



P-ISSN: 2716-2656, E-ISSN: 2985-9638

JOURNAL MARINE INSIDE

VOLUME 5, ISSUE. 2, DECEMBER 2023

Web: <https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Optimalisasi penerapan keselamatan kerja dalam upaya pencegahan kecelakaan kru pada saat bekerja di Kapal MV. Cepat

Dapid Rikardo¹, Sahar Saleh², Muhammad Hanief Nurrahman

Politeknik Pelayaran Banten

E-mail: ¹david.rikardo@poltekpel-banten.ac.id, ²sahar@poltekpel-banten.ac.id

ABSTRAK

Teknologi peralatan di atas kapal telah berkembang semakin canggih dan modern. Perkembangan teknologi tersebut tidak semata-mata dapat menghindarkan para awak kapal dari kecelakaan saat bekerja. Ada beberapa faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan saat bekerja, seperti faktor internal dan faktor eksternal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui optimalisasi penerapan keselamatan kerja di atas kapal. Pemerintah menerapkan peraturan menyangkut keselamatan dan keamanan kerja di atas kapal. Organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO) juga menekankan kepada seluruh perusahaan di dunia internasional untuk memperhatikan keselamatan para awak kapal. Penelitian ini dilakukan di atas kapal semen dan dilaksanakan selama 12 bulan. Penelitian ini termasuk dalam penelitian kualitatif menggunakan metode wawancara dan observasi. Populasi dalam penelitian ini berjumlah 22 orang, dengan jumlah sampel sebanyak 9 orang. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa awak kapal telah menjalankan prosedur tentang keselamatan dengan baik, serta memastikan bahwa alat keselamatan yang ada selalu dalam kondisi lengkap dan baik.

Kata Kunci: Keselamatan kerja, optimalisasi, penerapan.

ABSTRACT

The equipment technology on board ships has developed increasingly sophisticated and modern. The development of this technology can not only prevent ships from accidents while working. Several main factors cause workplace accidents, such as internal and external factors. This research aims to determine the optimization of the implementation of work safety on ships. The government implements regulations regarding work safety and security on ships. International organizations such as the International Maritime Organization (IMO) also put pressure on all companies in the global world to pay attention to the safety of ship crews. This research was conducted on a cement ship for 12 months. This research is included in qualitative research using interview and observation methods. The population in this study was 22 people, with a sample size of 9 people. The research results show that the ship's crew has carried out safety procedures well and ensured that the existing safety equipment is always in complete and good condition.

Keywords: Work safety, optimization, implementation.

Tersedia pada: <https://doi.org/10.56943/ejmi.v5i2.67>

Disubmit pada 01/11/2023

Direview pada 15/11/2023

Direvisi pada 20/11/2023

Diterima pada 25/11/2023

Diterbitkan pada 01/12/2023



Journal Marine Inside is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Dalam perkembangannya, transportasi laut merupakan salah satu sarana penghubung dalam membina hubungan kerjasama antarnegara dalam tukar-menukar teknologi dan perekonomian. Transportasi laut juga dapat dijadikan sebagai identitas diri suatu negara yang dikatakan maju dalam perekonomiannya apabila negara tersebut memiliki sistem transportasi laut yang baik. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat kasus kecelakaan laut dari tahun 2015 hingga 2021 masing-masing sebanyak 11 kasus, 18 kasus, 34 kasus, 39 kasus, 25 kasus, 12 kasus, dan 19 kasus [1]. Kecelakaan kerja di atas kapal dapat mengancam keselamatan jiwa. Ada beberapa faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, seperti faktor alam, faktor teknis, dan faktor non teknis. Shuen & Wahab [2] menemukan bahwa 80 hingga 90% kecelakaan kerja disebabkan oleh kesalahan manusia. Penyebab kecelakaan kerja di atas kapal dapat berupa kecerobohan awak kapal akan perawatan kapal yang kurang maksimal, pemberian izin muatan yang berlebihan, tingkat kepercayaan diri yang terlalu tinggi, kurangnya pengalaman, dan kurang taatnya para awak kapal terhadap prosedur keselamatan yang ditetapkan.

International Maritime Organization (IMO) menekankan kepada seluruh perusahaan internasional untuk lebih memerhatikan keselamatan para awak kapal. Sejumlah peraturan yang mengatur perihal keselamatan kerja adalah Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja [3]; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal; *International Safety Management Code (ISM CODE)* tentang Manajemen Internasional mengenai Keselamatan Pengoperasian Kapal; *International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG 1972)*, atau Peraturan Pencegahan Tubrukan Laut (P2TL), tentang kewajiban setiap awak kapal untuk berupaya menjaga keamanan dan keselamatan; dan *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* tentang persyaratan-persyaratan kapal untuk menghindari terjadinya kecelakaan. Peraturan-peraturan ini ditujukan kepada seluruh perusahaan pelayaran, khususnya para kru kapal, agar lebih memahami keselamatan saat bekerja di atas kapal serta meminimalisir jumlah korban akibat kecelakaan. Terjadinya kecelakaan kerja merupakan suatu bentuk kerugian baik bagi korban kecelakaan maupun bagi perusahaan tempat korban bekerja. Upaya pencegahan kecelakaan kerja sangat diperlukan untuk menghindari kerugian-kerugian yang timbul, serta meningkatkan kinerja. Maka dari itu, diperlukan upaya-upaya pencegahan mulai dari pencegahan primer, sekunder, maupun tersier. Berbagai upaya untuk mencegah kecelakaan di tempat kerja dapat berupa upaya pencegahan kecelakaan kerja melalui pengendalian bahaya di tempat kerja; upaya pencegahan kecelakaan kerja melalui pembinaan dan pengawasan; dan upaya pencegahan kecelakaan kerja melalui sistem manajemen.

Penelitian ini dilakukan di atas kapal MV. Cepat, salah satu transportasi milik PT Sekawan Inti Perkasa yang dikelola oleh PT Indobaruna Bulk Transport. Kapal MV. Cepat bergerak di bidang angkutan muatan semen curah dengan panjang 109.54 m dan lebar 18.80 m, dengan kapasitas muatan sebesar 7500 ton. Sesuai dengan fungsi utamanya sebagai pengangkut semen curah, kapal MV. Cepat memiliki risiko tinggi terhadap kesehatan dan keselamatan para kru kapal karena bahan baku semen mengandung zat kimia yang bila terhirup akan mempengaruhi kesehatan paru-paru. Zat kimia yang terkandung pada semen juga dapat

merusak kulit dan mata para kru kapal apabila prosedur kerja tidak dilakukan dengan benar. Kondisi lingkungan pekerjaan seperti desain tempat kerja, kondisi lantai, kondisi penerangan, dan suhu udara, sangat berpengaruh terhadap kesehatan para kru kapal. Faktor ketersediaan peralatan dan kesesuaian alat keselamatan juga mempengaruhi keselamatan kerja. Faktor utama yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja terjadi karena perilaku manusia atau kru kapal yang tidak disiplin atau ceroboh serta tidak patuh terhadap peraturan, SOP atau prosedur keselamatan kerja. Selain itu, pembekalan para kru kapal dengan kegiatan pelatihan keselamatan dan kesehatan kerja sebelum berlayar dapat memberikan pemahaman tentang akan pentingnya keselamatan kerja serta penegakan sanksi yang tegas bagi kru yang melanggar.

Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, mengoptimalkan yang berarti menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi [4]. Maka dari itu, pengoptimalan atau optimalisasi dapat diartikan sebagai proses, cara, dan perbuatan mengoptimalkan. Sedangkan penerapan adalah suatu perbuatan mempraktikkan suatu teori, metode, atau hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya [5]. Sementara itu, Anderson dalam [6] mendefinisikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan dengan tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seseorang pelaku sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu. Sedangkan Raksasataya dalam Nurdin & Tuara [7] menyatakan bahwa kebijaksanaan adalah suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan. Menurut UU Nomor 1 Tahun 1970, keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah semua bentuk kecelakaan [3]. Alat keselamatan pada dasarnya merupakan alat yang sangat penting, sebab alat tersebut adalah upaya terakhir dalam usaha melindungi pekerja setelah upaya rekayasa [8]. Jadi, alat keselamatan kerja adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk menyelamatkan hidup dan sebagai upaya terakhir dalam melindungi diri.

Terdapat sejumlah penelitian-penelitian terdahulu dengan topik serupa seperti penelitian ini. Penelitian terdahulu dengan topik serupa dilakukan oleh Tjahjanto & Azis [9] yang bertujuan untuk menggali informasi yang berkaitan dengan kecelakaan di atas kapal MV. CS Brave. Pada penelitian tersebut, ditemukan bahwa faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. CS Brave adalah kurangnya tingkat kedisiplinan yang dimiliki anak buah kapal (ABK) mengenai pentingnya alat keselamatan pada saat bekerja. Penelitian selanjutnya adalah penelitian Patayang & Lia [10] yang membahas perihal penerapan elemen ISM Code untuk menunjang keselamatan pelayaran pada KM. Pantokrator. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa KM Pantokrator telah menerapkan elemen 10 ISM CODE untuk menunjang keselamatan pelayaran berupa adanya kelengkapan alat keselamatan dan kondisi alat keselamatan yang berfungsi dengan baik.

Penelitian dengan topik relevan lainnya juga dilakukan oleh Stevien [11] yang meneliti tentang optimalisasi manajemen keselamatan pada proses bunker di atas MT. B. Atlantic. Hasil penelitian tersebut menemukan bahwa kesadaran para Anak Buah Kapal untuk menggunakan alat keselamatan masih minimum, dikarenakan kurangnya safety meeting yang dilakukan oleh para perwira sehingga para ABK tidak memahami manajemen keselamatan. Selain kurangnya pemahaman terhadap manajemen keselamatan, kondisi mesin yang kurang memadai menjadi salah satu contoh kurangnya perawatan yang terjadi di atas kapal MT. B. Atlantic. Berdasarkan uraian dari pembahasan permasalahan di atas, penelitian ini akan berfokus terhadap

pelaksanaan penerapan keselamatan kerja di Kapal MV. Cepat. Tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi optimalisasi penerapan keselamatan kerja dalam upaya pencegahan kecelakaan kru saat bekerja di Kapal MV. Cepat.

METODOLOGI PENELITIAN

Penentuan sampel dilakukan dengan convenience sampling. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Data dalam penelitian ini merupakan data primer, yaitu data yang dikumpulkan dan diolah dari objeknya. Metode pengumpulan data untuk data primer diperoleh dari respon individu melalui wawancara dan observasi. Penelitian ini dilakukan di kapal MV. Cepat dari tanggal 24 Desember 2021 hingga 21 Desember 2022.

Tabel 1. Unsur kebijakan penerapan keselamatan kerja di atas Kapal MV. Cepat.

| No. | Responden | Kebijakan | | | | |
|-----|-----------------------|-----------|-----|------------------|------------------|-----------------------|
| | | Peraturan | SOP | Sarana prasarana | Sanksi | Pemberi sanksi |
| 1 | Kapten | Ada | Ada | Ada | Teguran tertulis | Kapten |
| 2 | Mualim 3 | Ada | Ada | Ada | Teguran tertulis | Mualim 1 atau kapten |
| 3 | Koki | Ada | Ada | Ada | Teguran | Mualim 3 |
| 4 | Bosun | Ada | Ada | Ada | Teguran tertulis | Mualim |
| 5 | Juru mudi | Ada | Ada | Ada | Teguran | Kapten |
| 6 | <i>Chief engineer</i> | Ada | Ada | Ada | Teguran tertulis | <i>Chief engineer</i> |
| 7 | <i>Electrician</i> | Ada | Ada | Ada | Teguran | Kapten |
| 8 | Mandor | Ada | Ada | Ada | Teguran | Kapten |
| 9 | <i>Oiler</i> | Ada | Ada | Ada | Teguran tertulis | <i>Chief engineer</i> |

Sumber: Hasil data peneliti.

Populasi pada penelitian ini adalah seluruh anak buah kapal (ABK) MV. Cepat sebanyak 22 orang. Narasumber yang diwawancarai dalam penelitian ini adalah responden yang mewakili masing-masing divisi yang ada di atas Kapal MV. Cepat yang terdiri dari kapten, mualim 3, koki, bosun, juru mudi, *chief engineer*, *electrician*, mandor, dan *oiler*. Observasi dilakukan dengan pengamatan secara langsung di lapangan untuk mengamati ketersediaan alat pelindung (safety equipment) untuk para kru yang bertujuan untuk melindungi pekerja dari risiko kecelakaan sewaktu menjalankan tugas di kapal MV. Cepat.

Observasi terhadap *safety equipment* menggunakan lembaran *check-list*, terdiri dari alat pelindung kepala, alat pelindung badan, alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki), alat pelindung pernafasan, alat pelindung pendengaran, dan alat pencegah tenggelam. Data-data yang telah dikumpulkan dari hasil observasi dan wawancara terhadap narasumber kemudian dianalisis lebih lanjut untuk menentukan hasil penelitian. Analisis data yang dilakukan

terhadap unsur kebijakan seperti peraturan, SOP, sarana dan prasarana, serta sanksi dan pemberian sanksi terhadap penerapan keselamatan dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil observasi terhadap alat keselamatan kerja di atas Kapal MV. Cepat.

| No. | Alat keselamatan kerja yang paling utama | Ruangan | | | | |
|-----|---|---------|--------|--------------------|---------------|-------|
| | | Kapten | Mualim | Deck | Engine | Dapur |
| 1 | Alat pelindung kepala (<i>safety helmets</i>) | Ada | Ada | Ada | Ada | Ada |
| 2 | Alat pelindung badan: | | | | | |
| | a. Baju kerja (<i>wearpack</i>) | Ada | Ada | Ada | Ada | Ada |
| | b. Baju pelindung palka | - | - | Ada, tetapi kurang | - | - |
| 3 | Alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki): | | | | | |
| | a. <i>Safety gloves</i> | Ada | Ada | Ada | Ada | Ada |
| | b. <i>Safety shoes</i> | Ada | Ada | Ada | Ada | Ada |
| 4 | Alat pelindung pernafasan | Ada | Ada | Ada, tetapi kurang | Tidak ada | - |
| 5 | Alat pelindung pendengaran | - | - | Ada | Ada (pribadi) | - |
| 6 | Alat pelindung mata dan wajah | Ada | Ada | Ada | Ada | - |

Sumber: Hasil data peneliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan penerapan keselamatan kerja di atas Kapal MV. Cepat Tahun 2022

Berdasarkan hasil wawancara terhadap narasumber, kebijakan tentang keselamatan kerja telah diterapkan di kapal MV. Cepat, seperti yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja yang menyebutkan bahwa keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah semua bentuk kecelakaan [3].

Standar Operasional Prosedur (SOP), Sarana dan Prasarana, Sanksi dan Pemberian Sanksi

Hasil wawancara terhadap narasumber menunjukkan bahwa SOP tentang keselamatan kerja sudah diterapkan, penyediaan sarana dan prasarana sudah dilakukan, sanksi yang diberikan kepada kru yang melanggar sudah dilaksanakan sebatas teguran, baik oleh sesama kru, *chief engineer*, mualim, maupun kapten. Sanksi teguran tersebut memiliki batas maksimal sebanyak tiga kali. Apabilasetelah ditegur tiga kali masih ada kru kapal yang melakukan pelanggaran, tidak menutup kemungkinan bahwa pelanggar tersebut akan diberikan sanksi berat seperti diberhentikan dari perusahaan.

Berdasarkan hasil wawancara, empat narasumber mengatakan bahwa penerapan keselamatan di kapal MV. Cepat sudah optimal. Sementara itu, empat narasumber lainnya mengatakan bahwa penerapan keselamatan cukup optimal, sedangkan satu orang responden menyatakan bahwa penerapan keselamatan di kapal MV. Cepat masih belum bisa dikatakan

optimal. Adapun kendala dalam optimalisasi penerapan keselamatan di kapal MV. Cepat tahun 2022 dalam penelitian ini meliputi keterampilan dari SDM yang perlu ditingkatkan kembali, kedisiplinan yang harus ditingkatkan dalam penggunaan alat keselamatan, serta pemahaman mengenai keselamatan yang harus ditingkatkan.

Tabel 3. Unsur evaluasi penerapan keselamatan kerja di atas Kapal MV. Cepat.

| No. | Responden | Optimalisasi penerapan keselamatan | | | |
|-----|-----------------------|------------------------------------|-------|-------|-------|
| | | Optimal | Cukup | Belum | Tidak |
| 1 | Kapten | ✓ | | | |
| 2 | Mualim 3 | | | ✓ | |
| 3 | Koki | | ✓ | | |
| 4 | Bosun | ✓ | | | |
| 5 | Juru mudi | ✓ | | | |
| 6 | <i>Chief engineer</i> | | ✓ | | |
| 7 | <i>Electrician</i> | | ✓ | | |
| 8 | Mandor | | ✓ | | |
| 9 | <i>Oiler</i> | ✓ | | | |

Sumber: Hasil data peneliti.

KESIMPULAN

Kesimpulan

Penerapan keselamatan kerja di atas Kapal MV. Cepat dapat dianggap optimal karena para awak kapal telah menerapkan kebijakan dan SOP yang berlaku, melengkapi sarana dan prasarana pendukung dalam penerapan keselamatan kerja di atas kapal, dan memberikan sanksi teguran bagi kru yang tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja di kapal. Akan tetapi, masih terdapat beberapa poin yang harus diperhatikan dalam penerapan keselamatan dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan, seperti keterampilan dari SDM yang perlu ditingkatkan kembali, kedisiplinan yang harus ditingkatkan dalam penggunaan alat keselamatan, serta pemahaman mengenai keselamatan yang harus ditingkatkan. Poin-poin tersebut hanya bersifat sementara, sehingga penerapan keselamatan yang ada di atas kapal MV. Cepat tetap berjalan dengan optimal.

Saran

Adapun saran yang bermanfaat guna meningkatkan kedisiplinan dalam penerapan keselamatan yang ada di atas kapal dapat dimulai dari peningkatan, pemahaman dan keterampilan kru kapal terhadap penggunaan alat keselamatan kerja, peningkatan kedisiplinan dalam penggunaan dan penerapan alat keselamatan, pembaharuan prosedur penggunaan alat-alat apabila terjadi perubahan, pengecekan sesuai dengan masa inspeksi alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal, pengarahan pada saat meeting tools sebelum bekerja. Dengan adanya tindakan-tindakan tersebut, kesadaran kru kapal dalam penggunaan alat pelindung diri dalam bekerja dapat semakin meningkat. Sanksi serta tindakan yang tegas juga harus lebih digalakkan terhadap kru yang melanggar peraturan seperti tidak menggunakan alat keselamatan dalam bekerja.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang terlibat dalam berjalannya penelitian ini, khususnya para responden di kapal MV. Cepat Tahun 2022 beserta manajemen Politeknik Pelayaran Banten.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pahlevi, R. (2021). *Sempat turun, jumlah kasus kecelakaan pelayaran kembali meningkat pada 2021*. Dapat diakses di <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/12/29/sempat-turun-jumlah-kasus-kecelakaan-pelayaran-kembali-meningkat-pada-2021> pada 30 Desember 2021.
- [2] Shuen, Y. S., & Wahab, S. R. A. (2019). The relationship between safety communication and human factor accident at the workplace: A conceptual framework. *Jurnal Kemanusiaan*, vol. 25, no. 3, pp. 1-17.
- [3] Pemerintah Indonesia. (1970). Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Jakarta: Sekretariat Negara.
- [4] Hidayat, A., & Irvanda, M. (2022). Optimalisasi penyusunan dan pembuatan laporan untuk mewujudkan good governance. *Hospitality*, vol. 11, no. 1, pp. 281–290.
- [5] Tomuka, S. (2013). Penerapan prinsip-prinsip good governance dalam pelayanan publik di Kecamatan Girian Koto Bitung (Studi tentang pelayanan akte jual beli). *Jurnal Politico*, vol. 1, no. 3, pp. 1-15.
- [6] Laniari, M. (2015). Pelaksanaan pengelolaan kebijakan alokasi dana nagori (ADN) dalam meningkatkan pembangunan nagori di Kecamatan Bandar Hulan Kabupaten Simalungun. [*Skripsi*]. Medan: Universitas Medan Area.
- [7] Nurdin, R., & Tuara, N. A. (2020). Implementasi kebijakan dana DPPK kepuasan masyarakat Kelurahan Togolobe Kecamatan Pulau Hiri Kota Ternate. *JUPEK: Jurnal Pendidikan dan Ekonomi*, vol. 2, no. 1, pp. 23–30.
- [8] Mudamakin, J. A. P. (2019). Optimalisasi penerapan keselamatan kerja di MV. New Glory. [*Skripsi*], Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- [9] Tjahjanto, R., & Azis, I. (2016). Analisis penyebab terjadinya kecelakaan kerja di atas Kapal MV. CS Brave. *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, vol. 13, no. 1, pp. 13–18.
- [10] Patayang, M., & Lia, R. (2019). Penerapan elemen ISM Code untuk menunjang keselamatan pelayaran pada KM Pantokrator. *Sebatik*, vol. 23, no. 2, pp. 482–488.
- [11] Stevien, H. (2019). Optimalisasi manajemen keselamatan pada proses bunker di atas MT. B. Atlantic. [*Skripsi*]. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.