

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PROSEDUR DAN PENGGUNAAN ALAT
KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH
KECELAKAAN DI ATAS MV. HALUL 974**

Oleh :

BAMBANG WITJAKSONO

NIS. 03034/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PROSEDUR DAN PENGGUNAAN ALAT
KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH
KECELAKAAN DI ATAS MV. HALUL 974**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

Oleh :

BAMBANG WITJAKSONO

NIS. 03034/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : BAMBANG WITJAKSONO
No. Induk Siwa : 03034/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PROSEDUR DAN PENGGUNAAN
ALAT KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH
KECELAKAAN DI ATAS MV. HALUL 974

Pembimbing I,

Capt. Suhartini, MM.,MMTr

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002

Jakarta, Februari 2024

Pembimbing II,

Capt. Saidal Siburian, MM.,M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19630509 199809 1 002

Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

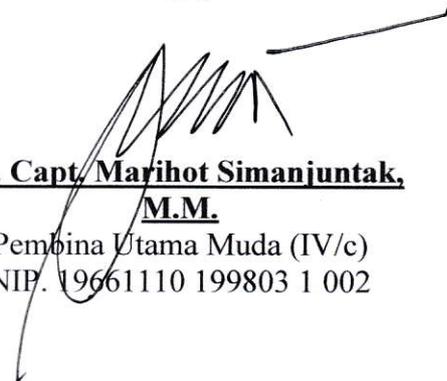
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : BAMBANG WITJAKSONO
No. Induk Siwa : 03034/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PROSEDUR DAN PENGGUNAAN
ALAT KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH
KECELAKAAN DI ATAS MV. HALUL 974

Penguji I


Dr. Capt. Marihot Simanjuntak,
M.M.

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

Penguji II


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T.,
M.M.Tr

Penata TK. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Penguji III


Capt. Suhartini, MM., MMTr

Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“OPTIMALISASI PROSEDUR DAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH KECELAKAAN DI ATAS MV. HALUL 974”

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr. Ir. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Saidal Siburian, MM.,M.Mar, selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini.
5. Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M, / Pembina Utama Muda (IV/c), selaku dosen

Penguji I yang telah memberikan waktunya untuk menguji penulisan makalah ini.

6. Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr, / Penata TK. I (III/d), selaku dosen Penguji II yang telah memberikan waktunya untuk menguji penulisan makalah ini.
7. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
8. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Februari 2024
Penulis,

BAMBANG WITJAKSONO
NIS. 03034/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	20
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	25
C. Pemecahan Masalah	31
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	41
B. Saran	41

DAFTAR PUSTAKA	43
-----------------------------	----

LAMPIRAN

DAFTAR ISTILAH

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 Cedera kaki	22
Gambar 3.2 <i>Enclosed Space Incident</i>	22
Gambar 3.3 <i>Safety Meeting</i>	33
Gambar 3.4 <i>Safety Training</i>	36

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

Lampiran 2. *Crew List*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam abad modern sekarang ini transportasi laut masih memegang peranan yang sangat dominan sebagai alat angkut yang belum dapat digantikan dengan jenis angkutan lainnya, karena angkutan laut merupakan suatu sistem pengangkutan dalam jumlah besar yang belum dapat dilakukan oleh jenis angkutan lainnya.

MV. Halul 974 adalah kapal yang berjenis *Constuction Support Vessel* atau kapal pendukung pekerjaan di atas platform dengan derek barang berat. Yaitu jenis kapal dimana tempat penulis bekerja dan melakukan observasi untuk penulisan makalah. Kapal Pendukung Konstruksi adalah salah satu contoh kapal yang beroperasi di wilayah pengeboran minyak lepas pantai, dimana salah satu tugas utamanya adalah membantu pekerja di *platform* dan *cargo*-barang yang mendukung aktifitas secara keseluruhan seperti scaffolding, pipa-pipa dan alat-alat kerja pendukung untuk operasional kegiatan pengeboran.

MV. Halul 974 yang di awaki 16 (enam belas) awak kapal termasuk Nakhoda, kapal yang dimiliki oleh perusahaan Milaha Ship Management W.L.L salah satu perusahaan yang berpusat di Doha-Qatar. MV. Halul 974 beroperasi di pengeboran minyak lepas pantai di perairan teluk Persia, yaitu perairan sekitar 49 mil laut dari garis pantai Qatar. MV. Halul 974 melayani platform-platform minyak milik Qatar Energy, dimana MV. Halul 974 bertugas juga sebagai kapal siaga darurat jika dibutuhkan oleh Main Station Control di area pengeboran. Lokasi utama dari Halul 974 disebut Platform Station atau di singkat PS. Terdapat 2 Platform Station tempat Halul 974 beroperasi yaitu PS 2 (Maydan Mahzam Oil Field) dan PS 3 (Bul Hanine Oil Field). MV. Terkadang Halul 974 bersiaga-*standby*, yaitu posisi kapal dalam status berjaga jika terjadi suatu keadaan darurat di Main Station Control Area atau Rig-rig di dalam area oil field.

Dengan tugas multi yang dijalani oleh MV. Halul 974 maka awak kapal diharapkan agar selalu sigap dalam melaksanakan tugasnya dimana keselamatan adalah hal yang sangat diutamakan dalam operasional di lokasi pengeboran lepas pantai. Karena itu Perusahaan Milaha Ship Management W.L.L selalu menuntut agar setiap awak kapal yang ada di atas kapal bekerja dengan sebaik-baiknya, dan bukan hanya mencari nafkah untuk diri sendiri tapi juga untuk keluarganya. Sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja mereka. Keselamatan kerja merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar anak buah kapal dapat bekerja dengan aman dan maksimal. Dengan adanya alat-alat keselamatan sebagai penunjang keselamatan para awak kapal diharapkan dapat memperkecil atau dapat dihilangkan sama sekali resiko kecelakaan kerja di kapal.

Pada tanggal 01 Januari 2020 kapal di lokasi berlabuh jangkar Ras Laffan, kapal melakukan pergantian oli mesin dan salah satu awak kapal seorang juru minyak terjatuh dikarenakan terpeleset akibat menginjak tumpahan oli karena tidak menggunakan sepatu pengaman, akibat kejadian tersebut juru minyak mengalami cedera memar ringan di tangan karna tangannya terbentur pipa.

Berdasarkan pengalaman penulis di lokasi ada beberapa kejadian yang di alami di atas kapal tempat dimana penulis bekerja. Kecelakaan yang di alami MV. Halul 974. Pada tanggal 05 Desember 2023 kapal dalam posisi siaga di PS 2 (Maydan Mahzam) Field untuk melakukan perawatan rutin pompa air tawar, crew mesin yang bekerja tidak mengikuti urutan kerja yang semestinya sehingga mengakibatkan anak buah kapal terjatuh ke dalam got area, saat awak kapal lainnya melintasi area pompa yang sedang dalam perawatan, tanpa adanya pita pembatas daerah berbahaya (*Baricade line-Yellow & Black*) masih dalam keadaan terbuka bebas. Akibat dari kejadian tersebut awak kapal mengalami cedera pada kaki sebelah kiri yang mengalami lecet-lecet di kulit.

Pada saat kapal sandar di Pelabuhan Ras Laffan untuk inspeksi dari Qatar Energy *safety officer*, dalam temuan inspeksi didapati salah satu anak buah kapal menggunakan *Personal Gas Detector* yang sudah lewat masa aktifnya dan ditemukannya *safety harness* yang berada di *deck store* dalam kondisi berkarat tanpa adanya *safety colour code*, temuan-temuan tersebut menjadi teguran dan

peringatan untuk seluruh awak kapal untuk memenuhi permintaan dan persyaratan dari pihak Qatar Energy untuk bisa terus beroperasi di wilayah lepas pantai Qatar.

Berdasarkan kejadian-kejadian atau kecelakaan yang telah di bahas di atas maka penulis tertarik untuk menulis makalah yang berjudul: **“OPTIMALISASI PROSEDUR DAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH KECELAKAAN DI ATAS MV. HALUL 974”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan maka dapat diidentifikasi permasalahan di atas sebagai berikut:

- a. Kurangnya keterampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar oleh awak kapal.
- c. Kelengkapan minimum atau ekstra alat-alat keselamatan yang kurang memadai dari jumlah awak kapal.
- d. Perawatan dan kualitas alat-alat keselamatan kerja yang tidak sesuai aturan di atas kapal.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi pada saat penulis bekerja di MV. Halul 974, maka penulis membatasi pembahasan hanya pada masalah:

- a. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar oleh awak kapal.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis membuat rumusan masalah yang akan dibahas yaitu sebagai berikut :

- a. Apa faktor penyebab awak kapal kurang memahami prosedur keselamatan kerja di atas kapal?
- b. Apa penyebab penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal kurang maksimal?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari pembuatan makalah ini, yaitu:

- a. Pengawasan dan bimbingan awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja di atas kapal
- b. Mengetahui peraturan-peraturan mengenai prosedur keselamatan kerja diatas kapal.
- c. Meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal.
- d. Mengetahui sebab akibat kecelakaan di atas kapal.
- e. Mengetahui bagaimana cara pencegahan terhadap kecelakaan di atas kapal.

2. Manfaat Penelitian

Dan manfaat dari makalah ini, yaitu:

- a. Diharapkan manfaat dari pembahasan ini adalah dapat menambah pengetahuan pembaca mengenai tentang syarat dan prosedur kesehatan dan keselamatan kerja di atas kapal yang beroperasi di wilayah pengeboran lepas pantai.
- b. Pemahaman dan kepedulian untuk bisa mengimplementasikan secara baik dan benar di lapangan atau area bekerja dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal sesuai dengan tugas dan kebutuhan.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode penelitian dalam penyusunan makalah ini penulis melakukan metode dengan pendekatan antara lain:

a. Studi kasus

Dalam melaksanakan penelitian untuk mengatasi masalah nyata yang dialami di atas MV. Halul 974. Dalam hal ini berdasarkan kejadian-kejadian yang dialami yang menyebabkan kurang optimalnya dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang tidak sesuai dengan prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Untuk itu diharapkan seluruh awak kapal bisa menggunakan alat-alat keselamatan kerja secara optimal untuk mencegah kecelakaan kerja di atas MV. Halul 974.

b. Deskriptif kualitatif

Proses pengambilan data diperoleh dan dikumpulkan berdasarkan pengalaman dan pengamatan penulis selama bekerja sebagai perwira kapal, dimana gambaran dan situasi dijelaskan berdasarkan kejadian-kejadian nyata yang terjadi di atas MV. Halul 974 yang menimbulkan dampak buruk kepada awak kapal pada saat melaksanakan tugasnya.

2. Teknik Pengumpulan Data

Penulisan makalah penulis mengumpulkan data-data berupa Teknik antara lain sebagai berikut:

a. **Teknik Observarsi (Pengamatan)**

Penelitian dilakukan berupa pengamatan secara langsung di atas MV. Halul 974 yang berfokus pada potensi-potensi permasalahan yang terjadi di atas kapal, sehingga terjadi kecelakaan kerja yang menyebabkan dampak buruk terhadap awak kapal dan mungkin terhadap lingkungan sekitar.

b. **Studi Dokumentasi**

Suatu Teknik dalam pengumpulan data yang didapat dari suatu dokumen, buku atau panduan sebagai sumber referensi yang membahas keselamatan kerja di atas kapal. Sumber referensi yang didapat dianalisis dan dibandingkan guna mendapatkan hasil data yang relevan dengan permasalahan yang ada secara sistematis.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu penelitian

Penelitian dilaksanakan pada saat penulis bekerja sebagai perwira deck di MV. Halul 974, salah satu kapal yang dimiliki perusahaan Milaha Ship Management W.L.L yang beralamatkan di Doha-Qatar. Penulis bekerja sebagai Chief Officer sejak tanggal 23 November 2023 sampai dengan 25 Januari 2024.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dilaksanakan di atas MV. Halul 974 yang beroperasi di daerah lepas pantai Qatar, kapal MV. Halul 974 dibangun pada tahun 2013 di *Hongkong ship builder*. Kapal dengan 2 (dua) unit mesin penggerak utama dengan sistem *Pitch Proppeler* serta dilengkapi dengan 2 (dua) *bow thruster* sangat ideal untuk bermanuver sandar di platform di area lepas pantai dan dermaga karena sistem tersebut memudahkan dalam mengolah gerak kapal. Kapal yang di awaki 16 (enam belas) awak kapal termasuk nakhoda di miliki oleh perusahaan Milaha Ship Management W.L.L yang berpusat di Doha-Qatar.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah disajikan dengan sistemastika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam panduan pedoman penulisan makalah yang disarankan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Marunda-Jakarta. Dengan adanya panduan sitematika yang di sarankan diharapkan penulis dapat menulis makalah dengan baik dan benar secara sistematis. Penulisan makalah dibagi dalam 4 (empat) bab yang telah di sesuaikan dengan pedoman penulisan untuk penelitian ini. Adapun sistematis penulisan makalah sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Di dalam bab 1 dijelaskan mengenai pendahuluan yang berisi latar belakang, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat penulisan, metode penelitian dan sistematika penulisan.

2. BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dijelaskan mengenai teori yang digunakan dalam pengumpulan dan menganalisa data yang didapat dari sumber-sumber referensi seperti situs internet, buku panduan atau dokumen lainnya untuk mendapatkan informasi-informasi sebagai tinjauan pustaka. Dalam landasan teori terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang teori yang berhubungan dengan faktor pendukung yang telah diidentifikasi sebagai suatu masalah yang dibahas.

3. BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Di bab ini menerangkan hasil penelitian dan data-data yang di analisa berdasarkan hasil pengamatan langsung oleh penulis selama bekerja di atas MV. Halul 974. Pokok permasalahan di jabarkan sesuai dengan fakta kejadian serta pemecahan masalah yang ada guna mencegah kejadian ataupun masalah yang tidak diharapkan karna dampak buruk yang ditimbulkan dari pokok permasalahan.

4. BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Di bab terakhir ini penulis menjelaskan maksud dan tujuan serta kesimpulan dari perumusan masalah yang telah di bahas, dan sebagai evaluasi serta masukan dalam menghadapi suatu masalah dan dapat melakukan perbaikan dan peningkatan di waktu yang akan datang.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

1. Optimalisasi

Menurut Poerwadarminta (2014:88) bahwa optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.

Menurut Nurrohman (2017:99-100) optimalisasi adalah upaya untuk meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggara kegiatan tersebut.

Dapat kita artikan Optimalisasi adalah sebuah proses menemukan praktik terbaik yang dilakukan untuk mencapai hasil yang maksimal dan ideal dengan memanfaatkan sumber daya yang ada sebaik mungkin. Secara sederhana arti optimalisasi adalah serangkaian proses untuk mengoptimalkan apa yang sudah ada.

2. Prosedur

Menurut Rudi M Tambunan (2013:84) prosedur adalah pedoman yang berisikan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan.

Menurut Wijaya & Irwan (2018:88) menyatakan bahwa prosedur adalah suatu bagian sistem yang merupakan rangkaian tindakan yang menyangkut beberapa orang dalam satu atau beberapa bagian yang ditetapkan untuk menjamin agar suatu kegiatan usaha atau transaksi dapat terjadi secara berulang kali dan dilaksanakan dengan seragam.

Menurut Wijaya & Irwan, (2018:12) bahwa prosedur adalah merupakan suatu urutan-urutan pekerjaan-pekerjaan kerani (*clerical*) biasanya beberapa orang dalam suatu bagian atau lebih disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang seragam transaksi-transaksi perusahaan yang sering terjadi.

Dapat disimpulkan arti prosedur atau tata cara adalah serangkaian aksi yang spesifik, tindakan atau operasi yang harus dijalankan atau dieksekusi dengan cara yang baku (sama) agar selalu memperoleh hasil yang sama dari keadaan yang sama. Lebih tepatnya, kata ini bisa mengindikasikan rangkaian aktivitas, tugas-tugas, langkah-langkah, keputusan-keputusan, perhitungan-perhitungan dan proses-proses, yang dijalankan melalui serangkaian pekerjaan yang menghasilkan suatu tujuan yang diinginkan, suatu produk atau sebuah akibat

3. Penggunaan Alat Keselamatan Kerja

Penggunaan alat keselamatan kerja atau yang kita sebut alat pelindung diri (APD) dengan penggunaan yang baik dan benar telah diatur berdasarkan hukum yang berlaku diantaranya:

- Permenkertrans nomor 8 tahun 2010 tentang APD
- UU Nomor 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja
- SNI 19-1958-1990 tentang pedoman penggunaan alat pelindung diri

Alat pelindung diri (APD) memiliki definis tersendiri. Menurut *OSHA* atau *Occupational Safety and Health Association*, *personal protective equipment* atau alat pelindung diri didefinisikan sebagai alat yang digunakan untuk melindungi pekerja dari luka atau penyakit yang diakibatkan oleh adanya kontak dengan bahaya di tempat kerja, baik yang bersifat kimia, biologis, radiasi, fisik, elektrik, mekanik dan lainnya.

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri yang selanjutnya disingkat APD adalah suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja. Perlindungan keselamatan pekerja melalui upaya teknis pengamanan tempat, mesin, peralatan, dan lingkungan kerja wajib diutamakan.

Maka dapat kita artikan penggunaan alat keselamatan kerja adalah penggunaan fungsi alat-alat yang bertujuan untuk melindungi diri dari segala resiko dan bahaya kerja.

4. Alat-Alat Keselamatan kerja

Menurut Lewis (2013:292) bahwa alat-alat keselamatan yaitu segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada di atas kapal dalam sebuah pelayaran. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan setiap waktu selama dalam pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk segera digunakan. Jadi definisi alat-alat keselamatan adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk menyelamatkan hidup dan memiliki persyaratan-persyaratan umum yang harus dipenuhi.

Menurut *Health and Safety Executive* (2015:3) dalam *Personal Protective Equipment (PPE) at Work Regulations* edisi Ketiga dijelaskan bahwa perlengkapan keselamatan kerja yang paling utama di atas kapal yaitu:

- a. *Coverall atau Boiler Suit*: Pakaian pelindung diri yang digunakan untuk melindungi anggota tubuh dari bahan berbahaya seperti minyak panas, zat kimia, percikan pengelasan.
- b. *Helmet*: Helm keselamatan yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan benda apapun, karena kepala bagian yang paling penting dari tubuh manusia. Perlu perlindungan kepala yang terbaik diatas kapal yang disediakan oleh perusahaan. Sebuah tali dagu juga disediakan untuk menjaga helm ketika dipergunakan saat jalan atau jatuh.
- c. *Safety Shoes*: Sepatu keselamatan yang melindungi kaki, yang terbuat dari kulit dan logam keras didalamnya yang dipakai untuk kerja diatas kapal, agar tidak ada luka yang terjadi dikaki para pekerja atau awak di atas

kapal.

- d. *Hand Glove*: Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan di kapal. Sarung tangan ini digunakan saat bekerja di atas kapal, dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan seseorang. Beberapa sarung tangan yang diberikan, sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, sarung tangan kain untuk pekerjaan normal di atas kapal seperti tarik tali tambat, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia.
- e. *Safety Goggles*: Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam pekerjaan sehari-hari di atas kapal. Kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk pekerjaan pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.
- f. *Safety Harness*: Dikenakan oleh seseorang dalam melakukan pekerjaan di tempat ketinggian seperti perawatan kapal secara rutin mencakup perbaikan, untuk itu awak kapal memerlukan *safety harness* untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *safety harness*.
- g. *Face Mask*: Dipergunakan oleh awak kapal baik yang bekerja di dek, pengecatan dan di kamar mesin saat membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya bagi tubuh manusia jika dihirup secara langsung. Untuk menghindari hal ini, masker wajah diberikan hal ini digunakan sebagai melindungi muka dari partikel berbahaya.

Maka dapat kita artikan alat-alat keselamatan kerja adalah alat yang digunakan dengan tujuan utamanya mencegah kontak fisik langsung antara pekerja dengan energi atau bahan berbahaya.

5. Kecelakaan Kerja

a. Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja

Menurut Mangkunegara (2013:162) dikemukakan beberapa sebab yang memungkinkan terjadinya kecelakaan dan gangguan kesehatan pegawai.

- 1) Keadaan Tempat Lingkungan Kerja, terkait:
 - a) Penyusunan dan penyimpanan barang – barang yang berbahaya kurang di perhitungkan keamanannya.
 - b) Ruang kerja yang terlalu padat dan sesak
 - c) Pembuangan kotoran dan limbah yang tidak pada tempatnya.
- 2) Pengaturan Udara, Terkait:
 - a) Pergantian udara di ruang kerja yang tidak baik (ruang kerja yang kotor, berdebu, dan berbau tidak enak)
 - b) Suhu udara yang tidak dikondisikan pengaturannya.

b. Pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal

Menurut *International Labour Office (ILO)* langkah - langkah yang dapat ditempuh untuk mencegah kecelakaan kerja antara lain:

- 1) Peraturan perundangan.

Peraturan perundang-undangan antara lain melalui:

Adanya ketentuan dari syarat-syarat K3 yang selalu mengikuti perkembangan ilmu pengetahuan, teknik dan teknologi (*up to-date*) Penerapan semua ketentuan dan persyaratan keselamatan dan kesehatan kerja sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku sejak tahap rekayasa Penyelenggaraan pengawasan dan pemantauan pelaksanaan K3 melalui pemeriksaan-pemeriksaan langsung di tempat kerja

- 2) Standarisasi

Standarisasi merupakan suatu ukuran terhadap besaran-besaran/nilai. Dengan adanya standar K3 yang maju akan menentukan tingkat kemajuan K3, karena pada dasarnya baik buruknya K3 di tempat kerja diketahui melalui pemenuhan standar K3.

- 3) Inspeksi

Pada dasarnya adalah merupakan kegiatan-kegiatan yang dilakukan dalam rangka pemeriksaan dan pengujian terhadap tempat

kerja, mesin, pesawat, alat instalasi, sejauh mana masalah- masalah ini masih memenuhi ketentuan dan persyaratan K3.

4) Riset

Riset yang di lakukan dapat meliputi antara lain: teknis medis, psychologis dan statistik, di maksudkan antara lain untuk menunjang tingkat kemajuan bidang K3 sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan, teknik dan teknologi.

5) Pendidikan dan Latihan

Sangat penting untuk meningkatkan kesadaran akan arti pentingnya K3, disamping untuk meningkatkan kualitas pengetahuan dan keterampilan K3.

6) Persuasi

Merupakan suatu cara pendekatan K3 secara pribadi dengan tidak menerapkan dan memaksakan melalui sanksi - sanksi.

7) Asuransi

Dapat ditetapkan dengan pembayaran premi yang lebih rendah terhadap perusahaan yang memenuhi syarat K3 dan mempunyai tingkat kekerapan dan keparahan kecelakaan yang kecil di perusahaannya.

8) Penerapan 1 s/d 8 tersebut di atas langsung di tempat kerja

Sangat penting untuk meningkatkan kesadaran akan arti pentingnya K3, disamping untuk meningkatkan kualitas pengetahuan dan keterampilan K3. syarat - syarat K3 di tempat kerja. Perbaikan pada sistem yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan/ insiden yang merugikan, dimana dapat meningkatkan produktifitas perusahaan.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2019:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, untuk menghindari kecelakaan langkah-langkah tersebut harus dapat di aplikasikan di tempat kerja dalam upaya memenuhi dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan

penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan awak kapal khususnya ABK dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

Apabila tidak bertentangan dengan undang-undang dan ketentuanketentuan praktis Negara bendera kapal, perwira keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan dan kesehatan yang dibuat oleh pemilik pengelola kapal dan menjalankan instruksi-instruksi Nahkoda untuk:

- a) Meningkatkan kepedulian awak kapal mengenai keselamatan.
- b) Menyelelidiki setiap keluhan tentang keselamatan yang disampaikan dan kesehatan, kepada pelapornya kalau memang perlu.
- c) Menyelidiki kecelakaan-kecelakaan yang terjadi dan membuat rekomendasi-rekomendasi yang sesuai untuk mencegah terulangnya kecelakaan yang sama.
- d) Melakukan inspeksi-inspeksi keselamatan.
- e) Memantau dan menjalankan pelatihan-pelatihan mengenai keselamatan kepada awak kapal.

Menurut Komang dikutip oleh Sunyoto (2012:242) Departemen tenaga kerja republik Indonesia mengharapkan bahwa upaya pencegahan kecelakaan adalah merupakan program terpadu koordinasi dari berbagai aktivitas, pengawasan yang terarah yang didasarkan atas sikap, pengetahuan, dan kemampuan.

Maka dapat kita artikan kecelakaan kerja adalah suatu kondisi tak terduga atau tak diharapkan yang terjadi di lingkungan kerja dan dapat mengakibatkan terjadinya kerugian fisik atau korban jiwa, kerugian terhadap harta benda, maupun menimbulkan resiko pencemaran air, tanah atau lingkungan.

6. Awak Kapal

a. Berdasarkan Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 dan KUHD sebagai berikut:

- 1) Butir 40 bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil
- 2) Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 3) Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda

Dengan ini dapat kita artikan awak kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja termasuk Nahkoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam sijil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

7. Pemahaman

Menurut Poesprodjo (2017:52-53) bahwa pemahaman bukan kegiatan berpikir semata, melainkan pemindahan letak dari dalam berdiri disituasi atau

dunia orang lain. Mengalami kembali situasi yang dijumpai pribadi lain didalam Erlebnis (sumber pengetahuan tentang hidup, kegiatan melakukan pengalaman pikiran), pengalaman yang terhayati. Pemahaman merupakan suatu kegiatan berpikir secara diam-diam, menemukan dirinya dalam orang lain.

Pemahaman (*comprehension*), kemampuan ini umumnya mendapat penekanan dalam proses belajar mengajar. Menurut Bloom *“Here we are using the term “comprehension“ to include those objectives, behaviors, or responses which represent an understanding of the literal message contained in a communication.”* Artinya: Disini menggunakan pengertian pemahaman mencakup tujuan, tingkah laku, atau tanggapan mencerminkan sesuatu pemahaman pesan tertulis yang termuat dalam satu komunikasi. Oleh sebab itu siswa dituntut memahami atau mengerti apa yang diajarkan, mengetahui apa yang sedang dikomunikasikan dan dapat memanfaatkan isinya tanpa keharusan menghubungkan dengan hal-hal yang lain. (Bloom Benyamin, 2015: 89).

Pemahaman mencakup kemampuan untuk menangkap makna dan arti dari bahan yang dipelajari (W.S. Winkel, 2016: 245). W.S Winkel mengambil dari taksonomi Bloom, yaitu suatu taksonomi yang dikembangkan untuk mengklasifikasikan tujuan instruksional. Bloom membagi kedalam 3 kategori, yaitu termasuk salah satu bagian dari aspek kognitif karena dalam ranah kognitif tersebut terdapat aspek pengetahuan, pemahaman, penerapan, analisis, sintesis, dan evaluasi. Keenam aspek di bidang kognitif ini merupakan hirarki kesukaran tingkat berpikir dari yang rendah sampai yang tertinggi.

Hasil belajar pemahaman merupakan tipe belajar yang lebih tinggi dibandingkan tipe belajar pengetahuan (Nana Sudjana, 2015:24) menyatakan bahwa pemahaman dapat dibedakan kedalam 3 kategori, yaitu:

- a. Tingkat terendah adalah pemahaman terjemahan, mulai dari menerjemahkan dalam arti yang sebenarnya, mengartikan dan menerapkan prinsip-prinsip.
- b. Tingkat kedua adalah pemahaman penafsiran yaitu menghubungkan bagian-bagian terendah dengan yang diketahui berikutnya atau

menghubungkan beberapa bagian grafik dengan kejadian, membedakan yang pokok dengan yang tidak pokok.

- c. Tingkat ketiga merupakan tingkat pemaknaan ekstrapolasi.

Memiliki pemahaman tingkat ekstrapolasi berarti seseorang mampu melihat dibalik yang tertulis, dapat membuat estimasi, prediksi berdasarkan pada pengertian dan kondisi yang diterangkan dalam ide-ide atau simbol, serta kemampuan membuat kesimpulan yang dihubungkan dengan implikasi dan konsekuensinya.

Dengan ini dapat kita artikan pemahaman adalah proses, perbuatan memahami atau memahamkan agar bertindak yang sesuai.

8. Latihan

Latihan adalah suatu proses sistematis yang dapat merubah kondisi fisik, teknik, dan mental seorang individu. Serta latihan dapat diartikan sebagai kegiatan sistematis yang dilakukan dalam waktu yang panjang, ditingkatkan secara bertahap dan perorangan, dan membentuk manusia yang berfungsi secara fisiologis dan psikologisnya untuk memenuhi tuntutan tugas (Zulvikar, 2016:19).

Menurut Wibowo (2016:12) bahwa latihan adalah proses yang sistematis dari berlatih atau bekerja yang dilakukan secara berulang-ulang dengan kian hari dan penambahan beban latihan. Pendapat lain, latihan fisik secara teratur dan berkesinambungan dapat memberikan sumbangan yang besar bagi peningkatan kemampuan maupun pengembangan teknik dalam pertandingan.

Tujuan latihan tergantung dari macam sasaran yang akan dikembangkan yang mencakup meningkatkan prestasi, pencegahan terhadap kerusakan, meningkatkan kualitas fisik, rehabilitasi maupun pengobatan akibat kerusakan, dan rehabilitasi karena penyakit (Soelistyo, 2012;78).

Maka dapat kita artikan Latihan adalah kegiatan melatih atau mengembangkan suatu keterampilan dan pengetahuan kepada diri sendiri atau orang lain, yang terkait dengan kompetensi tertentu yang dianggap berguna.

9. *Safety Training* (Pelatihan Keselamatan)

Menurut Notoatmodjo (2015:45) bahwa *safety training* mempunyai tujuan untuk memperkecil atau menghilangkan potensi bahaya atau risiko yang dapat mengakibatkan kesakitan dan kecelakaan dan kerugian yang mungkin terjadi. Kerangka konsep berpikir *safety training* adalah menghindari risiko sakit dan celaka dengan pendekatan ilmiah dan praktis secara sistematis (*systematic*) dan dalam kerangka pikir kesisteman (*system oriented*).

Safety training sebagai kegiatan yang menjamin terciptanya kondisi yang aman, terhindar dari gangguan fisik dan mental melalui pembinaan dan pelatihan, pengarahan, dan kontrol terhadap pelaksanaan kegiatan. Pelatihan keselamatan merupakan upaya preventif yang kegiatannya utamanya adalah identifikasi, substitusi, eliminasi, evaluasi, dan pengendalian risiko dan bahaya (Yuli, 2015).

Sesuai dengan *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1995 amandemen 2010 pada *chapter VI* peraturan VI/I menyebutkan bahwa persyaratan minimum wajib untuk pengenalan (*familiarization*) latihan keselamatan serta petunjuk-petunjuk (*Basic Safety Training and Instruction*) bagi semua pelaut. Setiap pelaut wajib diberikan latihan pengenalan (*familiarization*) dan wajib diberikan latihan dasar dan petunjuk-petunjuk keselamatan (*Basic Safety Training and Instruction*) dan harus memenuhi standar kompetensi yang sesuai.

Dengan ini dapat kita artikan *safety training* merupakan upaya preventif yang kegiatannya utamanya adalah identifikasi, substitusi, eliminasi, evaluasi, dan pengendalian risiko dan bahaya

10. Safety Meeting (Rapat Keselamatan)

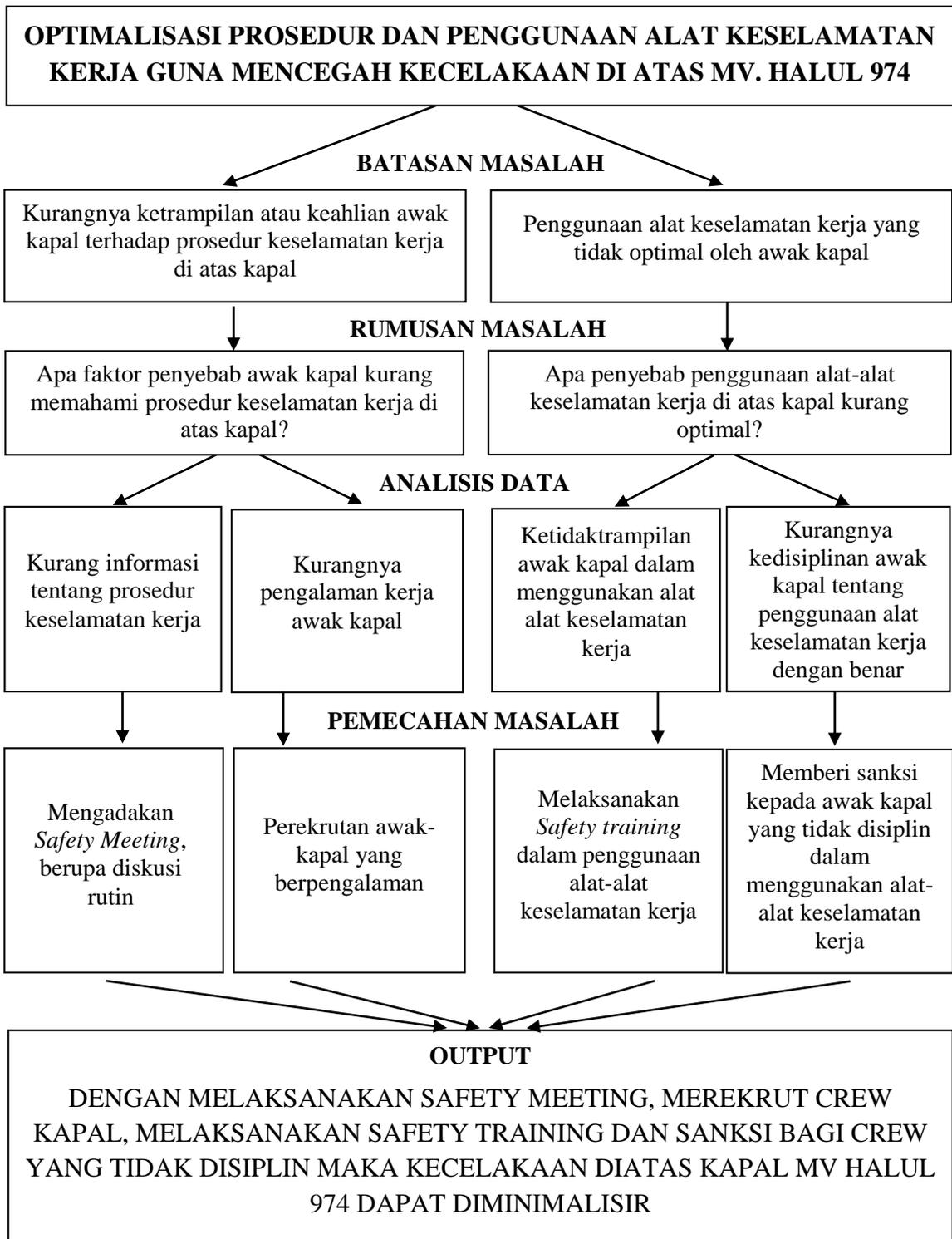
Menurut Iswendi Dedi, (2017:34) bahwa *safety meeting* adalah semacam pengarahan tentang keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada proyek. Mengikuti *safety meeting* ini, terkadang membuat pekerja terasa bosan karena materi yang disampaikan diulang-ulang. Merupakan suatu kegiatan dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan di tempat kerja, dan berbagai jenis pekerjaan yang bisa didiskusikan untuk kemudian dapat diterapkan dan dipraktikkan di lapangan.

Menurut Notoatmodjo (2015:44) bahwa *safety meeting* adalah pertemuan yang dilakukan rutin dengan para pekerja atau karyawan yang biasanya di pimpin oleh *personel safety (HSE)* untuk membicarakan dan mengingatkan akan potensi-potensi bahaya ditempat kerja. Hal-hal mengenai K3, Alat Pelindung Diri (APD), regulasi, prosedur kerja dan lain-lain.

Dengan ini kita dapat artikan *safety meeting* adalah pertemuan secara terencana yang bertujuan menyampaikan informasi-informasi penting dan bermanfaat demi kepentingan bersama.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis memberikan gambaran berupa block diagram mengenai konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting dan terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dan secara teoritis dapat ditemukan pemecahan masalahnya.



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Adapun fakta kondisi yang penulis temui di atas MV. Halul 974 terkait dengan keselamatan kerja sebagai berikut:

1. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal

Pada tanggal 05 Desember 2023, saat di lokasi pengeboran minyak lepas pantai Qatar, kapal diberikan tugas untuk melaksanakan *safety standby boat*. Karna adanya pengecekan rutin untuk perawatan dan perbaikan di *fresh water pump area* perwira mesin meminta izin ke Nakhoda dan atas seizin Nakhoda pekerjaan membongkar dan merawat *fresh water pump* bisa dilaksanakan.

Perwira mesin memerintahkan ABK mesin untuk mempersiapkan peralatan yang dibutuhkan, dilanjutkan menginfokan ke perwira jaga untuk melakukan pengerjaan di *fresh water pump area*. Perwira mesin membuat *PTW (permit to work)* dan *Risk Assessment* sebelum melaksanakan pekerjaan membongkar dan merawat *fresh water pump*. Karena pengalaman ABK baru pertama kali mengerjakannya sehingga pada waktu persiapan dan pengetesan alat keselamatan ABK menghadapi kesulitan dalam persiapan.

Kurangnya manajemen prosedur keselamatan kerja mengakibatkan ABK lain terjatuh kedalam got *water pump area* pada saat awak kapal lain tersebut melintas area kerja di dalam kamar mesin karena tidak ada pita pembatas daerah berbahaya (*Baricade line-yellow & balck*) serta penjagaan di lokasi dimana salah satu ABK yang bertugas menjaga meninggalkan lokasi tanpa izin dan tidak adanya penjagaan yang seharusnya selalu siaga di lokasi.

Pada saat *hatch* yang terbuka tanpa adanya penjagaan bersamaan ABK kapal keluar dari kamarnya setelah terbangun dari tidurnya yang masih dalam kondisi mengantuk langsung saja terjatuh setelah melangkah keluar dari kamarnya. Jatuhnya ABK kedalam got (*bilge area*) disadari oleh awak kapal

yang sedang bekerja di dalamnya karena mendengar suara tiba-tiba yang cukup mengagetkan dan dapat melihat langsung kondisi ABK yang terjatuh.



Gambar 3.1 *Cidera kaki*

Dengan adanya kecelakaan tersebut, pekerjaan dihentikan karena para awak kapal fokus dalam pertolongan pertama kepada ABK yang jatuh, *hatch cover* ditutup Kembali. Nakhoda memeriksa kondisi ABK awak kapal, karena kondisi yang ditemukan cukup memprihatinkan dimana kaki dari ABK yang terjatuh terlihat kulit yang lecet seperti terkelupas dan tidak bisa berjalan dengan normal dan di indikasi adanya cedera tulang kakinya. Nakhoda meminta bantuan kepada *PS 2 Field Radio Operator* untuk bisa memberikan bantuan medis lebih lanjut, karena keterbatasan diatas kapal yang tidak memungkinkan untuk memberikan pertolongan medis yang dibutuhkan oleh ABK yang terjatuh.

Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, akan tetapi masih ditemui sebagian anak buah kapal yang kurang disiplin dalam melaksanakan prosedur keselamatan sehingga mengakibatkan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal kurang

maksimal. Fakta ini sebagaimana terjadinya kecelakaan kerja di atas yang telah dialami oleh ABK yang terjatuh kedalam *got fresh water pump area*.

2. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar oleh awak kapal

Terdapat pula Anak Buah Kapal yang tidak bersungguh-sungguh melaksanakan pekerjaan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas pertemuan sehingga prosedur prosedur dilaksanakannya secara formalitas. Bila terjadi audit biasanya akan bermasalah karena tidak melaksanakan dan bila ada petugas dari perusahaan maupun pencharter biasanya dengan berat hati melakukannya dengan bersungguh-sungguh.

Bagi yang bersungguh-sungguh melaksanakannya sudah tentu melaksanakannya dari mulai program kerja, kemudian kepala kerja meminta ijin kerja kepada Perwira Jaga di anjungan, yang selanjutnya perwira jaga membuat *permit to work* atau *check list* untuk semua anggota team kerja yang akan bekerja. Prosedur-prosedur kerja dan keselamatan kerja sudah berjalan sebagaimana mestinya, namun namanya sifat manusia ada yang mau melaksanakan dengan bersungguh-sungguh dan ada pula hanya sebatas formalitas.

Pada tanggal 01 Januari 2020 kapal di lokasi berlabuh jangkar (*Ras Laffan Anchorage Area*) untuk berlandung dikarenakan cuaca yang cukup buruk, atas permintaan dari kepala kamar mesin dan izin dari Nakhoda, kapal melakukan pergantian oli mesin sesuai perawatan mesin berkala yang harus dilaksanakan, salah satu awak kapal seorang juru minyak tidak menggunakan sepatu pengaman hanya menggunakan sandal jepit biasa, mengakibatkan juru minyak tersebut terjatuh dikarenakan terpeleset akibat menginjak tumpahan oli pada saat *transfer* oli kotor dari motor induk ke penampungan menggunakan selang dimana terdapat tumpahan oli disekitar selang yang digunakan. Tumpahan oli kotor di indikasikan sisa oli yang masih ada di dalam selang dari pekerjaan sebelumnya, kurang telitinya pada saat pemasangan selang mengakibatkan sisa oli yang ada didalam selang tertumpah. Akibat kejadian tersebut juru minyak mengalami cedera memar ringan di tangan karena tangannya terbentur

pipa. Lalu juru minyak tersebut digantikan tugasnya dengan rekan nya yang lain dan di perintahkan oleh kepala kamar mesin untuk beristirahat dan mengobati tangannya yang terluka.

Setelah selesai bongkar muat di platform, dimana kondisi angin cukup kencang seorang bosun sedang duduk santai di *Main Deck* dibawah *FRC Deck* dimana hembusan angin dan karena kecepatan kapal membuat hembusan angin semakin kuat dan membuat pasir dan debu dengan mudah berterbangan dan pasir serta debu tersebut mengenai mata bosun yang sedang duduk santai, akibatnya bosun mengalami cedera iritasi ringan di salah satu matanya terkena serpihan pasir karena menggunakan kaca mata pelindung hanya menempel di dahinya, lalu ABK jaga yang melihat membantu bosun untuk mengobati matanya dengan menyiramkan matanya dengan *Eye Wash* untuk meringankan cederanya, lalu ABK melaporkan kejadian tersebut ke perwira jaga. Perwira jaga menyarankan bosun untuk beristirahat dan memeriksa keadaannya untuk memastikan perlu atau tidaknya perawatan medis lebih lanjut, dan beruntung cedera yang dialami tidak berdampak terlalu parah sehingga bosun bisa melanjutkan tugasnya kembali di hari berikutnya dengan menggunakan kaca mata pelindung dengan baik dan benar.

Pada saat kapal sandar di Pelabuhan Raslaffan untuk inspeksi dari *Qatar Energy safety officer*, lalu petugas yang datang berkeliling area kapal untuk pengecekan kondisi kapal dan area kerja awak kapal. Dalam temuan inspeksi di *main deck* didapati salah satu anak buah kapal yang bertugas di *main deck – gangway duty* menggunakan *Personal Gas Detector* yang sudah lewat masa aktifnya dan ditemukannya *safety harness* yang berada di *deck store* dalam kondisi berkarat tanpa adanya *safety colour code*. Dengan adanya temuan tersebut petugas dari Qatar Gas melaporkan kepada perwira jaga dan Nakhoda lalu meminta membuat laporan *NC (Non -Conformity)*.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data pada sub bab sebelumnya (A), penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi

penyebab dari meningkatnya resiko kecelakaan kerja di atas kapal yaitu sebagai berikut:

1. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal

Menurut *Safety Managemnt System (SMS)* manual yang ditetapkan oleh perusahaan Milaha Ship Management W.L.L, familiarisasi harus dilakukan selama dua hari sebelum serah terima jabatan antara ABK lama dan baru. Namun yang sering terjadi diatas kapal sosialisasi dilakukan kurang dari 1 hari, dikarenakan mobilitas yang tinggi atau jadwal pelayaran yang sangat padat. Sehingga ABK baru tersebut tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan familiarisasi mengenai semua SOP (standar operasional prosedur) yang ada, termasuk keselamatan kerja, tugas-tugas serta tanggung jawab ABK selama bekerja di atas kapal dan peraturan-peraturan lainnya sesuai dengan kebijakan perusahaan. Dampak dari kurangnya familiarisasi mengenai manajemen keselamatan kerja terhadap ABK baru, tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta tidak menyadari pentingnya keselamatan kerja sehingga ABK mengabaikan manajemen keselamatan kerja.

Dalam urutan susunan awak kapal di atas kapal kita mengetahui bahwa awak kapal terdiri dari perwira dan rating. Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari ABK agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka ABK yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Tetapi faktanya awak kapal terkadang kurang disiplin dalam pelaksanaannya. Maka dari itu perlunya diskusi rutin (*Safety Meeting*) untuk dapat terus mengingatkan, memperingati dan meningkatkan standar operasional keselamatan kerja di atas kapal.

Awak kapal kurang mengerti dan memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya pengalaman kerja di atas kapal atau minimnya pengetahuan tentang prosedur keselamatan kerja dari tempat bekerja sebelumnya. Dimana masih banyak awak kapal yang memalsukan pengalaman berlayar dari jenis kapal, jabatan, area pelayaran hingga berapa lama periode di atas kapal dengan tujuan memudahkan mendapatkan pekerjaan. Masih banyaknya awak kapal yang tidak menyadari apa yang telah mereka lakukan adalah sesuatu yang nantinya dapat merugikan terhadap dirinya, orang lain dan lingkungan sekitar.

Kurang pengalaman awak kapal juga bisa di pengaruhi dari mana tempat terakhir mereka bekerja. Hal ini disebabkan karena perusahaan atau kapal ditempat mereka kerja terakhir kurang atau bahkan tidak melaksanakan SOP (standar prosedur operasional) keselamatan kerja. SOP (standar operasional prosedur) yang tidak maksimal akan menyulitkan pihak perusahaan untuk dapat melakukan pengawasan dan peningkatan dari segi keselamatan kerja di atas kapal yang akhirnya berdampak adanya kecelakaan-kecelakaan kerja di atas kapal dan tentunya awak kapal adalah yang akan merasakan langsung dampak buruk yang akan terjadi di kemudian hari.

2. Penggunaan Alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar Oleh Awak Kapal

Keselamatan kerja di atas kapal adalah prioritas dan keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut.

Kebanyakan awak kapal merasa kurang nyaman dan kurang leluasa dalam pergerakan jika menggunakan salah satu alat keselamatan kerja. Awak kapal juga kurang minat dalam membaca atau mempelajari buku buku petunjuk mengenai prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan dikapal dari perusahaan maupun dari *pencharter* yang ada diatas kapal, mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan prosedur keselamatan kerja yang benar sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Akibat seringnya pembagian jam kerja yang kurang teratur dan jam kerja yang melebihi batas jam kerja normal juga salah satu faktor penyebabnya, sehingga ada awak kapal yang mengalami kelelahan kerja sehingga malas dan tidak dapat konsentrasi dalam melaksanakan pekerjaan yang akhirnya tidak memperhatikan bahaya-bahaya disekitar mereka. Keadaan tersebut tentunya sangat merugikan mereka dalam melaksanakan tugas sehari-hari mereka di atas kapal dan juga masih banyak awak kapal meremehkan dan tidak memperhatikan resiko-resiko yang mungkin bisa terjadi kepada mereka selama mereka bekerja di atas kapal. Seperti ABK yang terkadang tidak menggunakan secara lengkap alat pelindung dirinya dan kondisi dari alat keselamatan yang digunakan tanpa mengecek dengan baik dan benar dari kelayakan alat keselamatan kerja mereka. Awak kapal yang menggunakan alat keselamatan tapi mereka menggunakan tidak sesuai dengan prosedur yang ada dalam menggunakan alat-alat keselamatan.

Masih adanya ABK yang kurang sigap untuk bisa memberikan laporan terbaru mengenai alat-alat keselamatan yang mereka gunakan, terkadang mereka hanya mengharapkan pengecekan langsung oleh perwira di atas kapal. Para perwira justru sebaliknya mereka berharap para ABK sigap untuk melaporkan segala yang berkaitan dengan alat-alat keselamatan kerja.

Perwira di atas kapal terkadang mereka tidak memperhatikan kelengkapan ABK yang bertugas dan terkadang membiarkan tanpa adanya peringatan ataupun teguran. Hal yang paling buruk adalah jika perwira di atas kapal tidak dapat memberi contoh yang baik terhadap ABK sehingga menjadi suatu kebiasaan buruk yang akhirnya terus berulang kali dilakukan oleh awak kapal.

Awak kapal yang telah membaca buku - buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja, tetapi tidak melaksanakannya secara nyata, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang - buang waktu dan menambah kegiatan saja, karena pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang - ulang dikerjakan selalu lancar dan aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap keselamatan kerja. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan dengan jalan pintas

dengan tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai, tidak membuang waktu tanpa memikirkan segi keselamatannya sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan.

Berikut alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas MV. Halul 974 dengan kondisi baik dan layak pakai.

 <i>LIST STOCK PPE ON BOARD MV. HALUL-974</i> <i>DATE: NOVEMBER 2022</i>				
<i>NO</i>	<i>ITEMS</i>	<i>IN USE</i>	<i>STOCK</i>	<i>TYPE/BRAND</i>
1	<i>SAFETY HELMET</i> 	11 PCS	10 PCS	VANGUARD/KRISBOW
2	<i>SAFETY SHOES</i> 	11 PAIR	10 PAIR	KRISBOW
3	<i>COVER ALL</i> 	11 PCS	15 PCS	MARINE REFLECTOR
4	<i>HAND GLOVE</i> 	11 PCS	24 PCS	SKYTECH

5	<p><i>SAFETY GLASS</i></p>  <p><i>BLACK</i></p>  <p><i>CLEAR</i></p>	<p><i>11 PCS</i></p> <p><i>11 PCS</i></p>	<p><i>21 PCS</i></p> <p><i>18 PCS</i></p>	<p><i>VEGAS</i></p>
6	<p><i>EAR PLUG</i></p> 	<p><i>11 PAIR</i></p>	<p><i>1 BOX (50 PAIR)</i></p>	<p><i>VEGAS</i></p>
7	<p><i>SAFETY HARNESS</i></p> 	<p><i>1 PCS</i></p>	<p><i>1 PCS</i></p>	<p><i>SITACO</i></p>
8	<p><i>FACE MASK</i></p> 	<p><i>11 PCS</i></p>	<p><i>2 BOX (52 pcs)</i></p>	<p><i>N95</i></p>
9	<p><i>CHEMICAL SUIT</i></p> 		<p><i>1 SET + BA</i></p>	<p><i>PVC-SOLAS MARINE</i></p>
10.	<p><i>WELDING FACE SHIELD</i></p> 	<p><i>1 PCS</i></p>	<p><i>2 PCS</i></p>	<p><i>DUST ROOF</i></p>

11.	<i>H2S GAS DEVICE</i> 	<i>4 PCS</i>	<i>6 PCS</i>	<i>BW C2-H</i>
12	<i>SAFETY BOOTS- RUBBER</i> 	<i>2 PAIR</i>	<i>8 PAIR</i>	<i>SPARTA</i>
13	<i>WORK VEST</i> 	<i>L = 4</i> <i>M = 2</i>	<i>L = 11</i> <i>M = 8</i>	<i>NAUTILUS</i>
14	<i>RIGGER GLOVE</i> 	<i>6 PAIR</i>	<i>14 PAIR</i>	<i>RON GLAD VIBRAM</i>
15	<i>SAFETY GOOGLES</i> 	<i>4 PCS</i>	<i>12 PCS</i>	<i>SF 500</i>
16	<i>WELDING GLOVE</i> 	<i>1 PAIR</i>	<i>3 PAIR</i>	<i>WATSON</i>

Tabel 3.1 List of PPE

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja, maka penulis mencari beberapa alternatif pemecahan masalahnya dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja awak kapal guna menunjang kelancaran operasional MV. Halul 974 diantaranya

yaitu sebagai berikut:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal

Alternatif pemecahannya masalahnya yaitu:

1) Melakukan (*Safety Meeting*) Diskusi Rutin

Nahkoda dan perwira di atas kapal perlu memastikan bahwa awak kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan melaksanakan *safety meeting* yaitu berdiskusi atau rapat untuk melakukan pendekatan kepada awak kapal dalam membahas prosedur keselamatan kerja kepada awak kapal secara rutin dan berkesinambungan. Untuk meningkatkan pemahaman awak kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu, setiap bulan dan setiap adanya hal-hal yang baru saja terjadi maka harus adanya kegiatan yang dilakukan oleh Nahkoda yaitu diskusi untuk pendekatan khusus kepada awak kapal tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman awak kapal tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal. Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Awak kapal juga diharuskan membaca *SMS manual* untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya.

Dalam usaha pendekatan ini dilaksanakan juga setiap adanya perubahan serta pembaruan yang wajib dilaksanakan di atas kapal serta aturan-aturan yang wajib untuk setiap awak kapal patuhi, dimana setiap pelanggaran yang dilakukan akan berdampak peringatan dari pihak kapal atau pihak manajemen. Pendekatan yang dilakukan tentu saja salah satu cara untuk berkomunikasi antara seluruh awak kapal

untuk bisa menciptakan suasana kerja yang kondusif, dimana kita bisa mengutarakan segala bentuk saran dan keritik dengan topik pembahasan yang di diskusikan khususnya yang berkaitan dengan keselamatan kerja di atas kapal. Diskusi yang secara berkala akan berdampak positif untuk bisa meningkatkan kesadaran serta pemahaman pentingnya prosedur dan penggunaan alat keselamatan yang baik dan benar yang tentunya berkaitan sangat dekat dengan keselamatan jiwa di atas kapal.

Diskusi tidak harus secara terbuka dan umum tetapi terkadang bisa secara pribadi yang mungkin ditemukan hal-hal atau masalah yang sifatnya pribadi. Untuk hal yang sifatnya pribadi pendekatan yang dilakukan tentunya berbeda dengan diskusi kelompok dimana diskusi pribadi menekankan permasalahan yang di alami secara personal yang bisa berdampak untuk orang lain. Pendekatan atau diskusi kelompok maupun pribadi tujuan utamanya adalah memberikan sarana untuk setiap awak kapal bertukar pikiran dan pendapat dari suatu masalah untuk bisa menemukan jalan keluar terbaik guna kepentingan bersama.



Gambar 3.2 *Safety Meeting*

2) Perekrutan awak kapal yang berpengalaman

Keselamatan kerja yang menyangkut jiwa sangatlah penting dan merupakan sesuatu yang harus bisa diterapkan di atas kapal. Maka dari itu pihak perusahaan dan agen penyalur awak kapal harus benar-

benar selektif dalam perekrutan awak kapal agar dapat memperkerjakan awak kapal yang terampil dan ahli dibidangnya sesuai dengan kondisi pekerjaan yang ada.

Dalam perekrutan perusahaan dan agen penyalur awak kapal harus melakukan sesi wawancara semaksimal mungkin untuk dapat mengetahui seberapa siap awak kapal yang akan dipekerjakan dan memastikan juga dari kelengkapan dokumentasi atau sertifikat keahlian dan keterampilan yang dimiliki sesuai dengan tuntutan pekerjaan, karena hal tersebut adalah tolak ukur dari kesiapan dan keterampilan awak kapal.

Awak kapal perlu menyiapkan diri mereka dengan sertifikat-sertifikat keahlian dan keterampilan mereka sebagai bukti bahwa mereka telah melaksanakan pelatihan-pelatihan dan telah siap untuk bekerja di atas kapal dengan baik sesuai dengan segala kondisi yang akan mereka hadapi.

b. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar oleh awak kapal.

Adapun alternative pemecahan masalahnya sebagai berikut:

1) Memberikan pelatihan awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja (*Safety Training*)

Perusahaan perlu memastikan bahwa personil kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan keterampilan awak kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh awak kapal yaitu latihan penggunaan alat keselamatan kerja (*Safety Training*). Pelatihan tersebut menjelaskan tentang alat-alat keselamatan kerja yang berisi tentang prosedur dan penggunaan alat keselamatan. Perusahaan juga senantiasa memberikan pelatihan

khusus diatas kapal terhadap semua awak kapal disetiap ada kesempatan yang dinilai tidak mengganggu operasional kapal. Latihan-latihan berkala untuk tiap alat-alat keselamatan di atas kapal dan juga memberikan pemahaman awak kapal tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal. Di *messroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Awak kapl juga diharuskan membaca setiap petunjuk-petunjuk dan aturan mengenai keselamatan kerja yang tersebar di area kerja maupun di akomodasi dalam kapal.

Dalam usaha meningkatkan keterampilan terhadap awak kapal tentang pentingnya mengikuti prosedur dalam menggunakan alat-alat keselamatan selain dilaksanakannya *safety training* juga dapat dilakukan dengan cara bekerja sama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang ada di darat dan mengirim awak kapal ke lembaga-lembaga pelatihan untuk meningkatkan pemahaman dan keterampilan awak kapal tentang prosedur mengenai cara menggunakan alat-alat keselamatan sehingga awak kapal akan mampu bekerja dengan baik dan selalu mengutamakan keselamatan kerja di atas kapal.

Sebelum bekerja di kapal awak kapal yang akan bekerja juga di haruskan mengikuti pendidikan atau pembinaan (*Safety Course*) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk awak kapal mempunyai tujuan utama yaitu untuk menganalisa kualitas kerja awak kapal dalam upaya mencegah kecelakaan kerja di kapal, ini merupakan sasaran yang akan dicapai.

Pelatihan merupakan bagian dari pendidikan pelatihan bersifat spesifik, praktis dan segera. Spesifik berarti pelatihan berhubungan dengan alat-alat keselamatan kerja. Praktis dan segera berarti yang sudah dilatihkan atau dipraktikkan. Umumnya pelatihan dimaksudkan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan kerja dalam waktu yang relatif singkat (pendek). Suatu pelatihan yang berupaya

menyiapkan para awak kapal untuk bisa melaksanakan prosedur dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan kondisi.

Tujuan dari pelatihan ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan-masukan kepada awak kapal mengenai cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan manajemen yang telah dibuat oleh perusahaan agar digunakan dengan efektif dan efisien. Manajemen penggunaan alat-alat keselamatan kerja harus tetap dilaksanakan walaupun pekerjaan yang dilakukan setiap hari dan sudah berulang-ulang dilaksanakan agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan dengan lancar dan aman serta resiko kecelakaan kerja dapat di hindari.

Apabila awak kapal yang sudah bekerja diatas kapal kurang profesional dan memiliki pengetahuan yang minim mengenai manajemen keselamatan kerja, awak kapal yang paham harus memberi contoh diatas kapal untuk memberikan pengarahan dan pelatihan kepada awak kapal lainnya. Perwira kapal juga dapat memberikan buku pedoman tentang keselamatan kerja kepada ABK atau awak kapal liannya agar dapat dipelajari dan segera dipahami. Kemudian perwira kapal mengawasi dan memperhatikan perkembangan ABK atau awak kapal yang masih baru diatas kapal dalam menjalankan maupun mengarahkan prosedur keselamatan kerja yang wajib dipatuhi seluruh awak kapal sehingga tidak terjadi pelanggaran dan meminimalisir resiko kecelakaan kerja diatas kapal.



Gambar 3.3 *Safety Training*

- 2) **Memberi sanksi pada awak kapal yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja**

Upaya ini agar awak kapal lebih bertanggung jawab pada dirinya untuk menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja dan berdinamis jaga dan mengetahui tentang sistem dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan penghargaan dan sanksi/hukuman (*reward and punishment*).

Sanksi didefinisikan sebagai tindakan menyajikan konsekuensi yang tidak menyenangkan atau tidak diinginkan sebagai hasil dari suatu pelanggaran yang dilakukan oleh awak kapal. Pelanggaran tersebut seperti tidak menjalankan pekerjaan sesuai perintah. Disiplin berkaitan dengan sikap mental dan tindakan untuk mematuhi aturan-aturan yang berlaku baik yang bersifat umum maupun bersifat khusus. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya agar awak kapal tetap disiplin dengan cara Memberikan teguran dan memulangkan awak kapal yang berulang kali melakukan pelanggaran sebagai bentuk hukuman.

Untuk memberi suatu ketegasan aturan terhadap awak kapal yang tidak disiplin dan membahayakan keselamatan kerja maka Nakhoda harus memberikan teguran keras agar tidak mengulangnya lagi di kemudian hari. Jika teguran ini tidak juga dihiraukan maka Nakhoda dapat memberikan usulan kepada pihak perusahaan untuk memberhentikan awak kapal tersebut. Tindakan ini dapat dilakukan setelah melalui tahapan dua kali peringatan di dalam pelanggaran disiplin dan ketidakpeduliannya terhadap keselamatan kerja pada dirinya sendiri maupun terhadap tim kerja di atas kapal.

Hukuman ringan bisa dengan bentuk hukuman suatu pekerjaan maupun ke jenjang berikutnya dengan tidak memberi bonus atau penundaan peningkatan gaji atau jabatan saat yang bersangkutan tidak disiplin kerja maupun kurang peduli terhadap keselamatan kerja pada tahap peringatan kedua atas pelanggarannya.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur

keselamatan kerja di atas kapal

1) Melakukan diskusi rutin (Safety Meeting)

Keuntungannya:

- a) Menjadikan pertemuan ini bagian dari kegiatan rutinitas kerja.
- b) Tempat bertukar pikiran sesama awak kapal.
- c) Menciptakan suasana kebersamaan.
- d) Meningkatkan kesadaran awak kapal dalam pemahaman prosedur dan alat keselamatan kerja.
- e) Memberikan kebebasan awak kapal dalam memberikan saran dan kritik demi kepentingan Bersama.

Kerugiannya:

- a) Membutuhkan waktu lebih di luar jam kerja.
- b) Terkadang mengganggu waktu istirahat awak kapal.

2) Perekrutan awak kapal yang berpengalaman

Keuntungannya:

- a) Awak kapal yang siap pakai di bidangnya masing-masing.
- b) Memenuhi persyaratan pekerja yang diharapkan.
- c) Kemudahan keuntungan perusahaan dalam operasional.
- d) Kemudahan dalam penerapan sistem kerja yang diberlakukan.
- e) Awak kapal lebih siap dan paham dalam menghadapi segala kondisi di atas kapal.

Kerugiannya:

- a) Waktu dan biaya lebih yang di butuhkan.
- b) Terkadang muncul ego dari awak kapal yang merasa lebih pengalamannya.

b. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar oleh awak kapal

1) Pelatihan alat-alat keselamatan (Safety Training)

Keuntungannya:

- a) Awak kapal familiar dengan banyaknya jenis alat-alat keselamatan kerja.
- b) Memudahkan awak kapal dalam penggunaan yang baik dan benar.
- c) Menciptakan kepercayaan diri dalam penggunaan dan perawatan.
- d) Meningkatkan kemampuan awak kapal dalam penggunaan dan perawatan.
- e) Meningkatkan kesadaran dan pemahaman pentingnya alat keselamatan kerja

Kerugiannya:

- a) Nakhoda/perwira lebih aktif dan waktu lebih diluar jam kerja.
- b) Terkadang mengganggu waktu istirahat awak kapal

2) Memberi sanksi pada ABK yang tidak peduli dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja

Keuntungannya:

- a) Dapat meningkatkan kedisiplinan dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan baik dan benar.
- b) Kepatuhan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
- c) Memberikan kesadaran awak kapal tentang pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

Kerugiannya:

- a) Membutuhkan waktu dan peran Nakhoda/perwira dalam pelaksanaannya.
- b) Menciptakan ketegangan dan jarak antar sesama.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu melaksanakan pendekatan dan berdiskusi secara rutin dan berkesinambungan (*Safety Meeting*). Diskusi rutin merupakan sarana yang paling tepat untuk bisa bertukar pendapat dan kebebasan awak kapal dalam memberikan saran dan kritik dan juga adanya privasi didalam kapal sehingga menumbuhkan rasa optimis dan fokus didalam setiap pembahasan.

b. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak sesuai standar oleh awak kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu dengan pelatihan-pelatihan alat keselamatan kerja secara rutin dan berkesinambungan (*Safety Training*). Pelatihan-pelatihan adalah cara yang paling tepat dan memungkinkan dilaksanakan di atas kapal dengan waktu yg singkat dan rutin sehingga awak kapal dapat terus meningkatkan keahliannya dalam pemahaman dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja serta menumbuhkan rasa percaya diri untuk setiap awak kapal dalam pelaksanaan tugas harian atau pun tugas lainnya yang bersifat khusus.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada Bab-Bab sebelumnya, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurangnya ketrampilan atau keahlian awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja di atas kapal disebabkan karena kurangnya informasi tentang prosedur keselamatan kerja dan kurangnya pengalaman kerja sehingga mengakibatkan bisa cidera dan kecelakaan diatas kapal. Juga menyebabkan terganggunya pekerjaan di atas kapal.
2. Penggunaan alat keselamatan kerja yang tidak optimal oleh awak kapal disebabkan rasa ketidak-pedulian ABK dalam menggunakan alat alat keselamatan kerja dan kurangnya disiplin ABK tentang penggunaan alat keselamatan kerja dengan benar sehingga mengakibatkan kecelakaan, kerugian perusahaan karena adanya temuan Inspeksi Pelabuhan menyebabkan kapal tidak diberangkatkan tepat waktu oleh pejabat berwenang.

B. SARAN

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, disarankan beberapa hal, antara lain sebagai berikut:

1. Disarankan kepada Muallim I, untuk melakukan safety meeting sebelum ABK diperintahkan bekerja. Dengan mengetahui pekerjaan dan alat-alat keselamatan saat bekerja diharapkan ABK dapat mencegah terjadinya kecelakaan di tempat kerja.
2. Disarankan kepada Perusahaan, sebelum ABK direkrut diatas kapal, perusahaan harus melakukan perekrutan untuk siap kerja diatas kapal dengan benar.
3. Disarankan kepada Nakhoda, untuk melakukan pengawasan kerja agar selalu menggunakan alat keselamatan kerja dengan baik dan benar. Saat pekerjaan tengah dilakukan, Nakhoda harus mengawasi para ABK diharapkan ABK

selalu menggunakan alat-alat keselamatan dengan baik dan benar.

4. Disarankan kepada Perusahaan, untuk melakukan tindakan disipliner atau sanksi teguran kepada ABK yang tidak mematuhi syarat keselamatan dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Benyamin, Bloom. (2015). *Taxonomy of Educational Objective*. New York: Longman
- Danoasmoro Goenawan. (2019). *Kesehatan Keselamatan Kerja*. Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudera.
- Dedi, Iswendi. (2017). *Toolbox Meeting and Safety Meeting*. Jakarta: Rineka Cipta
- Health and Safety Executive*. (2015). *Personal Protective Equipment (PPE) at Work Regulations* edisi Ketiga. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- IMO. (2009). *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*. London : IMO Publication
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. London : IMO Publication
- IMO. (2014). *Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Amandement 2010*. London : IMO Publication
- Komang dikutip oleh Sunyoto. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Buku Seru
- Lewis. (2013). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)*. Jakarta: Salemba Empat
- Mangkunegara. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya
- Notoatmodjo. (2015). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta : Rineka cipta
- Nurrohman. (2017). *Optimalisasi Pelayanan Publik*. Jakarta: Salemba Empat
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang *Alat Pelindung Diri*
- Poerwadarminta. (2014). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Poesprodjo. (2017). *Logika Ilmu Menalar: Dasar-Dasar Berpikir Tertib, Logis, Kritis, Analitis, Dialektis*. Bandung: Pustaka Grafika
- Soelistyo. (2012). *Kebutuhan dasar Manusia (Oksigenasi)*. Tangerang : Graha Ilmu
- Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995 amandemen 2010*
- Sudjana, Nana. (2015). *Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar*. Bandung: PT Remaja. Rosdakarya

- Tambunan, Rudi M. (2013). *Pedoman Penyusunan Standard Operating Prosedur*. Jakarta: Maiesta
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*
- Wibowo. (2016). *Manajemen Kinerja, Edisi Kelima*. Jakarta: PT.Rajagrafindo Persada
- Wijaya & Irwan. (2018). *Pengaruh Kepuasan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan*. Jakarta: CV Bukit Sanomas
- Winkel, W.S. (2016). *Psikologi Pendidikan dan Evaluasi Belajar*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Yuli. (2015). *Penerapan Konseling Behavioral Dengan Strategi Self Management*. Jakarta: Media Pelajar
- Zulvikar. (2016). *Latihan kepemimpinan Manajemen*. Bandung: Alfabeta

Lampiran 1

SHIP PARTICULAR

SHIP PARTICULAR HULL 974

GENERAL		WHEEL HOUSE	
Vessel Name	Halul 974	Auto pilot	1 unit
Built/Year	2013 / HONGKONG - CHINA	OSC watch keeping Receiver	1 unit, FURUNO FS-2575C
Flag/POR	QATAR/OCHA	Echo sounder	1 unit FURUNO FE-700,
Class	ONV	EP/IB	1 unit, MCMURDO/ES SMARTFIND
IMO No./OH No./Call Sign	9659971 / 457/2022 / A7AR	GPS	1 unit, FURUNO GP-130
Gross / Net Tonnage	1034/ 310	Gyro compass	1 unit, ANSCHUTZ STD 22
DIMENSIONS		Gyro repeaters	3 units
Length O A	50.00 M	Inmarsat type c	1 unit, FURUNO FELCOM18
Breadth Mid	12.60 M	Intercom system	1 unit, PHONTECH CS-3100
Depth Mid	5.75 M	Magnetic compass	1 unit (6-inch reflector type)
Summer Draft (Load Line)	4.75 M	Navtex receiver	1 unit, FURUNO NX-700A
Deadweight	854 T @ Summer Draft	Portable vhf radio	3 units, STANDARD HORIZON HX-800
PERFORMANCE		Speed log system	1 unit, FURUNO DS-80
Trial Speed (100% MCR)	12.00 Knots @ Loaded draft of 4.00	VHF radio	2 x 25 w remote handsets,
Service Speed (85% MCR)	10.20 Knots @ 4 M Draft	X-band radars	2 units, FURUNO 1945 & FR2117
Crash Stop	40sec	PROPULSION	
CARGO CAPACITIES		Main engines	2 X YANMAR 6EY26, EACH 2610 BHP @750 RPM, TOTAL 5220 BHP; 4-STROKE MEDIUM SPEED; CONTINUOUS @ 5220BHP
Clear Deck (Approx Dim.)	21.30 M X 9.80 M	Gensets	3 X CATERPILLAR C18, EACH 350 KW OUTPUT @ 415 V/ 3 PH/ 50 HZ
Clear Deck Area	208.00 M ² (Flush, Wooden Sheathing)	Emergency Genset	1 X CATERPILLAR CA.4, 82 KW OUTPUT, EMERGENCY/HARBOUR GENSET;
Deck Strength	37/ M ²	Gearbox	STARTING BATTERY TO BE PROVIDED
Fuel Oil	618.00 M ³	Propeller	2 X REDUCTION GEAR, RATIO 3.57:1 MGR364MVC66
Fresh Water	140.00 M ³	Bow thruster	2 X 4-BLADED BERG CPP IN FIXED NOZZLES @ 2650 MM DIA, 4.50 TONS THRUST CONTROLLABLE PITCH; ELECTRICAL DRIVEN
CARGO PUMPS		Steering gear	2 X INDEPENDENT ELECTRO-HYDRAULIC STEERING GEAR; 8 TON TORQUE CAPACITY @ 2 X 45 DEG. RUDDER ANGLE
Fuel Oil Cargo	DISCHARGE CAPACITIES	DECK MACHINERY	
Fresh Water Cargo	1 X HORIZONTAL GEAR PUMPS @ 10,000 M ³ /HR @ 20 MWC	Anchors	ELECTRO - HYDRAULIC
Drill Water Cargo	1 X COMPLETE SET @ 350 AMR, 300 L	Anchor windlass	2 X HIGH HOLDING POWER @ APPROX. 870 KGS, AC-14 TOTALLY RECESSED
Ballast Water	1 X COMPLETE SET @ 350 AMR, 300 L	Anchor chain	ELECTRO-HYDRAULIC, CABLE LIFTER @ 8 TONS
	1 X 45 M ³ /hr @ 30M head	Mooring lines	2 X 550 M X 38 MM DIA, GRADE 2, HIGHSTRENGTH STEEL (STUD LINK)
EXTERNAL FIRE FIGHTING		Bow winch	4 X 140 M LONG; MINIMUM 10 TONNES BREAKING STRENGTH
Fi - Fi	1 x seawater fire pump 1500 M ³ /hr @ 14kg/cm ² , 2x Fire Monitor 1200m ³ /hr (foam/water)	Deck crane	BOW WINCH PULL OF 10 TONS; MIN. BRAKE HOLDING 100 TONS
LIFE SAVING EQUIPMENT		Main Crane	2 X 3 TONS AT 15 M/MIN, 1 X ELECTRO-HYDRAULIC KNUCKLE BOOM CRANE TONS @ 9 MOUTREACH 10 X 10" NB, SCH 80 PIPE DOUBLE Electric/ Hydraulic 0.85T31m Telescopic Boom Crane, OJICO-0.85T31M -T8 Static - 20T on Main Hook on 04 Falls Dynamic - 15T on Main Hook on 04 Falls
Inflatable life rafts	6 FIRE FIGHTING APPLIANCES	Bollards	BOLLARDS, 01 X 300 NB, SCH 80 PIPE/CIRCULAR BOLLARD
Life jackets	4 units @25 persons	Mooring pipes	11 X MOORING PIPES
Life buoys	39 units	ACCOMMODATION	24 PERSONS
Fast Rescue boat	8 unit; 4 x lifebuoy @ 90 ft buoyancy line & 4 x lifebuoys @ 90 ft buoyancy line and self-igniting electric lights & 2 x smoke signals	One Man Cabin	3 Cabin
Pyrotechnics	1 x 15 men fast rescue boat. Propulsion engine type bulkhead stow 236 Gravity type davit to be provided	Two Man Cabin	2 Cabins
Line throwing apparatus	12 unit; 2 x orange smoke signals each @ 120 seconds discharge tie and water proof	Four Man Cabin	5 Cabins
Boat hooks	4 unit, Good Brother	Toilets with Shower	All Cabins (FW, SW & Hot Water Supply)
Fireman's outfit	2 unit @ 8 mm handle	Mezz / Recreation Room	Separate mess room and recreation:
Fire blanket	2 Complete sets	Others	1 Office Space , Freezer &Chiller rooms, Provision Store, Change Room
Fire axe	2 units; provided in engine room and galley	MISCELLANEOUS	
External fire fighting	2 units	Sewage treatment plant	1 X 25 MEN
CO2 system	1 x Seawater fire pump 1500 m ³ /hr @ 14 kg/cm ² , 2 x fire 1200 m ³ /hr (foam/water) remote controlled	Oil bilge separator	1 X OWS WITH CAPACITY 0.50 M3/HR @4 KG/CM ² 2 X 2 STAGE COMPRESSORS, EACH CAPACITY 25.00 M ³ /HR FAD X 30 KG/CM ² 415 V/ 3 PH/ 50 HZ
G.S. & fire pump	1 unit consisting gas bottles c/w quick operated valves and auto alarms to be provided for engine room fire and bow thruster room fighting	Air compressor	
Emergency fire pump	1 unit		
Oil Dispersant System	1 unit; 25.00 m ³ /hr. @ 45 MWC		
	3 Cu.M/hr, with P/S sprayed boom 3 nozzle each Length of boom 5.9 Mtrs		

This Specification is subject to change without prior notification. The particulars are believed to be correct, but are not guaranteed.

Lampiran 2
CREW LIST

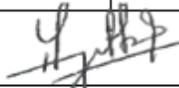


M.V. HALUL-974 CREW LIST

IMO NO: 9659971

30.12.2023

NO	NAME	RANK	NATIONALITY	DOB	PASSPORT NO.	CDC NO.	DATE JOINED	DATE OF DUE	QE MED. EXPIRY	H2S EXPIRY	T-BOSIET/HUET	RIGGER SLINGER	CRANE OP	EMP. NO.
1	AJITH PARAPPURATH	MASTER	INDIAN	01.06.1966	P1005343	MUM81301	26.10.2023	25.01.2024	11.03.2025	28.04.2024	28.05.2026	N/A	N/A	29926
2	BAMBANG WITJAKSONO	CHIEF OFFICER	INDONESIAN	13.05.1973	E 3111289	F218201	23.11.2023	22.02.2024	08.06.2025	10.07.2025	10.07.2026	N/A	N/A	14713
3	ABDEL JABAR ZIDAN	2nd Officer	JORDANIAN	12.05.1998	T1334807	3187	15.10.2023	13.01.2024	26.09.2025	09.10.2025	09.10.2026	N/A	N/A	30407
4	ALA'A MAHMOUD MOHAMMAD AL ABED	CHIEF ENGINEER	JORDANIAN	23.08.1976	R905810	4080	02.12.2023	01.03.2024	22.11.2024	29.11.2025	29.11.2026	N/A	N/A	30569
5	AN UJ CHAUDHARY	SECOND ENGINEER	INDIAN	01.08.1983	Z4864072	CH102969	29.12.2023	28.03.2024	26.12.2024	27.12.2025	27.12.2026	N/A	N/A	14876
6	VINISH VINOD	3RD ENGINEER	INDIAN	30.11.1991	L8448675	MUM242455	03.11.2023	02.02.2024	19.10.2025	31.10.2025	01.11.2026	N/A	N/A	30475
7	BABULAL SHAIK	ETO	INDIAN	31.08.1988	V2595675	MUM276498	24.12.2023	23.04.2024	18.12.2025	22.12.2025	22.12.2026	N/A	N/A	30658
8	ARUNDASC	MOTORMAN	INDIAN	08.10.1996	P8057332	MUM289730	23.09.2023	21.03.2024	09.10.2024	16.09.2025	08.02.2026	N/A	N/A	29442
9	ABHISHEK SINGH	MOTORMAN	INDIAN	28.12.1999	R8359851	MUM358883	05.08.2023	04.02.2024	26.09.2024	05.10.2024	05.10.2026	N/A	N/A	29307
10	JERRY FERNANDES	BOSUN	INDIAN	07.11.1982	Z3448209	CL54185	23.09.2023	21.03.2024	28.03.2025	16.09.2025	04.07.2026	18.08.25	15.08.2025	14961
11	SUJOY MUKHERJEE	CRO	INDIAN	06.09.1986	M2021826	CL54185	14.12.2023	12.06.2024	08.02.2025	08.12.2025	08.12.2026	Cert in office	25.03.2026	24470
12	RANDY ROBEA RAYA	AB	PHILIPINE	02.01.1974	P24345788	C1304274	18.09.2023	14.02.2024	25.01.2025	08.09.2024	10.02.2024	13.08.24	N/A	27780
13	KOMARA DANAYYA	AB	INDIAN	26.12.1964	M3730168	MUM120209	27.08.2023	25.02.2024	13.08.2024	19.08.2025	19.08.2026	18.12.25	N/A	14026
14	SHIVANAND MANJHI	AB	INDIAN	07.04.1990	U3500744	MUM191246	05.10.2023	03.04.2024	04.01.2024	01.10.2025	09.01.2025	13.01.25	N/A	22407
15	PRAMOD KUMAR SINGH	COOK	INDIAN	08.12.1985	M5255644	MUM313030	13.12.2023	11.05.2025	25.04.2024	10.09.2025	27.11.2026	N/A	N/A	317318
16	MANOJ SINGH	STEWARD	INDIAN	25.06.1992	Y8933911	KOL103762	23.11.2023	22.05.2024	19.09.2025	16.11.2025	19.11.2027	N/A	N/A	319079


 CAPT. AJITH PARAPPURATH
 MASTER

MV HALUL 974
 CALL SIGN A7AR
 DEE NO 457/2022
 GRT 1034 NRT 310
 POWER 3840 KW
 DOHA QATAR

DAFTAR ISTILAH

- Anak Buah Kapal (ABK) : Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
- Construction Support Vessel* : Jenis kapal yang dirancang khusus untuk membantu mengangkat dan menurunkan barang dari daratan ke platform atau sebaliknya, juga bisa dari kapal ke platform atau sebaliknya. Kapal Pendukung Konstruksi sering digunakan dalam industri perkapalan, konstruksi lepas pantai, pengeboran minyak dan proyek-proyek kelautan lainnya.
- Deck store* : Area penyimpanan di kapal yang berisi peralatan, perlengkapan, dan barang-barang yang diperlukan untuk keperluan dek, seperti tali, tali pengaman, peralatan penyelamatan, peralatan navigasi, dan sebagainya.
- Got pompa air tawar (Bilge fresh water pump areas)* : Ruang tertutup di dalam kamar mesin yang digunakan untuk memeriksa got dalam kamar mesin.
- International Maritime Organization (IMO)* : Suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
- International Safety Management (ISM) Code* : Kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
- Personal Gas Detector* : Perangkat yang digunakan oleh awak kapal atau kru untuk mendeteksi dan mengukur keberadaan gas berbahaya di sekitar mereka. Perangkat ini memberikan peringatan jika ada gas beracun atau gas yang melebihi batas yang ditentukan.

- Personal Protective Equipment (PPE)* : Alat-alat pelindung keselamatan kerja perorangan untuk melindungi diri terhadap pekerjaan yang dapat membahayakan kesehatan dan keselamatan kerja yang terdiri dari: baju kerja, helm, kaca mata kerja, sarung tangan, sepatu bot, pelindung telinga, pelindung pernafasan, pelampung dan pelindung terjatuh dari ketinggian.
- Planned Maintenance System (PMS)* : Jadwal perawatan terencana yang dilakukan berdasarkan jadwal dari masing-masing suku cadang tersebut. Dalam hal ini tidak hanya bersifat mencegah namun juga memberi jaminan dalam tingkat efisiensi operasional kapal.
- Safety colour code* : Sistem pengkodean warna yang digunakan dalam pelayaran untuk memberikan identifikasi visual dan menunjukkan tindakan keselamatan tertentu. Misalnya, warna merah biasanya digunakan untuk menandai tindakan darurat, warna kuning untuk peringatan, dan warna hijau untuk tindakan aman.
- Safety harness* ; Alat pengaman yang dikenakan oleh awak kapal atau kru untuk melindungi mereka dari jatuh saat bekerja di area yang tinggi atau berbahaya di kapal. Safety harness terdiri dari sabuk yang terikat pada tubuh dengan tali pengaman yang terhubung ke titik penyangga yang aman di kapal.
- Safety Meeting* : Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan ABK atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas Kapal.
- Safety Officer* : Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas

kapal.

Safety Management System (SMS) : Disebut juga dengan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen

Safety of life at Sea (SOLAS) : Ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di laut

STCW 1978 : *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.