi, penilaian atau pengujian / pertanyaan.
- h) *Observation* (Observasi) adalah catatan suatu fakta yang dibuat sewaktu dilakukan audit dan dikuatkan oleh bukti objektif.
- i) *Non Conformity* (Ketidak sesuai) adalah situasi yang diamati berdasarkan bukti objektif dan menunjukkan tidak dipenuhi suatu persyaratan.
- j) *Major Non Conformity* (Ketidak sesuai Besar) adalah penyimpangan yang menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan manusia atau kapal, terhadap lingkungan disebabkan karena pelaksanaan ketentuan ISM CODE yang tidak sistematis dan tidak efektif.
- k) *Anniversary Date* (Ulang Tahun) adalah hari dan bulan setiap tahun dengan berakhirnya suatu dokumen.

2) Sasaran

Untuk ketrampilan para personil dalam hal keselamatan kerja baik didarat dan dikapal serta meningkatkan kesiapan dan kesigapandalam menghadapi

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

2) Sasaran

Untuk ketrampilan para personil dalam hal keselamatan kerja baik didarat dan dikapal serta meningkatkan kesiapan dan kesigapandalam menghadapi pekerjaan, sehubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan kerja.

Adapun Peraturan –peraturan yang berkaitan dengan keselamatan kerja dikapal yaitu:

a. Peraturan perundang-undangan no 1 tahun 1970 pasal 3

Menetapkan syarat keselamatan kerja untuk:

- 1) Mencegah dan mengurangi kecelakaan.
- 2) Memberikan pertolongan pada kecelakaan.
- 3) Memberikan alat-alat pelindung diri pada pekerja.
- 4) Memelihara kebersihan, kesehatan dan ketertiban.
- 5) Mengamankan dan memperlancar kegiatan pekerja.
- 6) Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pekerjaan.

3. Potensi Kecelakaan Kerja

Menurut UU No. 1 Tahun 1995 tentang keselamatan kerja, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda.

Berdasarkan Permenakertrans No. 7 Tahun 2017 tentang program jaminan sosial tenaga kerja, kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya.

a. Penyebab Kecelakaan Kerja

Kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada sebabnya. Oleh karena itu kecelakaan dapat dicegah, asal cukup kemampuan untuk mencegahnya. Maka dari itu, sebab-sebab kecelakaan harus diteliti dan

yang digambarkan sebagai lima domino yang berdiri sejajar, yaitu: kebiasaan, kesalahan seseorang, perbuatan dan kondisi tidak aman (hazard), kecelakaan serta cedera (Tarwaka, 2008).

Teori domino Henrich kemudian dimodifikasi oleh Birds (1976) dengan mengemukakan teori manajemen. Dalam teori manajemen yang dikemukakan oleh birds ada lima faktor dalam urutan suatu kecelakaan, yaitu: manajemen, sumber penyebab dasar, gejala, kontak, dan kerugian. Dalam teori manajemen, Birds menyatakan bahwa usaha pencegahan kecelakaan kerja hanya dapat berhasil dengan mulai memperbaiki manajemen keselamatan dan kesehatan kerja. Praktek dibawah standar atau unsafe acts dan kondisi dibawah standar atau unsafe conditions merupakan penyebab langsung suatu kecelakaan dan penyebab utama dari kesalahan manajemen (Suardi, 2005)

Menurut Suardi (2005), sumber penyebab dasar terjadinya kecelakaan kerja dibagi dalam dua kelompok, yaitu:

- a) Faktor perorangan, antara lain: kurang pengetahuan, kurang ketrampilan, motivasi kurang baik, masalah fisik dan mental.
- b) Faktor pekerjaan, antara lain: standar kerja kurang baik, standar perencanaan yang kurang tepat, standar perawatan yang kurang tepat, aus dan retak setelah lama dipakai, pemakaian abnormal.

Dari penyebab dasar inilah timbul keadaan yang disebut substandar (*unsafe*), yang berupa gejala-gejala dari kondisi dan perbuatan substandar. Dengan memakai istilah standar dapat memberikan suatu ukuran tertentu yang standar, ukuran yang digunakan. Yang tidak memenuhi standar tersebut disebut substandar. Kondisi dan perbuatan substandar ini timbul sebagai akibat adanya penyebab dasar (*basic causes*).

4. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Menurut Sailendra (2015:11), Standar Operasional Prosedur (SOP) merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar. Sedangkan menurut Mockijat (2008), Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-

pelaksanaan pekerjaan), di mana pekerjaan tersebut dilakukan, berhubungan dengan apa yang dilakukan, bagaimana melakukannya, bilamana melakukannya, di mana melakukannya, dan siapa yang melakukannya. Lebih lanjut lagi menurut Tjipto Atmoko (2011) Standar Operasional Prosedur (SOP) merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administratif dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

Tujuan pembuatan SOP adalah untuk menjelaskan perincian atau standar yang tetap mengenai aktivitas pekerjaan yang berulang-ulang yang diselenggarakan dalam suatu organisasi. SOP yang baik adalah SOP yang mampu menjadikan arus kerja yang lebih baik, menjadi panduan untuk kru baru, penghematan biaya, memudahkan pengawasan, serta mengakibatkan koordinasi yang baik antara bagian-bagian yang berlainan dalam perusahaan.

Setiap perusahaan bagaimanapun bentuk dan apapun jenisnya, membutuhkan sebuah panduan untuk menjalankan tugas dan fungsi setiap elemen atau unit perusahaan. Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah sistem yang disusun untuk memudahkan, merapikan dan menertibkan pekerjaan. Sistem ini berisi urutan proses melakukan pekerjaan dari awal sampai akhir.

a. Fungsi (SOP) Standar Operasional Prosedur

1) Konsistensi

Hal itu dikarenakan bahwa dengan kamu memberlakukan SOP secara konsistensi ketika mengerjakan segala tugas maupun aktivitas tertentu. Maka, konsistensi tersebut dapat mengurangi kemungkinan terjadinya masalah pada kualitas yang telah diberikan.

2) Reduksi Kesalahan

Standar Operasional Prosedur yang telah tertulis tersebut mencakup serangkaian perintah atau instruksi untuk melaksanakan tugas. Selama tim kamu dan individu melaksanakan tugasnya sesuai dengan yang tertulis, maka terdapat peluang cukup besar untuk mengurangi kesalahan.

3) Komunikasi

Alasan suatu perusahaan membutuhkan SOP bagi tim maupun individu yaitu untuk kebutuhan komunikasi. Dengan evaluasi yang dilaksanakan pada prosedur operasi diperbarui, proses, dan setiap pembaruan yang membutuhkan pelatihan baru. Memperbarui SOP dengan memberikan sebuah metode yang digunakan untuk mengkomunikasikan perubahan proses kepada karyawannya.

b. Manfaat adanya (SOP) bagi perusahaan yaitu:

1) Keterbukaan Informasi

Salah satu SOP yang baik adalah dengan memberikan individu segala informasi kesehatan, keselamatan, lingkungan, dan operasional yang dibutuhkannya guna melaksanakan pekerjaan dengan baik dan benar.

2) Tetap Konsisten

Standar Operasional Prosedur juga akan memastikan bahwa operasi produksi dilaksanakannya tersebut harus secara konsisten. Hal itu dikarenakan guna menjaga pengelolaan kualitas proses dan produk.

3) Penyesuaian Jadwal

SOP memastikan bahwa suatu proses yang berlanjut tanpa adanya gangguan dan dapat terselesaikan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukannya. Serta dengan mengikuti SOP tersebut, dapat membantu kamu untuk menghindari pemadaman proses yang dikarenakan oleh kerusakan fasilitas atau kegagalan peralatan lainnya.

4) Kepatuhan Terhadap Hukum

SOP juga memastikan bahwa prosedur yang sudah disetujui tersebut wajib diikuti sesuai dengan peraturan perusahaan dan pemerintah. SOP yang telah ditulis dengan baik berperan guna memastikan bahwa peraturan pemerintah sudah dipenuhi. Standarisasi juga menunjukkan niat baik dari perusahaan untuk beroperasi dengan benar dan tepat.

5) Peningkatan Keterampilan Kerja

Standarisasi juga memiliki manfaat sebagai daftar periksa bagi rekan kerja yang mengamati kinerja guna memperkuat kinerja yang tepat. Proses memperhatikan sesama pekerja secara aktif berperan dengan satu pekerja yang lain pada semua aspek kinerja pekerjaan secara baik.

6) Pertimbangan Memperbaiki Keadaan

SOP juga berperan sebagai pemahaman mengenai tahapan-tahapan dalam proses peninjauan dalam investigasi kecelakaan. Meskipun kecelakaan tidak selalu menguntungkan, akan tetapi itu sebagai peluang untuk belajar bagaimana memperbaiki kondisi. SOP yang baik memberikan kamu dasar untuk mengawali penyelidikan kecelakaan.

5. Equipment Safety

Safety equipment adalah alat-alat yang dibutuhkan untuk keselamatan kerja. Keselamatan kerja yang melingkupi seluruh badan dan jiwa manusia dalam dunia kerja khususnya membutuhkan yang namanya peralatan *safety*. Ada banyak jenis, tipe, merk maupun kegunaan dari peralatan *safety* menurut fungsinya, mulai dari pelindung kepala, pelindung badan, pelindung telinga, pelindung mata, pelindung tangan, pelindung kaki, dan lain-lain.

Bahkan dalam dunia konstruksi dan industri, keselamatan adalah nomor satu atau dengan istilah slogan "*Safety First*". Dengan berdasarkan itu, maka peralatan keselamatan kerja akan semakin dibutuhkan dan merupakan keharusan, karena menyangkut keselamatan kerja daripada manusia/karyawan.

Adapun Jenis alat-alat keselamatan kerja dalam aturan SOLAS 78 yaitu .

Dijelaskan mengenai jenis alat keselamatan dan penggunaannya :

a. Umum

Overrall (pakaian kerja), *gloves* (sarung tangan), *foot wear* (alas kaki) yang panas seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja dikapal, tapi semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya – bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan.

Pakaian dan perlindungan perlengkapan perorangan dikelompokkan sebagai berikut:

- 1) Pelindung kepala : *Safety Helmets, Hair protection.*
- 2) Pelindung pernafasan : *Dust masks, Respirators breathing apparatus.*
- 3) Pelindung tangan dan kaki : *Gloves, Safety boots, Safety shoes.*
- 4) Pelindung badan : *Safety suits, Safety belts, Harnesses, Apron.*

b. Khusus

1) Pelindung Kepala

Gambar 2.2

Safety Helmets di MV.ENA SOVEREIGN



Sumber: Berdasarkan dari data penulis

Safety Helmets dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian. Bahaya lainnya termasuk panas yang tidak normal, resiko tumpukan atau pukulan yang menghancurkan, atau percikan bahan kimia. Sejak bahaya menjadi sangat beragam bentuknya, ini dinilai bahwa dalam banyak kasus.

Kulit helm harus dalam satu bagian konstruksinya tanpa klim, dibentuk untuk menahan tumbukan. *Harnes* atau *Suspension* untuk menyokong perlindungan di kepala pemakai. *Crown Straps* membantu menahan kekuatan tumbukan, dibentuk pada jarak kelayakan dari pendekatan 25 mm antara kulit helm dengan batok kepala pemakai. Suspensi harus bias diatur sebelum helm digunakan.

2) Pelindungan Pendengaran

Tiap orang yang tidak terlindungi dari kebisingan tingkat tinggi seperti dikamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga dari tipe yang direkomendasikan yang cocok untuk keadaan khusus. Diruang mesin kapal menghasilkan suara 110-120 Desibel (DB) merupakan frekuensi suara yang sangat tinggi untuk telinga manusia. Bahkan beberapa menit paparan dapat menyebabkan sakit kepala, iritasi dan gangguan pendengaran kadang-kadang

sebagian atau penuh. Sebuah penutup telinga atau steker telinga digunakan pada kapal yang mengimbangi suara yang dapat didengar oleh manusia dengan aman.

Pelindung pendengaran terdiri dari 3 bentuk yaitu : *Ear Plugs* (Penyumbat telinga), tipe yang dapat dibuang setelah dipakai atau permanent, dan *Ear Muff* (Penutup telinga). Bentuk paling sederhana dari pelindung telinga adalah *Glass Down EarPlug*. Bagaimanapun juga bentuk ini mempunyai kelemahan dari terbatasnya kemanapun untuk mengurangi tingkat kebisingan. *Ear plugs* dari karet atau plastic juga punya keterbatasan pada suara tingkat yang sangat tinggi atau frekuensi yang sangat rendah yang menyebabkan terjadinya getarannya pada saluran telinga.

Pada umumnya, *Ear muff* merupakan bentuk yang lebih efektif. *Ear muff* terdiri dari sepasang *Rigid cups* (mangkok kaku) yang didesain untuk melengkapi penutup telinga, dipaskan dengan cincin penyegel yang lembut agar busa dirapatkan diseputar telinga. *Ear cup* (mangkok telinga) dihubungkan dengan sebuah *spring loaded head band (neckband)* yang memastikan bahwa sound seal disekitar telinga tetap terjaga. Untuk itu diperlukan saran ahli mengenai penggunaannya.

3) Perlindungan Muka dan Mata

Gambar 2.3

Pelindung Muka dan Mata di MV.ENA SOVEREIGN



Sumber: Berdasarkan dari data penulis

Mata adalah bagian yang paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam operasi sehari-hari pada kemungkinan kapal sangat tinggi untuk memiliki cedera mata. Kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk

perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi. Dalam memilih perlindungan muka dan mata, harus diperhatikan bentuk dan tingkat bahaya yang dihadapi dan kemampuan pelindung.

Penyebab utama kecelakaan pada mata adalah :

- a) Sinar infra merah – gas pengelasan.
- b) Sinar ultra violet – gas listrik.
- c) Terkena bahan kimia.
- d) Terkena partikel.

4) Perlindungan Tangan dan Kaki Gloves (Sarung tangan)

Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan dikapal. Sarung tangan ini digunakan dalam operasi dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan orang-orang. Pemakaian Gloves yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang dihadapi dan jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya leather gloves (terbuat dari kulit) umumnya untuk menangani benda yang kasar atau tajam, hot resistant gloves yang terbuat dari karet, sintetik atau Polivinil klorida (PVC) ketika mengenai asam, alkalis, oli, solvent, dan bahan kimia.

Gloves dapat dengan mudah terjepit dibawah drum dan di dalam mesin.

Gloves yang basah atau berminyak bias menjadi licin dan oleh karena itu diperlukan perhatian khusus ketika menggunakannya dalam bekerja.

Footwear (Alas kaki) Kecelakaan pada kaki biasanya disebabkan karena pemakaian alas kaki yang tidak cocok, meskipun begitu dirasakan kepada semua personil yang bekerja diatas kapal untuk menggunakan *Safety Footwear* yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan karena tumbukan.

5) Pakaian Kerja

Gambar 2.4

Pakaian Kerja di MV.ENA SOVEREIGN



Sumber: Berdasarkan dari data penulis

Pakaian kerja termasuk sepatu sering kali tidak memadai untuk melakukan pekerjaan. Crew kapal kadang – kadang bekerja sambil berpakaian tua yang sudah jelek dipakai sehari – hari. Keadaan ini selain merugikan dari keselamatan juga menunjukkan suatu mutu kehidupan yang rendah. Dalam menetapkan pilihan atau penggunaan pakaian kerja, perlu diikuti ketentuan atau petunjuk – petunjuk dibawah ini:

- a) Dalam pemilihan pakaian kerja, harus diperhitungkan bahaya – bahaya yang mungkin menimpa tenaga kerja, dan pakaian kerja harus dipilih menurut kemampuannya untuk mengurangi bahaya sebesar mungkin.
- b) Pakaian kerja harus pas betul tanpa bagian – bagian atau tali yang longgar dan kantung, jika ada harus sedikit mungkin jumlahnya dan sekecil mungkin ukurannya.
- c) Baju longgar atau sobek, dasi dan kunci berantai atau arloji berantai tidak boleh dipakai.
- d) Baju berlengan pendek lebih baik dari baju berlengan panjang yang digulung lengannya keatas.

Benda – benda tajam atau runcing, bahan – bahan eksplosive atau cairan – cairan yang dapat terbakar tidak boleh dibawa dalam kantong pakaian dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda. Dengan demikian bila

sumber daya manusia yaitu awak kapal apabila dalam melaksanakan pekerjaannya tanpa adanya kedisiplinan, kesadaran serta ketidak mampuan untuk penggunaan alat – alat keselamatan maka bahaya kecelakaan akan selalu ada dan menanti setiap saat. Untuk itu apabila kecelakaan itu sampai terjadi maka akan dapat menimbulkan kerugian-kerugian di berbagai pihak. Dan hal ini merupakan hambatan-hambatan yang sangat mengganggu kelancaran kerja serta hambatan pada sistem pengoperasian kapal tersebut.

Akibat – akibat yang timbul karena kecelakaan kerja ini berupa kerugian – kerugian bagi semua pihak baik bagi anak buah kapal itu sendiri maupun bagi perusahaan. Bagi anak buah kapal berupa penderitaan akibat kecelakaan tersebut seperti luka, memar, cacat, bahkan dapat menyebabkan kematian. Hal tersebut harus diantisipasi dengan seksama karena berkaitan dengan kelancaran operasi kapal.

Anak Buah Kapal (ABK) harus memiliki pengetahuan yang cukup dan pengalaman dalam melakukan pekerjaan. Hal ini dimaksudkan agar dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya yang berkaitan dengan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja dapat optimal sebagaimana mestinya.

Dengan adanya peningkatan system manajemen keselamatan kerja maka segala pekerjaan diatas kapal dapat terprogram dengan baik sesuai manajemen keselamatan kerja, selain itu juga perlunya pengawasan yang ketat oleh para perwira kapal dalam memperhatikan para anak buah kapal dalam melakukan pekerjaan agar keselamatan kerja mereka dapat diperhatikan.

6. Anak Buah Kapal (ABK)

Gambar 2.5

Anak Buah Kapal (ABK) di MV. ENA SOVEREIGN



Sumber: Berdasarkan dari data penulis

Mengenai ini menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran mendefinisikan pengertian Anak Buah Kapal (ABK) atau awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pengertian awak kapal adalah awak kapal selain Nakhoda ataupun pemimpin kapal.

Menurut ilmu hukum maritim pengertian awak kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya terkecuali Nakhoda. Bertolak dari rumusan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa untuk mengusahakan pelayaran, kapal harus ada daftar awak kapal (Monsterrol) yang dibuat dan di sahkan oleh syahbandar.

Kewajiban ini terdapat dalam Pasal 145 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu

“Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan”.

Harus dibuat suatu daftar dari semua orang yang melakukan dinas sebagai anak buah kapal dan pengawas yang berwenang dalam hal ini adalah syahbandar.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan berkaitan dengan Anak Buah Kapal (ABK) antara lain :

a. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal (ABK)

- 1) Berumur sekurang – kurangnya 18 tahun
- 2) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit yang ditunjuk pemerintah
- 3) Memiliki sertifikat keahlian pelaut
- 4) Buku pelaut disahkan oleh KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan)

b. Hak Sebagai Anak Buah Kapal (ABK)

- 1) Hak atas upah
- 2) Hak atas permakanan dan tempat tinggal di kapal
- 3) Hak atas cuti
- 4) Hak atas perawatan kalau sakit di kapal
- 5) Hak atas angkutan bebas
- 6) Hak atas ganti rugi bilamana kapalnya musnah / tenggelam

c. Kewajiban Sebagai Anak Buah Kapal (ABK)

- 1) Mentaati perintah perusahaan
- 2) Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
- 3) Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah ditetapkan
- 4) Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh Nakhoda

d. Pekerjaan Anak Buah kapal (ABK) di jelaskan di dalam :

- 1) Perjanjian kerja laut
- 2) Sijil awak kapal
- 3) Peraturan dinas di kapal yang di buat oleh Nakhoda
- 4) Taat kepada atasan teristimewah menjalankan perintah – perintah Nakhoda
- 5) Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang –barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin

Nakhoda

- 6) Keluar dari kapal dengan izin Nakhoda dan pulang kembali tidak terlambat
- 7) Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal dengan muatan dengan menerima upah tambahan
- 8) Menyediakan diri untuk Nakhoda selama 3 hari setelah habis kontraknya untuk kepentingan membuat kisah kapal.

e. Jabatan-jabatan Anak Buah kapal (ABK)

1) Deck Department

Bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo dan bongkar muat di pelabuhan. *Deck Department* juga bertanggung jawab untuk pemeliharaan kapal, operasional kapal, operasional pelayaran, dan semua urusan hukum dan perizinan perjalanan kapal. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *deck department* :

a.) *Master / Nakhoda*

Master adalah perwira tertinggi serta wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di struktural kapal. *Master* bertanggung jawab atas kehidupan semua personel di kapal, keamanan kapal, kargo, lingkungan, dan juga harus bertanggung jawab kepada perusahaan.

UU No. 21 Th. 1992 dan juga pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU No. 21 Th.1992, maka definisi dari Nakhoda adalah seseorang yang sudah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal 342 KUHD secara eksplisit

menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi di atas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal. *Master/Nakhoda* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal

tersebut dinavigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sesuai dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b.) *Chief Officer* / Mualim I

Chief Officer adalah Perwira tinggi di bawah Kapten/nahkoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi, dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan *deck department*. *Chief Officer* bertanggung jawab kepada Nahkoda atas semua hal *deck department* terkait, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi kargo dan bongkar muat.

c.) *Second Officer* / Mualim II

Second Officer adalah perwira tinggi dibawah *Chief Officer*/pejabat kedua yang bertugas membantu *Chief Officer*. Pejabat yang bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, membuat jalur/route peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

d.) *Third Officer* / Mualim III

Third Officer merupakan perwira tinggi diatas kapal dibawah *Second Officer*. Mualim III bertugas membantu *Second Officer*. Pejabat bertanggung jawab sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan/*safety* kapal, pengatur arah navigasi, dan pemegang urusan administrasi umum termasuk UJBM (Uang Jatah Bahan Makan).

e.) Markonis / *Radio Officer/Spark*

Markonis bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya, baik itu yang di timbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dll.

f.) Bosun / *Boatswain* (serang)

Bosun bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer* dan bertanggung jawab atas semua Anak Buah Kapal (ABK) serta mengawasi/memimpin *seaman* madya dan *seaman* biasa.

g.) Operator Pompa / Pumpman (khusus kapal tanker)

Operator Pompa bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer*, membantu operasional kargo dan melakukan pemeliharaan rutin mesin *deck* dan peralatan terutama pompa.

h.) AB (*Seaman Madya*) / Juru Mudi

Juru Mudi bertugas mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran, di bawah pengawasan kepala kelasi, dan pumpman jika diperlukan.

i.) O/S (*Seaman Biasa*) / Kelasi

Kelasi bertugas membantu AB, mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan ruang kemudi, kargo, operasional pelayaran, kesiapan peralatan, kebersihan *deck* di bawah pengawasan bosun, dan pumpman jika diperlukan.

2.) *Engine Department*

Engine Department bertanggung jawab untuk menjalankan dan pemeliharaan peralatan mekanik dan listrik di seluruh kapal termasuk mesin utama, boiler, pompa, generator listrik, generator plant refrigerasi, dan penyimpanan air tawar. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *engine department* :

a.) *Chief Engineer* / Kepala Kamar Mesin

Chief Engineer adalah seorang pejabat tertinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap *engine department* dan bertanggung jawab langsung kepada *Master/Nahkoda* atas segala hal yang berhubungan dengan *engine*. *Chief Engineer* juga bertanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.

b.) *First Engineer* / Masinis I

Masinis I sebagai pejabat *engineer* bertugas membantu *Chief Engineer*, bertanggung jawab atas kegiatan operasi sehari-hari yang

dilakukan di *engine department*, bertanggung jawab penuh atas mesin induk/*main engine*, dan memimpin anak buah kapal bagian mesin.

c.) *Second Engineer / Masinis II*

Masinis II sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis I, bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa-pompa bahan bakar, dan minyak pelumas.

d.) *Third Engineer / Masinis III*

Masinis III sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis II, bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, pemurni, generator air tawar, boiler, mesin sekoci, dan bersama dengan *Third Officer*, menyipakan pemadam kebakaran dan peralatan yang menyelamatkan jiwa di ruang mesin. Serta membantu dalam pengisian bahan bakar.

e.) *Electrician / Juru Listrik*

Electrician/juru listrik bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.

f.) *Foreman / Mandor Mesin*

Foreman bertugas membuat laporan kegiatan di ruang mesin ke Masinis I serta memimpin dan mengawasi *Oiler* dan *Wiper*, mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh Masinis I dan perwira mesin lainnya.

g.) *Oiler / Juru Minyak*

Oiler bertugas membantu mandor mesin, mendukung pejabat *engineer* di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan.

h.) *Fitter/Juru Las*

Fitter bertugas membantu mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik di ruang mesin ataupun di ruang geladak.

i.) *Wiper*

Posisi junior bertugas di tanki kapal membatu mandor mesin, juru minyak. *Wiper* bertanggung jawab di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, pembersihan, dan perbaikan.

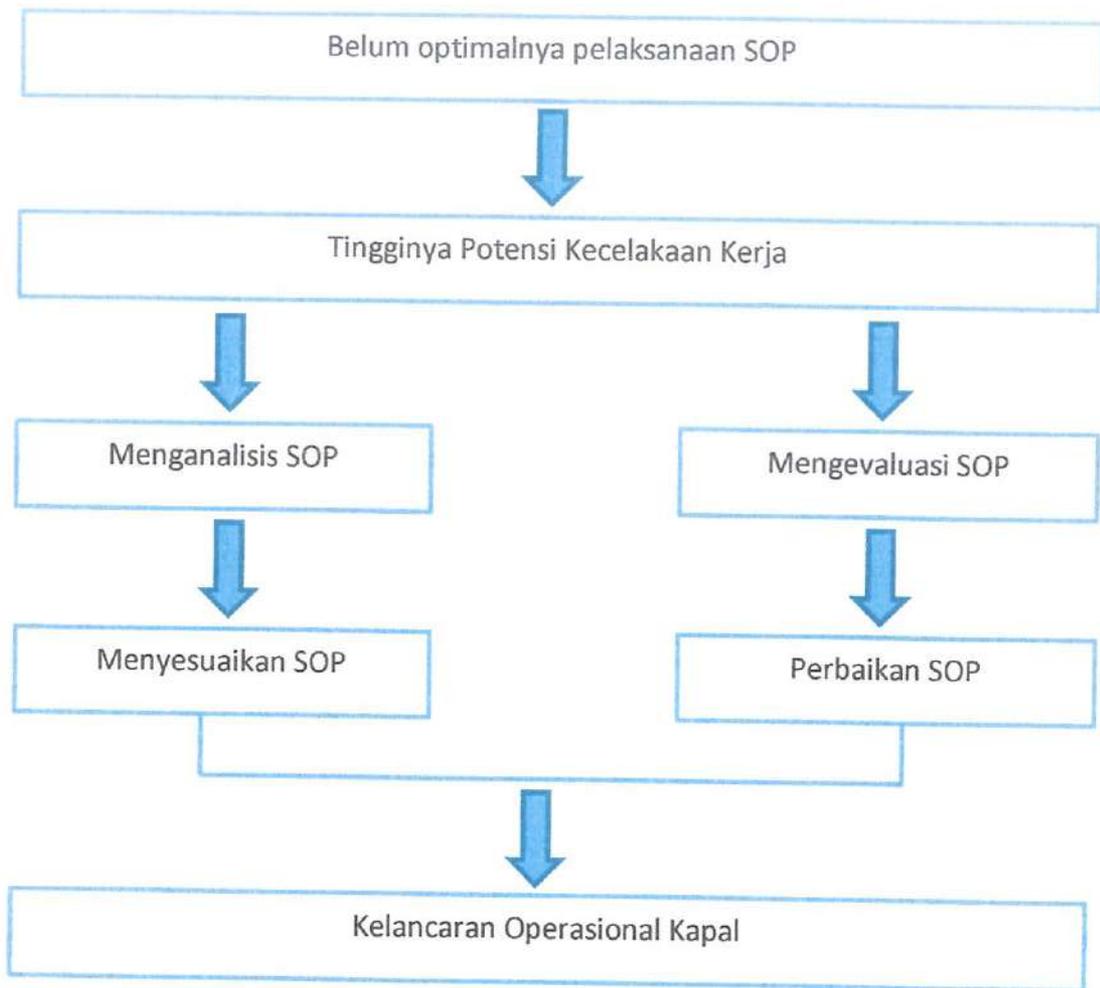
3.) *Catering Department*

Catering Department bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner di atas kapal, binatu, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department* :

a) *Chief Cook / Koki*

Chief Cook bertanggung jawab atas *catering department* yang ada di kapal, laporan kepada *Master/Nakhoda*, dan mengawasi/memimpin *Second Cook* dan *utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *Chief Cook* mengatur anggaran dan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *Master/Nakhoda*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk petugas.

KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta – fakta yang terjadi di lapangan sesuai dengan peristiwa yang terjadi pada saat penulis berada diatas kapal. Penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini antara lain:

1. Gambaran Umum Kapal

Gambar 3.1
Kapal MV. ENA SOVEREIGN



Sumber : Berdasarkan dari data penulis

MV. ENA SOVEREIGN dengan nomor IMO: 9269336 adalah Kapal Pasokan Lepas Pantai yang dibangun pada tahun 2002 saat ini sudah berusia sekitar 20 tahun dan saat ini berlayar di bawah bendera Indonesia.

Adapun data terkait dari MV. ENA SOVEREIGN sebagai berikut:

a. *Data Ship Particulars* MV. ENA SOVEREIGN

Ship Particulars adalah rincian data kapal lengkap mengenai identitas kapal termasuk *General Data*, *Machinery data*, *Hull Data*, *Owner* kapal dan lain sebagainya yang digunakan untuk mengetahui karakteristik kapal dan mempermudah memberikan informasi kapal. Berbeda halnya dengan Data Inventaris yang lebih rinci ke inventaris yang ada di kapal tersebut. *Ship Particulars* sebagai data diri suatu kapal yang lengkap dan singkat sehingga kita bisa mengetahuinya dengan mudah. Biasanya *Ship Particular* di cetak dengan selembur kertas atau lebih besar dan di pasang di anjungan maupun di *Engine Room*.

Tabel 4.1

Ship Particulars MV. ENA SOVEREIGN

<i>SHIP PARTICULARS</i>	
<i>VESSEL</i>	ENA SOVEREIGN
<i>OWNER</i>	PT. PELAYARAN ENA BAHARI
<i>CALL SIGN</i>	PKPS
<i>OFFICIAL NUMBER</i>	389708
<i>IMO</i>	9269336
<i>MMSI NUMBER</i>	525 003 246
<i>FLAG</i>	INDONESIA
<i>PORT OF REGISTRY</i>	JAKARTA
<i>CLASS</i>	GL
<i>TYPE</i>	ANCHOR HANDLING TUG
<i>YEAR BUILT</i>	2002
<i>PLACE BUILT</i>	NANINDAH MUTIARA SHIPYARD, BATAM, IND
<i>GRT/NRT</i>	294/148 TONS
<i>AIR DRAFT</i>	17.00 MTR
<i>LENGTH OVER ALL</i>	39.60 MTR

<i>LENGTH REGISTERED</i>	37.02 MTR
<i>BREADTH</i>	10.00 MTR
<i>DEPTH</i>	04.20 MTR
<i>AVEREAGE OPERATING DRAFT</i>	03.20 MTR
<i>MAXIMUM OPERATING DRAFT</i>	03.60 MTR
<i>SPEEED (MAX)</i>	10 KNOTS
<i>FUEL CAPACITY 100%</i>	356.789 M3
<i>FUEL CONSUMPTION</i>	13 TON/DAY
<i>HORSE POWER</i>	YANMAR GN-280 SN 2000x2 @750Rpm
<i>FRESH WATER CAPACITY</i>	98 M/T
<i>FUEL WATER CONSUMPTION</i>	3 TON/DAY
<i>LSA</i>	16 PERSON
<i>BERTHS</i>	16
<i>BOLLARD PULL</i>	48.87 TONS @MAX RPM
<i>DECK SPACE</i>	6.70 X 14.70
<i>VESEL EMAIL</i>	Ena.sovereign@optiaccess.com
<i>SATELITE PHONE</i>	+870773932541

Sumber : Berdasarkan dari data penulis

b. Data Crew List MV. ENA SOVEREIGN

Crew list adalah daftar anak buah kapal yang bekerja di atas kapal. Awak kapal yang bekerja diatas kapal mempunyai hak dan kewajiban yang harus di penuhi oleh *owner* kapal. Berikut daftar crew list kapal MV. ENA SOVEREIGN pada saat penulismelaksanakan praktik laut (Prala) yaitu :

Tabel 4.2

***Crew List* MV. ENA SOVEREIGN**

NO.	NAMA	JABATAN
1.	CAPT. ALIAS BERTY SUMAMPOW	MASTER
2.	VASCO IPSAN PURNAMA	2nd MASTER
3.	ARIADI BIN ALI JAFAR	Ch. OFF

4.	SUMARSONO ATMO SUPARTO	CH/ENG
5.	ABDUL GAFFAR DAENG BANI	2ND/ENG
6.	HENDRIK KALO'TONAPA	3RD/ENG
7.	MARTINUS TURU	OILER
8.	MUSLIMIN BIN SAMPE	COOK
9.	STEVEN EGETEN	MANDOR
10.	MARKUS RATNA	BOSUN
11.	AGUS APRIADI	A/B
12.	FRANKLIN KATIANDAGHO	A/B

Sumber : Berdasarkan dari data penulis

2. Standar Operasional Prosedur (SOP) tidak dapat dioptimalkan Di MV. ENA SOVEREIGN

Gambar 3.1
Anak Buah Kapal (ABK) MV. ENA SOVEREIGN



Sumber : Berdasarkan dari data penulis

Kapal adalah suatu alat transportasi laut yang memiliki berbagai macam peralatan dan perlengkapan serta mesinmesin penggerak yang dioperasikan oleh Anak Buah Kapal (ABK). Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, Anak Buah Kapal (ABK) dituntut untuk memiliki pengetahuan, ketrampilan, keseriusan dan pemahaman, terutama dalam mencegah kecelakaan kerja yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan jiwa dari Anak Buah Kapal (ABK) itu sendiri dan keselamatan pelayaran.

Dari berbagai jenis kecelakaan di atas kapal seperti terjatuh atau tertimpa benda jatuh, tentu akan berakibat negatif terhadap Anak Buah Kapal (ABK). Dapat berakibat luka, cacat, kematian, gangguan kejiwaan serta menjadi penyebab kesedihan keluarga yang tertimpa kemalangan. Sementara dipihak perusahaan akan berakibat terhambatnya pengoperasian kapal, biaya pengobatan, kerusakan peralatan, sehingga membutuhkan biaya tambahan yang merupakan suatu kerugian yang seharusnya bisa dihindarkan.

Kecelakaan-kecelakaan yang dapat terjadi diatas kapal selain faktor tidak dipakainya perlengkapan keselamatan, yang paling menonjol adalah faktor kelalaian manusia (*human error*) serta kurangnya pemahaman dan ketrampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalankan tugas. Pada keadaan sekarang ini dunia telah mengalami perubahan zaman yaitu memasuki zaman modern, arus modernisasipun begitu cepat baik di bidang teknologi maupun bidang ilmu pengetahuan. Dengan majunya bidang teknologi maka peralatan-peralatan yang ada di kapal tentu akan semakin canggih pula, baik itu alat-alat navigasi, alat-alat perlengkapan kerja dan terutama sekali alat-alat keselamatan.

Dari semua hal tersebut tentu saja dituntut suatu kemampuan dari setiap Anak Buah Kapal (ABK) untuk memahami cara pengoperasian alat-alat tersebut dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur keselamatan kerja. Anak Buah Kapal (ABK) harus menjalankan tugas sesuai dengan peraturan dan prosedur keselamatan yang berlaku. Dalam pelaksanaan kerja sangat diperlukan komunikasi dan koordinasi dalam melaksanakan semua itu salah satunya sangat dibutuhkan prosedur keselamatan kerja yang harus diikuti secara disiplin.

Hal ini merupakan suatu keharusan karena cara inilah yang penulis yakini akan dapat mencapai sasaran yang diinginkan oleh perusahaan, apabila sasaran perusahaan tercapai maka secara otomatis para pekerjanya pun akan ikut merasakan hasilnya. Dalam operasional sebuah kapal, perusahaan pemilik kapal banyak mengeluarkan biaya untuk menunjang kelancaran pekerjaan perawatan di atas kapal. Untuk itu perlu adanya upaya perencanaan kerja yang baik agar dapat mencapai hasil yang baik dan tanpa mengalami suatu kecelakaan apapun.

Dibutuhkan kedisiplinan tinggi dalam melaksanakan tugas merawat alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Ketika dalam kondisi normal, semua alat-alat keselamatan di atas kapal harus selalu dalam keadaan baik dan siap digunakan setiap saat bila terjadi keadaan darurat. Untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan perusahaan, pemimpin harus selalu mengawasi atau mengendalikan para perwira dan bawahan yang lain.

Merupakan suatu tantangan bagi pemimpin untuk mengawasi dan mengkoordinir para Anak Buah Kapal (ABK) lainnya, karena perilaku masing-masing orang berlainan, hal tersebut dipengaruhi oleh tingkat pendidikan dan juga latar belakang sosial para Anak Buah Kapal (ABK) itu sendiri. Pemimpin di atas kapal harus senantiasa berusaha untuk menciptakan suasana kerja yang harmonis dan selalu mengedepankan keselamatan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengerjakan suatu pekerjaan operasional di atas kapal.

Berikut ini adalah Standar Operasional Prosedur MV. ENA SOVEREIGN

a. Jaga di Anjungan Kapal (*Duty On The Brigde*)

Shift Kerja On Deck Daily Work



Bagan 3.1

Alur Standar Operasional Prosedur (SOP)

Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan piket. (Winardi, 2009). Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

1) Dinas harian

Dinas harian adalah pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan hari minggu dan hari besar libur. Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

2) Dinas jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan. Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga menurut Dr.Winardi, SE adalah :

- 1) Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang dan lingkungannya.
- 2) Melaksanakan / mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (Nasional / Internasional).
- 3) Melaksanakan perintah / instruksi dari perusahaan maupun nakhoda (tertulis lisan) atau *Master Standing Order*.

Berikut ini Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga

Dalam STCW Amandemen 2010 tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

- 1) Pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh perwira jaga harus dapat

mengkoordinir team pada saat berdinis jaga dan dapat mengambil keputusan yang cepat dan tepat pada kejadian apapun sesuai dengan yang ada di dalam kode STCW Amandemen 2010 yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar maupun pada saat berlabuh jangkar.

- 2) Pemerintah harus meminta Nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna memelihara suatu tugas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan dibawah pengarahan umum dari Nakhoda maka:
 - a) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau ruang bridge control.
 - b) Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
 - c) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam STCW Amandemen 2010 dan di bawah pengarahan Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.
 - d) Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

Sesuai dengan aturan pada ILO (*International Labour Convention*) dan STCW 2010, yang berisi :

- 1) Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- 2) Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- 3) Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- 4) Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- 5) Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

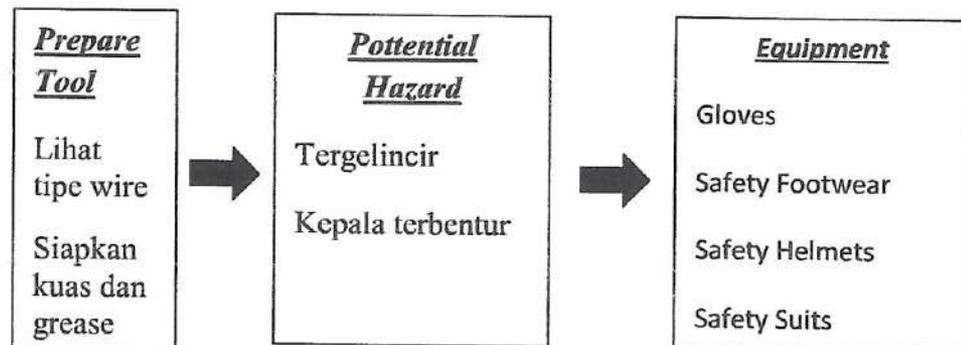
Peraturan IMO mengenai pencegahan kecelakaan dan kesehatan kerja bagi pelaut, untuk itu IMO membuat petunjuk pencegahan kelelahan untuk melaksanakan tugas (*Fitness Duty*) antara lain :

- 1) Maksimum jam kerja pelaut rata-rata tidak lebih dari 12 jam perhari, setiap perwira dan rating yang akan diberi tugas jaga harus minimal 10 jam istirahat dalam periode 24
- 2) Jumlah jam istirahat boleh dibagi tidak lebih dari 2 periode yang salah satu periodenya paling sedikit 6 jam

- 3) Pengecualian dari kondisi butir 1 dan 2 di atas, sepuluh jam minimal istirahat boleh dikurangi akan tetapi tidak boleh kurang dari 6 jam secara terus menerus dan pengurangan tersebut tidak melebihi dari 2 hari dan tidak kurang dari 70 jam istirahat untuk periode 7

Dengan terciptanya keselamatan dan kesehatan kerja dengan baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang dapat menunjang terjadinya pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas kerja bagi anak buah kapal, serta dapat memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial dilingkungan masyarakat ketenagakerjaan.

b. Grease Wire Wings



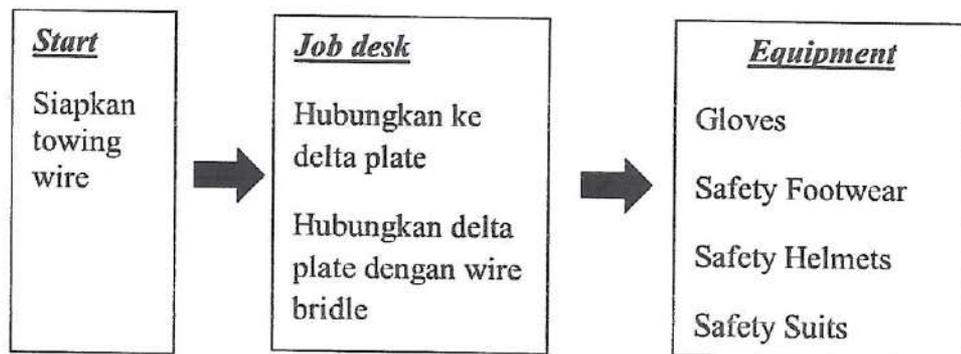
Cara menggunakan *grease wire wings* yang benar. Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu diantaranya adalah :

- 1) Masukkan ujung mata *grease wire wings* pada lubang *wire clip*, kemudian tekuk agar dapat membentuk mata kait. Kemudian masukkan lagi ujung mata *wire rope* yang sudah ditekuk kedalam lubang *wire clip*.
- 2) Setelah semua masuk, tarik *grease wire wings* hingga ujung pangkal mata *brace wire wings* yang sudah kalian ukur ukurannya. bisa pilih mau pake *thimble* atau tanpa *thimble* untuk pembuatan mata *wire rope* slingnya.
- 3) Pastikan memposisikan *grease wire wings* dengan benar. Bagian *body* bawah *wire clip* diposisikan pada *wire rope* yang lebih panjang.

Sedangkan bagian *body* atas *wire clip* diposisikan pada *wire rope* yang sudah ditekuk atau yang lebih pendek.

- 4) Hal yang terakhir yaitu perlu diingat bahwa harus memasang minimal 3 *wire clip* pada *wire rope* sling tersebut. Jadi contohnya dapat anda lihat pada gambar diatas. Jadi setelah *wire clip* pertama sudah dimasukkan, masukkan lagi *wire clip* kedua dan ketiga. cara pasanganya jangan pasang *wire clip* setelah mata terbentuk. Masukkan 3 buah *wire clip* terlebih dahulu pada *wire rope* yang belum dibuat *wire rope sling*, kemudian baru masukkan *wire clip* satu persatu.

c. Connecting Towing Wire



Setidaknya harus tersedia sedikitnya 2 *coil tali towing (towing line)* termasuk untuk cadangan ketika menemui kondisi darurat, panjang tali *towing* antara 50 s/d 300 meter tergantung lokasi, arus laut dan gelombang. Periksa juga *Towing braidles*, *Towing braidles* ini dipasang pada tongkang yang ditunda dan diikat pada *towing chock (smith pad eye/smith bracket)* dan dalam kondisi baik serta belum terdapat serat-serat baja yang terputus.

Begitu juga dengan *Shackles*, *Shackle* yang harus tersedia diatas *tug boat* disesuaikan dengan kapasitas *bollard pull*, minimal tersedia 3 buah untuk keperluan *single tow* 25 ton, 5 s/d 10 ton minimal 3 buah untuk penempatan *shackle* tersebut pada bagian antara *towing line* dengan *braidles*, dan antara *braidles* dengan *towing chock*.

Yang paling penting periksa apakah *towing hook* dapat berfungsi dengan baik, cek juga *Towing Arch*, Bagian ini berfungsi sebagai pengaman dari *towing line* pada saat kondisi *towing*.

d. **Cleaning Dalam Ruangan**



Ruang muatan yang disiapkan dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, sehingga kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Berdasarkan hasil penelitian, proses bongkar muat pada saat kapal akan berlabuh di pelabuhan terhambat dikarenakan waktu pembersihan ruang muat tidak mencukupi serta peralatan perlengkapan kebersihan ruang muat banyak yang rusak dan tidak layak pakai sehingga ruang muat masih kotor dan belum siap untuk menerima muatan.

Proses pembersihan ruang muat yang tidak sesuai dengan prosedur terjadi karena kurangnya pengawasan, koordinasi, komunikasi dan perawatan peralatan kebersihan ruang muat. Upaya untuk mengatasi agar proses pembersihan ruang muat tepat waktu yaitu meningkatkan koordinasi antarwark kapal dan melakukan perawatan terhadap alat-alat kebersihan ruang muat. Pembersihan ruang muat dapat berjalan lancar apabila dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang ada dan peralatan kebersihan yang memenuhi standart.

Dengan diberlakukannya ISM (*International Safety Management*) Code, mewajibkan semua personil yang akan bekerja di atas kapal harus melalui suatu proses pendidikan dan pelatihan. Pelatihan (*training*) ini dilaksanakan dengan standar internasional, sebagai pelaksananya adalah Pusat Diklat (pendidikan dan latihan) Perhubungan Laut yang telah diakui untuk memberikan pendidikan dan latihan bagi para awak kapal, baik itu dalam pelatihan jangka pendek (*short course*) maupun berkala serta lanjutan (*advance course*).

B. DESKRIPSI DATA

Dari pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MV. ENA SOVEREIGN, penulis dapat menganalisis dari 2 (dua) masalah utama sebagai berikut :

1. Standar Operational Prosedur (SOP) tidak dapat dioptimalkan Di MV. ENA SOVEREIGN

Penyebab dari masalah tersebut sebagai berikut :

Kecelakaan kerja yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan jiwa dari Anak Buah Kapal (ABK) itu sendiri dan keselamatan pelayaran, Kesadaran tentang pengetahuan dan pemahaman standar prosedur keselamatan kerja di atas kapal sangatlah penting, yaitu dengan dapat dilakukan dengan mendorong setiap Anak Buah Kapal (ABK) untuk selalu mengikuti standar-standar keselamatan kerja yang ada di atas kapal dengan cara meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja serta meningkatkan peran perwira untuk melakukan pengawasan dan arahan terhadap para Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

2. Tingginya Potensi Kecelakaan Kerja di MV. ENA SOVEREIGN

Penyebab dari masalah tersebut sebagai berikut :

Kurangnya kesadaran dan pengetahuan yang dimiliki oleh Anak Buah Kapal (ABK), Dibutuhkan kedisiplinan tinggi dalam melaksanakan tugas merawat alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Ketika dalam kondisi normal, semua alat-alat keselamatan di atas kapal harus selalu dalam keadaan baik dan siap digunakan setiap saat bila terjadi keadaan darurat. Untuk

mencapai tujuan yang telah ditetapkan perusahaan, pemimpin harus selalu mengawasi atau mengendalikan para perwira dan bawahan yang lain.

kemampuan dari setiap Anak Buah Kapal (ABK) dituntut untuk memahami cara pengoperasian alat-alat tersebut dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur keselamatan kerja. Anak Buah Kapal (ABK) harus menjalankan tugas sesuai dengan peraturan dan prosedur keselamatan yang berlaku. Dalam pelaksanaan kerja sangat diperlukan komunikasi dan koordinasi dalam melaksanakan semua itu salah satunya sangat dibutuhkan prosedur keselamatan kerja yang harus diikuti secara disiplin.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari penjelasan analisa diatas maka penulis dapat menganalisa beberapa pemecahan masalah adalah sebagai berikut:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

Setelah melakukan analisis terhadap permasalahan yang dikemukakan diatas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan masalah. Alternatif pemecahan masalah merupakan solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam pemecahan masalah penulis menggunakan pengetahuan dan pertimbangan dalam memutuskan alternatif yang paling baik untuk memecahkan masalah. Adapun alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu:

a. Standar Operational Prosedur (SOP) tidak dapat dioptimalkan Di MV. ENA SOVEREIGN

1) Melakukan Sosialisai tentang pengetahuan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang berada diatas kapal.

Tahapan ini meliputi pembuatan brosur/leaflet yang memuat informasi mengenai kondisi-kondisi yang dapat berbahaya dalam pelayaran, peraturan- peraturan yang mengatur tentang keselamatan pelayaran, alat-alat keselamatan standar yang harus terdapat di kapal, serta resiko-resiko yang dapat terjadi jika tidak terdapat jaminan keselamatan

selama berlayar. Serta pembuatan stiker keselamatan pelayaran yang bertuliskan “keselamatan pelayaran tanggung jawab kita bersama”

2) Melakukan pelatihan/training bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang akan diberangkatkan

.Pada masa modern sekarang ini, kita merasakan bahwa perubahan yang cepat seringkali terjadi, dimana banyak tuntutan pasar global mengubah apa yang selama ini sudah biasa dan sering kita lakukan. Dengan semakin majunya dunia pelayaran, tingginya tingkat kompetisi kerja di kapal-kapal menuntut mutu yang lebih baik terutama bagi para Anak Buah Kapal (ABK) dalam menunjang keselamatan kerja. Perusahaan pelayaran telah mensyaratkan kecakapan yang memenuhi segala ketentuan bagi orang-orang yang ingin bekerja di atas kapal.

Dengan diberlakukannya ISM (*International Safety Management*) Code, mewajibkan semua personil yang akan bekerja di atas kapal harus melalui suatu proses pendidikan dan pelatihan. Pelatihan (*training*) ini dilaksanakan dengan standar internasional, sebagai pelaksananya adalah Pusat Diklat (pendidikan dan latihan) Perhubungan Laut yang telah diakui untuk memberikan pendidikan dan latihan bagi para awak kapal, baik itu dalam pelatihan jangka pendek (*short course*) maupun berkala serta lanjutan (*advance course*).

Peningkatan mutu sumber daya manusia khususnya terhadap Anak Buah Kapal (ABK), antara lain untuk meningkatkan disiplin, pengetahuan dan ketrampilan. Untuk dapat menunjang kelancaran operasional kapal, sangatlah diperlukan Anak Buah Kapal (ABK) yang berkualitas, bersertifikat, memiliki disiplin yang tinggi, sehat secara medis sesuai persyaratan nasional dan internasional, terampil dalam melaksanakan tugas sesuai jabatan masing-masing. Pelatihan berdasarkan STCW, yang pada hakikatnya adalah prosedural atau mengikuti tata kerja, maka diharapkan para Anak Buah Kapal (ABK) memiliki pemahaman yang memadai serta dapat menunjang pelaksanaan kerja dengan cara yang benar dan selamat.

b. Tingginya Potensi Kecelakaan Kerja di MV. ENA SOVEREIGN

Melakukan monitoring secara berkala kepada Anak Buah Kapal (ABK), pentingnya monitoring untuk mengecek keselamatan kerja di atas kapal, pengawasan/monitoring perlu dilakukan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dalam bekerja di atas kapal yang berguna untuk penyelewengan tindakan dalam kesalahan penggunaan alat keselamatan kerja dan prosedur yang tidak sesuai.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

Dalam alternatif pemecahan masalah yang diajukan harus dievaluasi dari segi kelemahan dan kekuatan, kekurangan dan kelebihan, keuntungan dan kerugian dan lain sebagainya untuk memudahkan pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat, di bawah ini evaluasi alternatif pemecahan masalah yaitu:

a. Standar Operasional Prosedur (SOP) tidak dapat dioptimalkan Di MV. ENA SOVEREIGN

1) Melakukan Sosialisai tentang pengetahuan prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang berada di atas kapal.

Keuntungannya yaitu:

- a) Anak Buah Kapal (ABK) lebih terampil dan memiliki pengetahuan tentang standar dan minimum prosedur keselamatan kerja di atas kapal sehingga terhindar dari kecelakaan kerja dan kerugian yang dapat merugikan diri sendiri, orang lain, dan perusahaan
- b) Perusahaan mendapat keuntungan yang sesuai dengan target perusahaan dari kinerja yang baik dari Anak Buah Kapal (ABK)

Kerugiannya yaitu:

- a) Membutuhkan waktu yang extra kepada Anak Buah Kapal (ABK) agar mengetahui standar prosedur keselamatan kerja yang baik dan benar.
- b) Perusahaan mengeluarkan biaya yang lebih untuk melakukan sosialisasi untuk membayar tenaga ahli yang akan menjelaskan

standar – standar prosedur keselamatan kerja dan alat 0 alat keselamatan kerja kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang akan berangkat naik ke atas kapal.

2) Melakukan pelatihan/training bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang akan diberangkatkan

Keuntungannya yaitu:

Anak Buah Kapal (ABK) lebih terampil dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab atas keselamatan kerja yang berada di atas kapal sehingga dapat terhindar dari kerugian dan kecelakaan kerja yang dapat merugikan diri sendiri dan perusahaan.

Kerugiannya yaitu:

Membutuhkan waktu dan peran dari perwira di atas kapal kepada Anak Buah Kapal (ABK)

b. Tingginya Potensi Kecelakaan Kerja di MV. ENA SOVEREIGN

Melakukan monitoring secara berkala kepada Anak Buah Kapal (ABK)

Keuntungannya yaitu:

- 1) Terhindar dari kecelakaan kerja akibat dari kelalaian Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja tidak sesuai standar
- 2) Perusahaan mendapatkan keuntungan yang maksimal dari kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal

Kerugiannya yaitu:

- 1) Memerlukan pengawasan dengan ketat kepada para Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja diatas kapal
- 2) Diperlukan kerjasama dari semua Anak Buah Kapal (ABK) yang berada di atas kapal
- 3) Dilakukan secara langsung diatas kapal sehingga memerlukan waktu yang lama untuk melakukan pengecekan

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Setelah melakukan evaluasi terhadap setiap alternatif masalah, dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja Anak Buah Kapal (ABK) di MV. ENA SOVEREIGN, penulis bisa menentukan alternatif yang mana yang tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah adalah sebagai berikut:

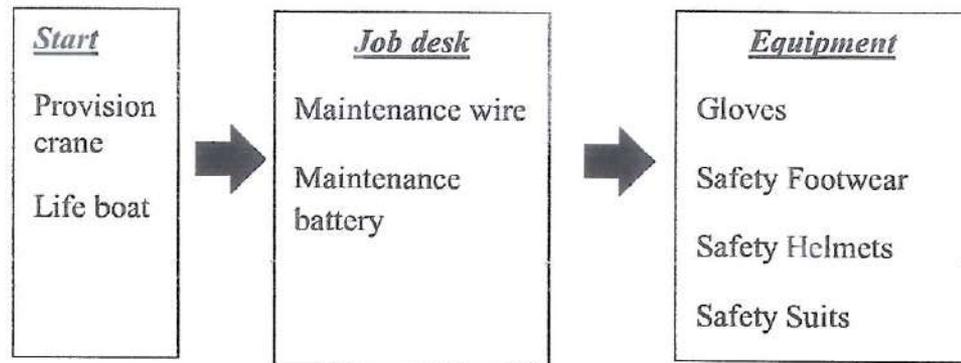
a. Standar Operasional Prosedur (SOP) tidak dapat dioptimalkan Di MV. ENA SOVEREIGN

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah diatas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang prosedur keselamatan kerja yaitu melakukan pelatihan/*training* bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang akan di berangkatkan

b. Tingginya Potensi Kecelakaan Kerja di MV. ENA SOVEREIGN

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah diatas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk prosedur keselamatan kerja yang tidak optimal yaitu melakukan moonitoring secara berkala kepada Anak Buah Kapal (ABK)

e. Maintenance Alat Kapal



Bagian paling penting dari tubuh ialah bagian kepala. Maka dari itu di perlukan perlindungan terbaik untuk kepala salah satunya yaitu dengan menggunakan helm Safety. Alat ini berguna melindungi kepala dari kejatuhan benda tajam, keras dan lainnya

Safety Helmets dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh daari suatu ketinggian. Bahaya lainnya termasuk panas yang tidak normal, resiko timpukan atau pukulan yang menghancurkan, atau percikan bahan kimia. Sejak bahaya menjadi sangat beragam bentuknya, ini dinilai bahwa dalam banyak kasus.

Kulit helm harus dalam satu bagian konstruksinya tanpa klim, dibentuk untuk menahan tumbukan. *Harnes* atau *Suspension* untuk menyokong perlindungan di kepala pemakai. *Crown Straps* membantu menahan kekuatan tumbukan, dibentuk pada jarak kelayakan dari pendekatan 25 mm antara kulit helm dengan batok kepala pemakai. Suspensi harus bias diatur sebelum helm digunakan.

3. Tingginya Potensi Kecelakaan Kerja di MV. ENA SOVEREIGN

Pada tanggal 17 Desember 2021 Anak Buah Kapal (ABK) mengalami kecelakaan saat melaksanakan kerja perawatan dewi-dewi sekoci penolong di atas kapal, jatuh dari ketinggian dua meter di atas *deck* kapal. Masalah terjadi karena adanya kendala kedisiplinan dan pemahaman dari Anak Buah Kapal (ABK) dalam hal prosedur keselamatan kerja dan pemakaian alat-alat keselamatan kerja, karena kurangnya pemahaman tentang peraturan

keselamatan kerja, baik itu yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan yang telah dibuat oleh pimpinan di atas kapal.

Masalah lain yang juga mendorong terjadinya kecelakaan kerja adalah tidak adanya motivasi untuk bekerja secara serius, hal-hal seperti ini sering terjadi dan tentu saja akan mengganggu serta menghambat jalannya pengoperasian kapal sebagaimana yang diinginkan. Untuk mengubah sesuatu hal yang telah menjadi suatu kebiasaan lama ke suatu kebiasaan yang baru memerlukan komunikasi dan koordinasi, juga pelatihan yang harus dilakukan secara terus-menerus. Meskipun telah diterapkan manajemen keselamatan kerja di atas kapal yaitu *Safety Management System* (SMS), Anak Buah Kapal (ABK) sudah terbiasa dengan pola kerja yang lama dan kurang mengindahkan / peduli terhadap faktor keselamatan pada dirinya sendiri maupun terhadap lingkungan sekitar, seperti yang pernah penulis jumpai di atas kapal.

Masih ada beberapa Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja di dek dan kamar mesin tanpa memakai sarana keselamatan kerja, sehingga terjadi kecelakaan yang disebabkan karena kurangnya kesadaran dalam menggunakan peralatan perlindungan diri. Misalnya sepatu kerja (*safety shoes*) dan topi pengaman (helmet) merupakan sarana peralatan perlindungan diri, kesemuanya itu adalah merupakan sarana pengaman serta menjadi suatu keharusan sebagai kelengkapan kerja yang harus dipakai pada saat melaksanakan tugas di atas kapal.

Kecelakaan dapat mengakibatkan luka-luka, cacat dan bahkan sampai pada kematian, hal tersebut apabila terjadi merupakan suatu kerugian bagi perusahaan dan terutama bagi diri dan keluarga kita sendiri. Pada masa sekarang ini, kita merasakan bahwa perubahan yang cepat seringkali terjadi, dimana banyak tuntutan pasar global mengubah apa yang selama ini sudah biasa dan sering kita lakukan. Dengan semakin majunya dunia pelayaran, tingginya tingkat kompetisi kerja di kapal-kapal menuntut mutu yang lebih baik terutama bagi para Anak Buah Kapal (ABK) dalam menunjang keselamatan kerja. Perusahaan pelayaran telah mensyaratkan kecakapan yang memenuhi segala ketentuan bagi orang-orang yang ingin bekerja di atas kapal.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah penulis membahas penelitian di atas dengan menguraikan beberapa hal yang berkaitan dengan prosedur keselamatan kerja di atas kapal maka dapat diambil kesimpulan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga apabila ada yang mengalami kejadian yang sama seperti penulis alami, dapat mengambil tindakan dan melakukan hal-hal yang telah disampaikan tentang mencegah kecelakaan kerja secara tepat. Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari uraian diatas tentang Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal (ABK) Di MV. ENA SOVEREIGN, yaitu:

1. **Kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang prosedur keselamatan kerja di MV. ENA SOVEREIGN**, yaitu dapat dilakukan dengan melakukan pelatihan/*training* bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang akan di berangkatkan hal tersebut dilakukan dengan mendorong setiap Anak Buah Kapal (ABK) untuk selalu mengikuti standar-standar keselamatan kerja yang ada di atas kapal dengan cara meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja serta meningkatkan peran perwira untuk melakukan pengawasan dan arahan terhadap para Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

2. **Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tidak optimal**, pelaksanaannya belum dilakukan dan diterapkan secara maksimal, hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran tentang kedisiplinan dan pemahaman dalam menggunakan alat keselamatan kerja, minimnya pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat keselamatan kerja, kurangnya arahan perwira kapal sebelum memberikan perintah kerja kepada para Anak Buah Kapal (ABK) dan kurangnya pengawasan terhadap

para Anak Buah Kapal (ABK), maka dari itu diperlukan moonitoring secara berkala kepada Anak Buah Kapal (ABK) serta adanya evaluasi prosedur sehingga perlu adanya perbaikan Standar Operasioanl Prosedur (SOP).

B. SARAN

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

1. Perusahaan dan pimpinan di atas kapal harus memastikan bahwa prosedur keselamatan kerja dilaksanakan dengan baik dan benar sehingga perlu ditingkatkan kualitas pendidikan, pelatihan dan keterampilan para pelaut. Seluruh Anak Buah Kapal (ABK) harus mengerti dan mengetahui terlebih dahulu tentang prosedur apa saja yang harus dilakukan sebelum melakukan pekerjaan yang akan dikerjakan. Maka diharapkan dalam melakukan suatu pekerjaan para Anak Buah Kapal (ABK) dapat menerapkan prosedur kerja yang baik. Sehingga dengan melakukan prosedur-prosedur keselamatan kerja yang ada, kecelakaan kerja dapat dicegah.
2. Perusahaan dan pimpinan di kapal agar menjamin awak kapal memiliki pengetahuan dan kedisiplinan didalam menerapkan prosedur keselamatan kerja. Para perwira harus selalu aktif mengingatkan serta menjadi contoh dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja. Sehingga tingkat pengetahuan dan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dapat meningkat dan dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja.
3. Melakukan pelatihan/training bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang akan diberangkatkan, Dengan diberlakukannya ISM (*International Safety Management*) Code, mewajibkan semua personil yang akan bekerja di atas kapal harus melalui suatu proses pendidikan dan pelatihan. Pelatihan (*training*) ini dilaksanakan dengan standar internasional, sebagai pelaksananya adalah Pusat Diklat (pendidikan dan latihan) Perhubungan Laut yang telah diakui untuk memberikan pendidikan dan latihan bagi para awak kapal, baik itu dalam pelatihan jangka pendek (*short course*) maupun berkala serta lanjutan (*advance course*).

DAFTAR PUSTAKA

1. Istopo, Capt. Kamus Istilah Pelayaran dan Ensiklopedia Maritim, Jakarta, 1990
2. Jatim, Rozaimi, Capt. Kodifikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE), Jakarta 2003
3. Suma'mur P. KM. Sc, Dr (1981) ; Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan, PT. GUNUNG AGUNG JAKARTA
4. De Rosario, Willem, Capt., Olah Gerak untuk MPI, MPB – II, MPB – III
5. SOLAS 1974, Yayasan Sekar Laut, Jakarta 1983
5. SOLAS 1974 CONSOLIDATE EDITION, IMO, London
7. ISM CODE ; CORP PERWIRA BESAR BP3IP Jakarta
8. Ibrahim, M. 2015. Metodologi Penelitian Kualitatif. Pontianak.

Division 1 General

1 Name of Order

This Order is *Marine Order 28 (Operations standards and procedures) 2012*.

2 Commencement

This Order commences on 15 April 2012.

3 Repeal of *Marine Orders Part 28, issue 3*

Marine Orders Part 28, issue 3 is repealed.

4 Purpose

4.1 This Order makes provision for the safe navigation and operation of vessels by giving effect to:

(a) the following provisions of the STCW Convention:

- (i) Regulation I/14;
- (ii) Regulation VIII/1;
- (iii) Regulation VIII/2; and

(b) the following provisions of the STCW Code:

- (i) Section A-I/14;
- (ii) Section A-VIII/1;
- (iii) Section A-VIII/2;
- (iv) Section B-I/14;
- (v) Section B-VIII/2.

4.2 This Order also gives effect to SOLAS in relation to the safe navigation and operation of vessels.

5 Power

5.1 Paragraph 340(1)(h) of the Navigation Act provides that the regulations may give effect to the STCW Convention.

5.2 Subsection 339(1) of the Navigation Act provides for regulations to be made prescribing matters required or permitted to be prescribed, or that are necessary or convenient to be prescribed for carrying out or giving effect to the Act.

5.3 Paragraph 340(1)(a) of the Navigation Act provides that the regulations may provide for giving effect to SOLAS.

5.4 Subsection 342(1) of the Navigation Act provides for the making of orders about matters for which provision can be made by the regulations.

6 Definitions

Note 1 There are no terms currently defined specifically for this Order.

Note 2 Some terms used in this Order are defined in *Marine Order 1 (Administration) 2011*, including:

- Navigation Act
- Manager, Ship Operations and qualifications
- SOLAS
- STCW Code.

Section 9T89T

Note 3 Other terms used in this Order are defined in the Navigation Act, including:

- AMSA
- owner (there is also a note about this term in *Marine Order 1 (Administration) 2011*)
- master
- seafarer
- inspector
- STCW Convention.

7 Vessels to which this Order applies

7.1 This Order applies to a regulated Australian vessel.

7.2 This Order, other than subsection 9.4, sections 11 and 15 and subsections 17.4, 17.5 and 18.3, applies to a foreign vessel:

- (a) in an Australian port; or
- (b) entering or leaving an Australian port; or
- (c) in the internal waters of Australia; or
- (d) in the territorial sea of Australia, other than in the course of innocent passage.

Note 1 *port* includes a *harbour* — see Navigation Act, s 14(1).

Note 2 The provisions mentioned in subsection 7.2 impose specific requirements for regulated Australian vessels beyond the requirements of the STCW Convention and Code.

Division 2 Responsibilities of owners and seafarers

8 General

Owners of vessels and seafarers each have responsibility for ensuring that the obligations mentioned in paragraph 1 of Section A–I/14 of the STCW Code are given full effect.

9 Owners of vessels

9.1 The owner of a vessel is responsible for the assignment of seafarers for service in the vessel.

9.2 The owner of a vessel must ensure that:

- (a) each seafarer assigned to the vessel holds a certificate appropriate to the seafarer's duties, in accordance with:
 - (i) for a vessel mentioned in subsection 7.1 — *Marine Order 3 (Seagoing qualifications) 2004*; or
 - (ii) for a vessel mentioned in subsection 7.2:
 - (A) the STCW Convention; and
 - (B) the law of the country in which the vessel is registered; and
- (b) the vessel complies with the safe manning document issued to the vessel under Chapter V, regulation 14, paragraph 2 of SOLAS; and
- (c) documentation and data relevant to all seafarers employed on the vessel are maintained and readily accessible, including documentation and data on their experience, training, medical fitness and competency in assigned duties; and

Section 9T129T

- (d) when each seafarer is assigned to the vessel, he or she is familiarised with his or her specific duties and with all vessel arrangements, installations, equipment, procedures and vessel characteristics that are relevant to his or her routine or emergency duties; and
 - (e) the vessel's complement can effectively coordinate their activities:
 - (i) in an emergency; and
 - (ii) in performing functions vital to safety, security or the prevention or mitigation of pollution; and
 - (f) each seafarer assigned to the vessel has received refresher and updating training as required by the STCW Convention; and
 - (g) at all times on board the vessel, there is effective oral communication in accordance with Chapter V, regulation 14, paragraphs 3 and 4 of SOLAS.
Penalty: 50 penalty units.
- 9.2A An offence against subsection 9.2 is a strict liability offence.
- 9.2B A person is liable to a civil penalty if the person contravenes subsection 9.2.
Civil penalty: 50 penalty units.
- 9.3 The owner of a vessel must give written instructions to the master of the ship in accordance with paragraph 2 of Section A-I/14 of the STCW Code.
Penalty: 50 penalty units.
- 9.3A An offence against subsection 9.3 is a strict liability offence.
- 9.3B A person is liable to a civil penalty if the person contravenes subsection 9.3.
Civil penalty: 50 penalty units.
- 9.4 The owner of a vessel must provide a ship-specific introductory program and training to assist each newly employed seafarer in accordance with paragraph 1 of Section B-I/14 of the STCW Code.
- 10 The master**
The master of a ship must comply with paragraph 3 of Section B-I/14 of the STCW Code.
- 11 Newly assigned seafarers**
- 11.1 A seafarer who is newly assigned to a vessel must comply with paragraphs 4 and 5 of Section B-I/14 of the STCW Code.
- 11.2 Subsection 11.1 applies even if the seafarer was assigned to the vessel on a previous occasion.

Division 3 Standards for watchkeeping

12 Seafarers to whom this Division applies

- 12.1 This Division applies to the following:
- (a) a seafarer who is doing assigned duty as officer of a watch or as a rating forming part of a watch;
 - (b) a seafarer who is doing duty involving designated safety, prevention of pollution and security duties;
 - (c) a seafarer who is on call for duties mentioned in paragraph (a) or (b);

Section 9T139T

(d) the master and chief engineer (because they are taken to be on call at all times).

12.2 For paragraph 12.1(b), *designated safety, prevention of pollution and security duties* are:

- (a) duties identified as duties of that kind in any of the following documents:
 - (i) a document outlining the safety management system for the vessel;
 - (ii) a document outlining shipboard procedures for the vessel;
 - (iii) the employment contract for an individual seafarer; or
- (b) duties that are duties of that kind according to practices followed on an individual vessel, including practices relating to the duties to be performed by seafarers having a particular role on the vessel.

Note A safety management system is required by the International Safety Management (ISM) Code, as defined in SOLAS, Chapter IX, regulation 1.

13 Responsibility of owners

13.1 The owner of a vessel must ensure that sections 14 to 18 are complied with for each seafarer assigned to the vessel.

Penalty: 50 penalty units.

13.2 An offence against subsection 13.1 is a strict liability offence.

13.3 A person is liable to a civil penalty if the person contravenes subsection 13.1.

Civil penalty: 50 penalty units.

14 Minimum hours of rest

14.1 The minimum hours of rest for a seafarer must be:

- (a) 10 hours in any 24 hours; and
- (b) 77 hours in any 7 days.

14.2 The minimum hours of rest may be divided into 2 periods, of which 1 period must be at least 6 hours.

14.3 The interval between consecutive periods of rest must not exceed 14 hours.

15 Exceptions from minimum hours of rest

15.1 The owner of a vessel may apply to AMSA, in accordance with *Marine Order 1 (Administration) 2011*, for approval of an exception from the rules in section 14 about minimum hours of rest for a seafarer.

Note An approval may relate to several seafarers, or classes of seafarers — see *Acts Interpretation Act 1901*, para 23(b) and s 33(3AB).

15.2 The decision maker for an application under subsection 15.1 is the Manager, Ship Operations and Qualifications.

15.3 The decision maker may approve an exception only if it is in accordance with Section A—VIII /1 of the STCW Code.

Note *Marine Order 1 (Administration) 2011* deals with the following:

- making of an application
- seeking further information about an application
- the time allowed for consideration of an application
- notification of a decision on an application
- review of decisions.

16 Emergency or drill or other overriding operational conditions

- 16.1 This section applies in any of the following circumstances:
- (a) an emergency, including:
 - (i) a situation affecting the immediate safety of the vessel, persons on board or cargo; or
 - (ii) giving assistance to other vessels or persons in distress at sea;
 - (b) if a drill is being conducted;
 - (c) essential shipboard work that:
 - (i) cannot be delayed for safety or environmental reasons; and
 - (ii) could not reasonably have been anticipated when the voyage started.
- 16.2 The master may:
- (a) suspend the watch schedule; and
 - (b) personally perform any hours of work necessary while the circumstances exist; and
 - (c) require another seafarer to perform any hours of work necessary while the circumstances exist.
- 16.3 As soon as practicable after the circumstances end, the master must:
- (a) if the master performed work in a scheduled rest period while the circumstances existed — take a compensatory rest period; and
 - (b) ensure that any other seafarer who performed work in a scheduled rest period while the circumstances existed is given a compensatory rest period.
- 16.4 If a seafarer's minimum hours of rest are disturbed by call outs to work while the seafarer is on call (eg when a machinery space is unattended), the seafarer must be given a compensatory rest period.
- 16.5 Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills required by legislation or international instruments, must be conducted in a way that minimises the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

Note 1 Under section 185 of the Navigation Act, the owner of a vessel must report marine incidents and dangers to navigation to AMSA. Under section 186 of the Navigation Act, the master of a vessel must report marine incidents and dangers to navigation to AMSA. Section 13A of *Marine Order 31 (Ship surveys and certification) 2006* prescribes matters in relation to reports under sections 185 and 186.

Note 2 Section 221 of the Navigation Act enables requirements to be prescribed for reporting about movements of vessels. *Marine Order 63 (AUSREP) 2006* prescribes the requirements.

17 Watch schedules and records

- 17.1 The operator of a vessel must ensure that current watch schedules are displayed in areas of the vessel easily accessible by all seafarers on board.
- 17.2 The schedules must be in a standardised format in the working language of the vessel and in English.
- 17.3 A seafarer must record his or her hours of work and rest for the following periods:
- (a) the duration of the seafarer's assignment to the vessel; or

Section 9T189T

- (b) for a seafarer whose duties do not normally include duties mentioned in paragraphs 12.1(a) or (b) but who is required to do duty, or to be on call for duties, of that kind for a particular watch — the duration of the watch.

Note For offences relating to false or misleading information or documents — see Division 137 of the *Criminal Code*.

- 17.4 For subsection 17.3, a seafarer must:
- (a) make a personal record of his or her hours of work and rest every day; and
 - (b) transfer the personal record to the records of the vessel in the standardised format mentioned in subsection 17.6 within 7 days after the period of work or rest to which the record relates.
- 17.5 The operator of a vessel must keep records transferred under paragraph 17.4(b) for at least 12 months after the events recorded (*the retention period*).
- 17.6 The records must be in a standardised format in the working language of the vessel and in English.
- Note* The standardised format may be the format mentioned in the note at the foot of this section.
- 17.7 The operator of a vessel must, on request by a seafarer during the retention period, give the seafarer a copy of the records relating to the seafarer, endorsed by the master, or a person authorised by the master, and by the seafarer.
- 17.8 The records must be available for inspection by an inspector during the retention period.

Note The IMO/ILO guidelines for the development of tables of seafarers' shipboard working arrangements and formats of records of seafarers' hours of work or hours of rest may be used for the watch schedules and keeping of records. The guidelines are available at <http://www.imo.org>.

18 Watchkeeping

- 18.1 The owner and the master of a vessel, and any person engaged in watchkeeping duties on the ship, must observe the standards for watchkeeping mentioned in Section A–VIII/2 of the STCW Code, taking into account the guidance given in Section B–VIII/2 of the STCW Code.

Note The relevant text of Chapter VIII of Sections A and B of the *STCW Code — Information for seafarers regarding watchkeeping standards* is available on the AMSA website at <http://www.amsa.gov.au>.

- 18.2 The master of a vessel must ensure that watchkeeping arrangements are in accordance with subparagraphs 1 to 5 of paragraph 2 of Regulation VIII/2 of the STCW Convention.