

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA  
PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**“MAKALAH”**

**OPTIMALISASI IMPLEMENTASI PROSEDUR  
KESELAMATAN KERJA GUNA MEMINIMALISASI  
RESIKO KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL  
AHT.TARGET 8**

Oleh:

**HERMAN SUTONO**

**NIS: 03177 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA  
PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**OPTIMALISASI IMPLEMENTASI PROSEDUR  
KESELAMATAN KERJA GUNA MEMINIMALISASI  
RESIKO KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL  
AHT.TARGET 8**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - 1**

Oleh:

**HERMAN SUTONO**

**NIS: 03177 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA  
PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : HERMAN SUTONO  
NIS : 03177 / N-1  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I  
Jurusan : Nautika  
Judul : OPTIMALISASI IMPLEMENTASI PROSEDUR  
KESELAMATAN KERJA GUNA MEMINIMALISASI  
RESIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL AHT.  
TARGET 8

Pembimbing I,

**Capt. Bhima Siswo Putro S.Si.T, M.M**

Penata Tk.I (III/C)

NIP: 19730526 2008121 001

Jakarta, 3 June 2024

Pembimbing II,

**Susi Herawati S.Si, M.Pd**

Penata Tk.I (III/C)

NIP: 198406112 009122 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

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA  
PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : HERMAN SUTONO  
NIS : 03177 / N-1  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I  
Jurusan : Nautika  
Judul : OPTIMALISASI IMPLEMENTASI PROSEDUR  
KESELAMATAN KERJA GUNA MEMINIMALISASI  
RESIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL AHT.  
TARGET 8

Penguji I,

**DR. Capt. Erwin Ferry Manurung, MM**  
Pembina (IV/a)  
NIP: 1973070 8200502 1 001

Penguji II,

**Dedek Tri Mardianata, M.Pd**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP: 19960316 202321 1 011

Jakarta, 05 June 2024

Penguji III,

**Capt. Bhima Siswo Putro S.Si.T., M.M**  
Penata Tk.I (III/c)  
NIP: 19730526 2008121 001

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 segala rasa syukur, kami memulai dengan ungkapan puji kepada Allah Swt., yang telah memberikan berbagai nikmat, kesehatan, dan petunjuk-Nya, sehingga kami dapat menyelesaikan makalah ini yang berjudul “ Optimalisasi Implementasi Prosedur Keselamatan Kerja Guna Meminimalisasi Resiko Kecelakaan Kerja di kapal AHT. Target 8” sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Sholawat dan salam kami persembahkan kepada Nabi besar, Muhammad saw, yang telah memberikan petunjuk dalam Al-Qur'an dan sunnahnya, sebagai pedoman hidup bagi keselamatan umat di dunia.

Makalah ini merupakan salah satu tugas akhir yang harus kami selesaikan sebagai persyaratan untuk mengakhiri program peningkatan Ahli Nautika tingkat 1 (ANT-1) di sekolah yang tercinta ini yaitu Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Kami juga ingin menyampaikan penghargaan yang besar dan terimakasih yang tak terhingga atas jasa mereka yaitu kepada :

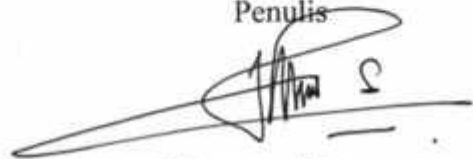
1. Bpk Dr. Capt. Tri Cahyadi ,M.H.,M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Dr. Capt. Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
4. Bpk. Capt. Bhima Siswo Putro S.SiT, M.M selaku dosen pembimbing I dalam penyusunan makalah
5. Ibu Susi Herawati S.Si. M. Pd selaku dosen pembimbing II dalam penyusunan makalah
6. 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.

7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan

Kami sadar bahwa makalah ini masih memiliki banyak kekurangan, Oleh karena itu, kami sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca untuk meningkatkan kualitas makalah ini. Semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi semua pada umumnya dan khususnya bagi penulis sendiri.

Jakarta, 3 Juni 2024

Penulis

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Herman Sutono', with a long horizontal stroke extending to the left.

**Herman Sutono**

NIS: 03177 / N-1

# DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	ii
TANDA PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH.....	3
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN.....	4
D. METODE PENELITIAN.....	5
E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN .....	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI.....</b>	<b>8</b>
A. TINJAUAN PUSTAKA.....	8
B. KERANGKA PEMIKIRAN .....	25
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>27</b>
A. DESKRIPSI DATA .....	27
B. ANALISIS DATA.....	33
C. PEMECAHAN MASALAH .....	39
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>49</b>
A. KESIMPULAN.....	49
B. SARAN .....	50
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Dari sekian banyak jenis kapal laut, ada kapal AHTS (Anchor Handling Tug Supply) yaitu kapal yang dibangun khusus berfungsi untuk memindahkan jangkar dari tongkang ataupun anjungan pengeboran lepas pantai dan untuk menarik tongkang atau anjungan pengeboran lepas pantai

Jenis kapal AHTS umumnya memiliki kemampuan utama dalam menangani tugas penarikan, pengaturan, dan pemeliharaan jangkar di lokasi pengeboran laut dalam. Mereka juga menyediakan dukungan logistik dan suplai untuk platform lepas pantai. Dan juga bisa mencakup berbagai aspek teknis, seperti kemampuan traksi, sistem kerekayasaan, dan fasilitas pengangkutan muatan. Selain itu, mereka juga sering dilengkapi dengan peralatan khusus seperti crane dan winch untuk menangani operasi di laut dalam.

Dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi modern, maka kapal *AHTS ini* juga mengalami pembaharuan, sehingga dalam pelaksanaan tugas pengoperasian kapal pun semakin kompleks dan disertai prosedur kerja yang baku dari perusahaan. sehingga dalam pelaksanaan tugas pengoperasian kapal pun semakin kompleks dan disertai prosedur keselamatan kerja yang baku dari perusahaan yaitu hal-hal yang menuntut kesiapan dalam melaksanakan tugas di atas kapal.

Awak kapal harus memahami sistem keselamatan dan prosedur kerja yang telah ditetapkan. AHTS TARGET 8 dalam operasinya dari bermacam-macam suku, sehingga pengaruh budaya sangat melekat dan terbawa oleh para awak kapal. prosedur kerja yang telah baku sering dianggap suatu yang mengada-ada dan



menyulitkan oleh awak kapal, hal ini terjadi karena awak kapal selalu mengandalkan kebiasaan-kebiasaan dari daerah asalnya masing-masing. Permasalahan yang terjadi terkait dengan keselamatan kerja di atas kapal armada perusahaan, dimana NeoPetro Sdn.bhd tercatat memiliki beberapa kecelakaan kerja.

Pada bulan September 2011 tiga orang pekerja terluka pada tangannya karena kecelakaan kerja. Pada bulan Januari tahun 2013 seorang kontraktor terjatuh dari lubang tanki dan terluka dibagian kepala. Kelalaian yang dilakukan kontraktor dapat menimbulkan bahaya bagi perusahaan dan menimbulkan kecelakaan yang mempengaruhi kinerja Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) perusahaan. Maka dari itu kegiatan kontraktor harus dikelola dengan baik untuk menjamin keselamatan dalam setiap kegiatan kerja kontraktor di perusahaan. Untuk mengurangi dan mengendalikan kecelakaan kerja.

Salah satu faktor pekerja tidak patuh tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) dikarenakan pengetahuan yang minim terkait fungsi dan kegunaan Alat Pelindung Diri (APD) tersebut. Pengetahuan ialah faktor yang penting terhadap terbentuknya sebuah perilaku yang ditujukan seseorang. Pengetahuan melibatkan kesadaran atau pemahaman yang diperoleh melalui pengalaman, keakraban atau pembelajaran. Penciptaan pengetahuan bergantung pada informasi, pengembangan informasi yang relevan membutuhkan penerapan pengetahuan. Banyak sekali tindakan dan upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja dan melindungi tenaga kerja. Salah satunya adalah penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) lengkap dan sesuai dengan standar. Alat Pelindung Diri atau yang disingkat APD merupakan alat yang dipakai dengan tujuan guna melindungi para pekerja dari cedera atau penyakit yang dapat disebabkan dari bahaya di tempat kerja seperti kimia, biologi, fisik, listrik, mekanik, dan lain-lain. Bisa diartikan Alat Pelindung Diri (APD) merupakan alat yang wajib digunakan pada saat bekerja sesuai dengan bahaya dari risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang yang berada disekitarnya. Alat Pelindung Diri (APD) merupakan proteksi perlindungan terakhir dalam melindungi pekerja saat mereka bekerja.

Pentingnya ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD) selain untuk meminimalisir kecelakaan kerja, juga dapat memberikan kenyamanan kepada awak kapal. Sebagai contoh, jika *crew* mesin berjalan di kamar mesin tanpa menggunakan helm, tentu

akan mudah terbentur atap mesin atau bagian mesin lainnya mengingat pipa / atap / bagian mesin lain di kamar mesin sangat pendek.

Sebagaimana contoh kasus kecelakaan yang terjadi pada tanggal 20 Agustus tahun 2023 akibat kurang tidak mematuhi SOP *Equipment on deck* yaitu tidak memakai *safety helmet* pada saat bekerja di deck kapal yang mengakibatkan kecederaan pendarahan yaitu kepala terbentur plat besi / pipa di atasnya. Dan contoh kasus kecelakaan yang terjadi pada tanggal 30 Oktober 2023 yaitu tidak memeriksa peralatan keselamatan kerja sabuk pengaman / *safety harness* sebelum digunakan dimana seorang anak buah kapal (ABK) terpeleset dan terjatuh pada saat melakukan pengecatan pada tiang anjungan dan mengalami patah tulang di bagian kakinya sehingga dilarikan ke rumah sakit terdekat. Penyebabnya dikarenakan sabuk pengaman / *safety harness* yang dipakai dalam keadaan yang sudah lama dan perlu diganti. dan contoh lain kasus yang terjadi pada tanggal 8 Januari 2024 yaitu tidak memakai *safety hand glove* pada saat bertugas sedang mempersiapkan tali untuk proses sandar dimana anak buah kapal (ABK) tersebut berada di posisi yang keliru dan jari tangannya terjepit oleh tali yang diturunkan yang mengakibatkan jari tangannya mengalami luka pendarahan. Berdasarkan beberapa *accident* yang terjadi di tempat penulis bekerja, menjadikannya sebagai hal yang melatar belakangi penulisan ini. Dengan demikian, penulis mengambil judul :

**“ Optimalisasi Implementasi Prosedur Keselamatan Kerja Guna  
Meminimalisasi Resiko Kecelakaan Kerja di AHT. TARGET 8”.**

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

*1. Identifikasi Masalah*

- a. Rendahnya implementasi SOP *Safety Equipment On Deck*.
- b. Rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal.
- c. Minimnya pemahaman awak kapal tentang prosedur kerja.
- d. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan.
- e. Kurang terampilnya awak kapal dalam melaksanakan tugas.

- f. Kurang maksimalnya kedisiplinan awak kapal dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja.

## 2. *Batasan Masalah*

Mengingat luasnya permasalahan yang dapat dikembangkan dalam judul makalah ini, maka penulis membatasi permasalahan agar dapat difokuskan dan dicari penyelesaian masalahnya secara detail sehingga pembaca dapat memahami sebagai pengalaman dan menerapkan sebagai ilmu pengetahuan untuk bekerja di kapal.

Batasan masalah yang penulis fokuskan untuk dibahas dalam makalah ini yaitu sebagai berikut :

- a. Rendahnya implementasi SOP Safety Equipment On Deck.
- b. Rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal.

## 3. *Rumusan Masalah*

Dengan mencermati latar belakang dan judul yang sudah ada, maka saya selaku penulis merumuskan masalah yang meliputi :

- a. Mengapa implementasi SOP *safety equipment on deck* masih rendah ?
- b. Mengapa identifikasi resiko kerja di atas kapal masih rendah ?

# C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

## 1. *Tujuan*

- a. Meningkatkan kompetensi dan pengawasan implementasi SOP *safety equipment on deck*.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis identifikasi resiko kerja di atas kapal.

## 2. *Manfaat*

Makalah ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak, baik bagi kalangan akademisi maupun perusahaan. Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari makalah ini adalah :

- a. Teoritis

Sebagai referensi pengembangan dan evaluasi SOP mitigasi resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

b. Praktis

Sebagai acuan mitigasi resiko kecelakaan kerja di atas AHT. TARGET 8 maupun kapal sejenisnya.

## **D. METODE PENELITIAN**

### *1. Metode Pendekatan*

Dalam penulisan makalah ini penulis mengumpulkan data dengan menggunakan beberapa metode sebagai berikut :

- a. Studi kasus, yaitu dengan menggunakan pendekatan dari data yang dikumpulkan yaitu tentang kecelakaan kerja pada awak kapal dapat disesuaikan dengan keadaan sebenarnya dan dibandingkan dengan teori yang menunjang serta SOP *safety equipment* yang dibuat oleh perusahaan.
- b. Deskripsi kualitatif yaitu mendeskripsikan bagaimana kecelakaan kerja pada awak kapal itu terjadi dan mengatasi masalah tersebut sehubungan dengan kondisi tersebut.

### *2. Teknik Pengumpulan Data*

Teknik pengumpulan yang digunakan dalam penelitian yaitu :

a. Teknik Observasi

Teknik pengamatan atau observasi merupakan salah satu bentuk teknik *non test* yang teknik pengumpulan data dimana dengan mengadakan pengamatan langsung. Teknik ini biasa digunakan untuk menilai sesuatu melalui pengamatan terhadap obyeknya secara langsung, seksama dan sistematis. Pengamatan memungkinkan untuk melihat dan mengamati sendiri kemudian mencatat perilaku dan kejadian yang terjadi di lapangan terhadap gejala-gejala subyek yang diselidiki selama penulis bekerja diatas AHT. TARGET 8, yang pada saat itu beroperasi di Kasawari Oil field, Perairan Sarawak, Malaysia Timur. Penulis juga melakukan observasi terhadap kapal-kapal yang beroperasi di sekitar kawasan tersebut.

## b. Studi Pustaka

Studi kepustakaan adalah studi yang digunakan dengan cara mencari informasi yang dibutuhkan melalui berbagai sumber.

Perpustakaan merupakan fasilitas yang sangat penting dalam melakukan metode ini studi kepustakaan ini bermanfaat untuk menganalisa data yang ada. Selain perpustakaan menjadi fasilitas penulis juga mengambil referensi buku-buku panduan yang ada di kapal dan *safety alert* yang selalu di kirim setiap bulan dari perusahaan yang mana isinya terdapat laporan kejadian serta tanggapan untuk perbaikan.

## E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

### 1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilaksanakan pada saat penulis bekerja di atas kapal AHT. TARGET 8 antara tanggal 10 Oktober 2023 sampai dengan tanggal 20 Desember 2023, dimana penulis melihat dan mengecek langsung kegiatan-kegiatan yang dilakukan awak kapal yang berkepentingan di atas AHT. TARGET 8. Penulis juga melakukan observasi terhadap kapal-kapal yang beroperasi di sekitar penulis bekerja.

### 2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dilakukan diatas AHT. TARGET 8 milik Neopetro Sdn.bhd yang beroperasi di Kasawari Oil field, Perairan Sarawak, Malaysia Timur.

## F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah pembacaan dalam memahami penulisan ini, maka ini dibuat terdiri dari 4 (empat) bab dimana tiap-tiap bab selalu bersinambungan dalam pembahasannya yang merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan maka sistematika penulisan sebagai berikut :

## **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini penulis menerangkan tentang latar belakang, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat penulisan, metode penelitian, waktu penelitian, tempat penelitian serta sistematika penulisan.

## **BAB II : LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini akan diuraikan landasan-landasan teori, tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang digunakan sebagai dasar pemecahan masalah dalam meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap SOP safety equipment diatas AHTS. TARGET 8

## **BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini akan diuraikan deskripsi data, analisa data dan pemecahan masalah yang sering terjadi untuk mengetahui penyebab terjadinya masalah secara terperinci, serta pendekatan untuk mengatasi masalah yang terjadi.

## **BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN**

Isi dari bab ini adalah merupakan kesimpulan dan sekaligus merupakan suatu jawaban dari permasalahan yang telah dibahas dalam makalah dan disertai dengan saran dari penulis dan penanganan yang telah dilakukan.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

##### **1. Penerapan ISM Code**

*International Safety Management (ISM) Code* adalah Suatu sistem terstruktur dan terdokumentasi yang memungkinkan personal perusahaan untuk mengimplementasikan secara efektif kebijaksanaan keselamatan dan perlindungan perusahaan. (D. Lasse, 2016)

Menurut Bennet (2006:188) fungsi manajemen keselamatan dapat dilakukan 2 (dua) cara sebagai berikut : mengungkapkan sebab musabab dari kecelakaan dan meneliti apakah ada pengendalian atau tidak. Selaras dengan yang tersebut di atas.

Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 “ketentuan Umum” butir 32 tentang keselamatan dan keamanan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”.

Sementara menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada poin 42 menjelaskan bahwa : “keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang di buktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian”.

Sertifikat *International Safety Management (ISM) Code* terdiri dari dua sertifikat yaitu :

a. *Document Of Compliance (DOC)*

Berarti dokumen Pemenuhan yaitu suatu dokumen yang diterbitkan untuk setiap perusahaan yang memenuhi kodefikasi manajemen keselamatan

international. Dokumen ini diterbitkan oleh pemerintah atau oleh organisasi yang di akui pemerintah atau atas permintaan peserta lain. (Pieter Batti,2000).

b. *Safety Managamenet Certificate (SMC)*

Berarti Sertifikat Managemen Keselamatan, yaitu sertifikat yang harus dikeluarkan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diakui oleh pemerintah untuk setiap kapal. Akan tetapi sebelum menerbitkan sertifikat tersebut, Pemerintah atau Organisasi yang ditunjuk tadi harus memverifikasi perusahaan itu dan manajemen kapalnya apakah telah beroperasi sesuai dengan manajemen keselamatan yang berlaku. (Pieter Batti,2000).

Menurut Pieter Batti (2000) : Elemen-elemen *International Safety Management* code ada 16, yaitu :

a. Umum.

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari ISM Code dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai.

b. Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi.

c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.

Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa).

d. Orang yang ditunjuk sebagai koordinator / penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (DPA).

Perusahaan harus menunjuk / mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan” kapal.

e. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda / *Master*.

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Nakhoda harus membantu memberi dorongan / motivasi kepada awak



kapal untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.

f. Sumber daya dan personalia.

Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang yang tepat di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing.

g. Pengembangan program untuk keperluan operasi-operasi di atas kapal. Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah anda programkan”. Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah dibuat.

h. Kesiapan terhadap keadaan darurat.

Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktekkan kepada mereka.

i. Laporan-laporan dan analisa mengenai penyimpangan (*non-conformity*). kecelakaan-kecelakaan dan kejadian-kejadian yang membahayakan. Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi / *near miss*) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisa dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.

j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.

Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua ketentuan / aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan / perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkan akan

berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur / berkala. Buatlah *record* / catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan.

k. Dokumentasi.

Sistem kerja anda (Sistem Manajemen Keselamatan) harus dinyatakan secara tertulis dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut.

l. Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan.

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat.

m. Sertifikasi, verifikasi dan control.

Pemerintah di negara bendera (*Flag administration*) atau suatu badan / organisasi yang diakui olehnya (RO), akan mengirimkan auditor-auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan di kantor dan di atas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* (DOC) untuk kantor dan *Safety Management Certificate* (SMC) untuk setiap kapalnya.

***Tujuan ISM Code adalah untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda.***

Tujuan dari di berlakukannya *International Safety Management code* (ISM Code), diantaranya berfokus pada hal-hal berikut (Thamrin,2015) :

- a. Memastikan keselamatan di laut.
- b. Mencegah kecelakaan manusia / hilangnya nyawa / jiwa.
- c. Menghindari kerusakan-kerusakan lingkungan yang diakibatkan kecelakaan dan pencemaran laut.
- d. Menjaga muatan barang yang di angkut dan kontruksi kapal.

Keselamatan kerja merupakan prioritas penting bagi pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Seluruh perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan semua operasi yang dibawa di atas kapal. (Hadi Supriyono, 2017:14).

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang alat pelindung diri yang selanjutnya disingkat menjadi APD merupakan suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi diri seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja. (Tofan Agung Eka Prasetya, 2016).

Sesuai dengan peraturan ini, maka pengusaha wajib menyediakan Alat Pelindung Diri (APD) bagi pekerja buruh ditempat kerja. Alat Pelindung Diri (APD) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau Standar yang berlaku serta wajib diberikan oleh pengusaha secara cuma-cuma. Selain itu pengusaha wajib mengumumkan secara tertulis dan memasang rambu-rambu mengenai kewajiban penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) di tempat kerja.

Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah awal memastikan bahwa seluruh awak kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai macam jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

Berikut ini adalah peralatan dasar pelindung diri yang harus ada di kapal untuk menjamin keselamatan pekerjaan :

a. Pakaian Pelindung

Pakaian pelindung adalah *coverall / wearpack* yang melindungi tubuh anggota awak kapal dari bahan-bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan pengelasan.

b. Helm

Bagian paling penting bagi tubuh manusia adalah kepala. Perlu perlindungan terbaik yang disediakan oleh helm plastik keras di atas kapal. Sebuah tali dagu juga di sediakan dengan helm yang menjaga helm di tempat ketika perjalanan atau jatuh.

c. Sepatu *Safety*

Maksimal dari ruang internal kapal digunakan oleh kargo dan mesin, terbuat dari logam keras yang sangat berbahaya bagi pekerja. Manfaat Sepatu *Safety* disini untuk memastikan bahwa tidak ada luka yang terjadi di kaki para pekerja atau awak kapal.

d. Sarung Tangan

Berbagai jenis sarung tangan disediakan di kapal, sarung tangan ini digunakan dalam operasi dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan orang-orang. Beberapa sarung tangan yang diberikan adalah sarung tangan tahan panas, untuk bekerja di permukaan yang panas, sarung tangan kapas, untuk operasi pekerjaan yang normal, sarung tangan las, sarung tangan kimia.

e. *Googless*

Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan pada operasi sehari-hari memiliki kemungkinan besar untuk cedera mata, kaca pelindung atau kacamata digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

f. *Ear Plug*

Di ruang mesin kapal menghasilkan frekuensi suara yang sangat tinggi untuk telinga manusia, bahkan dalam beberapa menit dapat menyebabkan sakit kepala, iritasi dan gangguan pendengaran. Sebuah penutup telinga atau stiker telinga digunakan pada kapal untuk mengimbangi suara yang didengar oleh manusia dengan aman.

g. *Safety Harness*

Operasi kapal rutin mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi memerlukan anggota awak kapal untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. *Safety harness* digunakan oleh operator di suatu ujung dan diikat pada titik kuat pada ujung talinya.

h. *Masker*

Kain karbon yang melibatkan partikel berbahaya dan minor yang berbahaya bagi tubuh manusia jika terhirup secara langsung, untuk menghindari masker wajah digunakan sebagai perisai dari partikel berbahaya.

i. *Chemical Suit*

Bahan kimia di atas kapal sangat sering digunakan dan beberapa bahan kimia sangat berbahaya bila berkontak langsung dengan kulit manusia, *Chemical suit* digunakan untuk menghindari situasi seperti itu.

j. *Welding Shield*

*Welding* adalah kegiatan yang umum di atas kapal untuk perbaikan struktural dll. Juru las yang dilengkapi dengan perisai las atau topeng yang melindungi mata dari kontak langsung dengan sinar ultraviolet dan dari percikan las. Hal ini harus diperhatikan dan sebaiknya pemakaian *Welding shield* sangat diharuskan untuk keselamatan pekerja.

k. *Ear Plug*

Untuk melindungi kerusakan telinga disaat bekerja, memasuki kawasan / tempat yang tingkat kebisingan suara melebihi dari batasan yang ditentukan. Harus memakai penutup lubang telinga / ear plug untuk melindungi telinga dari kerusakan pendengaran.

## **2. Prosedur Keselamatan Kerja**

Menurut Astuti & Muladi (2022), keselamatan kerja terutama di kapal sudah banyak dilakukan yang menyatakan bahwa penting bagi pihak-pihak terkait untuk memaksimalkan upaya keselamatan dan kesehatan kerja. Hal ini terutama terkait dengan produktivitas awak kapal, kenyamanan penumpang dan pengguna jasa kapal lainnya.

Menurut Suhartoyo (2020), Keselamatan kerja di laut tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi terutama kesiapan dari peralatan-peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan.

Fauziyah (2021), mengemukakan bahwa pada dasarnya tujuan keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

- a. Untuk membangun lingkungan dan perilaku kerja yang menunjang keselamatan serta keamanan karyawan.
- b. Untuk mempertahankan lingkungan kerja yang aman dan mencegah terjadinya kecelakaan.

Keselamatan kerja di laut tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi terutama kesiapan dari peralatan-peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Di dalam pengangkutan di laut kapal itu merupakan alat utama untuk melakukan pelayaran menyeberang laut. Kapal yang digunakan sebagai alat

angkutan itu senantiasa dalam keadaan mampu untuk berlayar. Setiap kapal itu akan melakukan pelayaran menyeberang laut, maka kapal itu harus telah siap “layak laut”.

Kesiapan peralatan penolong diatur di dalam peraturan No.4 SOLAS’74 ISM Code adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar manajemen K3 dan lingkungan yang di persyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen K3 yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang undangan adalah sistem keselamatan kerja dan kesehatan kerja yang telah di amanatkan melalui peraturan pemerintah No 50 Tahun 2012.

Adapun isi ISM Code itu merupakan kode yang dipakai oleh IMO dengan Resolusi A-741 (18) pada 4 November 1993, untuk keselamatan operasi kapal dan pencegahan polusi. Pada tahun 1994 ditetapkan pula satu chapter baru SOLAS *convention* yang berhubungan dengan “*Safety Management System*” (SMS). Alasan - alasan mendasar ditetapkan ISM Code, yaitu :

- a. Menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
  - b. Menjaga laut dan lingkungan sekitar.
  - c. Memperjelas pekerjaan dan mempermudah pekerjaan.
  - d. Mengurangi kecelakaan kerja di atas kapal dan kerugian bagi perusahaan.
- Dari alasan-alasan tersebut berarti dituntut suatu kondisi kerja yang aman bagi awak kapal, melestarikan laut dan lingkungannya serta masing-masing awak kapal mempunyai tugas yang jelas.

Dimensi-dimensi dari keselamatan kerja menurut Sedarmayanti (2019:118) terdiri dari 3 (tiga) faktor, di antaranya :

- a. Faktor lingkungan kerja.
- b. Faktor manusia (karyawan) yang meliputi :
  - 1) Faktor fisik dan mental; Kurang penglihatan atau pendengaran, otot lemah, reaksi mental lambat, lemah jantung atau organ lain, emosi dan syaraf tidak stabil, serta lemah badan.

- 2) Pengetahuan dan keterampilan; Kurang memperhatikan metode kerja yang aman dan baik, kebiasaan yang salah dan kurang pengalaman.
- 3) Sikap; Kurang minat / perhatian, kurang teliti, malas, sombong, tidak peduli akan suatu akibat dan hubungan yang kurang baik.

c. Faktor alat dan mesin kerja yang meliputi :

- 1) Penerangan yang kurang.
- 2) Mesin yang tidak terjaga.
- 3) Kerusakan teknis.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas mengenai keselamatan kerja, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa keselamatan kerja adalah upaya dari suatu perusahaan untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi para karyawan yang bekerja di perusahaan tersebut, serta upaya untuk mencegah bahaya yang dapat mengancam keselamatan karyawan saat bekerja.

Prosedur adalah tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti dalam pelaksanaan suatu kegiatan agar mendapat hasil yang baik.

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahan, landasan tempat kerja dan lingkungan serta cara-cara melakukan pekerjaan.

Keselamatan kerja memiliki sifat sebagai berikut :

- a. Sasarannya adalah lingkungan kerja.
- b. Bersifat teknik.

Keselamatan kerja atau *Occupational Safety*, dalam istilah sehari-hari sering disebut dengan *safety* saja, secara filosofis diartikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya. Jadi prosedur keselamatan kerja adalah tata cara atau pedoman kerja bagaimana mencegah dan menghadapi serta menanggulangi musibah yang menyangkut keselamatan kerja pada umumnya dengan peralatan yang telah tersedia. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal.

Menurut Heru Setiawan (2013:01) yang dimaksud dengan keselamatan kerja disini adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan pada tempat kerja pada lingkungan, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Tujuan adanya keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

- a. Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melaksanakan pekerjaan.
- b. Menjamin keselamatan setiap orang yang berada ditempat kerja.
- c. Sumber produksi dipelihara dan dipergunakan secara aman dan efisien. Mengingat sekarang ini teknologi sudah lebih maju, maka keselamatan kerja menjadi salah satu aspek yang sangat penting, mengingat resiko bahaya dalam penerapan teknologi.

Adapun penyebab yang harus dihilangkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal adalah tindakan perbuatan awak kapal yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja sesuai prosedur keselamatan kerja.

Sedangkan dalam resolusi 22 dan *Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978, *International Maritime Organization* (IMO) mengenai *Human Relationship* diatas kapal menerangkan :

*“That not only safe operation of the ship and it ‘equipment but also good human relationship between the seafarers on board would greatly exchange the safety of life at sea”* (“Bahwa bukan hanya keselamatan operasi kapal dan kelengkapannya tetapi juga *Human Relationship* yang baik antara awak kapal diatas kapal yang akan mempertinggi keselamatan jiwa bersama dilaut”). Sehubungan dengan hal ini awak kapal yang tidak mempunyai atau dibekali dengan dasar-dasar pengetahuan tata cara bagaimana menghadapi dan mencegah serta menanggulangi musibah dan menyangkut keselamatan kerja pada umumnya dengan prosedur dan peralatan yang telah tersedia.

Di dalam konvensi *International Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 telah diatur sebagai berikut : yakni pelaut diharuskan untuk memahami, bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberikan pelatihan yang sungguh-sungguh. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas kapal, sudah memahami dan mengetahui prosedur penggunaan perlengkapan keselamatan kerja yang dimaksud.



Kemudian tinjauan pustaka menurut Sama'mur didalam bukunya mengatakan bahwa kecelakaan kerja dapat dicegah dengan :

- a. Peraturan perundang-undangan yaitu ketentuan-ketentuan mengenai kondisi kerja pada umumnya.
- b. Standarisasi, yaitu penetapan standar-standar resmi, setengah resmi atau tidak resmi.
- c. Pengawasan, yaitu pengawasan tentang dipatuhinya perundang-undangan yang diwajibkan.
- d. Penelitian yang bersifat teknik.
- e. Riset medis meliputi efek-efek fisiologi dan patologis.
- f. Penelitian psikologis, penyelidikan pola-pola kejiwaan.
- g. Penelitian statistik, untuk menetapkan jenis-jenis kecelakaan.
- h. Pendidikan yang menyangkut pendidikan keselamatan dan kurikulum teknik.
- i. Pengarahan, yaitu penggunaan aneka cara penyuluhan dan pendekatan.
- j. Latihan-latihan yaitu latihan praktek bagi tenaga kerja.
- k. Asuransi yang insentif finansial untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan.
- l. Usaha keselamatan kerja pada tingkat perusahaan.

Selain berdasarkan landasan teori diatas, perlu juga dicari jalan yang lebih praktis serta efisien yang dapat dilakukan diatas kapal, yaitu perlu adanya perhatian dari pimpinan maupun semua pihak terkait seperti semua ulasan tinjauan pustaka berikut ini :

“Ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan / pimpinan dengan menggunakan pikirannya. Disiplin yang terbaik adalah disiplin yang timbul karena kesadaran, pengertian yang baik mengenai tujuan dan karena loyal kepada atasan / pimpinan, pujian pimpinan kepada anggota bawahannya baik perorangan maupun kesatuan, terhadap suatu tugas yang telah diselesaikan dengan baik, dapat memperkuat ikatan disiplin dan memperkokoh kerjasama tim secara lancar dan kompak.

Mental awak kapal akan bertambah jika dibarengi motivasi dari dirinya sendiri disamping dari perusahaan yang sedapat mungkin menyiapkan pelautnya

sebelum mereka ditugaskan diatas kapal. Sehingga dengan kesiapan mental yang tinggi mereka tidak akan panik seandainya menghadapi bahaya atau musibah kecelakaan kerja diatas kapal. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi persyaratan, bersertifikasi dan secara medis FIT, sesuai persyaratan nasional dan internasional.

Dari sebuah penyelidikan, ternyata faktor manusia dalam timbulnya kecelakaan sangat penting, seperti yang diterangkan dalam tinjauan pustaka berikut ini :

“Hasil penelitian bahwa 80% - 85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian dan kesalahan manusia (*human error*).

### 3. Kompetensi

Kompetensi adalah suatu kemampuan untuk melaksanakan atau melakukan suatu pekerjaan atau tugas yang dilandasi atas keterampilan dan pengetahuan serta didukung oleh sikap kerja yang dituntut oleh pekerjaan tersebut. Wibowo (2016:271)

Menurut McClelland mendefinisikan kompetensi (*competency*) sebagai karakteristik yang mendasar yang dimiliki seseorang yang berpengaruh langsung terhadap, atau dapat mendeskripsikan, kinerja yang sangat baik. Dengan kata lain, kompetensi adalah apa yang para *outstanding performers* lakukan lebih sering pada lebih banyak situasi dengan hasil yang lebih baik, daripada apa yang dilakukan para *average performers*. (Zainal, Veithzal Rivai, dkk. 2015:230) Menurut Spencer dan Spencer dalam Wibowo (2016:273) kompetensi terbentuk dari lima karakteristik, yaitu :

#### a. Motif

Sesuatu yang secara konsisten dipikirkan atau diinginkan orang yang menyebabkan tindakan. Motif mendorong, mengarahkan, dan memilih perilaku menuju tindakan atau tujuan tertentu.

#### b. Sifat

Karakteristik fisik dan respons yang konsisten terhadap situasi atau informasi. Kecepatan reaksi dan ketajaman mata merupakan ciri fisik kompetensi seorang pilot tempur.

#### c. Konsep Diri

Sikap, nilai-nilai atau citra diri seseorang. Percaya diri merupakan keyakinan orang bahwa mereka dapat efektif dalam hampir setiap situasi adalah bagian dari konsep diri orang.

d. Pengetahuan

Informasi yang dimiliki orang dalam bidang spesifik. Pengetahuan adalah kompetensi yang kompleks. Skor pada tes pengetahuan sering gagal memprediksi prestasi kerja karena gagal mengukur pengetahuan dan keterampilan dengan cara yang sebenarnya dipergunakan dalam pekerjaan.

e. Keterampilan

Kemampuan mengerjakan tugas fisik atau mental tertentu. Kompetensi mental atau keterampilan kognitif termasuk berpikir analitis dan konseptual.

Pada dasarnya banyak indikator yang mempengaruhi kompetensi karyawan suatu perusahaan, indikator kompetensi menurut Ruky dalam Fadillah, dkk (2017), yaitu :

a. Karakter pribadi (*traits*)

Karakter pribadi adalah karakteristik fisik dan reaksi atau respon yang dilakukan secara konsisten terhadap suatu situasi atau informasi.

b. Konsep diri (*self concept*)

Konsep diri adalah perangkat sikap, sistem nilai atau citra diri yang dimiliki seseorang.

c. Pengetahuan (*knowledge*)

Pengetahuan adalah informasi yang dimiliki seseorang terhadap suatu area spesifik tertentu.

d. Keterampilan (*skill*)

Keterampilan adalah kemampuan untuk mengerjakan serangkaian tugas fisik atau mental tertentu.

e. Motivasi kerja (*motives*)

Motif adalah sesuatu yang secara konsisten dipikirkan atau dikehendaki oleh seseorang, yang selanjutnya akan mengarahkan, membimbing, dan memilih suatu perilaku tertentu terhadap sejumlah aksi atau tujuan.

#### **4. Disiplin Kerja**

Disiplin kerja sangatlah penting bagi suatu perusahaan atau instansi pemerintah dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan. Tanpa adanya disiplin kerja yang baik sulit bagi suatu perusahaan untuk mencapai hasil yang optimal. Disiplin yang baik mencerminkan besarnya tanggung jawab seseorang terhadap tugastugas yang diberikan kepadanya.

Kedisiplinan merupakan fungsi sumber daya manusia yang keenam dari fungsi operatif manajemen sumber daya manusia yang terpenting karena semakin banyak disiplin karyawan, semakin tinggi prestasi kerja yang dapat dicapainya. Tanpa disiplin kerja karyawan yang baik, sulit bagi perusahaan mencapai hasil kerja yang optimal.

Hasibuan (2019:193), “kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku”.

Latainer dalam Sutrisno (2019:87) mengartikan “disiplin sebagai suatu kekuatan yang berkembang di dalam tubuh karyawan dan menyebabkan karyawan dapat menyesuaikan diri dengan sukarela pada keputusan, peraturan, dan nilai-nilai yang tinggi dari pekerjaan dan perilaku”.

Salah satu upaya untuk mengatasi penyebab tindakan indisipliner yang bertujuan untuk pertumbuhan organisasi yaitu memotivasi karyawan agar dapat mendisiplinkan diri dalam melaksanakan pekerjaan baik secara perorangan maupun kelompok. Adanya disiplin kerja sangat bermanfaat dalam mendidik karyawan untuk mematuhi peraturan dan kebijakan-kebijakan yang berlaku pada perusahaan tersebut sehingga akan menghasilkan kinerja yang optimal. Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa disiplin kerja adalah suatu sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak untuk menerima sanksi-sanksi apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya. Tujuan disiplin baik secara kelompok maupun perorangan adalah untuk mengarahkan tingkah laku seseorang pada realita yang harmonis dan untuk menciptakan kondisi tersebut, terlebih dahulu harus diwujudkan keselerasan antara hak dan kewajiban karyawan.

Disiplin merupakan suatu kegiatan manajemen untuk menjalankan standar dan prosedur organisasi. Kedisiplinan merupakan fungsi operatif manajemen sumber daya manusia yang terpenting karena semakin baik disiplin kerja karyawan maka semakin tinggi prestasi kerja yang dicapai. Kurangnya kedisiplinan karyawan akan membuat perusahaan sulit mencapai hasil kerja yang optimal. Sutrisno (2019:86) menyebutkan beberapa bentuk disiplin yang baik yang tercermin pada suasana, sebagai berikut :

- a. Tingginya rasa kepedulian karyawan terhadap pencapaian tujuan perusahaan.
- b. Tingginya semangat dan gairah kerja dan inisiatif para karyawan dalam melakukan pekerjaan.
- c. Besarnya rasa tanggung jawab para karyawan untuk melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya.
- d. Berkembangnya rasa memiliki dan rasa solidaritas yang tinggi di kalangan karyawan.
- e. Meningkatkan efisiensi dan produktivitas kerja para karyawan.

Perusahaan berperan mengelola karyawannya agar mampu mematuhi segala peraturan, norma yang telah ditetapkan oleh perusahaan sehingga setiap karyawan bekerja dengan disiplin dan efektif. Berbagai aturan dan norma yang ditetapkan oleh suatu perusahaan memiliki peran yang sangat penting dalam menciptakan kedisiplinan agar setiap karyawan dapat mematuhi dan melaksanakan peraturan tersebut. Aturan dan norma itu biasanya diikuti sanksi yang diberikan bila terjadi pelanggaran. Sanksi tersebut bisa berupa teguran baik lisan maupun tulisan, *skorsing*, penurunan posisi bahkan sampai pemecatan kerja tergantung dari besarnya pelanggaran yang dilakukan oleh karyawan tersebut. Hal itu dilakukan bertujuan agar setiap karyawan bekerja dengan disiplin dan bertanggung jawab atas pekerjaannya. Bila karyawan memiliki disiplin kerja yang tinggi, diharapkan akan mampu menyelesaikan tugas dengan cepat dan tepat sehingga timbul kepuasan kerja.

Mangkunegara (2017:129) menyatakan ada dua bentuk disiplin kerja yang harus diperhatikan dalam mengarahkan karyawan untuk mematuhi aturan, yaitu :

- a. Disiplin preventif adalah suatu upaya untuk menggerakkan pegawai mengikuti dan mematuhi pedoman kerja, aturan - aturan yang telah

digariskan oleh perusahaan. Tujuan dasarnya adalah untuk menggerakkan pegawai berdisiplin diri.

- b. Disiplin korektif, adalah suatu upaya menggerakkan pegawai dalam menyatukan suatu peraturan dan mengarahkan untuk tetap mematuhi peraturan sesuai dengan pedoman yang berlaku pada perusahaan. Pegawai yang melanggar disiplin perlu diberikan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## 5. Resiko Kecelakaan Kerja

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang bersifat tidak pasti, karena tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, dimana tempatnya serta besar kecil kerugian yang ditimbulkan. Sehingga orang sering beranggapan bahwa kecelakaan ini berhubungan dengan nasib seseorang. Padahal kecelakaan itu selalu didahului oleh gejala-gejala yang menandakan akan adanya suatu kecelakaan tersebut. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan dan tidak terencana yang mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan.

Menurut Bird serta Germain (1990), ada tiga tipe kecelakaan kerja, yakni :

- a. *Accident*, yakni peristiwa yang tidak diharapkan yang memunculkan kerugian baik buat manusia ataupun pada harta benda.
- b. *Incident*, yakni peristiwa yang tidak diharapkan yang belum memunculkan kerugian.
- c. *Near Miss*, yakni peristiwa hampir celaka dalam kata lainnya peristiwa ini hampir memunculkan peristiwa *incident* dan *accident*.

Menurut Ridley (2008), pemicu kecelakaan kerja ialah sebagai berikut :

- a. Keadaan kerja
  - 1) Pengendalian manajemen yang kurang.
  - 2) Standard kerja yang minim.
  - 3) Tidak penuhi standard.
  - 4) Peralatan yang tidak berhasil atau tempat kerja yang tidak memenuhi.
- b. Kekeliruan orang

- 1) Keterampilan serta pengetahuan yang minim.
  - 2) Permasalahan fisik atau mental.
  - 3) Motivasi yang minim atau salah peletakan.
  - 4) Perhatian yang kurang.
- c. Aksi tidak aman
- 1) Tidak ikuti cara kerja yang sudah disetujui.
  - 2) Mengambil jalan singkat.
  - 3) Singkirkan atau tidak memakai peralatan keselamatan kerja.
- d. Kecelakaan
- 1) Peristiwa yang tidak terduga.
  - 2) Terjatuh.

## 6. Mitigasi Resiko

Resiko merupakan akibat yang kurang menyenangkan (merugikan, membahayakan) dari suatu perbuatan atau tindakan sesuai dengan yang dituliskan di Kamus Besar Bahasa Indonesia. resiko dapat dibedakan dari sifatnya berikut :

- a. *Particular risk* (Risiko Khusus), merupakan risiko yang disebabkan oleh individu dan memiliki dampak yang kecil.
- b. *Fundamental risk* (Risiko Fundamental), merupakan risiko yang disebabkan oleh masyarakat umum dan efeknya mempengaruhi masyarakat luas.
- c. *Static risk* (Risiko statis), merupakan risiko yang tidak berubah meskipun zaman telah berubah.
- d. *Dinamic risk* (Risiko dinamis), merupakan risiko yang mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan zaman.

Menurut Darmai (2016) Mitigasi Resiko adalah suatu kegiatan yang dilaksanakan untuk mengidentifikasi, menganalisis dan mengendalikan resiko yang mungkin terjadi dalam suatu aktivitas atau kegiatan sehingga akan diperoleh efektivitas dan efisiensi yang lebih tinggi.

Pada umumnya orang sering mempersamakan pengertian resiko, *hazard* dan *peril*. Namun ketiganya berbeda, oleh karena itu untuk maksud kajian istilahistilah tersebut harus dibedakan dengan tegas. *Peril* adalah suatu peristiwa yang dapat menimbulkan suatu kerugian atau penyebab langsung kerugian. Sedangkan *Hazard* adalah keadaan dan kondisi yang dapat memperbesar kemungkinan terjadinya suatu *peril*. Dengan kata lain *hazard* dapat didefinisikan sebagai keadaan yang menimbulkan atau meningkatkan terjadinya *chance of loss* dari suatu bencana tertentu. Tipe - tipe *hazard* diantaranya adalah (Darmawi, 2016) :

- a. *Physical Hazard*, adalah suatu kondisi yang bersumber pada karakteristik secara fisik dari suatu obyek yang dapat memperbesar kemungkinan terjadinya suatu *peril* ataupun memperbesar terjadinya suatu kerugian.
- b. *Moral Hazard*, adalah suatu kondisi yang bersumber dari orang bersangkutan yang terkait dengan sikap mental atau pandangan hidup serta kebiasaannya yang dapat memperbesar kemungkinan terjadinya suatu *peril* atau kerugian.
- c. *Morale Hazard*. Meskipun pada dasarnya setiap orang tidak mnginginkan terjadinya suatu kerugian, akan tetapi karena merasa bahwa dirinya telah memperoleh jaminan dengan baik, seringkali menimbulkan kecerobohan yang memperbesar terjadinya suatu kerugian.
- d. *Segal Hazard*, berdasarkan peraturan-peraturan ataupun perundangundangan bertujuan melindungi masyarakat yang justru diabaikan atau kurang diperhatikan sehingga, memperbesar terjadinya suatu *peril*.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk memudahkan Penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk *block diagram* sehingga secara konseptual akan memberikan gambaran tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting untuk dibahas. Secara teoritis akan terlihat keterkaitan antara variabel yang diteliti



**“ RENDAHNYA IMPLEMENTASI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA  
GUNA MEMINIMALISASI RESIKO KECELAKAAN KERJA DI  
AHT TARGET 8 ”**



**MASALAH**

1. Rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck*.
2. Rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal.
3. Minimnya pemahaman awak kapal tentang prosedur kerja.
4. Kurang maksimalnya motivasi awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan.
5. Kurang terampilnya awak kapal dalam melaksanakan tugas.
6. Kurang maksimalnya kedisiplinan awak kapal dalam melaksanakan prosedur kerja.



**RUMUSAN MASALAH**

1. Mengapa implementasi SOP *safety equipment on deck* masih rendah ?
2. Mengapa identifikasi resiko kerja di atas kapal masih rendah ?



**ANALISA DATA**

1. Kurangnya pengawasan terhadap implementasi SOP *safety equipment on deck*.
2. Rendahnya kualitas sumber daya manusia.
3. Kurangnya familiarisasi tentang SOP *safety equipment on deck*.



**PEMECAHAN MASALAH**

1. Meningkatkan kompetensi implementasi SOP *safety equipment on deck*.
2. Meningkatkan pengawasan implementasi SOP *safety equipment on deck*.
3. Mengevaluasi implementasi SOP *safety equipment on deck*.



**“OPTIMALNYA IMPLEMENTASI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA  
GUNA MEMINIMALISASI RESIKO KECELAKAAN KERJA DI  
AHT TARGET 8 ”**

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Penerapan prosedur keselamatan kerja di AHT Target 8 masih dianggap hal kecil dan terkadang kurang dilaksanakan dengan benar. Walaupun Nakhoda selalu mengadakan pertemuan setiap satu bulan sekali, dikarenakan kurangnya kedisiplinan dan kesadaran diri. Namun masih ada juga awak kapal sebagian yang sadar dan mau mentaati dan menerapkan prosedur keselamatan kerja tersebut. Faktor manusia dalam kecelakaan merupakan konsepsi klasik. Penyebab terjadinya kecelakaan kerja memang tidak lepas dari faktor manusia. Manusia sebagai pelaku utama dalam pekerjaan.

##### **1. Rendahnya implementasi SOP / *Safety Equipment On Deck***

Awak kapal dalam bekerja banyak yang kurang mengindahkan faktor keselamatan kerja dengan tidak menggunakan alat-alat perlengkapan keselamatan kerja sesuai dengan prosedur yang dianjurkan, dengan rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck* seperti tidak menggunakan topi pengaman (*safety helmet*), tidak memakai *safety belt / harness* dan bekerja tanpa sarung tangan atau (*Hand Gloves*).

Kejadian pertama yang pernah terjadi di atas kapal AHT Target 8, pada tanggal 20 Agustus 2023 pukul 14.30 di Perairan Sarawak, Malaysia Timur. dimana seorang AB yang tidak memakai *safety helmet* pada saat bekerja di dek kapal yang mengakibatkan kecederaan pendarahan yaitu kepala terbentur plat besi / pipa diatasnya. Hal ini merupakan suatu kecerobohan yang menandakan rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck*. Topi pengaman (*safety helmet*) merupakan sarana yang sangat penting untuk melindungi kepala yang pada umumnya terbuat dari kevlar, serat resin, *fiberglass*, *molded plastic* serta berguna untuk melindungi kepala kita dari benturan yang sangat keras atau yang

kejatuhan dan benda-benda berat. Saat bekerja sangat mungkin terjadi kecelakaan seperti terjatuhnya material keras dan menimpa kepala kita. Untuk itu seorang pekerja diharuskan menggunakan helm karena suatu kecelakaan akan terjadi kapan saja. Kecelakaan yang disebabkan hal tersebut di atas, merupakan suatu kecerobohan.



Gambar 3.1

Awak kapal tidak memakai *safety helmet* dan *shoes* saat berada di dek.

Rendahnya implemantasi SOP *safety equipment on deck* dalam pekerjaan di daerah-daerah ketinggian adalah sangat berbahaya jika tidak dilengkapi dengan *safety belt* (sabuk pengaman keselamatan). Jatuh adalah penyebab kematian akibat kecelakaan yang terbesar. Banyak terjadi kecelakaan di kapal yang disebabkan karena faktor kelalaian dan kecerobohan awak kapal. Semua dapat di cegah apabila menggunakan peralatan yang benar.



Gambar 3.2

Awak kapal tidak memakai *safety belt* saat berada di ketinggian.

Kejadian kedua yang pernah terjadi di AHT Target 8 pada tanggal 30 Oktober 2023 pukul 11.00 di Miri Anchorage, Malaysia Timur. Seorang anak buah kapal (ABK) terpeleset dan hampir terjatuh pada saat melakukan pengecatan di tiang. Awak kapal tersebut mengalami cedera yang ringan. Penyebab kejadian tersebut dikarenakan sabuk pengaman / safety harness yang dipakai dalam keadaan yang sudah lama dan perlu diganti. ketika ABK tersebut melakukan pengecatan pada tiang anjungan tersebut.

Kejadian ketiga awak kapal bekerja tanpa sarung tangan atau (*hand gloves*) yang pernah terjadi di atas AHT Target 8, pada tanggal 8 Januari 2024 pukul 07.00 pagi hari dimana saat para awak kapal sedang melakukan kegiatan muat (*loading*) di ASB Jetty No. 7 Labuan, East Malaysia. Dimana salah satu awak kapal tersebut terdapat tidak menggunakan sarung tangan (*hand gloves*) pada saat itu ABK yang bertugas sedang mempersiapkan tali untuk proses sandar, saat sedang mempersiapkan tali dikirim ke darat, ABK tersebut berada diposisi yang keliru yang mengakibatkan tangan kiri seorang ABK terjepit oleh tali yang diturunkan tersebut.



Gambar 3.3

Awak kapal tidak memakai sarung tangan.

Rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck* pada awak kapal berupa tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja untuk melindungi diri selama melakukan pekerjaan. Keadaan disiplin tidak akan terjadi apabila awak kapal itu sendiri tidak mempunyai keinginan untuk melaksanakannya. Dikatakan

disiplin tinggi apabila awak kapal mau bekerja dengan memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan dengan baik. Dikatakan disiplin rendah apabila awak kapal gagal mengikuti standar, menolak atau melanggar peraturan dan untuk itu mereka perlu pengawasan. Tindakan yang patut diberikan adalah dengan cara menegur, memberi pengarahan atau kalau perlu hukuman yang tepat oleh pihak yang berwenang demi kepentingan bersama.

Daftar SOP *safety checklist* di kapal yang digunakan dalam kegiatan operasi kapal antara lain :

- a. *AHT pre-arrival ship / shore safety checklist*
- b. *AHT after mooring ship / shore safety checklist*
- c. *AHT pre- transfer ship / shore safety checklist*
- d. *AHT pre-parration checklist*
- e. *Ship safety checklist normal working condition*

Dalam penerapan implementasi SOP *ship shore safety checklist* menggunakan *safety equipment*. Salah satu *safety equipment* yang digunakan adalah *Personal Protective Equipment (PPE)*. *Personal protective safety equipment* terdiri dari 4 tingkatan antara lain :

- a. Level 1 (satu) yaitu *Standard overalls, safety shoes, safety gloves, safety googles, safety helmet, personal gas detector* digunakan untuk pekerjaan normal diatas kapal.
- b. Level 2 (dua) yaitu *Chemical overalls with integrated gloves, resistant shoes, safety gloves, safety googles, safety helmet, personal gas detector* digunakan untuk tank cleaning muatan tidak berbahaya.
- c. Level 3 (tiga) yaitu *Chemical overalls with integrated gloves, acid hood, chemical resistant boots, safety helmet, personal gas detector* digunakan untuk tank cleaning muatan berbahaya.
- d. Level 4 (empat) *special condition* yaitu *Personal Protective Equipment (PPE)* untuk kegiatan khusus antara lain kegiatan bongkar muat, *mooring condition*, pembersihan minyak, pembersihan tanki dan lain sebagainya.

Penerapan implementasi SOP *ship shore safety checklist* yang digunakan dalam *personal protective safety equipment* di AHT Target 8 adalah sebagai berikut :



Gambar 3.4  
PPE level di atas AHT Target 8

## 2. Rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal.

Keselamatan kerja merupakan suatu hal yang harus diperhatikan oleh setiap awak kapal demi kelancaran pengoperasian kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh pekerjaan. Rendahnya identifikasi resiko kerja merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Mengingat kebanyakan kecelakaan terjadi pada awak kapal baru yang belum terbiasa bekerja secara aman. Ketidaktahuan tentang bahaya atau ketidaktahuan cara mencegahnya dan mengetahui tentang adanya suatu resiko bahaya tersebut. Adapula awak kapal baru yang sebenarnya menaruh perhatian terhadap adanya bahaya, tapi ia tidak mau disebut takut dan akhirnya menderita kecelakaan. Kejadian kedua yang pernah terjadi di AHT Target 8 pada tanggal 30 Oktober 2023 pukul 11.00 di Labuan Anchorage, East Malaysia. Seorang awak kapal (AB) terpeleset dan terjatuh pada saat melakukan pengecatan di tiang. Awak kapal tersebut mengalami cedera patah tulang dibagian kakinya sehingga diperlukan untuk dilarikan ke rumah sakit terdekat. Penyebab kejadian tersebut dikarenakan tidak digunakannya sabuk pengaman dalam melakukan pengecatan pada tiang tersebut. Dalam hal ini salah satu faktor terjadinya kecelakaan adalah karena rendahnya identifikasi resiko kerja diatas kapal. Dalam prosedur keselamatan kerja awak kapal dalam hal ini Mualim I yang bertanggung jawab

sebagai *safety officer* harus melakukan identifikasi resiko pekerjaan melalui *checklist* seperti *working aloft* (bekerja ditinggikan) dengan melakukan *risk assessment* mengenai suatu pekerjaan diatas kapal.

Berikut adalah daftar resiko kerja diatas kapal AHT Target 8 pada tahun 2023.

Tabel 3.2

Table Resiko kerja di atas AHT Target 8

No	Daftar Kegiatan	Resiko Bahaya
01	Bekerja pada ruang tertutup ( <i>Enclosed Space</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kehilangan kesadaran karena kekurangan oksigen</li> <li>2. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>3. Menghirup udara beracun</li> </ol>
02	Bekerja ketika Anchor Handling Job – menurunkan dan menaikkan Jangkar dikawasan penlantar industri oil / gas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wire putus</li> <li>2. Tangan terjepit , terpeleset di deck, Terhimpit cargo/wire anchor</li> <li>3. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>4. Menghirup udara beracun</li> </ol>
03	Bekerja pada ketinggian ( <i>Working Aloft</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>2. Tertimpa material</li> </ol>
04.	Bekerja menggunakan alat yang panas ( <i>Hot Working</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kebakaran</li> <li>2. Kehilangan kesadaran karena kekurangan oksigen</li> <li>3. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>4. Menghirup udara beracun</li> <li>5. Polusi Suara</li> </ol>
05.	Kegiatan Bongkar Muat ( <i>Loading and Discharging</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>2. Tertimpa material</li> </ol>
06.	Kegiatan tali temali ( <i>Mooring Situation</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>2. Tertimpa material</li> </ol>
07.	Kegiatan Kerja Normal ( <i>Deck and Engine Working</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jatuh, tersandung, tergelincir, kematian</li> <li>2. Tertimpa material</li> </ol>

Identifikasi resiko kerja diatas kapal dapat dilihat melalui *table risk assessment* berikut ini :

Tabel 3.3  
Table Risk Assessment

**MATRIKS PENILAIAN RISIKO (AS / NZS 4360 : 1995) (lanjutan)**

**Tabel-3: Matriks Penilaian Risiko**

	AKIBAT				
Peluang	1	2	3	4	5
A	S	S	T	T	T
B	M	S	S	T	T
C	R	M	S	T	T
D	R	R	M	S	T
E	R	R	M	S	S

**Keterangan:**

T : Tinggi, memerlukan perencanaan khusus di tingkat manajemen puncak, dan penanganan dengan segera / kondisi darurat.  
 S : Signifikan, memerlukan perhatian dari pihak manajemen dan melakukan tindakan perbaikan secepat mungkin.  
 M : Moderat, tidak melibatkan manajemen puncak, namun sebaiknya segera diambil tindakan penanganan / kondisi bukan darurat.  
 R : Rendah, risiko cukup ditangani dengan prosedur rutin yang berlaku.

## B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah dipaparkan diatas, maka dapat dianalisis penyebab terjadinya masalah tersebut yaitu :

### 1. Kurangnya pengawasan terhadap implementasi SOP *safety equipment on deck*

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nahkoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan awak kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira / bawahan. Struktur organisasi kapal di atas bukanlah struktur yang baku, karena setiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Awak kapal adalah semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal termasuk Nahkoda. Menurut hukum maritim awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam



buku siji. Menurut Pasal 1 Angka 40 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.

Dalam setiap program kerja diperlukan adanya suatu kerja sama antara orang yang memimpin dengan orang yang dipimpin, memenuhi syarat untuk menjadi pemimpin serta dalam pelaksanaannya perlu adanya pengawasan. Dalam hal ini tidak sesuai dengan hal fungsi manajemen, yaitu perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan dan pengawasan. Pengertian pengawasan adalah kegiatan pemimpin yang mengusahakan agar suatu pekerjaan dan tanggung jawab terlaksana dengan baik sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikuti suatu pengawasan.

Dalam kegiatan kerja sehari-hari di atas kapal khususnya dimana penulis bekerja yaitu pada AHT Target 8 dalam melaksanakan perawatan kapal, diperlukan suatu pengawasan kerja yang sangat ketat terhadap para pekerja dan awak kapal yang ada di atas kapal oleh pihak atasan, yaitu antara lain nahkoda atau perwira. Misalnya dengan mengontrol mereka untuk tidak merokok di luar atau melakukan pekerjaan yang dapat menimbulkan api di dek, yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan kapal dan seluruh pekerja serta awak kapal itu sendiri. Disini disiplin daripada awak kapal sangat di perlukan. Dengan tingginya disiplin awak kapal, dengan sendirinya telah mengurangi salah satu faktor kecelakaan di kapal.

Kurangnya pengawasan dari para perwira kapal mengakibatkan awak kapal yang melakukan proses perawatan alat-alat keselamatan tidak menggunakan kegiatan perawatan yang telah ada. Namun awak kapal menggunakan caranya sendiri, sehingga berakibat alat-alat keselamatan yang tidak terawat dengan baik. Ditambah dengan kelalaian daripada perwira-perwira baik di dek maupun di mesin untuk tidak melakukan pengawasan terhadap awak kapal secara terus menerus selama awak kapal melakukan pekerjaan. Guna menghindari pengawasan secara terus menerus terhadap awak kapal di saat bekerja, maka sebaiknya diadakan pelatihan-pelatihan secara berkala dan terencana agar mereka lebih terampil dan professional dalam melakukan tugasnya.

Di dalam pelaksanaan tugas dan kewajiban di atas kapal, perlu adanya suatu peraturan-peraturan yang membatasi hak dan kewajiban dari setiap awak kapal. Hal ini sesuai dengan peraturan dari perusahaan maupun peraturan pelabuhan setempat dimana kapal berada, yang harus di patuhi dan dilaksanakan oleh setiap awak kapal. Adapun di dalam pelaksanaan peraturan itu harus jelas dan tegas. Karena tanpa ketegasan di dalam pelaksanaan peraturan tugas tersebut maka masing-masing awak kapal akan bertindak semaunya dan tidak ada keseragaman.

Itu semua akan dipatuhi oleh setiap awak kapal apabila dilengkapi dengan adanya sanksi-sanksi yang tegas terhadap awak kapal yang menyalahi atau menyimpang dari peraturan yang berlaku di atas kapal. Dan deskripsi data di lapangan yang terjadi di AHT Target 8 dapatlah di analisa bahwa awak kapal melakukan kegiatan dengan mengabaikan peraturan keselamatan kerja, sehingga terjadilah kecelakaan kerja terhadap juru mudi yang tidak memakai topi keselamatan kerja pada saat kejatuhan sebuah alat kerja yang cukup berat yang mengakibatkan luka di kepala dan tidak sadarkan diri.

Seandainya awak kapal tersebut mematuhi peraturan dengan memakai topi keselamatan kerja (*safety helmet*) serta adanya rasa takut terhadap sanksi-sanksi tegas yang akan dikenakan kepada awak kapal maka kecelakaan itu tidak akan terjadi. Sanksi itu bisa dalam bentuk denda ataupun peringatan keras.

Seringkali terjadi di atas kapal bahwa pemberi sanksi kurang tegas, itu terjadi kemungkinan karena beberapa faktor, antara lain :

a. Faktor kekeluargaan

Contoh : Perwira tidak berani memberikan sanksi terhadap juru mudi yang menyalahi peraturan itu dalam hal bekerja karena masih ada hubungan keluarga.

b. Faktor Senioritas

Contoh : Seorang Mualim jaga yang masih baru masa kerjanya pada perusahaan tersebut pada saat jaga tidak berani dengan tegas memberikan sanksi terhadap awak kapal yang sudah lama masa kerja, yaitu melanggar peraturan dikarenakan membatah perintah untuk melakukan suatu pekerjaan.

## 2. Rendahnya kualitas Sumber Daya Manusia (SDM)

Meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal bukanlah tanggung jawab para perwira di atas kapal saja, tetapi tidak lepas juga dari perusahaan pelayaran dalam hal penerimaan / seleksi pekerja yang akan di tugaskan atau yang akan bekerja di atas kapal. Rendahnya kualitas SDM / pekerja sangat berpengaruh terhadap kedisiplinan kerja diatas kapal khususnya dalam hal keselamatan guna mengurangi terjadinya kecelakaan pada saat bekerja di atas kapal bila sumber daya manusianya bagus maka tingkat disiplinnya tinggi dan resiko kecelakaan kerjapun menjadi sedikit. Ada beberapa hal yang mempengaruhi rendahnya kualitas SDM yaitu :

### a. Rendahnya seleksi masuk perusahaan

Dalam menyeleksi pekerja / pelaut harus memilih pelaut yang berportensial, punya pengalaman, punya ketrampilan dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan *level* dan fungsinya. Dalam prakteknya, seringkali penerimaan / seleksi dijalankan bilamana terdapat jumlah tenaga kerja yang sudah tersedia melebihi kebutuhan jadi seleksi yang di butuhkan lebih kecil dan jumlah tenaga kerja yang tersedia bekerja dalam perusahaan pelayaran. Hal ini sungguh merupakan suatu kesalahan yang umum dianut seleksi harus di jalankan untuk bekerja dalam perusahaan terlalu sedikit juga dalam proses seleksi atau penerimaan tenaga kerja dengan ada system kekeluargaan, akan menjadi masalah dan ini merupakan tantangan bagi perusahaan pelayaran dalam pengadaan sumber daya manusia.

Sebab sistem ini kurang bisa dipertanggungjawabkan, apakah tenaga tersebut memenuhi syarat dan mempunyai kualifikasi yang diharapkan guna untuk mendapatkan tenaga kerja yang memenuhi syarat dan mempunyai kualifikasi sebagaimana yang diharapkan oleh perusahaan.

Karenanya adalah merupakan keharusan untuk mengadakan pemilihan atau seleksi dan tenaga-tenaga kerja yang bersedia bekerja dalam perusahaan pelayaran untuk mendapatkan orang-orang yang mempunyai kualifikasi sesuai dengan kebutuhan. Bila seleksi dilaksanakan dengan tidak tetap, upaya-upaya perusahaan untuk mendapatkan tenaga kerja yang berkualifikasi sangat sia-sia. Karena tingkat kualifikasi seseorang, akan

mempengaruhi cara berfikirnya dalam hal keselamatan kerja. Jadi semakin tinggi tingkat kualifikasi seseorang tentu ia akan lebih mengutamakan masalah keselamatan jiwanya dalam melakukan pekerjaan atau tugasnya.

Harus disadari bahwa tidak ada artinya bagi perusahaan pelayaran menempatkan orang yang tidak cakap untuk bekerja di atas kapal, khususnya kapal-kapal *tanker* yang beroperasi terus menerus dan sangat mengutamakan keselamatan kerja seperti pada saat juru mudi mengerjakan pekerjaan pengecatan pada sebuah tiang utama tanpa menggunakan pelindung kepala (*helmet*) dan sabuk keselamatan kerja. Sudah menjadi keharusan bagi setiap awak kapal yang melakukan pekerjaan di tempat yang tinggi serta memiliki resiko kecelakaan harus memakai alat-alat keselamatan kerja.

Namun pada kenyataannya juru mudi tersebut tidak menggunakan alat-alat keselamatan pada saat bekerja, hal ini merupakan salah satu bukti bahwa juru mudi tersebut kurang cakap dalam bekerja dan tidak mempunyai disiplin, terutama dalam hal penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang harus digunakan.

b. Kurangnya pengalaman kerja diatas kapal

Pengalaman kerja diatas kapal sangatlah penting dalam hal peningkatan sumber daya manusia guna mengurangi terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal. Khusus untuk kapal-kapal yang beroperasi / melayani distribusi BBM. Menurut pengalaman penulis biasanya perusahaan pelayaran lebih selektif dalam hal penerimaan yang dimana diharuskan setiap awak kapal memiliki pengalaman kerja di kapal *tanker*. Karena bila seseorang tidak memiliki atau kurang memiliki pengalaman kerja diatas kapal *tanker* hal ini dapat terlihat jelas pada saat bekerja di atas kapal. Untuk mengurangi kecelakaan dan menambah pengetahuan kerja diatas kapal khususnya kapal *tanker* pihak perusahaan maupun perwira kapal harus sering melakukan pelatihan dan penyuluhan dalam hal bekerja khususnya mengenai keselamatan kerja yang sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Menurut *Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 amandemen '95 serta peraturan yang diterapkan oleh Departemen Perhubungan Laut melalui Syahbandar sebagai pelaksana telah menetapkan

bahwa, awak kapal yang akan bekerja di atas kapal memiliki *Watchkeeping* atau tugas jaga baik di dek maupun di mesin. Sedangkan untuk mendapatkan sertifikat tersebut harus mengikuti pelatihan dan penyuluhan yang diadakan oleh instansi yang ditunjuk.

Untuk menjamin keselamatan operasional setiap kapal dan tersedia hubungan antara perusahaan dengan mereka yang berada di atas kapal, setiap perusahaan sebagaimana di isyaratkan harus menunjuk seorang atau orang-orang di darat yang memiliki kemudahan untuk berhubungan langsung dengan manajemen. Tanggung jawab dan kewenangan orang atau orang-orang yang ditunjuk dimaksud harus termasuk pemantauan aspek-aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dari pengoperasian setiap kapal dan menjamin bahwa sumber-sumber yang memadai dan dukungan basis darat diterapkan, sebagaimana di isyaratkan. Dan personil yang ditunjuk mempunyai wewenang dan tanggung jawab memonitor aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dalam pengoperasian kapal menjamin resources yang cukup (*man, money, machine, method dan facility*).

### **3. Kurangnya familiarisasi tentang SOP *safety equipment on deck***

Kemampuan awak kapal belum memadai dalam bekerja di perusahaan, karena perusahaan banyak mempekerjakan tenaga-tenaga muda dan pelaut baru, hal ini pun berefek juga dalam operasional kapal. Mereka datang dari bermacam perusahaan, ada yang dengan sistem *Safety Management System* lebih maju dan ada yang ketinggalan. Bila awak kapal berasal dari perusahaan yang berbasis manajemen lebih baik maka tidak ada masalah, tetapi bila awak kapal berasal dari perusahaan yang berbasis manajemen yang kurang baik atau benar-benar baru sebagai pelaut dalam arti kata pertama kali jadi pelaut, hal ini yang menimbulkan masalah. Awak kapal tersebut akan perlu waktu dalam beradaptasi terutama dalam menggunakan peralatan-peralatan yang ada.

Sesuai dengan pelaksanaan ISM code yaitu perencanaan, dibuatlah rencana dan familiarisasi peralatan-peralatan yang akan digunakan untuk muat. Awak kapal AHT Target 8 kurang mendapat bimbingan dari para perwiranya dalam mempelajari apa saja yang harus dipahami serta menghilangkan pengaruh

kebiasaan dari masing-masing awak kapal. Pelaksanaan familiarisasi terkadang tidak bisa dilaksanakan karena faktor-faktor seperti ketatnya jadwal perjalanan, ombak yang terlalu kuat sehingga pada waktu-waktu tersebut tidak mungkin di laksanakan kegiatan-kegiatan pelatihan. Khusus untuk awak kapal baru akan merasa asing dan bingung sehingga tidak dapat berbuat tanpa perintah dari perwira, hal ini tentu akan mengganggu operasi kapal.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

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

Berdasarkan uraian pada analisis data di atas, penulis dapat memberikan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

#### *a. Rendahnya implementasi SOP safety equipment on deck*

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

##### **1). Meningkatkan kompetensi implementasi SOP *safety equipment on deck*.**

Upaya untuk meningkatkan keterampilan deck rating tentang sistem dan prosedur menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang telah dibuat oleh perusahaan salah satunya memberikan pelatihan kepada awak kapal yang akan bekerja diatas kapal. Pelatihan tersebut menjelaskan tentang alatalat keselamatan kerja yang berisi tentang cara penggunaan. Perusahaan juga senantiasa memberikan pelatihan khusus di atas kapal terhadap semua awak kapal disetiap ada kesempatan yang dinilai tidak mengganggu operasional kapal. 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 berupaya menyiapkan para awak kapal untuk melakukan alatalat keselamatan kerja yang dihadapi saat terjadi kecelakaan. Tujuan dari pelatihan ini untuk mengevaluasi setiap hasil kerja dan memberikan masukan-masukan kepada awak kapal mengenai cara penggunaan alatalat 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 dihindari. Apabila awak kapal yang sudah bekerja di atas kapal kurang profesional dan memiliki pengetahuan yang minim mengenai manajemen keselamatan kerja, Nakhoda sebagai pimpinan dan pemegang kekuasaan tertinggi di atas kapal memberikan pengarahan dan pelatihan kepada awak kapal. Setelah itu Nakhoda mencontohkan cara memberikan pelatihan dan *briefing* tentang manajemen keselamatan kerja terhadap awak kapal. Nakhoda juga memberikan buku pedoman tentang keselamatan kerja kepada awak kapal agar dapat dipelajari dan segera dipahami oleh awak kapal. Kemudian nakhoda mengawasi dan memperhatikan perkembangan awak kapal dalam menjalankan maupun mengarahkan prosedur keselamatan kerja yang wajib dipatuhi seluruh awak kapal sehingga tidak terjadi pelanggaran dan meminimalisir resiko kecelakaan kerja di atas kapal. Adapun pola pelatihan dan latihan di perusahaan adalah sebagai berikut :

- a. Memberikan buku-buku petunjuk mengenai keselamatan kerja yang ada di perusahaan. Buku-buku petunjuk ini sangat bermanfaat bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal agar dapat meningkatkan pengetahuan awak kapal tentang keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
- b. Memutar video kepada awak kapal mengenai keselamatan kerja dan kecelakaan–kecelakaan yang sering terjadi dari beberapa kasus yang dialami dan sudah dibuatkan videonya dan diharapkan dengan menggunakan video ini maka awak kapal dapat dengan mudah dimengerti.

Pelatihan langsung dilapangan dengan memberikan secara praktek cara keselamatan kerja yang baik dan benar serta memberikan resiko-resiko akibat dari kecelakaan kerja yang akan dihadapi pada saat bekerja yang dapat menimbulkan besar potensial kecelakaan.

2). Meningkatkan pengawasan implementasi SOP *safety equipment on deck*.

Untuk dapat meningkatkan pengawasan implementasi SOP *safety equipment on deck* dalam hal keselamatan kerja, salah satunya adalah dengan melakukan pengawasan secara efektif yang dilakukan oleh perwira kapal dan nahkoda serta pihak perusahaan. Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, untuk itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan dan pengecekan. Untuk melaksanakan semua ini, diperlukan pemimpin yang berdisiplin diri dan berdisiplin tugas sehingga dapat menjadi tauladan yang baik kepada awak kapal. Cara pendekatan inilah yang sering berhasil dalam mencapai sasaran yang diinginkan.

Analisis terhadap diskripsi data yang ada yaitu pada saat terjadinya kecelakaan kerja seperti : awak kapal terjatuh dari tiang utama saat bekerja tanpa memakai *safety harness* (sabuk pengaman) padahal sebelumnya mereka telah melakukan perencanaan pekerjaan ditempat ketinggian, mempertimbangkan dimana pekerjaan tersebut akan dilakukan sesuai dengan prosedur yang berlaku, namun pada saat melakukan pekerjaan mereka malah tidak memakai / menggunakan *safety harness* sehingga kecelakaan terjadi. Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa setiap kecelakaan kerja pasti ada penyebabnya, sebab-sebab tersebut bersumber pada alat-alat kerja serta pada manusianya. Upaya untuk menekan / mengurangi angka kecelakaan tersebut penulis melakukan penyelidikan dan pemeriksaan terhadap peristiwa kecelakaan.

Analisa kecelakaan memang tidak mudah, karena penemuan sebab kecelakaan secara tepat adalah pekerjaan yang sulit. Untuk menemukan jawaban mengapa kecelakaan kerja dapat terjadi, tindakan apa yang harus diambil untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja, dapat mengungkapkan sebab sesungguhnya kecelakaan kerja. Setiap kecelakaan harus dapat diketahui secara tepat dan jelas bagaimana dan mengapa terjadi. Kurangnya kedisiplinan dan kecerobohan dalam



bekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Banyak kecelakaan jatuh dari ketinggian dapat dicegah bila peralatan yang benar disediakan dan digunakan secara tepat sesuai dengan prosedur yang berlaku. Didalam peraturan keselamatan yang dibuat oleh perusahaan yaitu *The LifeSaving Rules* yang terdiri dari 12 aturan salah satunya berbunyi *“Protect yourself against a fall when working at height” Use fall protection equipment when working outside a protective environment where you can fall over 1.8 meters (6 feet) to keep you safe.* Maksudnya gunakan alat keselamatan jatuh / *safety harness* ketika bekerja diluar area yang terlindungi / diluar ruangan dengan ketinggian lebih dari 1.8 meter (6 kaki) untuk menjaga agar tetap selamat untuk mencegah terjatuh dari ketinggian. Dalam aturan tersebut sudah sangat jelas bahwa gunakanlah alat-alat keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan namun pada situasi dilapangan / sebenarnya masih banyak awak kapal yang menyepelekan atau kurang disiplin terhadap penggunaan peralatan keselamatan kerja sehingga masih banyak kecelakaan yang terjadi diatas kapal, atau dengan kata lain disiplin diri sangatlah penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Semboyan bahwa “keselamatan kerja harus dimulai dari atas” menunjukan secara tegas, pentingnya peranan perwira dalam hal pengawasan bagi keberhasilan untuk meningkatkan keselamatan kerja diatas kapal. Oleh sebab itu, usaha untuk menangani masalah keselamatan kerja di atas kapal. Tidak lepas dari para perwiranya, sehubungan dengan hal itu maka seorang perwira wajib menjalankan tugas dan tanggung jawab untuk memberikan disiplin serta contoh, memberikan pelatihan yang benar kepada seluruh awak kapal tentang penggunaan alat keselamatan kerja yang tepat dan benar sesuai dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan dan selalu memberikan pengawasan kepada awak kapal sebelum dan selama pekerjaan itu dilakukan. Seorang perwira yang disiplin akan melaksanakan tugasnya sesuai dengan ketentuan atau aturan-aturan yang berlaku di atas kapal. Mempunyai pengetahuan dan keterampilan serta mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan *level* dan fungsinya. Oleh sebab itu, bila seorang perwira tidak disiplin maka secara tidak langsung

dia lebih mengurangi faktor keselamatan kerja di atas kapal. Sedangkan seseorang perwira adalah pimpinan tugas di atas kapal sehingga apabila dia sendiri tidak dapat disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja, maka bawahannya akan ikut-ikutan tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Hal yang tidak kalah pentingnya adalah seorang perwira harus memberikan contoh yang benar kepada bawahannya. Karena hal ini merupakan cara yang terbaik untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Adapun tujuan itu adalah bawahan bisa mengikuti apa yang dilakukan atau dicontohkan oleh seorang perwira kapal dan selanjutnya bawahannya dapat melakukan sendiri segala kegiatan serta pekerjaannya tanpa meninggalkan unsur keselamatan kerja yang pernah di dapatkan dari perwiranya.

Salah satu tindakan *preventif* untuk menghindari timbulnya kecelakaan kerja di atas kapal atau bisa di katakan bahwa setiap manusia tidak akan pernah lepas dari unsur lupa, lengah ataupun ceroboh dalam melaksanakan pekerjaannya. Maka dari itu pada saat tugas-tugas atau pekerjaan oleh awak kapal melakukan kesalahan, kelengahan ataupun keceroboh yang akan menimbulkan bahaya kecelakaan bagi dia maupun bagi orang yang berada di sekitarnya akan segera dapat dihindarkan ataupun dicegah. Dengan keberadaan ini maka kecelakaan kerja di atas kapal dapat dikurangi presentasinya atau sedapat mungkin dihindari sama sekali. Para perwira agar memberi pengawasan, contoh dan disiplin serta tanggung jawab terhadap awak kapal. Dalam usaha meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal, peranan seorang perwira sangat di tuntut agar tujuan di atas dapat tercapai yaitu supaya selamat dalam melaksanakan segala pekerjaan di atas kapal.

Oleh karena itu, setiap perwira harus memberi contoh dan disiplin kepada awak kapal itu secara lisan maupun tindakan sehari-hari dalam melaksanakan pekerjaan di kapal. Maksud secara lisan maupun tindakan dalam hal ini seorang perwira harus menyampaikan kegunaan dan bagaimana cara menggunakan serta menyediakan segera perlengkapan alat-alat keselamatan kerja yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Sebelum melakukan suatu pekerjaan seorang perwira

diharuskan melakukan *Tool box meeting*, *Job Safety Analyst*, dan *U See U Act* yang sangat berguna agar awak kapal tersebut mengetahui apa pekerjaannya dan alat-alat apa yang harus disiapkan termasuk alat-alat keselamatan, serta mengetahui bahaya-bahaya apa saja yang mungkin bisa terjadi saat melakukan pekerjaan tersebut agar awak kapal tersebut siap apabila terjadi sesuatu atas dirinya.

Selain memberikan pengarahan kepada awak kapal, faktor pengawasan oleh seorang perwira dalam mengawasi awak kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan juga berperan penting mencegah terjadinya kecelakaan dalam usaha ini seorang perwira harus selalu mengawasi para awak kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan yang mengandung resiko tinggi terjadinya suatu kecelakaan.

Karena pengawasan sendiri merupakan suatu unsur yang berhubungan dengan para pekerja dan mengetahui secara langsung aktifitas pekerja tersebut di tempat kerja, sehingga dapat mengetahui dengan baik apapun yang dapat menimbulkan keadaan tidak aman atau membahayakan dalam operasi pekerjaan itu serta dapat dengan cepat mencegah terjadinya bahaya seandainya timbul hal-hal yang membahayakan dan mengancam keselamatan kerja bersama. Oleh karena itu seorang perwira di atas kapal harus mengetahui sebab-sebab dasar kecelakaan dan bagaimana cara mencegahnya, dalam hal ini dituntut untuk bisa mengambil suatu tindakan yang betul-betul bebas dari bahaya kecelakaan dan kerusakankerusakan, yang nantinya akan memperlancar kelangsungan suatu pekerjaan di kapal.

3). Mengevaluasi implementasi SOP *safety equipment on deck*.

Perusahaan perlu memastikan bahwa awak 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 pemahaman 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 *safety officer* atau *Chief officer* yaitu mengevaluasi tentang SOP

*safety equipment on deck* 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 kapal juga diharuskan membaca SMS manual untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada Nakhoda atau *Safety Officer*.

*b. Rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal*

Pengalaman kerja yang minim menyebabkan awak kapal tidak mengetahui cara mengidentifikasi resiko kerja di atas kapal khususnya dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja. Hal ini dapat diatasi dengan cara :

- 1) Memberikan familiarisasi tentang SMS keselamatan kerja di atas kapal. memberikan familiarisasi kepada awak kapal yang baru naik kapal (*sign on*) tentang peraturan serta prosedur tentang keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan. Bagi awak kapal yang baru naik akan diberikan familiarisasi selain membaca isi *booklet* dan *SOLAS training manual* diberitahukan dimana lokasi tempat-tempat alat keselamatan, serta alat pemadam, serta memberitahukan tentang prosedur kerja serta penggunaan alat keselamatan dalam bekerja serta cara mengoperasikannya dan pemberitahuan tentang *safety* di kapal.

Perusahaan perlu memastikan bahwa awak kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal dengan cara memberikan familiarisasi tentang peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan pemahaman 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 *safety officer* atau *Chief officer* seperti menonton *video* 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.

- 2) Melakukan *safety meeting* secara berkala.

Lebih sering melaksanakan *safety meeting* dan *toolbox meeting* dan didalamnya ditekankan pentingnya penggunaan peralatan keselamatan kerja, sebab selama ini pengalaman penulis di atas AHT Target 8 *safety meeting* hanya dilakukan dua kali dalam satu bulan.

Sebelum awak kapal memulai bekerja pada pagi hari yang mana dimulai pukul 08.00 pagi. *Chief officer* mengumpulkan awak kapal pada pukul 07.30 di *mess room* untuk memberikan *toolbox meeting*, menyampaikan atau memberikan bagian-bagian pekerjaan yang akan dilakukan, dimana dalam pertemuan tersebut tetap selalu diingatkan tentang prosedur kerja yang benar serta penggunaan alat keselamatan dalam bekerja sesuai dengan *work matriks*.



Gambar 3.5

Safety Meeting di AHT Target 8

## 2. Evaluasi Alternatif Pemecahan Masalah

Setelah dijelaskan alternatif pemecahan masalah di atas, penulis perlu mengevaluasinya agar dapat ditentukan pemecahan masalah yang paling tepat. Adapun evaluasi dari masing-masing alternatif pemecahan masalah di atas, yaitu:

- a. Rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck*.

Hal ini dilakukan dengan cara :

- 1) Meningkatkan kompetensi implementasi SOP *safety equipment on deck*.

- a) Keuntungannya.

Dengan latihan keselamatan secara terjadwal dapat meningkatkan kemampuan awak kapal dalam melaksanakan tugasnya dan bekerja sesuai dengan prosedur keselamatan.

b) Kerugiannya.

Membutuhkan waktu dan peran perwira senior untuk melakukan pembinaan dan pelatihan.

2) Meningkatkan pengawasan implementasi SOP *safety equipment on deck*.

a) Keuntungannya.

Awak kapal lebih disiplin dalam menggunakan alat keselamatan sesuai dengan prosedur yang berlaku sehingga resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

b) Kerugiannya.

Membutuhkan peran perwira jaga dalam melakukan pengawasan secara konsisten.

3) Mengevaluasi implementasi SOP *safety equipment on deck*.

a) Keuntungannya.

Pembinaan dapat meningkatkan tanggung jawab awak kapal dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja.

b) Kerugiannya.

Diperlukan peran dari Mualim I untuk membina tanggung jawab awak kapal dan kesediaan dari masing-masing awak kapal.

b. Rendahnya identifikasi resiko kerja diatas kapal.

Hal ini dilakukan dengan cara :

1) Memberikan familiarisasi tentang SMS keselamatan kerja di atas kapal.

a) Keuntungannya.

Dengan memberikan familiarisasi maka awak kapal lebih memahami tentang prosedur penggunaan alat keselamatan yang akan digunakan dalam bekerja di atas kapal.

b) Kerugiannya.

Memerlukan waktu yang tepat untuk melaksanakan familiarisasi dikarenakan jadwal kapal yang sangat padat, walaupun ada waktu luang hanya sedikit, yaitu ketika cuaca buruk.

2) Melaksanakan *safety meeting* secara berkala.

a) Keuntungannya.

Dengan melakukan latihan keselamatan kerja secara berkala, awak kapal akan lebih memahami bagaimana cara menggunakan peralatan keselamatan kerja yang benar.

b) Kerugiannya.

Memerlukan waktu luang untuk melakukan latihan di atas kapal.

### 3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi alternatif pemecahan masalah diatas, penulis memberikan solusi untuk mengatasi masalah-masalah yang ada sebagai berikut : a. Rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck*.

a. Meningkatkan pengawasan implementasi SOP *safety equipment on deck*.

Untuk mengatasi rendahnya implementasi SOP *safety equipment on deck* maka dilakukan upaya untuk meningkatkan pengawasan SOP *safety equipment on deck* dalam menggunakan alat keselamatan sesuai dengan prosedur yang berlaku sehingga resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

b. Rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal.

Memberikan familiarisasi tentang SMS keselamatan kerja diatas kapal. Untuk mengatasi rendahnya identifikasi resiko kerja di atas kapal yaitu dengan memberikan familiarisasi kepada awak kapal yang baru naik kapal (*sign on*) dan awak kapal yang ada di atas kapal tentang peraturan serta prosedur tentang keselamatan kerja yang ditetapkan perusahaan. Untuk meningkatkan pemahaman 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 *safety officer* atau *Chief officer* seperti menonton *video* tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman awak kapal tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di atas kapal. Dengan memberikan familiarisasi maka awak kapal lebih memahami tentang prosedur penggunaan alat keselamatan yang akan digunakan dalam bekerja di atas kapal.

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas maka didapat kesimpulan dengan harapan dapat memberikan pengalaman dan pengetahuan tambahan untuk penulis sendiri maupun bagi pihak yang terkait.

Penyebab rendahnya implementasi prosedur keselamatan kerja guna meminimalis resiko kecelakaan kerja di AHT Target 8 adalah :

- 1. Kurangnya pengawasan terhadap implementasi SOP *safety equipment on deck*.**

Kurangnya pengawasan dan kelalaian daripada perwira-perwira baik di dek maupun di mesin untuk tidak melakukan pengawasan terhadap awak kapal secara terus menerus selama awak kapal melakukan pekerjaan, sehingga terjadinya kecelakaan kerja di kapal.

- 2. Rendahnya kualitas sumber daya manusia (SDM).**

Pengalaman kerja di atas kapal sangatlah penting dalam hal peningkatan sumber daya manusia guna mengurangi terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Khusus untuk kapal-kapal yang beroperasi / melayani industri pelantar minyak dan gas di perairan lepas pantai menurut pengalaman penulis biasanya perusahaan pelayaran lebih selektif dalam hal penerimaan yang dimana diharuskan setiap awak kapal memiliki pengalaman kerja di atas kapal. kurangnya pengalaman dan pengetahuan kepada awak kapal merupakan masalah yang sering dialami oleh perusahaan. Padahal sebelum bekerja di atas kapal mereka sudah melakukan pelatihan-pelatihan, pemahaman tentang keselamatan kerja di kapal. Tetapi, masih menjadi permasalahan dari sumber daya manusia nya sendiri dimana masih terjadi kecelakaan kerja di kapal.



## B. SARAN

Setelah membahas fakta-fakta dari permasalahan yang telah dibahas ada beberapa saran yang perlu penulis sampaikan agar dapat mengoptimalkan implementasi prosedur keselamatan kerja guna meminimalisasi resiko kecelakaan kerja, saran-saran tersebut adalah :

### 1. Saran Kepada Nahkoda dan Perwira di atas kapal

- a. **Pelatihan dan Sertifikasi:** Pastikan bahwa semua awak kapal telah menerima pelatihan yang memadai dan memiliki sertifikasi yang sesuai untuk pekerjaan mereka. Ini termasuk pelatihan keselamatan, pelatihan navigasi, dan pengetahuan tentang prosedur darurat.
- b. **Pemeliharaan Rutin:** Pastikan bahwa semua peralatan kapal, termasuk peralatan navigasi, mesin, dan peralatan keselamatan, menjalani pemeliharaan rutin secara teratur. Ini akan membantu mencegah kegagalan peralatan yang dapat menyebabkan kecelakaan.
- c. **Pengawasan Kru:** Nahkoda dan perwira harus secara aktif mengawasi kinerja awak kapal dan memastikan bahwa tugas mereka dilaksanakan dengan benar. Berikan umpan balik secara teratur dan perbaiki masalah segera jika ditemukan.
- d. **Latihan Kebakaran dan Penyelamatan:** Lakukan latihan kebakaran dan penyelamatan secara berkala agar awak kapal terlatih dalam menangani situasi darurat. Pastikan bahwa semua awak mengerti tugas mereka dalam skenario keadaan darurat.
- e. **Penggunaan Alat Keselamatan:** Pastikan bahwa semua awak menggunakan peralatan keselamatan dengan benar dan selalu siap untuk digunakan jika diperlukan. Ini termasuk jaket pelampung, pelampung, dan alat-alat penyelamatan lainnya.
- f. **Pengawasan Kondisi Fisik Kapal:** Periksa secara teratur kondisi fisik kapal untuk memastikan bahwa tidak ada kerusakan atau keausan yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Perbaiki masalah secara proaktif sebelum menjadi masalah yang lebih besar.

## 2. Saran Kepada Anak Buah Kapal (ABK)

- a. **Pemahaman Prosedur Keselamatan:** Pastikan untuk memahami dengan baik semua prosedur keselamatan yang berlaku di kapal, termasuk prosedur darurat, penggunaan alat keselamatan, dan tindakan yang harus diambil dalam situasi darurat.
- b. **Pelatihan Reguler:** Ikuti pelatihan keselamatan yang dijadwalkan secara teratur untuk memperbarui pengetahuan Anda tentang tindakan keselamatan terbaru dan teknik kerja yang aman.
- c. **Penggunaan Alat Keselamatan:** Selalu gunakan alat keselamatan seperti helm, jaket pelampung, dan sepatu pelindung saat bekerja di atas kapal. Jangan mengabaikan alat keselamatan hanya karena situasi terlihat aman.
- d. **Kesadaran Lingkungan:** Selalu waspada terhadap lingkungan sekitar Anda, termasuk potensi bahaya seperti benda tajam, permukaan licin, atau peralatan yang tidak terpasang dengan benar.
- e. **Pemeliharaan Diri:** Pastikan untuk menjaga kesehatan fisik dan mental Anda dengan istirahat yang cukup, makan makanan yang sehat, dan menjaga kebugaran tubuh. Kondisi fisik yang baik akan membantu Anda dalam menghindari kecelakaan.
- f. **Penggunaan Alat Bantu:** Gunakan alat bantu atau peralatan pengaman seperti tali pengaman atau railing saat bekerja di daerah yang tinggi atau berpotensi berbahaya.
- g. **Komitmen pada Keselamatan:** Jadilah proaktif dalam mempromosikan budaya keselamatan di antara rekan kerja Anda dan selalu utamakan keselamatan dalam setiap tindakan yang Anda lakukan.

## 3. Saran kepada Perusahaan Pelayaran

- a. **Investasi dalam Pelatihan Keselamatan:** Perusahaan dapat menyediakan pelatihan keselamatan rutin dan berkala kepada semua awak kapal, termasuk pembaruan terkait prosedur keselamatan, penanganan darurat, dan teknik kerja yang aman.
- b. **Implementasi Kebijakan Keselamatan yang Ketat:** Perusahaan harus memiliki kebijakan keselamatan yang jelas dan ditegakkan secara ketat. Ini termasuk penggunaan alat keselamatan yang wajib, prosedur kerja yang aman, dan peraturan yang berkaitan dengan tugas-tugas khusus.

- c. **Pemeliharaan Rutin dan Inspeksi Kapal:** Pastikan bahwa semua kapal dalam armada menjalani pemeliharaan rutin dan inspeksi secara berkala untuk memastikan bahwa peralatan dan sistem keselamatan berfungsi dengan baik.
- d. **Pendekatan Proaktif terhadap Keselamatan:** Perusahaan harus mendorong budaya keselamatan yang proaktif di antara kru kapal dengan mendorong pelaporan potensi bahaya atau situasi tidak aman dan memberikan penghargaan atas tindakan keselamatan yang baik.
- e. **Penyediaan Peralatan Keselamatan yang Memadai:** Pastikan bahwa semua kapal dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai, termasuk jaket pelampung, alat pemadam kebakaran, sistem navigasi yang canggih, dan alat bantu kerja lainnya.
- f. **Pengawasan dan Evaluasi Kinerja:** Lakukan pengawasan rutin terhadap kinerja keselamatan kapal dan awak, serta evaluasi kecelakaan kerja atau hampir kecelakaan untuk mengidentifikasi area di mana perbaikan diperlukan.
- g. **Komitmen pada Budaya Keselamatan:** Perusahaan harus menunjukkan komitmen yang kuat untuk keselamatan dengan memprioritaskan keselamatan di atas segala hal lainnya dan mendorong partisipasi aktif semua karyawan dalam memelihara budaya keselamatan yang positif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah Thamrin dan Francis Tantri. 2015. *Manajemen Pemasaran* Edisi 1 Cetakan 4. Jakarta : Rajawali Pers
- Agung Eka Prasetya, Tofan, Yudi, A, 2016, *Gambaran Penggunaan Alat Pelindung Diri Pekerja Bongkar Muat Petikemas PT. X Surabaya, Journal of Industrial Hygiene and Occupational Health*, Vol. 1, No. 1, 19-20.
- Bennet, Silalahi N.B. *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. PT. Binaman Pressindo Seri Manajemen. Jakarta. 1995
- Buku Panduan makalah. STIP Jakarta: 2010
- Fauziyah, Djaelani, dkk. 2018. *Pengaruh Lingkungan Kerja Serta Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan*. Jurnal Riset Manajemen.
- Hadiyanti, Renita. dan Maya Setiawardani (2017) *Pengaruh Pelaksanaan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap Produktivitas Kerja Karyawan*. Jurnal Riset Bisnis & Investasi, Politeknik Negeri Bandung.
- Hasibuan, H. M. (2019). *Manajemen Sumberdaya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara. Kementerian Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia. Peraturan menteri tenaga kerja dan transmigrasi republik indonesia nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang *alat pelindung diri*. Jakarta: Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia;
- 2010.
- Lasse, D.A., *International Safety Management (ISM) Code*, PT. Rajawali Pers, Jakarta. 2016
- Peraturan Pemerintah No.50 Tahun 2012 – *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*
- Ridley, John. 2008. *Ikhtisar Kesehatan & Keselamatan Kerja* Edisi Ketiga. Jakarta: Erlangga.
- SOLAS Consolidated Edition* 2004, Edisi 2004, Penerbit IMO, London, United Kingdom.

STCW '95, *International Maritime Organization, London, United Kingdom.*

Suhartoyo, Suhartoyo. “*Penguatan Organisasi Buruh / Pekerja Sebagai Sarana*

*Perlindungan Buruh*” 1, no. 4 (December 5, 2018): 350–62.

UU No. 17 Tahun 2008 *tentang Pelayaran.*

Wibowo. 2016. *Manajemen kinerja.* Jakarta: Rajawali Pers

## SHIP PARTICULAR

NAME OF VESSEL	: AHT. TARGET 8
PORT OF REGISTRY	: KUCHING
FLAG	: MALAYSIA
CALL SIGN	: 9WPX3
IMO NO.	: 9625346
OFFICIAL NO.	: 334878
MMSI	: 533049600
INMARSAT CALL NO.	: 453301125
HULL NUMBER	: S27 / 2007
SHIP OWNER	: JVC MEGA
SDN.BHD	
ADDRESS OWNER	: LOT31, 1ST FLOOR, BLOCK 3, PIASAU INDUSTRIAL ESTATE, MCLD, MIRI, SARAWAK, MALAYSIA TIMUR
PHONE SATELITE NO.	: +870773171399
CLASSIFICATION	: BV, HULL MACH/TUG; SPECIAL SERVICE ANCHOR HANDLING VESSEL UNRESTRICTED NAVIGATION
TYPE OF VESSEL	: AHT / UTILITY
DATE OF KEEL	: 4 APRIL 2010
DATE OF BUILD	: 12 FEBRUARY 2012
DATE OF LATEST DRY DOCK	: 24 APRIL 2017
NAME OF BUILDER	: SAPOR SHIPBUILDING SDN.BHD, SIBU
GRT / NRT	: 618 / 185 T
LIGTH SHIP	: 730.39
BOLLARD PULL	: 56 T
<u>DIMENSION AND CAPACITY:</u>	
LENGTH OVER ALL (MID.HULL)	: 45.00 M
LENTGH. W.L	: 43.43 M
BREADTH MOULDED	: 11.80 M
DEPTH MOULDED	: 4.60 M
DRAFT MOULDED	: 3.80 M
CLEAR DECK SPACE	: 195 M <sup>2</sup>



DECK STRENGTH	: 5MT/sqm
FUEL TANK MAX	: 500 M <sup>3</sup> (APPROX)
FRESH WATER TANK MAX	: 141 M <sup>3</sup> (APPROX)
SPEED / FUELD CONS.	: 85% MCR 10,710/DAY @ 10 KTS

#### PROPULSION

MAIN ENGINES	: 2 X CUMMINS QSK60-M, 2 X 2200 HP@1800 RPM
MAIN ENGINE GEARBOX 7.087:1	: REINTJES GEARBOX, MODEL: WAF773, RATIO
GENERATOR SETS	: 3 X CUMMINS QSM11-D(M), 250KW, 415V, 3ph, 50Hz
BOW THRUSTER	: THRUST 4t, ENGINE DRIVEN, 350 Hp
PROPELLER	: 2 X FPP c/w KORT NOZZLE
SHAFTING / STERN TUBE	: LIP TYPE SEAL AND OIL LUBRICATED
STEERING GEAR	: ELECTRO HYDRAULIC, 5T CAPACITY

#### DECK EQUIPMENT

TOWING WINCH / A.H	: 1 X ELECTRO HYDRAULIC 75T DOUBLE DRUM WATERFALL MODEL: PC-AHTW/WF-75/150
HANDLING WINCH	: BRAKE HOLDING 150T (STATIC 1ST LAYER) DRUM PULL 75 T X 7m/min, 148 KW
ANCHOR WINDLASS	: 1 X ELECTRO HYDRAULIC WITH TWO CABLE LIFTER AND TWO WARPING DRUM, CAP 5.0 T at 12 m/m TWO UNITS STOCKLESS ANCHOR 1020kg
TUGGER WINCH	: 2 X ELECTRO HYDRAULIC
CAPSTAN	: 2 X ELECTRO HYDRAULIC, 5 T at 10m/min
SHARK JAWS / TOWING PIN	: 1 X SCHEMATIC HYDRAULIC OPERATIONAL ANCHOR HANDLING FORK (HYDRAULIC REFRACHABLE SHARK JAW) SWL 200 T
TOW PAD	: PORT & STBD AFT AT 85T
STERN ROLLER	: 1 X ROLLER DIA. 1.45M X 3.5M LENGTH, SWL 150 T
DECK CRANE	: 1 X HYDRAULIC CRANE AT 1.0 SWL AT 15M RADIUS
CRASH RAIL	: PORT & STBD AT 2500mm HEIGHT
RESCUE ZONE	: MAIN DECK AAT PORT SIDE AND STBD SIDE



Foto: Safety Meeting



Foto: Safety Drill





Foto: Bunkering progress at Miri Anchorage



Foto : Kapal Sandar di Base – Loading & unloading cargo on deck



Foto: Drill & Testing Fi-Fi system



Foto: AHT job (Retrieve and Deploy Anchor Workboat)



Foto: Visit Passenger from Dayang at Labuan anchorage





# LIFE-SAVING RULES

## Bypassing Safety Controls

Obtain authorisation before overriding or disabling safety controls



- I understand and use safety-critical equipment and procedures which apply to my task
- I obtain authorisation before:
  - disabling or overriding safety equipment
  - deviating from procedures
  - crossing a barrier

## Confined Space

Obtain authorisation before entering a confined space



- I confirm energy sources are isolated
- I confirm the atmosphere has been tested and is monitored
- I check and use my breathing apparatus when required
- I confirm there is an attendant standing by
- I confirm a rescue plan is in place
- I obtain authorisation to enter

## Driving

Follow safe driving rules



- I always wear a seatbelt
- I do not exceed the speed limit, and reduce my speed for road conditions
- I do not use phones or operate devices while driving
- I am fit, rested and fully alert while driving
- I follow journey management requirements

## Energy Isolation

Verify isolation and zero energy before work begins



- I have identified all energy sources
- I confirm that hazardous energy sources have been isolated, locked, and tagged
- I have checked there is zero energy and tested for residual or stored energy

## Hot Work

Control flammables and ignition sources



- I identify and control ignition sources
- Before starting any hot work:
  - I confirm flammable material has been removed or isolated
  - I obtain authorisation
- Before starting hot work in a hazardous area I confirm:
  - a gas test has been completed
  - gas will be monitored continually

## Line of Fire

Keep yourself and others out of the line of fire



- I position myself to avoid:
  - moving objects
  - vehicles
  - pressure releases
  - dropped objects
- I establish and obey barriers and exclusion zones
- I take action to secure loose objects and report potential dropped objects

## Safe Mechanical Lifting

Plan lifting operations and control the area



- I confirm that the equipment and load have been inspected and are fit for purpose
- I only operate equipment that I am qualified to use
- I establish and obey barriers and exclusion zones
- I never walk under a suspended load

## Work Authorisation

Work with a valid permit when required



- I have confirmed if a permit is required
- I am authorised to perform the work
- I understand the permit
- I have confirmed that hazards are controlled and it is safe to start
- I stop and reassess if conditions change

## Working at Height

Protect yourself against a fall when working at height



- I inspect my fall protection equipment before use
- I secure tools and work materials to prevent dropped objects
- I tie off 100% to approved anchor points while outside a protected area

