

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



**MAKALAH  
UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN  
KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS  
MV. KARTIKA 1**

**Disusun Oleh :  
PARLUHUTAN SIMAMORA  
NIS. 02879/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2023**

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



**M A K A L A H  
UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN  
KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS  
MV. KARTIKA 1**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diklat Pelaut - I**

**Oleh :**

**PARLUHUTAN SIMAMORA  
NIS. 02879 / N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I  
J A K A R T A  
2 0 2 3**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : PARLUHUTAN SIMAMORA  
No. Induk Siswa : 02879/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN  
KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI KAPAL  
MT.KARTIKA 1

Jakarta, Juni 2023

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Capt. Indra Muda, MM**  
Penata Tk I / III d  
NIP. 19711114 201012 1 001

**Drs. Sugivanto, MM**  
Pembina Tk I / III d  
NIP. 19620715 198411 1 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N. H., S.Si.T., M.MTr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : PARLUHUTAN SIMAMORA  
No. Induk Siswa : 02879 / N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN  
KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS KAPAL  
MV.KARTIKA 1

Ketua Penguji

**Capt. Suhartini, MM., MM.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
Nip. 19800307 200502 2 002

Penguji I

**Capt. Indra Muda, MM**  
Dosen STIP  
Nip. 19711114 201012 1 001

Penguji II

**Kamarul H, S.Pel., MM.Tr**  
Dosen STIP  
Nip. 19710919 199803 1 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N H., S.SiT., MM.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT -1) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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

***'Upaya mencegah terjadinya Kecelakaan Kerja pada Anak Buah Kapal di atas MV KARTIKA 1'***

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

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

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

1. Bapak H. Ahmad Wahid, ST., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Capt. Suhartini, S.SiT., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Capt Indra Muda, MM, selaku Dosen Pembimbing Materi Makalah.
5. Drs. Sugiyanto, MM, selaku Dosen Pembimbing Penulisan Makalah.

6. Semua Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak-anak tersayang yang turut memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang telah membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVI tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta,     Juni 2023  
Penulis

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan.....	5
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	21
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	23
B. Analisis Data .....	24
C. Pemecahan Masalah .....	27
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	40
B. Saran .....	40
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>41</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Ship Particullar

Lampiran 2 Crew List

Lampiran 3 Kegiatan Drill



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kecelakaan Kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tak diharapkan, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda.

Pada umumnya semua jenis pekerjaan memiliki resiko bahayanya masing- masing, tidak terkecuali dengan berbagai pekerjaan di atas kapal. Sehingga untuk dapat bekerja di atas kapal, para Anak Buah Kapal ( ABK ) wajib memiliki keahlian-keahlian khusus di bidangnya masing masing, ditambah dengan keahlian tambahan tentang keselamatan kerja.

Kecelakaan kerja seharusnya dapat dihindari apabila para anak buah kapal ( ABK ) atau tim kerjanya mengerti dan disiplin melaksanakan prosedur keselamatan kerja dengan benar sesuai dengan apa yang disyaratkan di dalam *Standart operation Procedure (SOP)* yang telah diterapkan oleh Perusahaan Pada umumnya kecelakaan kerja disebabkan oleh factor manusia (*human error*) oleh karena kurangnya kemampuan pekerja untuk menilai tingkat bahaya dan kem.ungkinan bahaya yang dapat terjadi. Termasuk juga bila pekerja tidak berhati-hati dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar karena merasa bahwa pekerjaan yang mereka lakukan adalah hal yang rutin. Disamping itu juga tidak mengikuti pertemuan atau diskusi dengan tim yang membahas mengenai persiapan sebelum dimulainya suatu pekerjaan. Ada banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas (*short cut*) dengan mengabaikan mitigasi- mitigasi bahaya yang dicantumkan didalam *Job risk Assesment (JRA)*.

Sering kali juga didapati Anak Buah Kapal ( ABK ) yang sedang melakukan pekerjaan tertentu, tetapi menggunakan alat- alat yang tidak sesuai dengan jenis pekerjaannya, seperti, menggunakan sarung tangan berbahan kain saat menangani bahan kimia, tidak menggunakan *coverall* berbahan tahan api (*fire retardant*) di area yang diwajibkan, atau saat mengencangkan baut pipa tanpa menggunakan kunci torsi (*Torque wrench*). Hal itu merupakan salah satu faktor penyumbang kecelakaan kerja, disebut juga bekerja tanpa menggunakan alat kerja yang semestinya. Demikian pula halnya dengan perusahaan pelayaran PT KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA, sebagai salah satu owner dan operator kapal nasional yang menjadi salah satu perusahaan transportasi laut yang handal ikut mendukung roda perekonomian negara menjadi salah satu angkutan logistik, hasil tambang dan mineral. Perusahaan mengoperasikan kapal berbagai tipe, salah satunya satunya MT KARTIKA 1 yang dalam operasinya mengangkut dan mendistribusikan minyak CPO, sangat beresiko tinggi dan mempunyai banyak potensi bahaya yang bisa menimbulkan kecelakaan. Meskipun anak buah kapal (ABK) telah dibekali dengan beberapa keahlian dari pendidikan dan training-training lainnya, kecelakaan kerja masih sering terjadi, antara lain ;

1. Anak buah kapal tidak menggunakan *work vest* dengan benar terutama pada tali nya tidak di ikat dengan benar dan kencang sehingga pada saat terjatuh dengan posisi tertelungkup menyebabkan tulang iganya memar kena besi *deck* kapal.
2. Anak buah kapal tidak menggunakan helm dikarenakan tidak nyaman pada saat melakukan kegiatan rutinitas *maintenance* kapal sehingga menyebabkan luka dikepala karena terbentur ke besi tangga.
3. Anak buah kapal tergantung pada saat melakukan kegiatan pengecatan di tiang master akibat hanya menggunakan *safety belt* tidak menggunakan *full body harness*, sehingga mengakibatkan pinggang anak buah kapal terkilir.
4. Mata anak buah kapal ( ABK ) kena percikan mesin gerinda dikarenakan tidak memakai kacamata kerja.
5. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman karena terasa berat di kaki terutama di kamar mesin, dibandingkan kalau dia hanya

menggunakan sandal (karet) sehingga mengakibatkan jari luka akibat kesandung sesuatu objek.

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

## **"UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS MV.KARTIKA 1"**

### **B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH**

#### **1. IDENTIFIKASI MASALAH**

Dari kejadian-kejadian yang terjadi di atas maka dapat diidentifikasi bahwa faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal adalah :

- a. Kurangnya kesadaran anak buah kapal (ABK) bahwa didalam setiap aktifitas kerja di atas kapal selalu memiliki resiko kecelakaan kerja.
- b. Kurangnya pemahaman dan pengetahuan bahwa budaya bahwa keselamatan kerja harus menjadi prioritas sebelum melakukan aktifitas di atas kapal.
- c. Kurangnya pengawasan dari perwira kapal pada anak buah kapal dalam bekerja.
- d. Kurangnya familiarisasi pengoperasian dan perawatan peralatan serta kurangnya kerja sama team di atas kapal.
- e. Eksistensi team darat dari Perusahaan pelayaran yang kurang dalam melakukan control dan audit, apakah aturan dan prosedur keselamatan kerja sudah berjalan dengan semestinya.

#### **2. BATASAN MASALAH**

Mengingat luasnya bahasan tentang kecelakaan kerja pada anak buah kapal (ABK) maka penulis perlu membatasi pembahasan masalah hanya yang terjadi di atas MT KARTIKA 1 yaitu :

- a. Kurangnya kesadaran anak buah kapal (ABK) bahwa di dalam setiap aktifitas kerja di atas kapal selalu memiliki resiko kecelakaan kerja.

- b. Kurangnya pemahaman dan pengetahuan bahwa budaya bahwa keselamatan kerja harus menjadi prioritas sebelum melakukan aktifitas di atas kapal.

### **3. RUMUSAN MASALAH**

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

- a. Mengapa kesadaran Anak Buah Kapal dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja kurang ?
- b. Bagaimana cara meningkatkan pemahaman, pengalaman dan pengetahuan Anak Buah Kapal ( A B K ) dalam melaksanakan prosedur keselamatan pada seluruh kegiatan di atas kapal.

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT**

### **1. Tujuan Penulisan**

Dengan adanya kejadian yang hampir menyebabkan kecelakaan kerja di atas MT KARTIKA 1 maka penulis di dalam pembuatan makalah ini mempunyai tujuan yang sangat penting, yaitu sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui cara meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal (ABK) dalam mengikuti aturan dan prosedur keselamatan.
- b. Untuk memberi solusi dalam meningkatkan pemahaman, pengalaman dan pengetahuan ABK guna mengurangi bahkan menghilangkan kejadian kecelakaan kerja di atas kapal dimasa yang akan datang.

### **2. Manfaat Penulisan**

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

**a. Manfaat bagi dunia praktisi**

- 1) Diharapkan berguna sebagai bahan masukan bagi rekan-rekan awak kapal MT KARTIKA 1 khususnya dalam mengurangi kecelakaan kerja di atas kapal dan dapat mengetahui langkah-langkah yang harus dilakukan agar kejadian-kejadian yang menyebabkan kecelakaan tidak terulang kembali di masa yang akan datang.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan dan pelajaran bagi calon anak buah kapal di atas kapal sejenis. Bagaimana cara terbaik mengurangi terjadinya kecelakaan kerja pada Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal.

**b. Manfaat bagi dunia Akademis**

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

**D. METODE PENELITIAN**

**1. Teknik Pendekatan**

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah:

- a. Deskriptif kualitatif yaitu mendeskripsikan bagaimana kecelakaan kerja pada anak buah kapal (ABK) terjadi dan mengatasi masalah tersebut sehubungan dengan kondisi yang terjadi sehingga semua awak kapal bisa lebih memahami.
- b. Studi kasus, dengan menggunakan pendekatan ini data yang dikumpulkan yaitu tentang kecelakaan kerja pada anak buah kapal (ABK) dapat disesuaikan dengan keadaan

yang sebenarnya dan dibandingkan dengan teori yang menunjang serta prosedur-prosedur keselamatan kerja yang dibuat oleh perusahaan sehingga mendapatkan sesuatu yang lebih di dalam pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal di masa yang akan datang.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

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

### **a. Observasi**

Penulis menggunakan pengamatan secara langsung di atas kapal MT KARTIKA 1 terutama terhadap potensi- potensi bahaya yang ada pada kapal tersebut yang bisa menyebabkan kejadian yang tidak diinginkan sehingga bisa menimbulkan kecelakaan kerja di atas kapal tanker.

### **b. Studi Kepustakaan**

Penulis mengambil referensi dan buku–buku dan catatan yang berhubungan dengan keselamatan kerja juga mempelajari *Safety Manejemen System* Perusahaan.

### **c. Teknik komunikasi langsung (Wawancara)**

Wawancara dengan melakukan tanya jawab dengan semua crew kapal untuk mendapatkan data–data selengkapny dan sejauh mana pengetahuan Anak Buah Kapal tentang prosedur keselamatan kerja dan pendapat yang dilakukan nahkoda untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja pada kapal.

## **3. Subjek Penelitian**

Subjek dalam penelitian ini adalah meliputi seluruh ABK kapal MT KARTIKA 1.

#### **4. Teknik Analisis Data**

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

### **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

#### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini di buat selama penulis bekerja sebagai anggota QHSE Officer perusahaan yang melaksanakan investigasi kecelakaan kerja di MT KARTIKA 1 dalam kurun waktu Desember 2021 sampai dengan Desember 2022.

#### **2. Tempat penelitian**

Penelitian dilakukan di MT KARTIKA 1 berbendera Indonesia yang memiliki kapasitas G.R.T 2529 pemilik PT KSA MARITIM yang dioperasikan di tramper Demta, Jayapura - PT Smart Tarjun Refiney.

### **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penyusun kertas kerja makalah yang sistematis yang diperlukan dalam memudahkan penyusunan maupun pembaca dalam memahami makalah yang disusun, penyajian kertas kerja makalah ini dibagi menjadi empat BAB yaitu :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Di dalam bab ini dituliskan bagaimana kecelakaan terjadi dimayoritaskan karena kesalahan manusia, maka yang harus ditingkatkan motifasi Anak Buah Kapal dan disiplin kerja mengikuti *Safety Management System*.

#### **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam penulisan bab ini menguraikan tentang penjabaran arti disiplin, safety managemen system yang dimana akan dipahami dan dijalani bertujuan untuk membantu usaha dari mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

### BAB III ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

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

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini akan disampaikan kesimpulan bahwa kurangnya keselamatan kerja Anak Buah Kapal dan menemukan pemecahan masalahnya yang berhubungan dengan analisa serta mengemukakan penahanan untuk mencegah bahayanya kerja di kapal.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam kamus bahasa indonesia menyebutkan pengertian upaya adalah tindakan yang dilakukan seseorang, untuk mencapai apa yang diinginkan atau merupakan sebuah strategi.

Upaya adalah aspek yang dinamis dalam kedudukan (status) terhadap sesuatu. Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu upaya (Soeharto 2002; soekamto 1984:237). Upaya dijelaskan sebagai usaha (syarat) suatu cara, juga dapat dimaksud sebagai suatu kegiatan yang dilakukan secara sistematis, terencana dan terarah untuk menjaga sesuatu hal agar tidak meluas atau timbul.

##### **1. Kecelakaan Kerja**

Kecelakaan kerja menurut OHSAS (Occupational Health and Safety Advisory Services) adalah insiden atau kejadian yang menimbulkan cedera, penyakit akibat kerja ataupun kefatalan. Menurut *oxford dictionary* ([www.oxforddictionary.com](http://www.oxforddictionary.com)), *accident is an unfortunate incident that happens unexpeotedly and unintentionally, typic-ally resulting in damage or injury* (sebuah kecelakan adalah suatu kejadian atau insiden yang terjadi secara tidak sengaja dan tidak diharapkan, dan biasanya menyebabkan kerusakan atau luka). Sehingga dapat penulis simpulkan bahwa arti dari kecelakaan kerja adalah suatu kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan yang merugikan manusia, merusak harta benda atau kerugian terhadap lingkungan.

Menurut Mangkunegara (2002;170), ada beberapa indikator yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja yaitu :

- a. Keadaan tempat lingkungan kerja, yang meliputi:
  - 1) Penyusunan dan penyimpanan barang-barang yang berbahaya yang kurang diperhitungkan keamanannya.
  - 2) Ruang kerja yang terlalu padat dan sesak
  - 3) Pembuangan kotoran dan limbah yang tidak pada tempatnya
- b. Pemakaian peralatan kerja, yang meliputi:
  - 1) Penggunaan peralatan kerja yang sudah usang atau rusak
  - 2) Penggunaan mesin, alat elektronik tanpa pengamanan yang baik
  - 3) Pengaturan penerangan.

## **2. Keselamatan Kerja**

Menurut Wursanto 1989, Keselamatan difilosofikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budayanya menuju masyarakat makmur dan sejahtera. Sedangkan pengertian secara keilmuan adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja.

Kecelakaan tidak terjadi begitu saja, kecelakaan terjadi karena tindakan yang salah atau kondisi yang tidak aman. Kelalaian sebagai sebab kecelakaan merupakan nilai tersendiri dari teknik keselamatan. Ada pepatah yang mengungkapkan tindakan yang lalai seperti kegagalan dalam melihat atau berjalan mencapai suatu yang jauh di atas sebuah tangga. Hal tersebut menunjukkan cara yang lebih baik selamat untuk menghilangkan kondisi kelalaian dan memperbaiki kesadaran mengenai keselamatan setiap anak buah kapal.

Diantara tindakan yang kurang aman salah satunya diklasifikasikan seperti latihan sebagai kegagalan menggunakan peralatan keselamatan, dan pengoperasian alat-alat keselamatan dan lain-lain. Dari hasil analisa kebanyakan kecelakaan biasanya terjadi karena mereka lalai ataupun kondisi kerja yang kurang aman, tidak hanya satu saja.

Keselamatan dapat dilaksanakan sedini mungkin, tetapi untuk tingkat efektivitas maksimum, pekerja harus dilatih, menggunakan peralatan keselamatan. Maka penulis akan menjelaskan kecelakaan itu disebabkan oleh faktor-faktor dari kecelakaan dan usaha pencegahannya :

**a. Faktor- faktor Kecelakaan**

Studi kasus menunjukkan hanya proporsi yang kecil dari anak buah kapal (ABK) terdapat kecelakaan yang cukup banyak. anak buah kapal (ABK) pada kapal mengatakan itu sebagai kecenderungan kecelakaan.

Untuk mengukur kecenderungan kecelakaan harus menggunakan data dari situasi yang menunjukkan tingkat resiko yang ekuivalen.

Begitupun, pelatihan yang diberikan kepada anak buah kapal (ABK) harus dianalisa, untuk seseorang ABK yang berada di kelas pelatihan kecenderungan kecelakaan mungkin hanya sedikit yang diketahuinya. Satu lagi pertanyaan yang tak terjawab ialah apakah ada hubungan yang signifikan antara kecenderungan terhadap kecelakaan yang kecil atau salah satu kecelakaan yang besar. Pendekatan yang sering dilakukan untuk seorang nahkoda untuk salah satu faktor kecelakaan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) adalah dengan melakukan drill sesering mungkin tentang penggunaan alat-alat keselamatan atau pelindung diri.

**b. Usaha pencegahan terjadinya kecelakaan kerja**

Kecelakaan kerja bersifat tidak menguntungkan, tidak dapat diramal, tidak dapat dihindari sehingga tidak dapat diantisipasi dan interaksinya tidak disengaja. Berdasarkan penyebabnya, terjadinya kecelakaan kerja dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu langsung dan tidak langsung. Adapun sebab kecelakaan tidak langsung terdiri dari faktor situasi yang tidak

aman, (kondisi fisik dan mekanik) dan faktor manusia (lebih dari 80%).

Pada umumnya kecelakaan terjadi karena kurangnya pengetahuan dan pelatihan, kurangnya pengawasan, kompleksitas dan keanekaragaman ukuran organisasi, yang kesemuanya mempengaruhi kinerja keselamatan dalam pengoperasian kapal.

Para anak buah kapal (ABK) akan tertekan dalam bekerja apabila waktu yang disediakan untuk merencanakan, melaksanakan dan menyelesaikan pekerjaan terbatas. Manusia dan beban kerja serta faktor-faktor situasi dalam bekerja merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, yang disebut roda keseimbangan dinamis.

Kedisiplinan dan keterampilan kerja Anak Buah Kapal (ABK) setiap saat dibutuhkan dalam bekerja di atas kapal. Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal, keselamatan kerja adalah prioritas utama. Teori mengenai disiplin secara etimologi, disiplin berasal dari bahasa latin "*disipel*" yang berarti pengikut. mengalami perubahan menjadi "*discipline* " yang artinya kepatuhan terhadap aturan ketentuan yang berlaku dalam organisasi yaitu menggabungkan diri dalam organisasi itu atas dasar keinsyafan, bukan paksaan menurut Wursanto (1989).

### **3. Disiplin Kerja**

#### **a. Pengertian disiplin kerja**

Menurut Siagian dalam hasibuan (2003) menyatakan bahwa disiplin kerja adalah sikap mental yang tercermin dalam perbuatan atau tingkah laku seseorang kelompok masyarakat berupa ketaatan (*obedience*) terhadap peraturan, norma yang berlaku di masyarakat.

Menurut Gie dalam hasibuan (2003) disiplin diartikan sebagai suatu keadaan tertib dimana orang-orang tergabung dalam organisasi tunduk pada peraturan yang telah ditetapkan dengan senang hati, orang/sekelompok orang.

Kedisiplinan adalah kesadaran dan ketaatan dan kesetiaan seseorang/sekelompok orang terhadap peraturan perusahaan atau lembaga dan norma sosial yang berlaku.

Dari beberapa pendapat di simpulkan bahwa disiplin kerja adalah sikap ketaatan dan kesetiaan seseorang/kelompok orang terhadap peraturan tertulis/tidak tertulis yang bercemin dalam bentuk tingkah laku dan perbuatan pada suatu organisasi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Menurut Davis (2004) bahwa disiplin adalah suatu tindakan manajemen memberikan semangat kepada pelaksanaan standar organisasi, ini adalah pelatihan mengarah kepada upaya membenarkan dan melibatkan pengetahuan dan perilaku petugas sehingga ada kedisiplinan pada diri petugas, untuk menuju pada kerjasama dan prestasi yang lebih baik.

Menurut mondy (2008) bahwa disiplin adalah kondisi diri karyawan dan perilaku tertib yang menuju tingkah laku kerjasama kita yang sesungguhnya dalam suatu organisasi salah satu aspek berhubungan dengan internal karyawan yang penting namun sering kali sulit dilaksanakan adalah penerapan tindakan disiplin.

b. Jenis-jenis disiplin kerja

Menurut Handiko (2001) jenis-jenis disiplin dibagi dua yaitu :

1) *Self dicipline*

Disiplin ini timbul karena seseorang merasa terpenuhi kebutuhannya dan telah menjadi bagian dari organisasi, sehingga orang akan tergugah hatinya untuk sadar secara suka rela memenuhi segala peraturan yang berlaku.

2) *Command dicipline*

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

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

- a) Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan yang berlaku.
- b) Adanya perilaku yang terkendali dan ketaatan dalam melakukan pekerjaan. Anak buah kapal, melaksanakan *safety meeting* dan *tool box meeting* sebelum pekerjaan dimulai. Kemudian harus melakukan bimbingan dan pengenalan situasi di atas kapal (*familiarization*), juga para awak kapal dianjurkan selalu membaca manual book dan prosedur kerja di atas kapal sesuai aturan perusahaan yaitu :
  - (1) Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa personil yang baru dan personil yang dipindahkan untuk tugas-tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan sebaik-baiknya dengan tugas-tugasnya.
  - (2) Perusahaan harus menjamin bahwa semua personil yang terlibat dalam *safety management system* perusahaan memiliki pengertian yang memadai dari perundang-undangan yang terkait, peraturan-peraturan " codes" dan pedoman lainnya.
- 3) Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin di perlakukan dalam menunjang *safety*

*management system* dan menjamin bahwa pelatihan demikian diberikan untuk semua personil yang terkait.

Dalam bab ini penulis juga akan memberikan beberapa hal pokok yang perlu di perhatikan sehubungan dengan bekerja dikapal motor tanker khususnya di kapal-kapal perusahaan PT KSA MARITIM .

Yang perlu di perhatikan setiap awak kapal harus berpegang dengan "STOP" (*safety training obsevation and protection*) dan aturan keselamatan yang di sebut "*Golden safety Rule*" agar nantinya awak kapal dapat menjalani kerja di kapal dengan aman dan berhasil baik. Berikut semboyan "STOP" dijelaskan, yaitu :

a) *Safety*

Yaitu setiap awak kapal harus bekerja dengan pikiran tentang keselamatan dan bekerja dengan aman.

b) *Training*

Yaitu setiap awak kapal harus di bekali dengan teori/ referensi dan latihan-latihan yang cukup dalam pekerjaannya.

c) *Observation*

Yaitu setiap awak kapal dapat mengobservasikan pekerjaan dengan cara :

- (1) Mengetahui siapa dirinya.
- (2) Dengan sesuai standart keadaan dia bekerja
- (3) Dengan siapa dia bekerja
- (4) Bagaimana lingkungan dia bekerja
- (5) Bagaimana dampak pekerjaan tersebut bagi dirinya.

d) *Protection*

Yaitu setiap awak kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan kerja yang cukup untuk melindungi dirinya seperti pakaian kerja, topi pengaman, sarung tangan, sepatu kerja, kacamata kerja, rompi kerja dan alat alat keselamatan lainnya sesuai standar aturan dan prosedur keselamatan.

Berikut adalah aturan-aturan keselamatan kerja yang disebut "*Golden Safety Rule*" dari perusahaan PT KSA MARITIM yaitu :

- (1) Semua personil memiliki hak untuk menghentikan setiap pekerjaan mereka jika tidak aman. Ini berarti personil memiliki hak untuk tidak hanya menolak pekerjaan yang mereka anggap tidak aman untuk diri mereka sendiri, tetapi juga memiliki tanggung jawab langsung dan kewajiban untuk melindungi diri mereka sendiri, teman kerja, penumpang, orang lain di atas kapal, lingkungan, kapal dan peralatan milik orang lain dengan menghentikan pekerjaan yang tidak aman.
- (2) Ikuti semua aturan-aturan *QHSE* perusahaan dan prosedur kerja yang mereka buat untuk anda. Ini adalah tugas dan kewajiban setiap karyawan perusahaan untuk mengikuti semua peraturan dan prosedur yang berkaitan dengan kesehatan, keselamatan, dan lingkungan. Mereka secara khusus merancang untuk memastikan bahwa semua pekerjaan dan tugas-tugas dapat dicapai dengan aman. Kegagalan untuk mengikuti aturan-aturan dan prosedur tidak hanya dapat mengakibatkan kecelakaan dan cedera, tetapi dapat menyebabkan



tindakan indisipliner yang diambil terhadap mereka yang melanggar.

- (3) Khusus insiden, cedera, penyakit dan nyaris celaka baru dilaporkan kepada perusahaan.

Sebagai bagian dari komitmen perusahaan untuk perbaikan berkelanjutan, sangat penting bahwa semua situasi tersebut dilaporkan. Semua personil baru diberitahu bahwa tak seorangpun akan mendapat masalah untuk melaporkan setiap kejadian tetapi tindakan disiplin dapat diambil untuk yang tidak melaporkan.

- (4) Laporkan setiap tindakan tidak aman, kondisi yang tidak aman, peralatan yang rusak kepada supervisor anda dengan segera. Anda mungkin melihat sesuatu, orang berikutnya mungkin akan melakukan pekerjaan dan alat tidak bekerja dengan baik. Seorang individu yang mengamati sesuatu yang tidak aman berkewajiban, dalam kaitannya dengan otoritas menghentikan pekerjaan, untuk bertindak atas dirinya dan memberitahu orang lain.

Individu yang mengamati mungkin menyadari situasi yang tidak aman, tetapi orang lain mungkin tidak dan ingin dapat menyebabkan mereka untuk terluka atau terlibat dalam kecelakaan.

- (5) Pastikan bahwa *PPE* yang cocok dikenakan untuk setiap tugas yang anda lakukan. Mengacu pada *PPE* prosedur dan *PPE* matriks. Lihatlah *PPE* anda itu akan melindungi anda jika anda menggunakannya.

Alat pelindung diri adalah barisan terakhir pertahanan antara individu dan slogan untuk teknik menghindari cedera kerja. Perusahaan

menyediakan masing–masing karyawan dengan *PPE* dan penggunaanya bukanlah pilihan, tetapi suatu keharusan.

- (6) Pemakaian cincin jari dilarang dalam area kerja. Cincin adalah faktor penyebab sering terjadinya cedera jari dan berperan dalam meningkatkan keparahan cedera.

Setiap orang bekerja ada sebuah kapal milik perusahaan diperkenankan melepas sementara cincin di jarinya ketika sedang dalam tugas-tugas dan pekerjaannya. Tidak ada pengecualian dalam aturan ini.

- (7) Selalu berpegangan ke *hand reil* ketika naik dan turun tangga. Tetap satu tangan untuk anda dan satu tangan untuk pekerjaan. Teknik ini adalah praktek terbaik yang harus diikuti. Setiap tahun banyak orang yang terluka karena jatuh saat berjalan menaiki atau menurunkan tangga.

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

- (8) Merokok hanya diperbolehkan di daerah yang ditetapkan dan dilarang merokok di dalam kabin.

Merokok diketahui oleh semua berdampak pada mereka yang merokok pasif dengan menghirup asap dari orang lain. Sementara perusahaan menghormati hak individu untuk memilih untuk merokok, juga menghormati

hak mereka yang tidak merokok untuk tidak terkena asap berbahaya.

Merokok karena itu hanya di izinkan di wilayah yang ditetapkan dan ini akan berada di luar daerah akomodasi dari kapal dimana asap di daur ulang oleh system AC. Praktek merokok di kabin, terutama di tempat tidur, telah menjadi penyebab banyak kebakaran.

- (9) Komunikasi yang baik sangat penting. Ketika semua dari Tempat yang jadi kita harus memastikan bahasa inggris adalah bahasa kerja pada semua kapal milik perusahaan. Awak kapal beroperasi sebagian dari tim dan tidak dicapai tanpa komunikasi efektif.

Hal ini diakui perusahaan mempekerjakan tenaga kerja multi- nasional dan banyak bahasa yang diucapkan, tetapi penting bahwa pekerjaan dan instruksi dipahami oleh semua. Oleh karena itu semua persyaratan bahwa bahasa inggris digunakan sebagai bahasa pekerja dan bahasa dalam keadaan darurat pada semua kapal pemilik perusahaan.

- (10) Permainan kasar, perkelahiaan, lelucon praktis atau intimidasi dilarang terjadi di atas kapal perusahaan. Setiap masalah ini akan dikenakan tindakan disiplin.

Semua ini dapat menyebabkan rasa sakit fisik dan/atau emosional yang berdampak serius pada kemampuan awak kapal yang berfungsi sebagai sebuah tim dan dengan aman dan efektif mencapai pekerjaan mereka. Dimana perselisihan pribadi timbul antara awak kapal, personel diarahkan untuk memberitahukan Nahkoda, *DPA*, atau Manajer *QHSE* dan

tidak menyerahkan masalah ke tangan mereka sendiri.

- (11) Setiap orang menemukan ada upaya merusak alat-alat keselamatan dan peralatan prosedur darurat akan dikenakan pemecatan langsung.

Semua peralatan darurat dan *LSA* harus sepenuhnya fungsional dan siap digunakan setiap saat. Ini adalah prosedur darurat dengan desain yang dibuat untuk menyelamatkan nyawa manusia dan melestarikan kapal dalam keadaan darurat dan demikian tidak harus digunakan dengan atau cara dengan cara apapun kecuali keadaan tertentu. Ini adalah pelanggaran serius yang dapat menyebabkan hilangnya nyawa.

- (12) Setiap alarm darurat akan diperlakukan secara serius. Tidak ada hal seperti palsu, hanya situasi non-darurat.

Setiap kali alarm berbunyi pada setiap kapal milik perusahaan, personil akan merespon dengan cara yang dijelaskan pada *Master List*. Dimana alarm itu ditemukan situasi non-darurat, misalnya dimana suara alarm kebakaran, tetapi ada tidak ada api, pengumuman PA harus dilakukan untuk memberitahukan semua awak tentang ini. Situasi seperti itu bisa merupakan hasil dari kesalahan dengan system deteksi dan keadaan ini harus diselidiki dan diperbaiki.

- (13) Semua kapal perusahaan akan melakukan latihan darurat sesuai jadwal. Sangat penting untuk tanggap darurat yang efektif dari awak kapal yang mereka praktekkan dengan baik dan dilatih dalam tugas yang diharapkan dari mereka.

e. Alat Pelindung Diri (PPE)

Berikut ini adalah chapter 2 dari aturan umum keselamatan atau *Safety Management System* dari perusahaan PT KSA MARITIM yaitu TENTANG ALAT PELINDUNG DIRI atau PERSONAL PROTECTIP EQUIPMENT (PPE).

Semua personil di atas kapal yang dimiliki atau dioperasikan oleh PT SINAR MAS Tbk tunduk pada aturan PPE dan persyaratan yang digariskan dalam prosedur ini dan di Matrix PPE (GCLF 43). Wajib penggunaan bentuk-bentuk khusus dari PPE diidenifikasikan di kapal dengan striker biru atau tanda-tanda dengan piktografik representasi dari PPE yang diperlukan. Ini harus diambil sebagai persyaratan minimum untuk bekerja didaerah itu.

Alat pelindung diri (PPE) adalah garis pertahanan terakhir antara individu dan cedera. PPE tidak akan mencegah cedera, tetapi bisa dan dengan desain, mengurangi dampak dan keparahan secara apapun. Nahkoda, perwira kapal dan karyawan perusahaan diharapkan untuk memimpin dan mencontohkan dan memakai semua PPE yang berlaku.

Semua personil yang baru di rekrut akan diberikan PPE pada saat dimualinya kerjaan mereka. Ini akan terdiri dari convemll (2 set), *safety shoes*, helm keselamatan. Sejauh dapat diperaktekkannya PPE akan diberikan kepada personil yang baru direkrut dikantor perusahaan juga pengarahan kepada anak buah kapal yang akan naik dikapal. Jika pengarahan dikantor tidak memungkinkan, PPE akan diberikan oleh Agent di pelabuhan embarksi. Semua PPE disediakan oleh perusahaan harus memenuhi standard kualitas yang relevan.

Semua PPE diberikan kepada keryawan perusahaan harus dijaga dan dirawat. Berkaitan dengan keausan yang tidak bisa dihindari, tapi personil harus diingatkan bahwa PPE tidak murah dan hanya dapat sepenuhnya melakukan tugasnya melindungi penggunaannya jika pengguna yang

melindunginya. Dimana PPE kadarluarsa atau rusak, Nahkoda harus meminta penggantian dari kantor. *Safety officer (biasanya Chief Officer)* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa anak buah kapal mengenakan perlindungan yang benar yang dituangkan dalam Matrix PPE dan digunakan sesuai petunjuk produsen, untuk semua kegiatan dikapal.

#### 1) Pelindung Tubuh

Pelindung tubuh adalah *coverall* biasa, meskipun beberapa pelindung tubuh khusus atau pekerjaan tertentu yang melibatkan bahan kimia atau pengelasan. Baju yang dirancang untuk melindungi tubuh dengan terbuat dari bahan berat kadang-kadang tahan api. Dalam keadaan ini dimana pakaian normal akan robek, kemungkinan melukai bagian kaki, lengan atau badan, *coverall* akan bertahan. *Coverall* akan dikenakan oleh semua anggota awak yang bekerja di dek di luar zona aman di sekitar beberapa titik akomodasi masuk kapal dan di kamar mesin. Personil tidak bekerja, tetapi di waktu luang mereka di dek, tidak diwajibkan untuk mengenakan baju asalkan mereka tidak di daerah di mana pekerjaan yang sedang terjadi.

Karyawan yang bekerja di kapal sementara itu di pelabuhan akan tunduk pada persyaratan *coverall* sama seperti ketika kapal sedang berada dilapangan.

Karyawan yang bekerja di sekitar benda bergerak atau mesin berputar harus memastikan pakaian mereka tidak longgar, beresiko menjadi terjat. *Coverall* tidak akan dikenakan terselip di dalam sepatu untuk melindungi terhadap masuknya bahan di dalam sepatu boot. Jika memungkinkan, *coverall hams* dipakai dalam situasi darurat dan setiap saat selama latihan darurat. *Coverall hams* yang kotor tidak untuk dikenakan di ruang makan/dapur.

## 2) Pelindung Kaki

*Safety shoes* atau sepatu yang dirancang untuk melindungi jari kaki dan kaki dari bahaya sementara cedera di tempat kerja. Mereka melindungi dari benda jatuh, benda bergulir atau kaki mencolok terhadap benda.

Semua pekerjaan di dek, ruang mesin/mesin spasi, tank, dapur dan area penyimpanan lainnya di kapal memerlukan penggunaan pelindung kaki yang memadai. Jika baja di dalam sepatu atau boot dapat dilihat dari luar kulit sepatu, harus segera memesan penggantian. Alas kaki khusus diperlukan untuk beberapa tugas, seperti pemadaman kebakaran, penanganan bahan kimia, sepatu baja dll, sepatu yang dikenakan di geladak atau ruang mesin ruang mesin tidak akan dikenakan di daerah akomodasi kapal. Adalah penting bahwa semua awak kapal waspada untuk memastikan setiap orang naik kapal mereka memiliki *safety shoes* yang memadai.

## 3) Pelindung Kepala

Helm pengaman dirancang untuk melindungi kepala dari benturan terhadap benda, terkena benda dan dari benda yang jatuh. Helm diberikan kepada awak kapal harus memenuhi standar nasional atau internasional. Helm pengaman biasanya terbuat dari bahan keras, plastik tahan lama dan memiliki masa kadaluarsa empat tahun dari tanggal pembuatan (tertera pada bagian bawah puncak).

Namun ketika tanda - tanda kerusakan (seperti retak atau penyok) terlihat maka harus dilakukan pergantinya. Awak kapal harus memeriksa helm mereka secara teratur. Helm pengaman harus dikenakan di semua area yang diberi tanda harus memakai helm di kepala tersebut

dan dimanapun ada kemungkinan cedera pada kepala. Ini termasuk operasi kargo, penanganan jangkar, perawatan kamar mesin, pekerjaan tanki dan selama latihan darurat.

Helm pengaman harus selalu dipakai sesuai rancangan dari produsen, yaitu mereka tidak boleh dikenakan terbalik. Praktek menempatkan stiker, melukis atau menggambar pada helm pengaman tidak diizinkan. Label perekat kecil dengan nama karyawan dapat diterapkan jika diinginkan. Helm harus dicuci dengan air hangat dan sabun setiap 30 hari. Pelarut tidak digunakan untuk membersihkan helm pengaman. Dalam situasi angin kencang atau saat bekerja di ketinggian, tali dagu harus dipakai pada helm pengaman.

#### 4) Pelindung Mata Dan Wajah

Mata adalah organ sensorik utama dalam manusia dan kehilangan penggunaan salah satu atau keduanya karena cedera parah dapat berdampak pada kualitas hidup. Paradoknya pelanggan PPE yang paling umum di kapal tidak memakai kacamata keselamatan dan kadang mereka mengeluh mereka tidak nyaman. Ini harus selalu diingat bahwa kacamata keselamatan lebih nyaman dari pada hidup tanpa melihat.

Semua pelindung mata dan wajah diberikan kepada awak kapal harus memenuhi standar nasional atau internasional. Kacamata keselamatan berwarna tidak boleh dipakai pada malam hari atau pada daerah pencahayaannya terbatas. perlindungan wajah adalah perlindungan sekunder, diperlukan untuk berbagai tugas yang digariskan kepada PPE Matrix. Mereka harus selalu dipakai dalam hubungan kacamata keselamatan. Perisai ngelas juga perlindungan sekunder dan harus selalu dipakai dalam hubungannya dengan kacamata keselamatan.



## 5) Pelindung Tangan

Bentuk yang paling umum dari cedera industri kelautan, minyak dan gas, dan lainnya adalah untuk tangan dan jari. Alasannya cukup jelas bahwa tidak ada pekerjaan yang telah diselesaikan oleh orang mana saja yang tidak melibatkan penggunaan tangan. Sarung tangan tidak akan menghentikan semua cedera tangan, tetapi mereka dapat memainkan peran penting dalam mengurangi keparahan.

Ada beberapa jenis sarung tangan yang tersedia dan beberapa informasi disediakan di bawah ini, personel juga harus dipandu oleh PPE Matrix untuk memastikan mereka menggunakan jenis yang tepat untuk pekerjaan tertentu mereka. tujuan umum sarung tangan kerja untuk sebagian besar tugas di dek dan kamar mesin.

Sarung tangan kerja yang terbuat dari bahan kulit harus digunakan saat pekerjaan berat seperti operasi hibob/area jangkar. Sarung tangan katun tidak boleh digunakan ketika menangani bahan kimia, sarung tangan PVC diminta untuk melindungi tangan dari menyerap bahan kimia. Sarung tangan tidak boleh digunakan disekitar mesin berputar karena ada resiko belitan. Dengan bekerja yang benar sesuai prosedur dan aturan kerja diperusahaan akan tercipta sistem kerja yang aman, sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.

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

Tahapan tersebut adalah:

1) Pengertian

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

2) Contoh kerja

Berikanlah contoh-contoh kerja yang benar dan mudah dilakukan.

3) Teladan kerja

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

4) Dasar Keselamatan Kerja

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

5) Pelaksanaan kerja

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

6) Tanggung jawab

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

7) Introspeksi

Introspeksi diri anda sendiri beserta seluruh anak buah anda, bahwa kecelakaan kerja dan mungkin telah terjadi itu sebenarnya dengan mudah dapat dihindarkan dan dicegah jika para karyawan terlebih dahulu mengetahuinya mau mencegah atau menanggulangnya segera.

8) Pengamatan lingkungan

Kecelakaan adalah sebabnya, cara penggolongan sebab-sebab kecelakaan berbagai negara tidak sama, namun ada kesamaan umum, bahwa kecelakaan disebabkan oleh dua golongan penyebab Tindakan perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan (*Unsafe Human Acts*) dan keadaan-keadaan lingkungan yang tidak aman (*Unsafe Condition*).

Untuk itu hendaknya dilakukan pengamatan dan pengawasan terhadap pelaksanaan kerja dan lingkungan dengan baik, sehingga dapat dipastikan bawahan anda telah membiasakan diri bekerja dengan perilaku sebaik-baiknya dengan selamat.

9) Kebiasaan Perilaku Kerja

Sangat perlu dicamkan bahwa cara kerja yang baik dan aman sebenarnya hanya kebiasaan saja, dan hal itu hanya bisa dikembangkan dengan kesadaran serta pengertian yang cukup. Sesuai dengan ketentuan-ketentuan keselamatan yang seharusnya teruji di dalam keadaan yang dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah, sebaiknya seluruh karyawan bekerja sesuai dengan harkat jasmaniah dan rohaniah mereka.

Hidup yang teratur merupakan dasar hidup yang sehat, kecelakaan tidak mudah terjadi pada seseorang yang sehat dan bekerja dengan tenang dan dianjurkan agar

supaya memperhatikan kebiasaan perilaku kerja, mempunyai waktu tidur yang cukup dan memforsir tenaga. adapun untuk menghilangkan kelelahan dan memulihkan tenaga adalah dimalam hari untuk dihindari hal-hal yang membuat kita tidak tidur sampai larut malam.

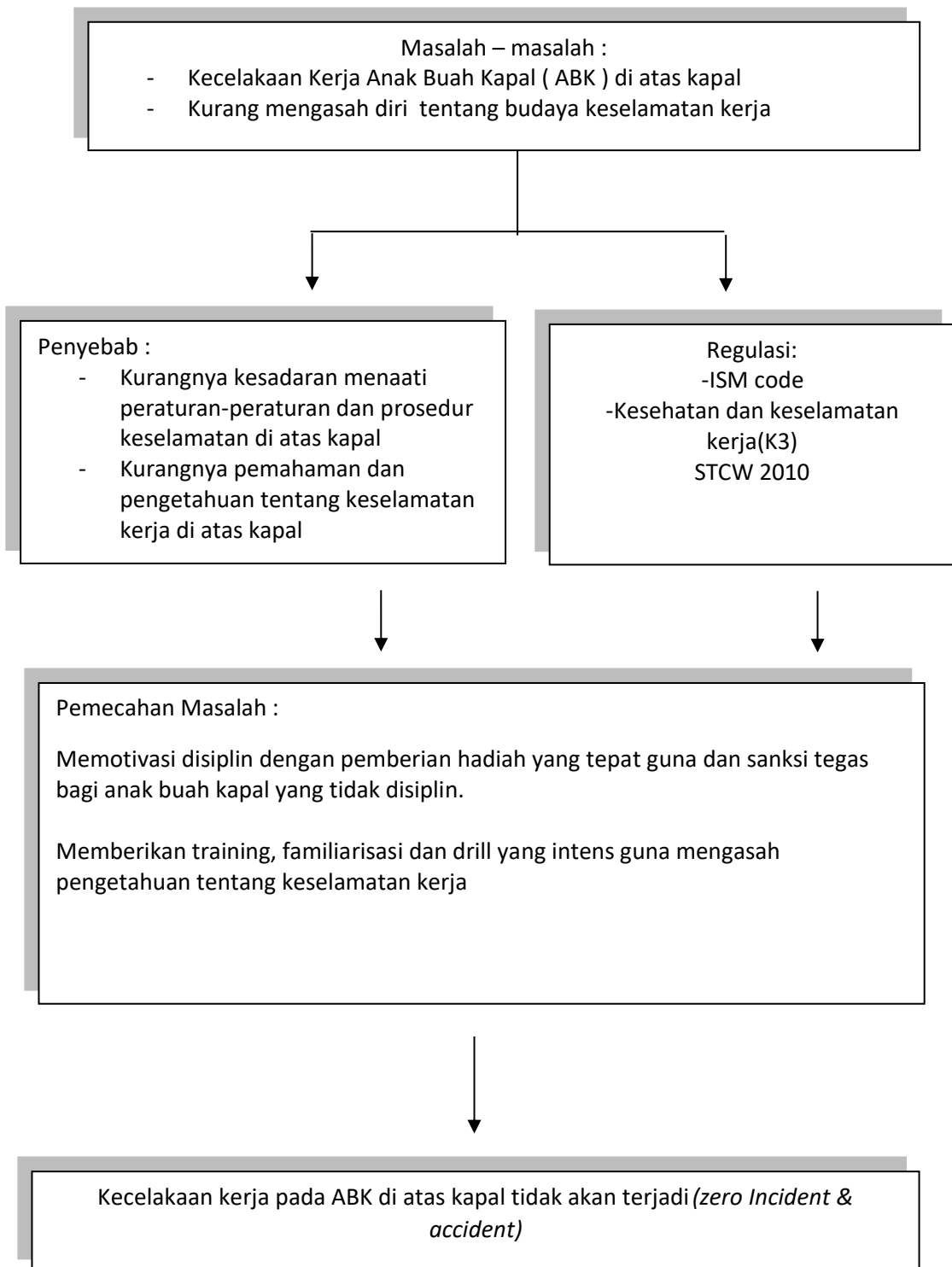
## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

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

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

Untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan seperti di atas maka dalam pembahasan makalah kedepan penulis menyusun kerangka pemikiran yang menggambarkan proses singkat sehingga diperoleh pemecahan masalahnya sehingga pencegahan terjadinya kecelakaan di atas kapal dapat terwujud. Penulis membuat sistematika kerangka pemikiran sebagai berikut :

## KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Selama penulis melakukan penelitian di atas kapal telah terjadi beberapa kejadian yang berkaitan dengan kecelakaan kerja pada ABK di atas kapal yaitu :

1. Pada tanggal 23 Januari 2021 di Pelabuhan Demta Irian Jaya ( Sinar Mas) pada saat kapal melaksanakan kegiatan Loading cargo CPO, jurumudi (A.B) mengalami kecelakaan kerja pada saat berjalan dari haluan ke buritan sesaat setelah melakukan cross check tali tambat kapal, yang bersangkutan tidak benar - benar mengikat tali sepatu pengaman (*safety shoes*). Sehingga dia terjatuh karena menginjak tali sepatunya sendiri, selain itu dia tidak menggunakan pelindung dada (*work vest*) sehingga pada saat terjatuh dan terbentur mengakibatkan tulang iganya patah.
2. Pada tanggal 20 Maret 2022 juru minyak (*oiler*) mengalami pembengkakan pada kaki kanannya dan kepalanya terluka (pendarahan) terbentur railing, yang diakibatkan terpeleset di tangga masuk kamar mesin karena *oiler* tersebut memakai helm pengaman tetapi tidak mengikat tali helm tersebut kedagunya dan *oiler* tersebut tidak memakai sepatu pengaman, dan hanya memakai sandal pada saat kapal sandar di Pelabuhan PT SINAR MAS REFINERY, Tarjun.
3. Pada tanggal 11 Juli 2022 di perairan Tarjun anchorage Kalimantan Selatan, seorang kepala kerja (*bosun*) mengalami kecelakaan kerja ketika dia dan tiga orang anak buah kapal lainnya melakukan pengecatan tiang utama kapal, yang bersangkutan terpeleset dan tergantung yang mengakibatkan pinggangnya hampir patah dan tergantung yang tidak menggunakan *safety harness* dan hanya menggunakan *safety belt*.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Kurangnya disiplin dalam mentaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan keselamatan kerja**

Pada tanggal 23 Januari 2021 di Pelabuhan Demta Irian Jaya (Sinar Mas) pada saat kapal melaksanakan kegiatan Loading cargo CPO, jurumudi (A.B) mengalami kecelakaan kerja pada saat berjalan dari haluan ke buritan sesaat setelah melakukan cross check tali tambat kapal, yang bersangkutan tidak benar - benar mengikat tali sepatu pengaman (*safety shoes*). Sehingga dia terjatuh karena menginjak tali sepatunya sendiri, selain itu dia tidak menggunakan pelindung dada (*work vest*) sehingga pada saat terjatuh dan terbentur mengakibatkan tulang iganya patah.

Melalui penerapan disiplin keselamatan kerja di atas kapal akan terwujud awak kapal yang handal menguasai dan menaati sistem di kapal baik itu mengenai organisasi kapal, tanggung jawab dan pembagian kerja tiap *crew* serta prosedur-prosedur atau peraturan-peraturan yang ada di atas kapal.

Maka perlu diadakan koordinasi yang baik antara pihak perusahaan pelayaran, pihak pelabuhan, pihak terminal, awak kapal serta organisasi-organisasi yang terkait, untuk menyadari dan memahami serta menghayati tugas dan tanggung jawab terhadap pelaksanaannya, persiapan kapal yang laik laut beserta perlengkapan-perengkapannya.

Pengetahuan dan pendidikan keselamatan kerja dalam kegiatan di atas kapal merupakan sarana penting. Dengan tidak adanya kedisiplinan serta kecerobohan atau kelalaian dalam bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti kecelakaan ini terjadi pada juru mudi yang disebabkan kurangnya disiplin kerja dalam mempergunakan peralatan sepatu kerja (*safety shoes*) yang tidak digunakan sebaiknya dan tidak memakai helm dengan baik.

Pada umumnya setiap ABK dalam pelaksanaan tugasnya tidak memperhatikan resiko yang akan timbul yang diakibatkan penggunaan peralatan keselamatan yang kurang disiplin, dalam

penggunaan peralatan keselamatan mereka selalu beralasan merasa tidak bebas atau tidak nyaman, seperti :

- a. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman dengan benar terutama pada tali sepatu tidak di ikat dengan benar dan kencang.
- b. Anak buah kapal tidak menggunakan helm pengaman dengan talinya tidak di ikat di dagu dikarenakan tidak nyaman dan gampang untuk di buka.
- c. Anak buah kapal tidak menggunakan sepatu pengaman karena terasa berat di kaki terutama di kamar mesin, dibandingkan kalau dia hanya menggunakan sandal (karet).

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

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

Kadang kala pada ABK yang sudah lama bekerja di atas kapal akan timbul perasaan yang menganggap remeh terhadap pekerjaannya karena mereka berpikir telah menguasai akan pekerjaan sedangkan pekerjaannya itu adalah hal yang mudah di laksanakan, mereka tidak menyadari pada saat itu telah berada dalam keadaan bahaya.

Hal ini pernah terjadi pada seorang Juru Mudi pada saat operasi bongkar muat akan dilaksanakan di lokasi. Anak buah kapal ( ABK) tersebut tidak mengenakan rompi pelindung (*work vest*) dengan alasan



jika menggunakan *work vest* tidak leluasa untuk bergerak dan panas. Pada saat itu Juru mudi tersebut terpeleset dan terjatuh dimana punggungnya terasa sakit dan tangannya sebelah kanan terkilir dan bengkak.

Hal ini sebenarnya dapat di hindari jika Juru Mudi tersebut menggunakan *work vest*, karena bagian tubuh juru mudi tersebut akan terlindung dengan *work vest* sehingga bila terjadi benturan tidak akan langsung menghantam bagian tubuh tetapi akan menghantam *work vest* tersebut walaupun pekerjaan dan tugas tersebut sudah sering di lakukan oleh anak buah kapal (ABK) di atas kapal dan juga sudah dijelaskan pada saat diadakannya *Tool Box Meeting* sebelumnya. Hal ini juga terlampir secara tertulis dalam setiap permohonan kerja di tempat berbahaya/ *Working Permit*, dimana untuk bagian deck ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat seperti *Mess Room*, tempat berkumpul anak buah kapal (ABK) pada saat santai atau makan.

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

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

Sehingga pada saat melakukan pekerjaan sering mengalami kesulitan dan bahkan kecelakaan yang merugikan anak buah kapal (ABK) itu sendiri, seperti cacat atau terluka. Serta menghambat pekerjaan yang dimana sebarusnya pekerjaan itu tidak memakan waktu, karena musibah yang terjadi sehingga pekerjaan dibatalkan atau ditangguhkan.

Dari kasus di atas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, bahwa yang seharusnya atau sebaiknya dilakukan oleh setiap anak buah kapal (ABK) yang bekerja di atas deck harus menggunakan alat pelindung kaki dengan benar, mengikat tali sepatu dengan tepat, kuat dan tidak longgar sehingga tidak mudah terlepas agar tidak terinjak yang menyebabkan anak buah kapal (ABK) tersebut terjatuh dan menggunakan

*work vest* pada saat bekerja di deck sehingga dapat melindungi tubuh agar terhindar dari benturan-benturan yang dapat mengakibatkan kecelakaan fatal.

**1. Melalui kedisiplinan keselamatan kerja di atas kapal akan terwujud.**

Pada tanggal 20 Maret 2022, juru minyak (oiler) mengalami pembengkakan pada kaki kanannya dan kepalanya terluka (pendarahan) terbentur railing, yang diakibatkan terpeleset di tangga masuk kamar mesin karena oiler tersebut memakai helm pengaman tetapi tidak mengikat tali helm tersebut kedagunya dan oiler tersebut tidak memakai sepatu pengaman, dan hanya memakai sandal.

Dari kejadian di atas anak buah kapal kurang menaati peraturan dalam melakukan tugas tentang keselamatan kerja dalam hal ini dapat dilihat saat melakukan tugas tentang keselamatan kerja.

Dalam hal ini dapat dilihat saat melakukan tugas dimana kecelakaan terjadi pada saat oiler memasuki kamar mesin dia terpeleset yang mengakibatkan pembengkakan pada kaki dan kepalanya terluka akibat tidak menggunakan sepatu pengaman dan tidak mengaitkan tali helm kedagunya, ini dikarenakan anak buah kapal (ABK) kurang menaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan tentang bekerja diketinggian.

Dari kasus di atas yang penulis temukan dikapal tempat penulis bekerja, bahwa yang seharusnya atau sebaiknya dilakukan oleh setiap anak buah kapal (ABK) yang bekerja dikamar mesin harus menggunakan alat pelindung kaki dengan benar bukannya pakai sandal dan menggunakan helm pengaman dengan benar yaitu talinya dikaitkan kedagu agar pada saat jatuh dan kepalanya terbentur dapat terlindung oleh helm tersebut.

**2. Kurangnya pemahaman, pengalaman, ketrampilan dan pengetahuan anak Buah Kapal dalam melaksanakan pekerjaan.**

Pada tanggal 11 Juli 2022 di perairan Tarjun anchorage Kalimantan Selatan, seorang kepala kerja (bosun) mengalami kecelakaan kerja ketika dia hendak melakukan pengecatan tiang

utama kapal yang bersangkutan terpeleset dan tergantung yang mengakibatkan pinggangnya hampir patah dan tergantung yang tidak menggunakan *safety harness* dan hanya menggunakan *safety belt*.

Dari kejadian di atas dapat dilihat bahwa anak buah kapal kurang menaati peraturan dalam melakukan pekerjaan dengan benar, anak buah kapal (ABK) kurang menaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan tentang bekerja di ketinggian.

Dari kasus di atas yang penulis temukan di kapal tempat penulis bekerja, yang seharusnya atau tepatnya dilakukan bila bekerja ditempat tinggi yaitu menggunakan alat keselamatan yang tepat guna yaitu *safety harness* bukan *safety belt* agar pada saat terjadi kecelakaan seperti terjatuh tidak sampe menimbulkan cedera yang fatal.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

#### **a. Meningkatkan disiplin ABK dalam menaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan Keselamatan kerja**

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

##### **1) Melaksanakan training di atas kapal**

Diadakan training di atas kapal tentang tata cara penggunaan peralatan keselamatan kerja yang tepat guna mencegah kecelakaan dalam bekerja. Bagi setiap crew kapal training merupakan keharusan yang baru dilakukan atau diberikan kepada anak buah kapal agar meningkatkan keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Atau misalnya diadakan tiap dua minggu sekali sehabis drill chief officer memberikan training ke-1 pelatihan menggunakan alat keselamatan dengan cara mendemonstrasikan atau memberikan contoh dan diperaktekan dan dijelaskan tentang cara penggunaan dan kegunaan alat keselamatan digunakan

dihadapan crew selanjutnya menyuruh crew satu persatu untuk mempraktekan di depan agar semua mengerti dan lancar menggunakan dan mengetahui kegunaan dari pada alat tersebut.

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

Lebih sering melaksanakan safety meeting dan toolbox meeting dan di dalamnya di tekankan pentingnya penggunaan peralatan keselamatan kerja, sebab selama ini pengalaman penulis sebagai QHSE OFFICER di atas kapal kapal safety meeting hanya dilakukan dua kali dalam satu bulan.

Sebelum crew kapal memulai beketja pada pagi hari yang mana dimulai pukul 08.00 pagi. Chief officer mengumpulkan crew pada pukul 07.30 dimess room untuk menyampaikan atau memberikan bagian- bagian peketjaan yang dimana tetap selalu diingatkan tentang penggunaan alat keselamatan dalam bekerja sesuai dengan work matriks.

## **3) Menempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan ketja.**

Ditempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan dalam beketja di dinding kapal baik di Messroom, Passeger way maupun tempat berkumpul oleh Awak Kapal. Sesuai dengan peraturan IMO poster sangat penting dan berguna sebagai petunjuk bagi crew kapal dimana *poster IMO Symbol* tersebut memberi petunjuk dimana letak peralatan, arah dan larangan dll dan poster tersebut yang berisikan pemberitahuan penggunaan peralatan ketja yang tepat.

Dengan adanya poster tersebut dapat mengingatkan crew yang lagi bekerja disekitar kapal bahwa tentang penggunaan alat keselamatan yang benar dalam bekerja

#### 4) **Memberikan sanksi (*punishment*) dan hadiah (*reward*)**

Memberikan sanksi atau hukuman dan hadiah kepada yang melanggar atau tidak menggunakan alat keselamatan dan memberikan penghargaan kepada anak buah kapal yang tidak pernah melanggar atau selalu menggunakan peralatan keselamatan dalam bekerja.

Sudah tidak asing lagi, pada saat ini bagi perusahaan di darat yang berhasil dalam tugasnya oleh perusahaan diberikan tanda penghargaan kepadanya. Tanda penghargaan tersebut ada yang berupa tanda penghargaan di atas kertas, pujian, uang atau tanda penghargaan dalam bentuk lainnya.

Cara seperti ini juga dapat dilaksanakan di atas kapal terhadap anak buah kapal yang selalu mengikuti petunjuk. Sebaiknya diberikan penghargaan bertepatan pada hari-hari istimewa, seperti hari jadi kapal, hari jadi perusahaan, hari proklamasi atau hari buruh. Bisa juga pada hari ulang tahun anak buah kapal itu sendiri dan dilaksanakan sebaiknya di depan anak buah kapal yang lain.

Cara seperti ini pernah penulis rasakan ketika penulis bekerja di salah satu perusahaan Indonesia, dimana awak kapal yang selalu patuh terhadap aturan diberikan hadiah untuk bersekolah atau menaikkan ijazahnya dan di biayai penuh perusahaan.

Sebaliknya bagi anak buah kapal yang melanggar kedisiplinan keselamatan kerja harus diberikan sanksi. Namun yang perlu diperhatikan adalah cara dan seberapa besar sanksi yang diberikan.

Cara yang bisa dilakukan adalah:

- (1) Sanksi diberikan secara spontan setelah atasan mengetahui ada pelanggaran disiplin kerja dilakukan oleh anak buahnya. Sanksi tersebut berupa tegoran pertama.

(2) Sanksi kedua diberikan bila yang bersangkutan melakukan kembali pelanggaran atas keselamatan kerja, dimana sanksi kedua merupakan teguran namun lebih keras dari teguran pertama. Sanksi kedua ini biasanya diberikan juga peringatan kepada yang bersangkutan, bahwa bilamana melakukan lagi pelanggaran untuk ketiga kalinya maka sanksi ketiga akan diberikan kepada yang berupa pemutusan hubungan kerja

**b. Meningkatkan pemahaman, pengalaman, ketrampilan dan pengetahuan dalam melaksanakan pekerjaan.**

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

**1) Memberikan familiarisasi**

Memberikan familiarisasi dan induksi kepada awak kapal yang baru naik kapal (*sign on*) tentang peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan.

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

**2) Memberikan *safety breafing***

Memberikan pembekalan bagi awak kapal yang akan naik kapal (*sign on*) dengan *safety breafing* untuk memberikan pengetahuan tentang peraturan dan prosedur keselamatan dalam pekerjaan yang telah ditetapkan perusahaan.

Sebelum crew kapal join keatas kapal alangkah bagusnya perusahaan memberikan pembekalan *safety breafing* tentang aturan-aturan yang berlaku di atas kapal sehingga crew tersebut mempunyai bayangan kerja dikapal

dan siap yaitu *safety officer* perusahaan akan memberikan *safety induction* mengenai prosedur keselamatan perusahaan *company polish* dan *safety orientation*.

## **2. Evaluasi Pemahaman Masalah**

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

### **1) Memberikan training di atas kapal**

Kelebihan :

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

Kekurangan :

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

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

Kelebihan :

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

Kekuranganya:

Selain sulitnya mencari waktu luang untuk melakukan *safety meeting*, kemampuan komunikasi bahasa inggris anak

buah kapal yang kurang maka apa yang disampaikan atau dibahas dalam *safety meeting* kurang dipahami.

3) Ditempelkan poster-poster penggunaan peralatan keselamatan kerja

Kelebihan :

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

Kekurangan :

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

4) **Memberikan sanksi (*punishment*) dan hadiah (*reward*)**

Kelebihan :

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

Kekurangan :

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



**b. Meningkatkan pemahaman, pengalaman, ketrampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal dalam melaksanakan pekerjaan sehubungan dengan keselamatan kerja.**

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

Kelebihan :

Dengan cara ini awak kapal yang baru naik di atas kapal akan memahami peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang telah ditetapkan perusahaan sehingga mencegah terjadinya kecelakaan pada saat bekerja.

Kekurangan :

Cara *familiarization* ini membutuhkan waktu yang lebih untuk menjelaskan peraturan dan prosedur tersebut, seperti penulis terangkan di atas bahwa jadwal kapal sangat padat.

- 2) Memberikan *safety briefing*

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

Kelebihan:

Awak kapal lebih siap bekerja di atas kapal dia sudah mengetahui dan memahami peraturan serta prosedur-prosedur keselamatan kerja di atas kapal sehingga kecelakaan kerja dapat dikurangi, diminimalisir, ataupun dicegah.

Kekurangan :

Perusahaan dalam mempersiapkan awak kapal akan lebih lama dari biasanya dan tentu pula akan membutuhkan biaya tambahan untuk semua kegiatan.

### 3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

- a. Memotivasi disiplin dengan pemberian hadiah yang tepat guna dan sanksi tegas bagi anak buah kapal yang tidak disiplin mentaati peraturan serta prosedur yang dibuat oleh perusahaan yang berhubungan dengan keselamatan kerja.

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

Diadakannya training di atas kapal tentang cara penggunaan peralatan keselamatan kerja yang tepat, guna mencegah kecelakaan dalam bekerja.

- b. Meningkatkan pemahaman, pengalaman, ketrampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan sehubungan dengan keselamatan kerja.

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

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

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan dari permasalahan upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja pada anak buah kapal sebagai berikut :

1. Kurangnya disiplin ABK dalam mengikuti prosedur kerja dikarenakan mereka merasa tidak bebas atau tidak nyaman dalam penggunaan peralatan keselamatan pada saat bekerja sehingga perlu dilakukan training di atas kapal tentang cara menggunakan peralatan keselamatan kerja yang tepat, guna mencegah kecelakaan dalam bekerja.
2. Kurangnya pemahaman, pengalaman dan pengetahuan ABK dalam melaksanakan pekerjaan dikarenakan ABK yang kerja di atas kebanyakan merupakan crew baru yang belum pernah bekerja di atas kapal sebelumnya sehingga perlu dilakukan memberikan familiarisasi kepada awak kapal yang baru naik (sign on) tentang peraturan serta prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan.

#### **B. SARAN**

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

1. Ditujukan pada Nakhoda  
Disarankan agar mengoptimalkan familiarisasi terhadap sistem prosedur yang telah dibuat oleh perusahaan mengenai keselamatan kerja diatas kapal yang tertuang dalam *Safety Maintenance System* atau sistem keselamatan yang

direncanakan. harus ditindaklanjuti , dan mempertegas sangsi atau *punishment* terhadap crew yang tidak mentaati dan menjalankan sistem keselamatan kerja diatas kapal dengan memberikan teguran tertulis sampai dengan tindakan pemecatan. Demikian juga bagi crew yang disiplin akan diberikan reward berupa promosi jabatan ataupun pemberian bonus.

2. Ditujukan pada Anak Buah Kapal

Untuk ABK disarankan membiasakan diri disiplin menggunakan alat keselamatan pada saat bekerja dan meningkatkan kesadaran diri tentang keselamatan saat bekerja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Davis, *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta, BPFE UGM, 2004.
- Malayu S.P Hasibuan, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta, Burni Aksara, 2003.
- Mangkunegara, *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, <http://jurnal-sdm.blogspot.com/>.2002,
- Mondy R *Manajemen Sumber Daya Manusia jilid 2*, Jakarta Erlangga, 2008.
- Stanford Marine LLC, Marine operation Manual, 2010.
- ..... (2010); *ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2010*
- ..... (1980); SK Dirjen Perla tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS Tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code)
- ..... (2001); STCW 78 amandemen 2001, Tentang Kesehatan Awak Kapal.

Lampiran 1 Ship Particullar

KSA		SHIP'S PARTICULARS	
Ship's name	M.T. KARTIKA 1	Cargo capacity 100%	4247.200 M3 - 10 Tanks
Nationality	INDONESIA	Cargo Tank Coating	-
Port of Registry	Tanjung Priok	Cargo Tank Heating	-
Call sign	Y B V B 2	Ballast capacity 100 %	2288.35 M3
Imo No.	9828728	Fuel oil capacity 100 %	236.22 M3
MMSI No.	525100588	Gas oil Capacity	-
Class	NK	FW capacity 100 %	76.00 M3
Class Notation	NS / MNS ( CT II & III )	Cargo Pumps	Diesel Driven 2 pump 200 m3/h, 8 bar and 1 pump 30 m3/h, 4 bar ( Stripping )
Ship Builder	PT. PALMA PROGRESS SHIPYARD BATAM	Portable cargo pumps	-
Owner	PT. KSA OFFSHORE	Slop pumps	1 pump 30 m3/h, 4 bar ( Stripping )
Operator	PT. KSA OFFSHORE	Ballast Pump	2 pump 200 m3/h, 30 mTH 1 pump 80 m3/h, 60 Mth
Length OA	80.00 M	Tank cleaning pump	5 m3/H, 30 mTH ( Sludge Pump )
Length BP	77.30 M	Fire & General Service Pump	80 m3/h, 60 Mth ( Ver. Primm. Pump )
Breadth ( Moulded )	20.00 M	E/R & Bilge pump	5 m3/H, 20 mTH ( Ver. Primm. Pump )
Depth ( Moulded )	5.50 M	Emergency Fire Pump	32 m3/H, 45 Mth ( Diesel Driven )
Dist. Top to keel	12.75 M	Sewage unit	Sewage Treathment Plant
Air draft	10.5 M		16 Prsn, 1500 Ltr/day
Dist Man To Bow	48 M		B.A dual Scr. Pump
Dist Man To Stern	18.5 M	No. of slop tank	2 ( P & S )
Gross Tonnage GRT	2529 Tons	Crane : Stern Derrick	Modified
Net Tonnage NRT	1251 Tons	Power Pack (Hydraulic Pump)	Elec Motor 11 Kw
Lightship Disp.	1297.470 Tons	Oil Discharge Monitor	-
Built :	2015	Engine Room Supply Fan	2 x 31500 m3/h, 7.5 KW
Keel/Launch/Deliver	24-Aug-17	Trading Area	AXIAL FLOW RVSBLE
Main Engine Diesel	2 x 829 HP, 1900 RPM	Sat C. No.	Indonesia Local Trade
Type & Max. power	YANMAR 6AYM - WET	Sat phone No	
Aux. Engine	Marine Use	Mobile Phone	0821 4870 4845
Aux. kW	2 x 80 KW, 380 V, 3 Ph, 50 Hz	E-mail Address	
Propeller	FPP Dia. 2.08 m, 5 Blades		
Speed ( service )	9.0 kts	H & M	
Anchore Chain	5 schack port.& 5 schack.stbd. 25.0 m ø 42 mm	P & I	
Mooring equipment	FOW : 2 Windlass AFT : 1 Capstan	Emergency Response service	
Number of Crew : 15 PERSON			
Name of Master : Capt. Jestor Dongoran			
	TROPICAL	SUMMER	WINTER
FREEBOARD	1.586 M	1.609 M	1.682 M
DRAUGHT	3.914 M	3.891 M	3.818 M
DISPLACEMENT	5349.456 T	5315.099 T	5206.612 T
DWT	4057.980 T	3596.110 T	3915.140 T
Note : Draught corresponding to the form freeboard		4.259 M	



PT. K S A OFFSHORE

NAME OF VESSEL : MT. KARTIKA 1  
 FLAG : INDONESIA  
 OWNER : PT. K S A OFFSHORE  
 PORT :  
 DATE DEPT :

## CREW LIST

CALL SIGN : YBVB2  
 GRT : 2529 TONS  
 DWT : 3500 TONS  
 LAST PORT :  
 NEXT PORT :

NO	NAME	RANK	DATE SIGN ON	CERTIFICATE	COC CERTIFICATE NUMBER	BST NUMBER	SEAMEN BOOK	
							NO	EXP
1	Parlin Hutapea	Master	30-09-2020	ANT I	6200521757N10218	6200521757010120	E 080549	May 2021
2	Parlutan Simamora	Ch. Off	02-03-2021	ANT II	6200084630	6234168376289208	D 088830	Feb 2022
3	Alwi Wahyudi Arbi	2 <sup>nd</sup> . Off	29-04-2021	ANT II	6211409325N20120	6211409325010119	F 321783	Feb 2023
4	Irwan	Ch. Eng	28-11-2020	ATT II	6200017929T20415	6200017929010617	F 325721	Jan 2023
5	Ichbal Setya Tirtana	2 <sup>nd</sup> . Eng	07-07-2020	ATT III	6201341762T30116	6201341762010116	F 341321	Mar 2023
6	Apriansyah Putra Satrio	3 <sup>rd</sup> . Eng	29-04-2021	ATT III	6211409398T30118	6211409398010118	E 068828	Apr 2023
7	Achmad Yaini	Bosun	28-11-2020	ABLE-D	6202091427340517	6202091427010518	E 013848	Nov 2022
8	Pratama Yoga	AB I	07-07-2020	ABLE -D	6211741465330718	6211741465010317	F 096452	Feb 2023
9	Een Kurniawan	AB II	30-09-2020	ABLE-D	6201196950340716	6201196950010320	G 016051	Aug 2023
10	Sugito	AB III	28-11-2020	ANT V	6201339626M52420	6201339626392420	F 175856	Feb 2022
11	Ranto Alexander Eka P.T	Oiler/Man	30-12-2019	ABLE-E	6200264960420717	6200264960010117	D 004563	Sep 2021
12	Sulaeman	Oiler	15-05-2021	ABLE-E	6211531365420617	6211531365010620	E 008423	Sep 2022
13	Martinus Senohadi	Cook	20-08-2020	FOODHANDLING	040418013	6201341089010316	F 148527	Mar 2022
14	Diego Pasifik	Cadet Deck	20-08-2020	BST	-	6211811677010118	F 188281	Nov 2021
15	M. Ihza Mahendra	Cadet Engine	20-08-2020	BST	-	6211911899010119	F 294443	Oct 2022

JUMLAH AWAK KAPAL : 15 ( LIMA BELAS ) ORANG TERMASUK NAHKODA

At Sea, 30 MEI 2021  
 Mengetahui;



**Capt. Parlin Hutapea**  
 Master of MT. Kartika 1



Lampiran 3 Latihan Pemadam Kebakaran

PT. KSA OFFSHORE	KSA-025	
LAPORAN LATIHAN PERAN PEMADAM KEBAKARAN	PK	BLN

Nama Kapal : MT. KARTIKA 1

No	URAIAN PELAKSANAAN			
1	Pelaksanaan Latihan Dari Jam : 08.00 Lt s/d Jam 09.30 Lt Tanggal : 5 DESEMBER 2021			
2	Posisi Kapal : Lintang : 09° 50.000'S Bujur : 127° 26.000'E Lokasi : DEMTA			
3	Diasumsikan kebakaran terjadi di : Tengah Laut			
4	Waktu yang diperlukan : 15 menit			
5	Kondisi pintu kedap air : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk			
6	Jenis dan Kondisi dari :  Alat – alat pemadam kebakaran yang digunakan	a.	Kondisi Hydrant dan katupnya : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk Kondisi Selang Pemadam Kebakaran dan Nozzle nya : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk	
		b.	Kondisi Fire Monitor ( jika ada ) : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk Apakah dicoba : <input type="checkbox"/> Ya <input type="checkbox"/> Tidak : Dari Jam.....s/d Jam.....	
		c.	Kondisi Pompa Pemadam Kebakaran : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk Apakah dicoba : <input type="checkbox"/> Ya <input type="checkbox"/> Tidak	
		d.	Kondisi Alat Pemadam Kebakaran Jinjing	Rusak/ Expired Tanggal/ Pengisian
			▪ CO2 : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk	.....
			▪ Dry Chemical : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk	.....
7	Kondisi Breathing Apparatus : <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk	Apakah dicoba : <input type="checkbox"/> Ya <input type="checkbox"/> Tidak		
8	Jumlah dan Daftar Hadir Awak Kapal yang mengikuti Latihan <u>NoNama Tanda TanganNoNamaTanda Tangan</u>			
	1.SYAMSUL ALAM	_____	9.EEN KURNIAWAN	_____
	2.PARLUHUTAN SIMAMORA	_____	10.SUGITO	_____
	3.ALWI WAHYUDI ARBI	_____	11.AWALUDIN	_____
	4.IRWAN	_____	12.SULAEMAN	_____
	5.ICHBAL SETYA T	_____	13. MARTINUS SENOHADI	_____
	6.APRIANSYAH PUTRA	_____	14. DONY WICAKSONO	_____
	7.BERGIAS SADO	_____	15. ANTU RIZAL ABDILA	_____
	8. PASCAL F.A PANURAT	_____		
9	Jumlah Awak Kapal yang tidak mengikuti Latihan : - orang			
	No	Nama	Jabatan	Alasan
	1.	.....	.....	.....



	2. ....
10	<p>Skenario drill : Pada saat sedang berlayar di Samudera Pasifik (pos Lintang : 06° 50.000'S Bujur : 112° 26.000'E) terjadi kebakaran di Main deck disekitar Manifold.</p> <p>08.00 Lt : juru mudi melihat ada nyala api keluar di dekat Manifold Main deck.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kemudian melaporkan ke Nahkoda dan membunyikan alarm kebakaran ( satu pendek terus-menerus).</li> <li>- Seluruh Crew yang mendengar alarm kebakaran segera menggunakan dan membawa perlengkapan sesuai muster list dan segera bersiap ke lokasi kebakaran</li> <li>- Regu pemadaman sesuai Muster List memakai Fireman Outfit dan segera memadamkan api.</li> <li>- Dikarenakan yang terbakar adalah Main deck alat pemadam yang digunakan untuk memadamkan api adalah Air yg berasal dari pompa hydrant.</li> </ul> <p>09.15 Lt : Api gagal di padamkan dan semakin membesar, kemudian Nahkoda memberikan instruksi untuk melakukan Abandon Ship.</p> 
11	<p>Catatan Nahkoda tentang hasil Latihan tersebut :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fire hose, nozzle, valve hydrant, pompa hydrant berfungsi dengan baik.</li> <li>- Fireman Outfit baik dan lengkap.</li> <li>- Drill berjalan dengan baik, dilanjutkan dengan drill Abandon Ship.</li> </ul>

## Lampiran 4 Latihan Sekoci Penolong

PT. KSA OFFSHORE	KSA-026	
LAPORAN LATIHAN PERAN SEKOCI (MENINGGALKAN KAPAL)	PK	BLN

**Nama Kapal : MT. KARTIKA 1**

No	URAIAN PELAKSANAAN				
1	Pelaksanaan Latihan Dari Jam : 10.00 Lt s/d Jam 10.15 Lt		Tanggal : 17 FEBRUARI 2022		
2	Posisi Kapal pada saat latihan Disekitar Lokasi Kerja / Stasion : KOTABARU, KALSEL		Lintang : 03°14.000'S Bujur : 116°11.000'E		
3	Diasumsikan kecelakaan terjadi di : Tengah Laut				
4	Waktu yang diperlukan : 15 menit Antara bunyi isyarat dengan kesiapan personil beserta perlengkapannya dilokasi Life Raft / Life Boat.				
5	Jenis alat-alat keselamatan yang digunakan : PPE, Pyro Technic, Life Jacket				
6	Jumlah dari :  Life Raft / Life Boat dan Motor Tempel.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Life Raft : 2</li><li>• Perahu Penolong : 2</li><li>• Motor Tempel :</li></ul>	Kapasitas : 40 Kapasitas : 32 Horse Power :		
7	Pemeriksaan terhadap :  Life Raft / Life Boat dan Motor Tempel	a.	Kondisi Life Raft / Life Boat	: <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk	
		b.	Kondisi Motor Tempel ( Out Board Motor )	: <input type="checkbox"/> Baik <input type="checkbox"/> Cukup <input type="checkbox"/> Buruk : dari Jam ..... s/d Jam .....	
8	Jumlah dan Daftar Hadir Awak Kapal yang mengikuti Latihan <u>NoNama Tanda TanganNoNamaTanda Tangan</u>				
	1.SYAMSUL ALAM	_____	9.PRATAMA YOGA	_____	
	2.PARLUHUTAN SIMAMORA	_____	10.SUGITO	_____	
	3.MAWARDI IRWANTO S	_____	11.AWALUDDIN	_____	
	4.IRWAN	_____	12.SULAEMAN	_____	
	5.ICHBAL SETYA T	_____	13. MARTINUS SENOHADI	_____	
	6.APRIANSYAH PUTRA	_____	14. DONY WICAKSONO	_____	
	7. BERGIAS SADO	_____	15. ANTU RIZAL ABDILA	_____	
	8.PASCAL F.A PANURAT	_____			
9	Jumlah Awak Kapal yang tidak mengikuti Latihan : - orang				
	No	Nama	Jabatan	Alasan	
	1.				
	2.				

Drill dilaksanakan saat di TARJUN, KOTABARU

16.00 Lt : Drill di mulai dengan membunyikan alarm 7 pendek 1 panjang dan mengumumkan melalui Public Addresser bahwa api tidak bisa dipadamkandan harus melakukan abandon ship,kemudian crew bergegas menuju muster station kecuali yang sedang berdinass jaga ,membawa peralatan serta perlengkapan masing-masing dan tugasnya sesuai muster list.

- Pimpinan Sekoci / Chief Officer dibantu Mualim II kemudian mengabsensi crew dan mengecek personal safety seperti life jacket.
- Mualim I perihal prosedur peluncuran sekoci.
- Menerangkan keputusan yang diambil oleh nahkoda untuk meninggalkan kapal.
- Menjelaskan kepada crew alat-alat yang berada di lifeboat serta kegunaan, juga perbedaan antara Lifeboat dan Rescue Boat .
- Menjelaskan tugas masing-masing crew pada saat meninggalkan kapal

17.00 Lt : Drill selesai

10



Catatan Nahkoda tentang hasil Latihan tersebut :

11

Setelah melaksanakan Drill, isi ulang bahan bakar, cek kondisi dewi-dewi, bersihkan dan cek kondisi sekoci secara keseluruhan. Kondisikan agar sekoci dapat digunakan kapan pun. Drill berjalan dengan lancar.



Lampiran 5 Latihan menolong orang jatuh ke laut

PT. KSA OFFSHORE			KSA-027	
LAPORAN LATIHAN PENYELAMATAN ORANG JATUH KE LAUT			PK	BLN
Nama Kapal	MT. KARTIKA 1	Tanggal Laporan	4 DESEMBER 2021	
Pelabuhan Asal	JAYAPURA	Pelabuhan Tujuan	DEMTA, PAPUA	
Tanggal Latihan	4 DESEMBER 2021	Waktu Latihan	15 MENIT	
Mulai Jam	10.00 LT	Selesai Jam	10.30 LT	
Komandan Latihan	NAKHODA			
Nakhoda melemparkan baju renang kelaut tanda mulai nya latihan.			Ya / Tidak	
Orang yang menyaksikan berteriak "ORANG JATUH KELAUT SEBELAH KANAN / KIRI" dan melemparkan pelampung penolong.			Sudah / Belum	
Mualim jaga bila melihat atau mendapat laporan segera mengambil tindakan: - Cikal kemudi kearah orang jatuhkelaut. - Melemparkan pelampung yang dilengkapidengan Self Igniting Light dan buoyant smoke ke posisi orang yang jatuh kelaut. - Beritahu Nakhoda - Bunyikan alarm tanda bahaya untuk Peran Penyelamatan. - Beritahu KKM dan Masinis jaga. - Plot di peta posisi pelampung.			Ya / Tidak Sudah / Belum  Sudah / Belum Sudah / Belum Sudah / Belum Sudah / Belum	
Tindakan Nakhoda : - Tambah personil jaga untuk pengamatan keliling - Order stanby mesin, kurangi kecepatan hingga standby full - Melaksanakan prosedur Williamson Turn dan olah gerak mendekati orang yang jatuh kelaut sampai ketemu. - Diadakan komunikasi dengan kapal-kapal sekitar			Sudah / Belum Sudah / Belum Sudah / Belum  Sudah / Belum	
Persiapan segala sesuatu untuk menurunkan sekoci penyelamat			Sudah / Belum	
Persiapan digeladak utama : - Tali-tali penyelamat dan pelampung penolong - Menyiapkan Derek dan jala-jala untuk mengangkat orang yang jatuh ke laut - Menyiapkan alat pelontar tali			Sudah / Belum Sudah / Belum Sudah / Belum	
Menyiapkan tandu dan perlengkapan P3K			Sudah / Belum	
Ambil foto-foto			Sudah / Belum	
- Lapor ke Administrator pelabuhan (via radio) - Lapor ke kantor pusat (via radio danlaporantertulis)			Sudah / Belum Sudah / Belum	
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan		Jumlah ABK yang absen karena tugas jaga		
ABK yang tidak mengikuti latihan karena suatu alasan (nama&jabatan)				
Tanggal rencana latihan berikutnya				

Foto



Tanda Tangan

Capt. Syamsul Alam  
Master

Tanda Tangan

Irwan  
KKM

Tanda Tangan

Parluhutan Simamora  
Mualim I

Tanda Tangan

Jestor  
Mualim II

Lampiran 6 MT Kartika 1



Gambar 6.1  
MT Kartika 1 drop anchor



Gambar 6.2  
MT Kartika 1 sailing





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
PROGRAM DIKLAT PELAUT  
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : PARLUHUTAN SIMAMORA  
NIS : 02879/N-1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

**A. Judul**

UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA PADA ANAK BUAH KAPAL DI  
MT.KARTIKA 1

**B. Masalah Pokok**

1. Kurangnya kesadaran crew dalam mentaati peraturan-peraturan dan prosedur keselamatan di atas kapal.
2. Eksistensi control dari team manajemen darat terkait penerapan prosedur keselamatan kerja di kapal.

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Memberikan training diatas kapal tentang cara penggunaan peralatan keselamatan yang tepat guna mencegah kecelakaan.
2. Mengefektifkan audit dan program visit team HSE ke kapal.


Menyetujui :


Jakarta, 09 Mei 2023

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

  
Capt. Indra Muda. MM

  
Drs. Sugiyanto, MM

  
Parluhutan Simamora

Penata Tk.I / III/d

PenataTk I / III d

NIS: 02879/N-1

NIP. 19711114 201012 1 001

NIP.19620715 198411 1 001

Ketua Jurusan Nautika

  
Meilinasari N H., S.SiT., M.M., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)








NIP. 19810503 200212 2 001

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kerja Pada Anak Buah Kapal di MT. KARTIKA 1

Dosen Pembimbing I : Capt. Indra Muda, MM

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	15/05-23	Pengajaran Judul Sinopsis di Setujui	
2	19/05-23	Pengajaran BAB I dan BAB II	
3	29/05-23	BAB I di revisi	
4	05/06-23	BAB I & BAB II di Setujui	
5	08/06-23	Pengajaran BAB III & BAB IV	
6	09/06-23	BAB III di revisi	
7	14/06-23	BAB IV di Setujui	

Catatan : Makalah Siap untuk di sidangkan.

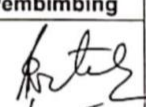
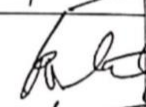
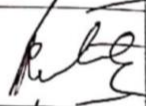
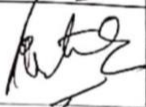
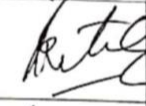



**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kerja Pada Mak Buah Kapal di MT. KARTIKA 1

Dosen Pembimbing II : Drs Sugyanto, MM

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
01	15/05-23	Pengajuan Sinopsis dilanjutkan penulisan bab I	
02	19/05-23	Pengajuan bab I dilanjutkan pengajuan/penulisan bab II	
03	09/06-23	Pengajuan bab II dilanjutkan penulisan bab III	
04	09/06-23	Pengajuan bab III dilanjutkan penulisan bab IV	
05		Pengajuan bab IV	
06	14/06-23	Paket ybs. siap untuk diujikan	

Catatan : ditagihan  
 1. Cover  
 2. Daftar isi  
 3. Lembar Peretujuan  
 4. Lembar Pengantar  
 5. Kata pengantar

