

**EVALUASI BUDAYA KESELAMATAN KERJA DAN
FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN DI KAPAL
MV LUMOSO PRATAMA**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

SYAHRUL ALAM

NPM. 22 01 046

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

**EVALUASI BUDAYA KESELAMATAN KERJA DAN
FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN DI KAPAL
MV LUMOSO PRATAMA**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

SYAHRUL ALAM
NPM. 22 01 046

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

**EVALUASI BUDAYA KESELAMATAN KERJA DAN
FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN DI KAPAL
MV LUMOSO PRATAMA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

SYAHRUL ALAM
2201046

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal, 15 Agustus 2025

Menyetujui

Penguji I



Paulina M Latuheru, S.SiT., M.M
NIP.19780611 200812 2 001

Penguji II



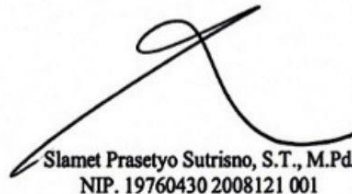
Oktrianti Diani, S.Pd., M.Pd.
NIP. 19841005 200912 2 004

Penguji III



Desti Yuvita Sari, M.Kom
NIP.19921201 202203 2 009

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd.
NIP. 19760430 2008121 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : Evaluasi Budaya Keselamatan Kerja dan
Faktor Penyebab Kecelakaan di Kapal MV Lumoso
Pratama
Nama Mahasiswa/i : Syahrul Alam
NPM : 22.01.046
Program Studi : Diploma III Nautika

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

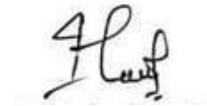
Palembang, Agustus 2025
Menyetujui

Pembimbing I



Dr. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M., M.Mar
NIP. 19751029 199808 1 001

Pembimbing II



Hari Arkani, M.Pd
NIP. 19910912 202321 1 022

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Syahrul Alam

NPM : 22.01.046

Program Studi : Diploma III Nautika

Adalah **Pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul

“Evaluasi Budaya Keselamatan Kerja Dan Faktor Penyebab Kecelakaan Di Kapal Mv Lumoso Pratama”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin 1
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **Pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Mahasiswa/i Progam Studi Diploma III Nautika selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana semestinya

Pemegang Hak Cipta

(Poltektrans SDP Palembang)

Palembang, 15 Agustus 2025
Pencipta



(Syahrul Alam)
NPM. 2201046

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Syahrul Alam

NPM : 2201046

Program Studi : Diploma III Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**EVALUASI BUDAYA KESELAMATAN KERJA DAN FAKTOR
PENYEBAB KECELAKAAN DI KAPAL MV LUMOSO PRATAMA**

Merupakan karya asli seluruh ide dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas tersebut tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan penyebrangan Palembang.

Palembang, 15 Agustus 2025

Pencipta



Syahrul Alam
NPM. 2201046



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM



POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektransdp-palembang.ac.id
Website : www.poltektransdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 87 / PD / 2025

Tim Verifikator Smilarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : Syahrul Alam
NPM : 2201046
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA
Judul Karya : EVALUASI BUDAYA KESELAMATAN KERJA DAN
FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN DI KAPAL MV
LUMOSO PRATAMA

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 15% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.

Palembang, 26 Agustus 2025
Verifikator



[Signature]
Kurniawan.,S.IP
NIP. 19990422 202521 1 005



KATA PENGANTAR

Segala Puji dan syukur saya panjatkan kepada ALLAH SWT, berkat rahmat dan hidayahnya saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yang diberi judul “Evaluasi Budaya Keselamatan Kerja Dan Faktor Penyebab Kecelakaan Di Kapal Mv Lumoso Pratama”. Saya menyadari bahwa dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih banyak kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang Saya miliki. Untuk itu dengan segala kerendahan hati Saya mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

Pada kesempatan ini, dalam penulisan proposal ini penulis mendapatkan banyak bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu Saya ingin mengungkapkan rasa terima kasih kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang selalu mendoakan dan mendukung saya dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang Dr. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., Mar.E
3. Bapak Dr. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M., M.Mar selaku Dosen Pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberi arahan dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini;
4. Bapak Hari Arkani, M.Pd selaku Dosen Pembimbing II yang senantiasa memberi bimbingan dan arahan dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini;
5. Seluruh Dosen Pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan seluruh Pengasuh Taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
6. Rekan-rekan kelas Nautika A yang selalu bersama baik suka maupun duka;
7. Rekan-rekan satu angkatan XXXIII yang telah memberikan dorongan dan semangat dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

Semoga Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik dimasa yang akan datang.

Palembang, Agustus 2025

Penulis,

SYAHRUL ALAM

NPM. 22.01.046

**EVALUASI BUDAYA KESELAMATAN KERJA DAN FAKTOR
PENYEBAB KECELAKAAN DI KAPAL MV LUMOSO PRATAMA
MV LUMOSO PRATAMA**

Syahrul alam (2201046)

Dibimbing oleh: Dr. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M., M.Mar dan Hari
Arkani, M.Pd

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis budaya keselamatan kerja Awak kapal di atas kapal MV Lumoso Pratama yang menghadapi risiko tinggi selama pelayaran akibat kurang optimalnya pemahaman dan penerapan prosedur keselamatan, pengawasan yang kurang ketat, pelatihan tidak rutin, serta keterbatasan alat keselamatan sesuai standar. Metode penelitian menggunakan pengumpulan data primer melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal (SMS). Tujuan penelitian adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja dan mengevaluasi tindakan pencegahan yang telah diterapkan agar keselamatan kerja dapat ditingkatkan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kurangnya familiarisasi dan pelatihan keselamatan yang konsisten, khususnya bagi *Cadet deck*, menjadi penyebab utama tingginya risiko kecelakaan. Faktor pendukung lainnya adalah keterbatasan anggaran untuk perawatan dan pengadaan alat keselamatan, lingkungan kerja yang belum sepenuhnya aman, dan prosedur kerja yang kurang tepat. Studi ini menyimpulkan pentingnya perbaikan pelatihan praktis dan intensif, pengawasan ketat oleh perwira, serta pemeliharaan dan penyediaan alat keselamatan bermutu tinggi. Rekomendasi utama mencakup penerapan prosedur kerja yang adaptif dan jelas serta konsistensi penerapan *ISM Code* dengan peran aktif pimpinan sebagai kunci memperkuat budaya keselamatan kerja di kapal, guna meminimalisir kecelakaan dan menciptakan lingkungan kerja yang aman dan produktif.

Kata Kunci : Budaya keselamatan kerja, keselamatan pelayaran, familiarisasi Awak kapal, pelatihan keselamatan, Sistem Manajemen Keselamatan Kapal

**EVALUATION OF WORK SAFETY CULTURE AND
ACCIDENT CAUSATIVE FACTORS ABOARD THE
MV LUMOSO PRATAMA**

Syahrul alam (2201046)

Supervised by: Dr. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M., M.Mar dan Hari Arkani,
M.Pd

ABSTRACTION

This Research analyze the safety culture of crew members aboard the MV Lumoso Pratama, that face high risks during voyages due to suboptimal understanding and implementation of safety procedures, insufficient supervision, irregular training, and limited availability of standard safety equipment. The research method involves primary data collection through observation, interviews, and documentation of the implementation of the ship's Safety Management System (SMS). The study aims to identified the factors causing occupational accidents and evaluate preventive measured applied in order to improve workplace safety.

The results revealed that the main cause of elevated accident risks is the lack of consistent familiarization and safety training, especially for deck Cadets. Other contributing factors included limited budgets for maintenance and procurement of safety tools, a work environment that was not fully safe, and inadequate work procedures. The study concluded the importance of enhanced practical and intensive training, strict supervision by officers, and maintenance and provision of high-quality safety equipment. Key recommendations included implementing adaptive and clear work procedures and consistent enforcement of the ISM Code, with active leadership playing a crucial role in strengthening the safety culture to minimize accidents and create a safe, productive working environment.

Keyword: Safety work culture, maritime safety, crew familiarization, safety training, Safety Management System

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB	iii
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK/ABSTRACTION (Bahasa Indonesia dan Inggris)	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Batasan Masalah	2
E. Manfaat Penelitian	2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Tinjauan Pustaka	4
1. Penelitian Terdahulu	4
2. Teori Pendukung yang Relevan	5
B. Landasan Teori	5
1. Landasan Hukum	5
2. Landasan Teori Lainnya	5
BAB III METODE PENELITIAN	9
A. Desain Penelitian	9
B. Teknik Pengumpulan Data	11
C. Teknik Analisis Data	11
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	13
A. Hasil Penelitian	13
1. Penyajian Data	13
2. Analisis Data	15
B. Pembahasan	11
BAB V PENUTUP	40
A. Kesimpulan	40
B. Saran	41

DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	44

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Tabel Penelitian Terdahulu	4
Tabel 4.1 Pemecahan Masalah	20
Tabel 4.2 <i>Table Factor</i>	27

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	10
Gambar 4.1 Proses <i>Cleaning</i>	13
Gambar 4.2 <i>Fishbone diagram</i>	16
Gambar 4.3 <i>Permit to work</i>	23
Gambar 4.4 <i>Safety meeting</i>	24
Gambar 4.5 Awak kapal tidak menggunakan <i>Safety gloves</i>	24
Gambar 4.6 Awak kapal tidak menggunakan <i>Safety harness</i>	25
Gambar 4.7 <i>Toolbox meeting</i>	25

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Formulir Wawancara	44
Lampiran 2 Formulir Wawancara	46
Lampiran 3 Formulir Wawancara	47
Lampiran 4 Formulir Wawancara	48
Lampiran 5 Formulir Wawancara	49
Lampiran 6 <i>Ship's Particular</i>	50
Lampiran 7 <i>Finding Report</i>	51
Lampiran 8 <i>Permit To Work</i>	53
Lampiran 9 Dokumentasi <i>Toolbox Meeting</i>	54
Lampiran 10 Dokumentasi <i>Safety Meeting</i>	55
Lampiran 11 Dokumentasi Wawancara	56
Lampiran 12 <i>Stop Card</i>	57

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Laut memiliki peran vital sebagai pemersatu dan bagian penting dalam menjaga kedaulatan suatu negara. Selain menjadi sarana utama dalam pengembangan ekonomi, sosial, budaya, dan pertahanan, laut juga merupakan penghubung utama distribusi logistik dan kesejahteraan masyarakat karena kaya akan sumber daya alam. Keberadaan laut menjadi penopang utama bagi kelangsungan kehidupan, baik dari sisi ekonomi maupun aspek strategis lainnya (Tambunan, 2023).

Namun demikian, aktivitas pelayaran memiliki tingkat risiko yang tinggi. Industri pelayaran tak lepas dari ancaman kecelakaan, baik yang disebabkan oleh faktor internal, seperti minimnya pengetahuan Awak mengenai prosedur keselamatan, maupun dari faktor eksternal, misalnya cuaca buruk dan gelombang besar (Rachmi, 2020). Seringkali, kecelakaan di laut seperti tabrakan kapal terjadi akibat minimnya motivasi untuk menerapkan keselamatan kerja, serta lemahnya pemahaman terhadap kebijakan sistem manajemen keselamatan pelayaran. Tidak hanya di atas kapal, karyawan di kantor pun perlu memahami dan menerapkan kebijakan sistem manajemen keselamatan pelayaran. Salah satu standar yang mengatur hal tersebut adalah *International Safety Management (ISM) Code* yang menjadi regulasi internasional bagi keselamatan operasional kapal serta pencegahan pencemaran lingkungan, sebagaimana ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* melalui *SOLAS (Safety of Life at Sea)*, edisi ke-6 tahun 2014.

Pembentukan budaya keselamatan harus berawal dari manajemen puncak dan disosialisasikan hingga ke seluruh lapisan organisasi. Kepemimpinan yang efektif sangat diperlukan untuk menanamkan karakter dan perilaku yang menjunjung tinggi keselamatan kerja kepada setiap individu di organisasi (Yuki, 2014) (Astuti, 2010). Pemimpin diharapkan mampu mengambil peran aktif dalam merancang dan menyempurnakan strategi agar tujuan perusahaan, khususnya

terkait keselamatan kerja, dapat tercapai secara menyeluruh (Rahayu dkk., 2017). Berdasarkan permasalahan diatas maka penulis mengambil judul “Evaluasi Budaya Kerja Dan Faktor Penyebab kecelakaan Diatas Kapal MV Lumoso Pratama”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, maka permasalahan yang akan diangkat pada rumusan masalah ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh budaya keselamatan Awak kapal terhadap keselamatan kerja di atas kapal MV Lumoso Pratama?
2. Faktor apa saja yang turut mempengaruhi pembentukan budaya keselamatan Awak kapal MV Lumoso Pratama?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dampak budaya keselamatan Awak kapal terhadap peningkatan keselamatan kerja di atas kapal.
2. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berperan dalam membangun budaya keselamatan Awak kapal.

D. Batasan Masalah

Penelitian ini hanya berfokus pada analisis hubungan antara budaya keselamatan Awak kapal dan tingkat keselamatan kerja di atas kapal, serta implikasi yang dapat diambil untuk meningkatkan praktik keselamatan di industri pelayaran.

E. Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, peneliti berharap beberapa manfaat yang akan dicapai diantaranya :

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini memberikan kontribusi penting dalam pengembangan ilmu pengetahuan mengenai budaya keselamatan kerja kapal dan faktor penyebab kecelakaan di kapal, khususnya di kapal MV Lumoso Pratama. Penelitian ini memperkaya literatur keselamatan pelayaran dengan data empiris dan analisis menyeluruh menggunakan metode *Fishbone diagram*, sehingga dapat dijadikan referensi bagi mahasiswa dan peneliti lain dalam studi lanjutan yang bertujuan

meningkatkan efektivitas manajemen keselamatan kerja di industri pelayaran.

2. Manfaat Institusi

Bagi institusi, khususnya perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal MV Lumoso Pratama, hasil penelitian ini menjadi pijakan strategi dalam memperbaiki sistem manajemen keselamatan kerja Awak kapal. Penelitian ini memberikan rekomendasi praktis untuk meningkatkan pelatihan, pengawasan, dan pemeliharaan alat keselamatan yang pada akhirnya dapat menurunkan angka kecelakaan kerja, memperkuat kepatuhan terhadap standar *ISM Code*, serta meningkatkan produktivitas dan keselamatan seluruh kru kapal.

3. Manfaat Masyarakat

Manfaat bagi masyarakat, terutama para Awak kapal dan komunitas pelayaran, berupa peningkatan kesadaran akan pentingnya budaya keselamatan kerja dan penggunaan alat pelindung diri untuk mencegah kecelakaan kerja. Dengan adanya implementasi yang lebih baik berdasarkan temuan skripsi ini, diharapkan tercipta lingkungan kerja yang lebih aman dan sehat, yang tidak hanya melindungi kesejahteraan fisik para Awak kapal tetapi juga mendukung stabilitas ekonomi dan sosial keluarga serta masyarakat luas yang bergantung pada kelancaran operasional pelayaran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu oleh Hero Budi Santoso (2020) dan Putri & Fadhillah (2023) fokus pada hubungan budaya keselamatan dengan penerapan sistem manajemen keselamatan (*ISM Code*) serta pengaruhnya terhadap motivasi dan kesadaran Awak kapal secara umum. Sedangkan penelitian saat ini lebih praktis dan kualitatif, menganalisis langsung kondisi di kapal MV Lumoso Pratama. Penelitian sekarang menggunakan *Fishbone diagram* untuk mengidentifikasi akar penyebab kecelakaan kerja secara detail dan menawarkan solusi konkret terkait pelatihan, pengawasan, dan pemeliharaan alat keselamatan, sehingga lebih aplikatif dibandingkan penelitian terdahulu yang bersifat teoritis. Untuk memberikan gambaran yang lebih rinci mengenai penelitian terdahulu yang relevan dengan topik ini, penjelasan lengkap mengenai metode dan temuan dari masing-masing penelitian disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 2.1 Tabel Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Analisa
1.	Hero Budi Santoso(2020)	Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal- Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (<i>ISM Code</i>)	Metode Penelitian korelasional dan studi empiris, dengan pengumpulan data melalui kuisioner	Dapat diinterpretasikan bahwa semakin ditingkatkan Budaya Keselamatan sebuah Organisasi maka semakin meningkatkan Implementasi <i>ISM Code</i> .
2.	Putri, C. D., & Fadhillah, I. (2023).	Peran <i>Safety Management Code</i> Dalam Mengoptimalkan Keselamatan Kerja <i>Crew</i> Kapal MV Pekan Fajar	Metode Penelitian kualitatif, dengan pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan analisis dokumen	Budaya pembelajaran yang didukung di antara <i>crew</i> kapal juga merupakan faktor penting dalam meningkatkan kesadaran dan keterampilan mereka terkait keselamatan kerja.

2. Teori Pendukung yang Relevan

Personal Protective Equipment (PPE) adalah perangkat yang dirancang untuk melindungi pekerja dari risiko bahaya di tempat kerja, berfungsi sebagai garis pertahanan terakhir setelah upaya mengendalikan bahaya lainnya yang diterapkan (Hughes & Ferrett, 2016). Penggunaan APD harus memenuhi prinsip keselamatan, keseimbangan, dan kelayakan agar efektif dan nyaman dipakai (Donovan & Hester, 2013). Kepatuhan dan kesadaran pekerja dalam menggunakan APD sangat dipengaruhi oleh budaya keselamatan organisasi, yang mendorong disiplin dan tanggung jawab dalam penerapan prosedur keselamatan (Zohar, 1980; Cooper, 2000). Standar pengaturan kualitas dan penggunaan APD internasional, termasuk regulasi SOLAS dan *ISM Code* di sektor pelayaran, yang mengharuskan penyediaan APD sesuai risiko kerja untuk menjamin keselamatan Awak kapal (ILO, 2011).

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Beberapa peraturan internasional dan nasional yang menjadi dasar hukum keselamatan di kapal meliputi:

- a. SOLAS (*Safety of Life at Sea*) Chapter IX, yang mengatur manajemen operasional kapal untuk menjamin keselamatan dalam pelayaran.
- b. *ISM Code (International Safety Management Code)* elemen 7, tentang Pengembangan Rencana Pengoperasian Kapal (*Development of Plans for Shipboard Operations*) yang mengatur bahwa perusahaan pelayaran dan manajemen kapal harus membuat, menerapkan, dan menjaga prosedur dan instruksi kunci untuk operasi yang aman di kapal.
- c. STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) 1995 Code A-VI/1, yang menyatakan bahwa pelaut sebelum menjalankan tugas di kapal wajib mengikuti pelatihan pengenalan (*familiarization*) teknik penyelamatan jiwa dan menerima instruksi yang memadai sesuai dengan pedoman latihan.
- d. Undang-undang Keselamatan Kerja Nomor 1 Tahun 1970, khususnya Pasal 12b dan 12c yang mengatur kewajiban tenaga kerja untuk memahami serta menaati seluruh syarat keselamatan kerja. Pasal 13 mengharuskan setiap orang yang memasuki tempat kerja untuk menaati petunjuk keselamatan serta menggunakan alat pelindung diri dengan benar. Pasal 14 mengatur bahwa

perusahaan wajib menyediakan perlengkapan pelindung diri secara cuma-cuma untuk tenaga kerjanya, Hal ini Mengacu pada pasal 2 ayat (1) yang menjelaskan ruang lingkup penggunaan Undang-undang ini dapat digunakan dalam segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia.

2. Landasan Teori Lainnya

a. Pengendalian Risiko

Pengendalian risiko adalah proses sistematis untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengeliminasi atau meminimalkan risiko yang ada di lingkungan kerja agar tercipta kondisi yang aman bagi pekerja. Metode pengendalian risiko biasanya dilakukan dengan urutan prioritas sebagai berikut:

1) Eliminasi

Upaya menghilangkan sumber bahaya secara total dari lingkungan kerja. Contoh: Menghilangkan bahan berbahaya atau proses kerja yang berisiko tinggi sehingga tidak lagi digunakan.

2) Substitusi

Mengganti bahan, alat, atau proses kerja yang berbahaya dengan yang lebih aman. Contoh: Mengganti bahan kimia yang toksik dengan bahan yang lebih ramah lingkungan

b. Rekayasa Teknik (*Engineering Controls*)

Penerapan teknologi atau modifikasi peralatan untuk mengurangi risiko. Contoh: Memasang pelindung mesin, ventilasi yang baik, atau alat penangkap debu untuk mengurangi paparan bahaya.

c. Kontrol Administratif (*Administrative Controls*)

Kebijakan dan prosedur yang diatur untuk meminimalisasi paparan risiko. Contoh: Pembagian jadwal kerja, pelatihan keselamatan, pengawasan ketat selama operasi kapal, dan pelaksanaan *briefing* kerja.

d. Alat Pelindung Diri (APD)

Penggunaan perlengkapan untuk melindungi pekerja dari bahaya yang tidak dapat dikendalikan melalui eliminasi atau rekayasa. Contoh: Penggunaan helm,

sarung tangan, kacamata pelindung (*safety goggles*), dan *safety shoes*.

e. Keselamatan Kerja

Dalam operasional pelayaran di kapal MV Lumoso Pratama, terdapat beberapa aktivitas yang mengandung risiko tinggi dan memerlukan penerapan prosedur keselamatan kerja yang ketat, antara lain:

1) *Painting* dan *Chipping*

Proses ini melibatkan penggunaan bahan kimia dan mekanik yang dapat berbahaya, seperti cat yang mengandung bahan kimia beracun dan *chipping* yang menghasilkan debu dan serpihan. Prosedur keamanan meliputi penggunaan APD seperti masker, pelindung mata, sarung tangan, dan ventilasi yang baik. Selalu dilakukan briefing sebelum pekerjaan dan pengawasan ketat selama pelaksanaan.

2) Pengelasan (*Welding*)

Melibatkan risiko kebakaran, ledakan, dan radiasi panas. Pekerja harus menggunakan baju pelindung tahan api, pelindung wajah, dan sepatu keselamatan. Pengawasan area kerja dan penerapan standar pengelasan sangat krusial.

3) Penambatan Kapal (*Mooring*)

Risiko utama kegiatan ini termasuk terjepit tali, tertabrak peralatan, dan jatuh ke laut. Harus dilakukan koordinasi dan komunikasi yang efektif antar awak. Penggunaan helm, pelampung, dan sepatu keselamatan wajib diterapkan.

4) Turun/Naik *Gangway*

Adanya risiko jatuh dan terpeleset tinggi karena permukaan licin dan perbedaan elevasi. SOP termasuk penggunaan pegangan tangan, kondisi gangway yang kuat dan aman, serta pengawasan saat perpindahan awak.

5) Muat/ Bongkar Muatab

Kegiatan ini Melibatkan alat berat dan pergerakan barang berat yang dapat menyebabkan cedera. Protokol keselamatan meliputi area kerja yang jelas, alat pengaman untuk beban, komunikasi efektif, dan penggunaan APD.

6) Buka/Tutup Palka

Dalam kegiatan ini terdapat Risiko jatuh dan terjepit bahan dipandang serius. Penerapan prosedur yang jelas, penggunaan alat bantu, dan peran

pengawas sangat penting.

7) Pembersihan Kapal (*Cleaning*)

Aktivitas rutin dengan risiko paparan bahan kimia, serpihan, dan risiko jatuh. Briefing dan penggunaan APD, wajib dilakukan.

8) Berlabuh dan Melepas Jangkar (*Anchoring*)

Memerlukan koordinasi tinggi dan kesiapan alat. Risiko melibatkan pergerakan jangkar yang berat dan tali yang dapat melukai. SOP tertulis dan latihan rutin diperlukan agar tiap awak memahami perannya. Setiap pekerjaan di atas harus diawali dengan briefing keselamatan (*Safety Briefing*) dan pelaksanaan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang mengatur langkah kerja, penggunaan APD, identifikasi bahaya, serta langkah mitigasi risiko. Penekanan diberikan pada komunikasi antar awak, pengawasan terus-menerus, dan pelatihan berkala agar tingkat kecelakaan kerja dapat diminimalisir.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian ini, penulis memanfaatkan data dan pengalaman yang diperoleh selama menjalani praktik berlayar (prala) selama jangka waktu 12 bulan di atas kapal MV Lumoso Pratama.

2. Jenis Penelitian

Metode penelitian dalam penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan jenis penelitian *field research* (penelitian lapangan), dimana data dikumpulkan melalui pengamatan langsung terhadap objek penelitian. Penelitian dilakukan selama pelaksanaan praktik laut di atas kapal MV Lumoso Pratama sebagai lokasi penelitian.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan untuk mengumpulkan data terdiri dari:

- a. Observasi, dengan survei langsung di lapangan selama pelaksanaan praktik laut
- b. Wawancara, yang dilakukan secara mendalam dengan para Awak kapal MV Lumoso Pratama, untuk menggali berbagai informasi, pandangan, dan pengalaman mereka yang relevan dengan topik penelitian.

4. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data dengan karakteristik kualitatif, yaitu data berupa Deskripsi dan Analisis yang menggambarkan fenomena yang dibahas. Sumber data dalam penelitian ini terbagi menjadi:

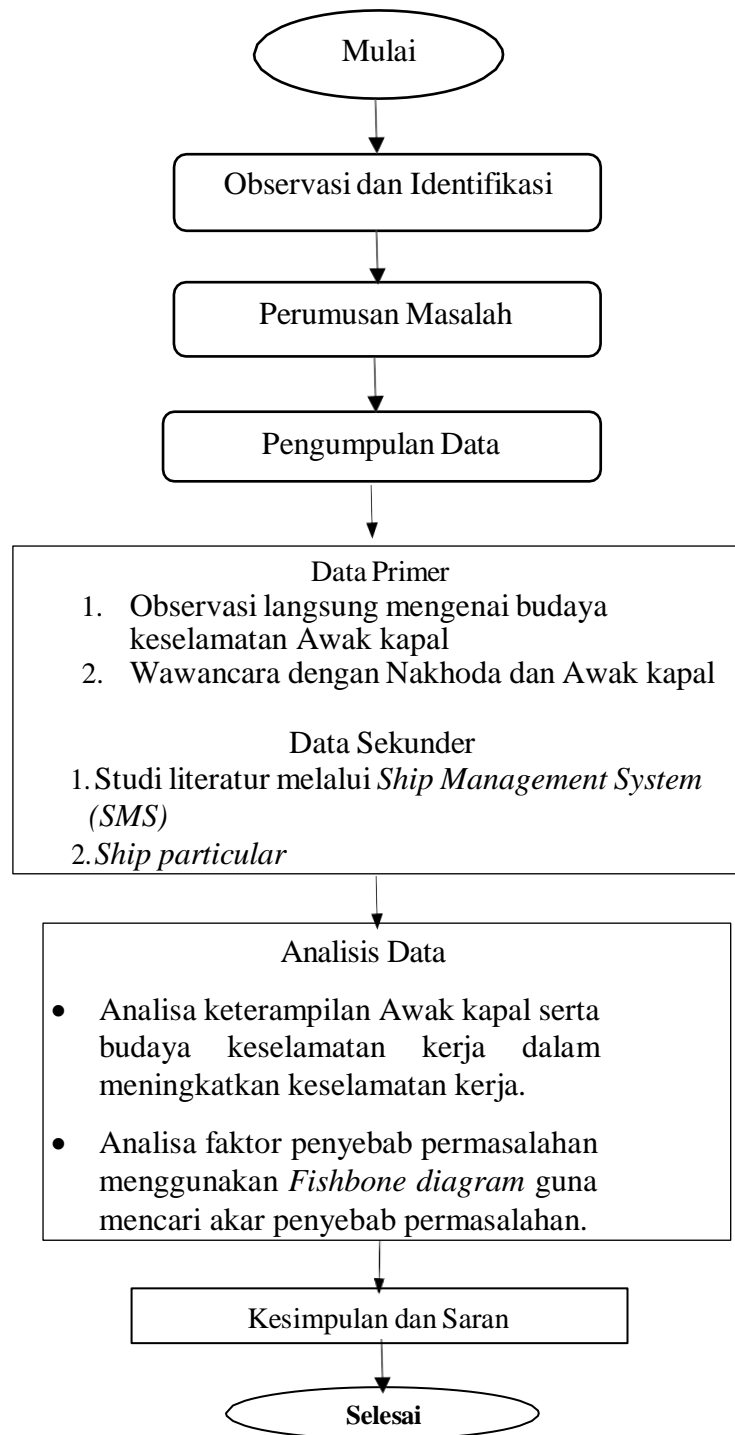
a. Data primer

Data yang dikumpulkan langsung oleh penulis melalui observasi dan wawancara dengan Awak kapal di kapal MV Lumoso Pratama.

b. Data sekunder

Data yang diperoleh dari studi literatur maupun dokumen pendukung terkait objek penelitian, seperti system manajemen keselamatan kapal (*Ship Management System/SMS*) dan *ship particular* serta referensi lain yang berkaitan.

BAGAN ALIR PENELITIAN



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pelaksanaan praktik berlayar di atas kapal, penulis menggunakan dua teknik utama dalam mengumpulkan data, yaitu:

1. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan Data primer adalah pengumpulan data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya melalui proses pengamatan dan pencatatan untuk pertama kalinya. Data ini berfungsi sebagai acuan utama dalam pelaksanaan penelitian. Dalam konteks penelitian ini, penulis memperoleh data primer melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi selama masa praktik berlayar di atas kapal. Adapun metode yang digunakan meliputi:

a. Metode Observasi

Peneliti melakukan pengamatan secara langsung di lapangan selama pelaksanaan praktik laut di atas kapal MV Lumoso Pratama. Observasi ini bertujuan untuk mengamati perilaku, interaksi, dan penerapan budaya keselamatan kerja Awak kapal dalam kondisi sebenarnya, sehingga data yang diperoleh lebih autentik dan sesuai dengan konteks nyata.

b. Metode Wawancara

Wawancara dilakukan secara tatap muka dengan Awak kapal, termasuk nahkoda dan ABK, untuk menggali informasi mendalam mengenai persepsi, pengalaman, sikap, dan pemahaman mereka terhadap budaya keselamatan kerja. Teknik wawancara ini bersifat terbuka dan semi-terstruktur, sehingga peneliti dapat mengeksplorasi topik lebih dalam berdasarkan respons narasumber

2. Pengumpulan Data Sekunder

Data juga diperoleh melalui pengumpulan dokumen pendukung seperti catatan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal (Ship Management System/SMS), laporan insiden, prosedur operasi standar (SOP), serta literatur dan regulasi terkait keselamatan kerja di dunia pelayaran. Dokumentasi ini berfungsi sebagai data sekunder yang memperkuat dan melengkapi data primer yang diperoleh.

C. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan *Fishbone diagram* sebagai alat analisis, yang mana *Fishbone diagram* merupakan diagram sebab-akibat atau diagram Ishikawa, yang digunakan sebagai alat analisis untuk mengidentifikasi dan mengelompokkan berbagai faktor penyebab suatu masalah secara sistematis. Dalam Penelitian ini, *Fishbone diagram* digunakan untuk mengurai dan memahami akar penyebab rendahnya budaya keselamatan yang berdampak pada kecelakaan kerja di atas kapal MV Lumoso Pratama. Diagram ini menggambarkan hubungan sebab-akibat yang mempengaruhi keselamatan kerja Awak kapal dengan mengelompokkan faktor-faktor utama ke dalam beberapa kategori, seperti:

1. *Man* (Manusia): Faktor terkait perilaku, pengetahuan, dan keterampilan Awak kapal.
2. *Machine* (Mesin/Peralatan): Kondisi dan pemeliharaan peralatan keselamatan dan kerja di kapal.
3. *Method* (Metode/Prosedur Kerja): Kepatuhan terhadap prosedur operasi dan sistem manajemen keselamatan.
4. *Material* (Material/Suku Cadang): Ketersediaan dan kualitas alat keselamatan dan suku cadang.
5. *Environment* (Lingkungan Kerja): Kondisi fisik dan lingkungan kerja yang dapat menimbulkan risiko.
6. *Money* (Anggaran): Ketersediaan dana untuk pemeliharaan dan pengadaan alat keselamatan.

Dengan menggunakan *Fishbone diagram*, peneliti dapat secara visual menelusuri berbagai faktor penyebab masalah, memudahkan identifikasi akar masalah, dan merumuskan solusi yang terarah. Pendekatan ini relevan untuk mengevaluasi budaya keselamatan di kapal karena keselamatan kerja merupakan hasil interaksi kompleks antara banyak faktor yang harus dianalisis secara menyeluruh.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Penyajian Data

a. Terjadi Kecelakaan Kerja



Gambar 4.1 Proses *Cleaning*

Selama pelaksanaan penelitian di atas kapal MV Lumoso Pratama, penulis mengidentifikasi adanya insiden kecelakaan kerja yang menimpa seorang *Cadet deck*. Pada tanggal 28 April 2025 pukul 10.00 waktu setempat, saat kapal sedang berlayar menuju Tanjung Bara, Indonesia, kecelakaan kerja yang terjadi berupa cedera pada mata akibat serpihan batubara. Insiden ini disebabkan oleh ketidakpatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja, khususnya dalam hal pengoperasian alat pelindung diri (*Personal Protective Equipment/PPE*) yang tidak sesuai standar, yakni tidak mengenakan kacamata pelindung (*safety goggles*) saat melakukan aktivitas pembersihan dek.

Alasan yang dikemukakan oleh *Cadet deck* tersebut adalah terganggunya penglihatan saat menggunakan kacamata pelindung, sehingga menghambat efektivitas proses pembersihan. Namun demikian, *Cadet* tersebut kurang menyadari bahwa risiko kecelakaan dapat terjadi secara tiba-tiba dan di lokasi manapun, yang berpotensi menimbulkan cedera serius bahkan cacat permanen.

Kejadian tersebut berlangsung saat *Cadet deck* melaksanakan pembersihan di area dek utama, tepatnya di sisi lambung kanan dekat railing kapal. Pada saat bersamaan, juru mudi melakukan penyemprotan air (*water spray*) untuk membersihkan batubara yang menempel pada railing. Karena arah penyemprotan berlawanan dengan arah angin, serpihan batubara terpental dan masuk ke dalam mata *Cadet* tersebut. Meskipun telah diberikan instruksi oleh bosun sebagai kepala kerja di dek kepada seluruh Awak kapal untuk selalu mengenakan alat pelindung diri secara lengkap, instruksi itu tidak diindahkan *Cadet deck* sehingga mengalami kecelakaan. Tindakan yang dilakukan terhadap *Cadet deck* yang terkena serpihan batubara meliputi:

1. Memberikan pertolongan pertama dengan membasahi mata *Cadet deck* menggunakan air mengalir.
2. Mualim I memerintahkan *Cadet deck* untuk beristirahat sejenak
3. Walaupun insiden tersebut tidak menimbulkan iritasi atau cedera serius pada mata, Mualim I tetap memberikan peringatan keras kepada *Cadet deck* agar tidak mengulangi kesalahan yang sama.
4. Mualim I juga mendokumentasikan kejadian tersebut dalam laporan insiden sebagai catatan mengenai kelalaian *Cadet* terkait.

b. Pelaksanaan Prosedur Keselamatan Kerja

Pelaksanaan prosedur keselamatan kerja pada kapal MV. Lumoso Pratama masih menunjukkan beberapa kekurangan, terutama terkait dengan pembinaan yang diberikan oleh perusahaan kepada calon Awak kapal. Pembinaan yang diberikan umumnya terbatas pada aspek administratif seperti pembuatan laporan harian, laporan bulanan, serta sistem perencanaan perawatan kapal (*planned maintenance system*). Namun, pembinaan tersebut kurang mencakup aspek manajemen keselamatan kerja secara menyeluruh, termasuk penegasan mengenai pentingnya kesadaran keselamatan (*safety awareness*) dan perhatian yang intensif terhadap pengawasan pelaksanaan manajemen keselamatan kerja (*safety concern*). Hal ini merupakan tanggung jawab utama mualim I di atas kapal untuk memastikan bahwa seluruh prosedur keselamatan dijalankan dengan konsisten dan efektif.

c. Perlengkapan Keselamatan Kerja di Atas Kapal

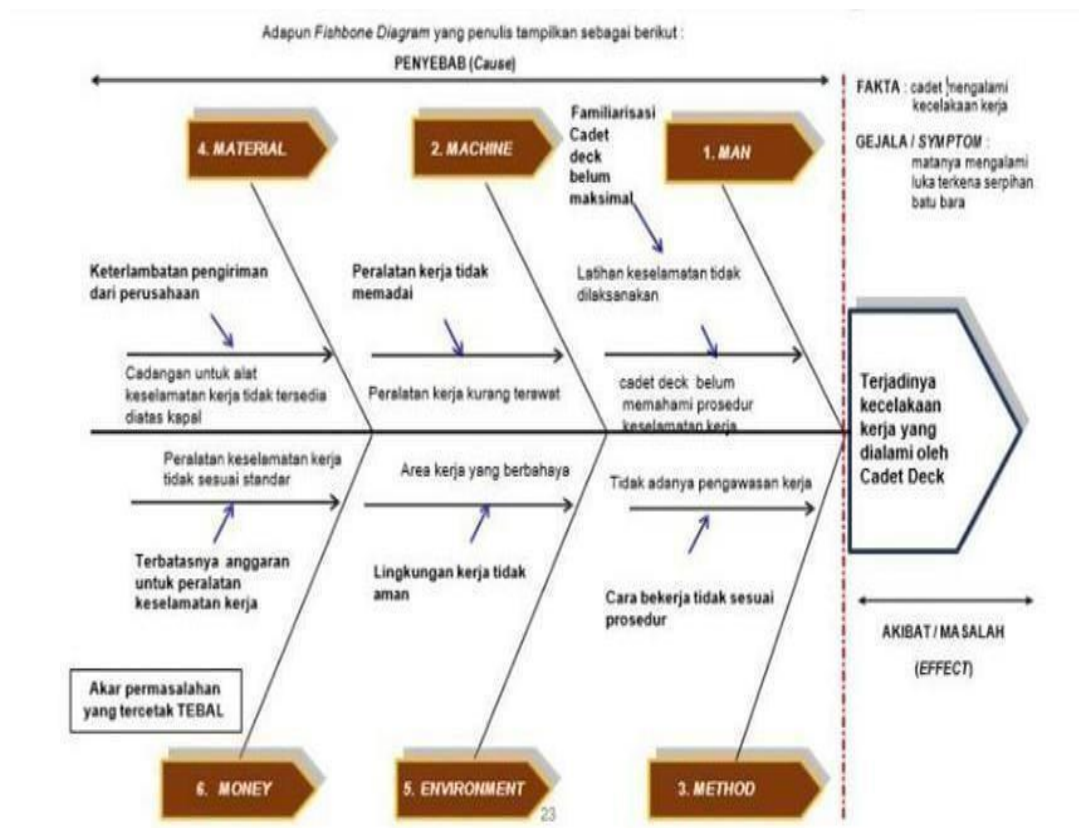
Dalam praktiknya, pemeliharaan perlengkapan keselamatan kerja menjadi tanggung jawab mualim I dengan dukungan dari Awak kapal. Namun, perawatan yang dilakukan sering kali bersifat minimalis dan tidak selalu mengacu pada petunjuk yang tercantum dalam buku manual peralatan. Kondisi ini berpotensi mempercepat kerusakan alat keselamatan, terutama mengingat peralatan tersebut diproduksi oleh berbagai perusahaan dengan standar dan prosedur perawatan yang berbeda-beda. Apabila peralatan mulai mengalami kerusakan dan perusahaan belum memberikan respons atas permintaan perbaikan dari pihak kapal, maka perlengkapan keselamatan di kapal akan berkurang dan tidak lengkap.

Kurangnya perhatian terhadap perawatan dan penyimpanan peralatan keselamatan juga mempercepat penurunan fungsi alat-alat tersebut. Selain itu, ketidaktahuan Awak kapal mengenai prosedur penyimpanan yang benar menyebabkan peralatan keselamatan tidak dapat digunakan secara optimal saat dibutuhkan. Oleh karena itu, seluruh alat keselamatan harus dipersiapkan dan dipastikan dalam kondisi siap pakai setiap saat. Mengingat kapal secara rutin menjalani pengawasan untuk mencegah ketidaksesuaian, baik dari pihak perusahaan maupun pihak eksternal, maka setiap personel kapal wajib menjaga kondisi kapal sesuai dengan ketentuan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/SMS*).

2. Analisis Data

Root Cause Analysis dengan Fishbone diagram

Berdasarkan analisis data diatas, penulis yutur menjabarkan analisis dengan bentuk lain yang mana tersebut akan dijelaskan secara rinci menggunakan metode *Fishbone diagram* sebagai alat bantu untuk mengidentifikasi dan mengelompokkan faktor-faktor penyebab masalah secara sistematis.



Gambar 4.2 *Fishbone diagram*

Berdasarkan hasil analisis dengan *Fishbone diagram* dari masing-masing faktor penyebab sebagaimana diuraikan diatas, berikut ini adalah rangkuman akar penyebab masalahnya:

a. Faktor Manusia (*Man*)

Faktor manusia merujuk pada sumber daya manusia atau Awak kapal yang terlibat langsung dalam pelaksanaan tugas operasional di atas kapal. Dalam konteks ini, fokus analisis diarahkan pada peran dan kontribusi Awak kapal dalam kegiatan operasional kapal. Kendala yang dihadapi oleh kapal MV Lumoso Pratama selama pelaksanaan operasional tidak hanya berasal dari aspek teknis kapal, tetapi juga dari faktor internal yang berkaitan dengan keselamatan kerja Awak kapal. Perusahaan pelayaran harus memberikan perhatian serius terhadap aspek ini, mengingat lingkungan kerja di atas kapal memiliki tingkat risiko kecelakaan yang relatif tinggi.

b. Faktor Mesin/Alat Kerja (*Machine*)

Faktor mesin berkaitan dengan kondisi dan kecukupan peralatan kerja yang digunakan di atas kapal. Salah satu penyebab inti yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja adalah tidak memadainya perlengkapan kerja yang tersedia. Aspek penting yang perlu diperhatikan meliputi kondisi peralatan, kelengkapan, serta validitas sertifikat peralatan tersebut. Kurangnya perhatian terhadap perawatan dan pemeliharaan peralatan dapat menyebabkan kerusakan yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan selama operasional kapal.

c. Faktor Metode/ Prosedur Kerja (*Method*)

Faktor metode mengacu pada teknik atau prosedur kerja yang harus diikuti secara jelas dan sistematis agar setiap personel dapat menjalankan tugasnya dengan efektif. Dalam hal ini, permasalahan utama terletak pada penerapan prosedur keselamatan kerja Awak kapal di MV Lumoso Pratama yang belum optimal. Kegagalan dalam memahami dan melaksanakan prosedur operasional, termasuk tata cara pengoperasian dan pemeriksaan peralatan keselamatan, dapat menghambat kelancaran kegiatan operasional serta meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan kerja, yang pada akhirnya berdampak negatif terhadap produktivitas kerja.

d. Faktor Suku Cadang (*Material*)

Faktor material mencakup ketersediaan suku cadang dan perlengkapan keselamatan kerja di atas kapal. Permasalahan yang muncul adalah keterlambatan pengiriman alat keselamatan dari perusahaan, sehingga stok cadangan di kapal tidak mencukupi. Ketidaktersediaan alat keselamatan ini berdampak pada kelambatan perbaikan kerusakan yang terjadi dan menurunkan efisiensi kerja anak buah kapal. Selain itu, kurangnya penataan yang baik dan pemahaman terhadap buku pedoman penggunaan alat keselamatan oleh Awak kapal juga berkontribusi terhadap kerusakan alat serta penggunaan yang tidak sesuai prosedur.

e. Faktor Lingkungan (*Environment*)

Faktor lingkungan menekankan pentingnya pemahaman Awak kapal terhadap kondisi kerja di area yang berpotensi berbahaya. Kurangnya kesadaran dan pemahaman terhadap prosedur kerja standar yang telah ditetapkan mengakibatkan tingginya frekuensi kecelakaan kerja di lingkungan kapal. Oleh karena itu, peningkatan kesadaran akan pentingnya prosedur keselamatan kerja sangat diperlukan untuk meminimalkan risiko kecelakaan.

f. Faktor Anggaran (*Money*)

Faktor anggaran berhubungan dengan ketersediaan dana yang dialokasikan untuk pengadaan dan pemeliharaan peralatan keselamatan kerja sesuai standar. Terbatasnya anggaran yang disediakan oleh perusahaan menyebabkan ketidakmampuan dalam memenuhi kebutuhan peralatan keselamatan yang memadai bagi Awak kapal sesuai dengan jenis pekerjaan yang dijalankan. Kondisi ini menjadi kendala signifikan dalam upaya menjaga standar keselamatan kerja di atas kapal.

Setelah mengetahui akar masalah dari analisis akar penyebab, maka solusi untuk pemecahan permasalahan. Berikut ini adalah tabel sebagai alat bantu:

Tabel 4.1. Pemecahan Masalah

No	Faktor Pemicu	Inti Masalah	Solusi	PIC	Batas Waktu	Status
1.	<i>Man</i> Keselamatan Kerja Awak kapal	Familiarisasi <i>Cadet deck</i> belum maksimal	Sementara: Mualim 1 melakukan familiarisasi dan pelatihan diatas kapal bagi Awak kapal yang akan join ke kapal Utama: Perusahaan mengadakan <i>training</i> bagi Awak kapal yang akan <i>join</i> ke kapal	Mualim 1 Perusahaan	1 minggu 1 minggu	<i>Done</i> <i>In progress</i>
2.	<i>Machine</i> Peralatan Kerja	Peralatankerja tidak memadai	Sementara: Melakukan perawatan peralatan kerja Utama: Mengusulkan tersedianya peralatan kerja yang berkualitas	Masinis 1 Nakhoda	Setiap hari 1 minggu	<i>Done</i> <i>In progress</i>
3.	<i>Method</i> Prosedur Keselamatan Kerja	Cara bekerja tidak sesuai prosedur	Sementara: <i>Updating</i> dan <i>review</i> prosedur Utama: Prosedur sistematika yang jelas	Nakhoda Perusahaan	1 minggu 2 minggu	<i>Done</i> <i>In progress</i>

No	Faktor Pemicu	Inti Masalah	Solusi	PIC	Batas Waktu	Status
4.	<i>Material</i> Cadangan Alat Keselamatan Kerja	Keterlambatan pengiriman dari perusahaan	Sementara: Melakukan perawatan alat keselamatan kerja Utama: Skala perioritas alat keselamatan kerja oleh pihak perusahaan.	Mualim I Perusahaan	Setiap hari 1 minggu	<i>Done</i> <i>In progress</i>
5.	<i>Environment</i> Area Kerja	Lingkungan kerja tidak aman	Sementara: Nakhoda harus memastikan Mualim I mengawasi Awak kapal dalam pelaksanaan pekerjaannya. Utama: <i>Toolbox Meeting</i> dilaksanakan lebih rinci dan terarah	Nakhoda dan Mualim I Nakhoda dan Mualim I	Setiap hari 1 minggu	<i>Done</i> <i>In progress</i>
6.	<i>Money</i> Ketersediaan Anggaran	Terbatasnya anggaran untuk peralatan keselamatan kerja	Sementara: Melakukan perawatan secara rutin Utama: Tersedianya alat keselamatan kerja sesuai standar	Mualim I Perusahaan	Setiap hari 1 minggu	<i>Done</i> <i>In progress</i>

B. PEMBAHASAN

1. Pengaruh Budaya Keselamatan Awak kapal Terhadap Keselamatan Kerja

Budaya keselamatan Awak kapal merupakan salah satu faktor kunci yang berpengaruh signifikan terhadap keselamatan kerja di atas MV Lumoso Pratama. Budaya keselamatan mencakup sikap, nilai, norma, dan perilaku yang dijalankan oleh seluruh awak dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja. Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara dengan Awak kapal, budaya keselamatan yang baik terbukti mampu menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mengurangi risiko kecelakaan kerja.

Pengaruh budaya keselamatan tampak dari bagaimana awak mematuhi kapal dan menginternalisasi prosedur keselamatan yang telah ditetapkan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Awak kapal, sebagian besar kecelakaan kerja yang terjadi seringkali disebabkan oleh kelalaian individu, kurangnya kesadaran terhadap pentingnya keselamatan, serta rendahnya disiplin dalam penggunaan alat pelindung diri seperti helm, sarung tangan, dan kacamata pelindung (*safety goggles*). Faktor *human error* ini menunjukkan perlunya penguatan budaya keselamatan melalui pendidikan dan pelatihan yang berkesinambungan.

Budaya keselamatan yang kuat juga didukung oleh kepemimpinan yang efektif di kapal. Kepala kapal (Nakhoda) dan para perwira seperti Mualim I dan Mualim II memegang peran penting dalam menumbuhkan dan memelihara budaya keselamatan melalui pengawasan ketat dan memberikan contoh perilaku keselamatan kerja yang baik. Wawancara mengungkapkan bahwa pelaksanaan toolbox meeting, safety meeting, serta pelatihan formal berperan besar dalam membangun kesadaran kolektif para Awak kapal terhadap keselamatan kerja.

Selain itu, keselarasan dan kecukupan fasilitas keselamatan kerja serta pengelolaan peralatan yang baik sangat menunjang keselamatan budaya. Kurangnya perawatan alat kerja dan ketersediaan alat pelindung yang tidak memadai, seperti yang ditemukan pada MV Lumoso Pratama, dapat membahayakan upaya penerapan budaya keselamatan. Hal ini sekaligus menambah beban pada awak kapal untuk lebih disiplin dan berhati-hati dalam melaksanakannya.

Berikut ini merupakan hasil wawancara yang dilakukan dengan beberapa Narasumber yang meruoaikan Awak kapal MV Lumoso Pratama:

a. Wawancara bersama Nahkoda (*Master*)

PT. LUMOSO PRATAMA LINE
MV. LUMOSO PRATAMA
PERMIT TO WORK
Nomor PTW: PTW/LP/2025/

1. **Jenis Pekerjaan**
☐ Hot Work (Pekerjaan Panas) ☐ Enclosed Space Entry (Masuk Ruang Tertutup)
☐ Work Above or Below (Kerja Di Atas/Di Bawah) ☐ Electrical Work
☐ Confined Space Cleaning ☐ Tank Cleaning ☐ Overhead Work ☐ Bunker Operation
☐ Lainnya:

2. **Detail Pekerjaan**
 Lokasi: _____
 Waktu: _____ Jam Mulai: _____ Jam Selesai: _____
 Disetujui Oleh: ☐ Awak Kapal/Supir ☐ Kontraktor/Pilot Kapal
 Nama Kontraktor (jika ada): _____

3. **Keamanan Titik**
☐ Kalkulasi Risiko ☐ Rencanakan (Design) ☐ Jarak dan ketinggian
☐ Papan Lantai ☐ Gas Beracun ☐ Tanggahan ☐ Ciri dan Mekanisme
☐ Lainnya:

4. **APD Yang Diperlukan**
☐ Helm ☐ Sarung Tangan ☐ Sepatu Safety ☐ Kacamata Safety
☐ Safety Harness ☐ SCBA ☐ Lainnya:

5. **Foto dan Pengetahuan**

Fungsi	Nama dan Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal dan Waktu
Officer Penanggung Jawab			
Teknik Operasi			
Teknik Pemeliharaan			
Operator			
Manajemen dan Logistik			

Gambar 4.3 *permit to work*

Berdasarkan hasil wawancara bersama Nahkoda Kapal MV Lumoso Pratama yang merupakan Narasumber 1, ditemukan bahwa terdapat *crew* kapal yang masi menyepelekan risiko akibat terlena dengan keadaan yang dianggap rutin dan nyaman, Narasumber 1 juga seringkali menemukan berkas Awak kapal seperti izin kerja yang tidak diisi dengan lengkap, namun Narasumber 1 selaku Nahkoda kapal selalu memberikan edukasi kepada Awak kapal tentang pentingnya meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan akan risiko kerja yang tinggi dan kepedulian untuk melengkapi dokumen yang diharuskan.

b. Wawancara bersama *Second Engineer*



Gambar 4.4 *Safety Meeting*

Berdasarkan hasil wawancara bersama *Second Engineer* Kapal MV Lumoso Pratama yang merupakan Narasumber 2, bahwa masih terdapat Awak kapal yang seringkali mengabaikan prosedur karena ingin menyelesaikan pekerjaan dengan cepat, sehingga membuat prosedur keselamatan kerja tidak terlaksana dengan baik meskipun *safety meeting* telah dijalankan.

c. Wawancara bersama *Chief Officer*



Gambar 4.5 Awak kapal tidak menggunakan *Safety gloves*

Berdasarkan hasil wawancara bersama *Chief Officer* Kapal MV Lumoso Pratama selaku Narasumber 2, ditemukan bahwa masih terdapat Awak kapal yang terpantau tidak memakai *Safety gloves* serta tidak terbuka mengenai kondisi di lapangan karena takut disalahkan secara individu, padahal Awak kapal sendiri seharusnya menyadari betapa pentingnya hal tersebut agar keselamatan kerja dapat tercipta.

d. Wawancara bersama AB 1



Gambar 4.6 Awak kapal tidak menggunakan *Safety harness*

Berdasarkan Hasil Wawancara dengan AB 1 Kapal MV Lumoso Pratama selaku Narasumber 4, dapat ditemukan bahwa Awak kapal seringkali tidak menggunakan *Safety harness* dan juga seringkali merasa bosan dengan rutinitas pekerjaan diatas kapal, hal inilah yang memicu penurunan tingkat kewaspadaan terhadap risiko kerja yang tinggi.

e. Wawancara bersama AB 2



Gambar 4.7 *Toolbox Meeting*

Berdasarkan hasil wawancara dengan AB 2 Kapal MV Lumoso Pratama selaku Narasumber 5, bahwa Awak kapal seringkali merasa malas untuk mengikti prosedur sesuai SOP karena merasa kelelahan akibat kerja yang terlalu berat, Narasumber 5 juga menyebutkan bahwa sebagian Awak kapal menganggap *Toolbox Meeting* yang dianggap sebagai formalitas saja karena dinilai masih terlalu umum dan tidak relevan dengan keadaan di lapangan.

Berdasarkan isi dan data hasil wawancara, pengaruh budaya keselamatan Awak kapal terhadap keselamatan kerja juga dapat dilihat dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System/SMS) yang diadopsi di. Penerapan SMS yang efektif mendorong terciptanya budaya kerja yang aman, melalui pengawasan yang berkelanjutan dan pembinaan kesadaran keselamatan. Namun jika budaya keselamatan belum tertanam kuat, penerapan SMS pun tidak akan optimal sehingga potensi bahaya dan kecelakaan kerja tetap tinggi.

Ditemukan juga bahwa masih terdapat kendala dalam penginternalisasian budaya keselamatan. Beberapa Awak kapal mengungkapkan bahwa pelatihan dan familiarisasi yang rutin dan menyeluruh sangat dibutuhkan agar mereka dapat memahami secara komprehensif seluruh prosedur keselamatan kerja. Pengisian dokumen seperti izin bekerja dianggap belum sepenuhnya dipatuhi, dan toolbox meeting yang dilaksanakan belum selalu efektif dalam menyampaikan pesan keselamatan secara spesifik dan aplikatif di lapangan. Selain itu, kendala pada pemeliharaan dan ketersediaan alat pelindung diri juga menjadi tantangan yang perlu segera diatasi agar budaya keselamatan benar-benar dapat berjalan maksimal. Sikap pengawasan yang konsisten dari para petugas dinilai sangat membantu dalam menumbuhkan kedisiplinan dan kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja di kapal.

Secara keseluruhan, budaya keselamatan Awak kapal memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap tingkat keselamatan kerja di atas MV Lumoso Pratama. Budaya yang kuat tercermin pada kesadaran tinggi, disiplin ketat, dan ketaatan penuh terhadap prosedur keselamatan kerja, yang pada akhirnya akan menekan angka kecelakaan serta meningkatkan produktivitas dan kesejahteraan kapal awak. Oleh karena itu, pengembangan budaya keselamatan perlu menjadi prioritas utama dalam pengelolaan keselamatan kapal.

2. Faktor Yang Mempengaruhi Pembentukan Budaya Keselamatan Awak kapal

Penelitian yang dilakukan oleh penulis pada kapal MV Lumoso Pratama, menunjukkan bahwa masih terjadinya kecelakaan kerja yang dialami salah satu Awak kapal akibat kelalaian dalam mengindahkan prosedur keselamatan. Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan penulis, ditemukan beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja, penulis melampirkan *table factor* penyebab pada pembahasan agar mempermudah pemahaman mengenai faktor penyebab kecelakaan kerja yang terjadi.

Fakta : *Cadet deck* mengalami kecelakaan kerja
Gejala / Symptom : matanya mengalami luka terkena serpihan batubara
Masalah : terjadinya kecelakaan kerja yang dialami oleh *Cadet deck*
Penyebab dari faktor :

Tabel 4.2 *Table Factor*

1.	MAN		
	Penyebab Utama (L1)	<i>Cadet deck</i> belum memahami prosedur keselamatan kerja	L : <i>Level</i>
	Penyebab (L2)	Latihan keselamatan tidak dilaksanakan	
	Penyebab (L3)	Familiarisasi <i>Cadet deck</i> belum maksimal	(Akar Masalah)
2.	MACHINE		
	Penyebab Utama (L1)	Peralatan kerja kurang terawat	L : <i>Level</i>
	Penyebab (L2)	Peralatan Kerja Kurang Memadai	(Akar Masalah)

3.	METHOD		
	Penyebab Utama (L1)	Peralatan kerja kurang terawat	L : <i>Level</i>
	Penyebab (L2)	Cara bekerja tidak sesuai prosedur	(Akar Masalah)

4.	MATERIAL		
	Penyebab Utama (L1)	Cadangan untuk alat keselamatan kerja tidak tersedia diatas kapal	L : <i>Level</i>
	Penyebab (L2)	Keterlambatan pengiriman dari perusahaan	(Akar Masalah)

5.	ENVIRONMENT		
	Penyebab Utama (L1)	Area kerja yang berbahaya	L : <i>Level</i>
	Penyebab (L2)	Lingkungan kerja tidak aman	(Akar Masalah)

6.	MONEY		
	Penyebab Utama (L1)	Peralatan keselamatan kerja tidak sesuai standar	L : <i>Level</i>
	Penyebab (L2)	Terbatasnya anggaran untuk peralatan keselamatan Kerja	(Akar Masalah)

Berdasarkan uraian data yang telah disajikan, kecelakaan kerja yang dialami oleh *Cadet deck* dapat dianalisis dari sisi penyebab sebagai berikut:

1. Faktor Penyebab Manusia (*Man*)

a. Kurangnya Pemahaman *Cadet deck* terhadap Prosedur Keselamatan Kerja

Meskipun sebelumnya telah dilaksanakan *toolbox meeting* oleh Mualim I serta pengisian *permit to work*, terdapat indikasi bahwa *Cadet deck* masih mengabaikan dan kurang menginternalisasi hal-hal tersebut. *Toolbox meeting* yang dihadiri oleh Mualim I, bosun, Awak kapal, serta *crew engine* bertujuan untuk menginformasikan secara komprehensif mengenai jenis pekerjaan yang akan dilaksanakan, personel yang terlibat, peralatan yang digunakan, serta batas waktu pelaksanaan, dengan penekanan utama pada prinsip keselamatan kerja. Meskipun prosedur kerja dan keselamatan telah diterapkan sesuai dengan standar operasional yang berlaku, masih ditemukan sejumlah *Cadet deck* yang belum sepenuhnya memahami mengenai prosedur keselamatan kerja, yang menyebabkan implementasi prosedur keselamatan di kapal belum mencapai tingkat optimal. Mualim I secara proaktif akan menyusun *permit to work* atau *checklist* serta menginisiasi pertemuan dengan seluruh tim kerja yang akan bertugas. Walaupun prosedur kerja dan keselamatan telah dijalankan sesuai ketentuan, sebagian *Cadet deck* masih menunjukkan keterbatasan pemahaman terhadap manajemen keselamatan, yang berdampak pada kurang maksimalnya pelaksanaan aspek keselamatan di atas kapal.

Kecelakaan kerja memang tidak bisa dihindari dengan mutlak, namun perencanaan dan pengambilan keputusan di setiap organisasi harus selalu mengedepankan aspek keselamatan sebagai prioritas utama (*safety first*). *ISM Code* yang merupakan kerangka kerja manajemen yang dirancang untuk menjamin keselamatan kerja apabila diimplementasikan secara konsisten dan benar. Namun, dalam praktik operasional sehari-hari, penulis sering mengamati bahwa dalam menjalankan instruksi dari perwira, *Cadet deck* kerap mengabaikan ketentuan-ketentuan keselamatan kerja. Sebagai contoh, dalam melaksanakan tugas di dek, *Cadet deck* seharusnya menggunakan perlengkapan keselamatan seperti *safety shoes* dan *safety helmet*, demikian pula saat melakukan olah gerak sandar ke dermaga serta kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

Keterbatasan dalam pembinaan dan pelatihan yang memadai menyebabkan *Cadet deck* kurang memiliki pemahaman yang memadai mengenai prosedur keselamatan kerja. Kekurangan pemahaman ini dalam pelaksanaan prosedur manajemen keselamatan sering menimbulkan permasalahan yang berpotensi mengganggu produktivitas *Cadet deck* serta kelancaran operasional pelayaran. Salah satu konsekuensi yang paling signifikan adalah terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian baik bagi perusahaan pelayaran maupun bagi *Cadet deck* itu sendiri.

b. Tidak Dilaksanakannya Latihan Keselamatan Kerja

Pelaksanaan latihan keselamatan kerja tidak dilakukan secara rutin disebabkan oleh padatnya jadwal operasional kapal. Padahal, pelatihan keselamatan di atas kapal seharusnya dilaksanakan minimal sekali dalam sebulan, mengingat pekerjaan yang dijalankan memerlukan keterampilan teknis khusus. Perwira senior, dalam hal ini Mualim I yang juga bertindak sebagai kepala kerja di bagian dek, memiliki kewajiban untuk memberikan arahan serta pelatihan secara berkala agar seluruh *Cadet deck* mampu memahami dan mengoperasikan peralatan keselamatan sesuai dengan fungsinya secara tepat.

Perusahaan mewajibkan setiap pelaut yang akan bergabung untuk memiliki sertifikat keahlian umum sebagai persyaratan utama, guna memastikan kesiapan mereka dalam bekerja di atas kapal dengan kompetensi yang memadai serta menjunjung tinggi aspek keselamatan kerja. Selain itu, perusahaan juga mematuhi regulasi dasar yang tercantum dalam *ISM Code* dan *SOLAS 1974*, yang mensyaratkan pelaksanaan latihan keselamatan kerja minimal satu kali setiap bulan serta pelaporan hasil latihan tersebut kepada manajemen perusahaan.

Berdasarkan hasil pengamatan dan data yang telah diuraikan sebelumnya, ditemukan fakta bahwa terdapat kekurangan keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan serta sikap disiplin yang belum optimal, khususnya di kalangan perwira dek dan mesin, sehingga mereka belum mampu menjadi teladan yang baik bagi Awak kapal lainnya. Dari berbagai insiden yang terjadi, dapat disimpulkan bahwa kegagalan dalam pelaksanaan latihan penggunaan alat keselamatan bukan disebabkan oleh keterbatasan atau ketidaktersediaan alat tersebut, melainkan lebih dominan disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*).

Metode pelatihan yang diterapkan dalam proses pembinaan *Cadet deck* adalah pendekatan praktis, dimana mereka dilatih secara langsung oleh personel yang berpengalaman, seperti Mualim. Beberapa teknik pelatihan yang digunakan meliputi:

1. Pemberian instruksi langsung mengenai cara penggunaan dan perawatan seluruh jenis alat keselamatan kerja, khususnya ditujukan kepada *Cadet deck* yang baru bergabung atau baru mulai bertugas di atas kapal.
2. Pemberian bimbingan dan arahan secara intensif oleh atasan kepada *Cadet deck* selama pelaksanaan latihan rutin, dengan membangun hubungan yang menyerupai tutor dan siswa agar tercipta suasana yang lebih akrab dan perhatian terhadap kebutuhan pembelajaran.
3. Penempatan Awak kapal pada posisi kerja sesuai dengan jenjang jabatan yang tercantum dalam sertifikat keselamatan kerja yang telah ditetapkan di atas kapal, sehingga setiap individu dapat dengan jelas memahami tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.
4. Penjadwalan program latihan yang disusun sedemikian rupa agar tidak mengganggu kelancaran operasi normal kapal, sesuai dengan ketentuan perusahaan maupun arahan dari nakhoda.

c. Akar Masalah:

Familiarisasi *Cadet deck* yang Belum Optimal

Sebagian besar *Cadet deck* masih merupakan personel yang baru pertama kali bekerja di atas kapal, sehingga tingkat disiplin dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya belum memadai. Selain itu, pengetahuan mereka mengenai aspek keselamatan kerja juga masih sangat terbatas. Bahkan terdapat kasus di mana Awak kapal yang dimutasi ke kapal baru sama sekali belum pernah mengenal kapal tersebut sebelumnya dan tidak memiliki pemahaman yang memadai terkait prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

Setiap aktivitas operasional di atas kapal senantiasa diiringi dengan penerapan prosedur keselamatan kerja yang disusun secara rinci untuk menjamin pelaksanaan tugas yang benar dan sesuai standar. Oleh karena itu, apabila familiarisasi terhadap prosedur keselamatan kerja tidak dilakukan secara optimal, maka pelaksanaan pekerjaan oleh *Cadet deck* berpotensi menyimpang dari standar operasional yang telah ditetapkan.

Kecelakaan kerja dapat terjadi sebagai konsekuensi langsung dari kurangnya familiarisasi terhadap prosedur keselamatan kerja. Familiarisasi merupakan aspek krusial yang harus diperhatikan secara serius oleh perusahaan, khususnya bagi personel yang baru bergabung atau dipindah tugaskan ke kapal. Pentingnya proses familiarisasi ini diatur secara eksplisit dalam *ISM Code* elemen 6, khususnya pada bagian sumber daya dan personel (6.3), yang mensyaratkan perusahaan untuk menyusun prosedur yang memastikan bahwa personel baru atau yang dipindah tugaskan menerima pengarahan yang komprehensif mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan. Pengarahan tersebut harus berupa proses familiarisasi yang efektif terhadap tugas-tugas yang akan dijalankan, dengan instruksi penting yang harus disiapkan sebelum pelayaran dan didokumentasikan secara resmi.

Kurangnya perhatian perusahaan terhadap proses familiarisasi dalam manajemen keselamatan kerja berdampak negatif terhadap *Cadet deck*, yang mengakibatkan mereka tidak memahami dengan jelas tugas dan tanggung jawabnya serta kurang menyadari urgensi keselamatan kerja. Akibatnya, *Cadet deck* cenderung mengabaikan penerapan manajemen keselamatan kerja di atas kapal.

Menurut sistem manajemen keselamatan yang diatur dalam manual perusahaan proses familiarisasi seharusnya dilaksanakan selama dua hari penuh sebelum serah terima jabatan antara personel lama dan baru. Namun, dalam praktiknya, familiarisasi seringkali dilakukan kurang dari satu hari karena tingginya mobilitas personel, jadwal pelayaran yang ketat, serta padatnya aktivitas operasional kapal. Kondisi ini menyebabkan *Cadet deck* baru tidak memperoleh waktu yang cukup untuk memahami seluruh sistem prosedur, manajemen keselamatan kerja, serta tugas dan tanggung jawab yang melekat pada posisi mereka, termasuk peraturan internal perusahaan yang berlaku.

Berdasarkan ketentuan *ISM Code* pasal 6.2, perusahaan pelayaran wajib memastikan bahwa setiap kapal dioperasikan oleh Awak kapal yang kompeten, bersertifikat, dan secara fisik serta mental siap bekerja sesuai dengan standar nasional maupun internasional. Sebagai bukti kompetensi dan kesiapan tersebut, seluruh *Cadet deck* diwajibkan memiliki sertifikat profesi yang relevan, seperti *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft and Rescue Boat (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, dan sertifikat lainnya yang menunjukkan bahwa mereka telah memperoleh pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai penggunaan alat keselamatan serta prosedur penyelamatan diri dalam situasi darurat. Selanjutnya, sesuai dengan *ISM Code* pasal 6.5, perusahaan pelayaran harus mengimplementasikan dan menjaga prosedur untuk mengidentifikasi kebutuhan pelatihan yang mendukung sistem manajemen keselamatan serta memastikan bahwa pelatihan tersebut diberikan kepada seluruh personel yang berkepentingan secara berkelanjutan.

2. Faktor Penyebab Mesin/Alat Kerja (*Machine*)

a. Kurangnya Pemeliharaan Peralatan Kerja

Pelaksanaan pemeliharaan peralatan kerja menjadi tanggung jawab Masinis I yang dibantu oleh *Cadet deck* bagian mesin. Namun, dalam praktiknya, pemeliharaan tersebut seringkali dilakukan secara parsial tanpa mengacu secara ketat pada instruksi yang tercantum dalam buku manual peralatan. Kondisi ini berpotensi menyebabkan kerusakan yang lebih cepat pada peralatan, mengingat setiap perangkat mungkin diproduksi oleh perusahaan yang berbeda dengan prosedur pemeliharaan yang spesifik dan beragam. Apabila peralatan mulai mengalami kerusakan dan perusahaan belum memberikan respons atas permintaan penggantian atau perbaikan dari pihak kapal, maka perlengkapan keselamatan kerja di kapal akan berkurang atau bahkan menjadi tidak lengkap.

b. Akar Masalah:

Tidak Memadainya Peralatan Kerja

Kondisi peralatan kerja yang tidak memadai atau kurang layak pakai disebabkan oleh ketidakkonsistenan dalam pelaksanaan pemeliharaan. Pemeliharaan alat kerja yang sangat minim dan tidak dijalankan secara optimal menjadi faktor utama. Sebagai contoh, dalam laporan hasil kegiatan latihan *Cadet deck*, seringkali hanya menyalin arsip dari catatan bulan sebelumnya tanpa melakukan pemeriksaan fisik yang menyeluruh. Hal ini menunjukkan bahwa pengimplementasian dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) di atas kapal belum dilaksanakan secara efektif sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Peralatan kerja yang tidak dalam kondisi siap pakai harus segera diganti dengan unit baru. Pemeriksaan, pengujian, serta pembuatan laporan checklist perawatan dilakukan secara berkala setiap bulan dan dilaporkan kepada perusahaan.

Namun, akibat perawatan yang kurang memadai, peralatan kerja tidak dapat berfungsi sesuai dengan fungsinya. Selain faktor pemeliharaan, penyimpanan yang tidak tepat serta kualitas alat kerja yang kurang baik, yang disuplai oleh perusahaan kepada kapal, turut berkontribusi terhadap menurunnya kondisi peralatan. Dalam proses pemeliharaan dan perbaikan, penggunaan perlengkapan keselamatan kerja sangat penting untuk melindungi personel dari risiko kecelakaan kerja. Namun demikian, fakta yang ditemukan di lapangan menunjukkan bahwa perlengkapan keselamatan kerja di atas kapal tidak lengkap. Sebagian besar alat keselamatan kerja yang tersedia telah mengalami kerusakan atau tidak berfungsi dengan baik, sementara permintaan pengadaan atau penggantian alat tersebut dari pihak kapal belum mendapat tanggapan memadai dari perusahaan.

Semua perlengkapan keselamatan kerja wajib tersedia di atas kapal dalam kondisi siap pakai setiap saat. Berdasarkan pengamatan penulis, beberapa peralatan keselamatan seperti *safety harness* dan *safety helmet* sudah tidak layak digunakan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa selama ini *Cadet deck* dalam

melaksanakan pemeliharaan peralatan keselamatan kerja di kapal lebih mengutamakan pembuatan laporan checklist tanpa melakukan pemeriksaan fisik secara konsisten dan menyeluruh terhadap kondisi peralatan keselamatan tersebut.

3. Faktor Penyebab Metode/Prosedur Kerja (*Method*)

a. Tidak adanya pengawasan kerja

Pengawasan merupakan aspek krusial dalam upaya membangun dan mempertahankan kedisiplinan di lingkungan kerja, khususnya di atas kapal. Kurangnya pengawasan akan menjadi kendala signifikan dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab Awak kapal. Nakhoda sebagai otoritas tertinggi di kapal sekaligus pemimpin hukum di dalamnya, memiliki tanggung jawab utama untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum selama pelayaran berlangsung.

Dalam praktik operasional di atas kapal, perwira seringkali kurang optimal dalam melakukan pengawasan terhadap kondisi dan aktivitas yang berlangsung. Kondisi ini berimplikasi pada menurunnya tingkat kedisiplinan *Cadet deck*. Kurangnya ketegasan dan pengawasan yang ketat dari perwira menyebabkan sebagian *Cadet deck* tidak mematuhi penggunaan alat keselamatan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Padahal, regulasi yang mengatur pekerjaan di dek secara tegas mewajibkan seluruh *Cadet deck* untuk mengenakan *Personal Protective Equipment (PPE)* selama menjalankan tugas.

Pelaksanaan tugas harian *Cadet deck* menuntut adanya pengawasan yang intensif dari perwira, baik perwira jaga seperti Mualim II maupun perwira kerja harian, dalam hal ini Mualim I. Perusahaan telah menunjuk Mualim I sebagai safety officer di bagian dek dan Masinis II sebagai safety officer di bagian mesin. Penunjukan ini bertujuan untuk memperkuat pengawasan, pelatihan, serta penerapan keselamatan kerja di atas kapal, sebagaimana tercantum dalam VOM-35-1 yang menyatakan tujuan utama yaitu memperkuat monitoring, pelatihan, dan implementasi keselamatan kapal, personel, dan lingkungan guna mencegah terjadinya kecelakaan dan situasi berbahaya.

Pengawasan yang dilakukan bertujuan memastikan bahwa setiap pekerjaan yang dilaksanakan oleh *Cadet deck* sesuai dengan prosedur Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) yang ditetapkan perusahaan. Namun, apabila pengawasan dari Mualim I kurang optimal, hal ini berpotensi menimbulkan pelanggaran terhadap prosedur kerja, menurunkan efisiensi dan efektivitas operasional, serta membahayakan keselamatan personel.

Kurangnya pengawasan secara langsung berdampak pada rendahnya kedisiplinan dalam aspek keselamatan kerja, termasuk kesadaran dan perhatian terhadap keselamatan (*safety concern dan safety awareness*). Akibatnya, *Cadet deck* kurang menunjukkan profesionalisme dalam menjalankan tugasnya. Salah satu bentuk pelanggaran yang sering terjadi adalah pelaksanaan pekerjaan tanpa mematuhi prosedur keselamatan kerja yang berlaku. Perwira terkadang menyaksikan secara langsung pelanggaran tersebut, namun tidak memberikan tindakan tegas, sehingga *Cadet deck* cenderung menganggap pelanggaran tersebut sebagai hal yang biasa dan dapat diterima. Mereka menganggap pekerjaan yang dilakukan sebagai rutinitas sehingga meremehkan prosedur keselamatan yang ada.

Secara esensial, pengawasan diarahkan untuk mencegah terjadinya penyimpangan atau penyelewengan dari tujuan yang ingin dicapai. Pengawasan yang tidak dilaksanakan dengan baik tidak akan mampu mendukung pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien. Dengan demikian, aktivitas yang berkaitan dengan evaluasi dan penentuan tingkat pelaksanaan kerja tidak dapat diketahui secara akurat.

Pengawasan juga berfungsi untuk mendeteksi sejauh mana instruksi kerja dijalankan dan mengidentifikasi tingkat penyimpangan yang terjadi selama pelaksanaan tugas. Konsep pengawasan ini menempatkan pengawasan sebagai bagian integral dari fungsi manajemen, di mana pengawasan merupakan bentuk kontrol yang dilakukan oleh atasan terhadap bawahan. Dalam ilmu manajemen, pengawasan merupakan tahap akhir dari fungsi manajemen yang harus dilaksanakan secara sistematis dan berkesinambungan. Untuk mencapai hasil yang optimal, pengawasan harus dilakukan sesuai dengan fungsi dan tujuan yang telah ditetapkan, serta menggunakan metode yang sesuai dengan kondisi pekerjaan di atas kapal.

b. Akar Masalah:

Ketidaksesuaian Cara Kerja dengan Prosedur

Dalam pelaksanaan tugas di atas kapal, berdasarkan pengamatan penulis, sebagian besar *Cadet deck* kurang menyadari pentingnya keselamatan kerja, terutama dalam konteks masing-masing individu. Banyak perilaku yang menunjukkan sikap meremehkan hal-hal kecil yang sesungguhnya dapat menimbulkan risiko bahaya bagi keselamatan diri mereka sendiri. Contohnya, *Cadet deck* kurang memperhatikan fungsi dan manfaat dari peralatan keselamatan kerja yang telah disediakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja, serta tidak menggunakan peralatan tersebut sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan untuk menjamin keselamatan kerja. Seringkali, Awak kapal mengabaikan manfaat penggunaan alat keselamatan selama bekerja. Apabila kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja tidak ditingkatkan, maka risiko terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal akan semakin besar dan berpotensi menimbulkan konsekuensi yang serius.

4. Faktor Penyebab Suku Cadang (*Material*)

a. Ketiadaan Cadangan Alat Keselamatan Kerja di Kapal

Terjadinya keterlambatan dalam pengiriman alat-alat keselamatan oleh perusahaan menyebabkan tidak tersedianya cadangan peralatan keselamatan di atas kapal. Dalam kondisi tersebut, apabila terdapat peralatan keselamatan yang mengalami kerusakan, *Cadet deck* terpaksa melaksanakan tugas tanpa perlengkapan keselamatan yang lengkap. Situasi ini tentunya sangat berisiko tinggi, terutama apabila *Cadet deck* mengalami kecelakaan kerja tanpa dilengkapi dengan alat pelindung diri yang memadai.

b. Akar Masalah:

Keterlambatan Pengiriman Alat Keselamatan Kerja dari Perusahaan.

Alat keselamatan kerja memiliki fungsi utama untuk melindungi personel dari potensi bahaya kecelakaan kerja. Persediaan alat keselamatan di atas kapal seharusnya mencukupi jumlah Awak kapal serta menyediakan cadangan untuk peralatan yang rusak atau tidak layak pakai. Namun, kenyataannya cadangan alat keselamatan seringkali tidak tersedia di kapal akibat keterlambatan pengiriman dari perusahaan. Sebagai contoh, berdasarkan data yang telah dijelaskan, juru mudi tidak

menggunakan *safety goggles* saat melakukan pekerjaan pembersihan karat (*chipping*) di dek, yang disebabkan oleh kerusakan pada *safety goggles* lama dan belum tersedianya pengganti baru.

5. Faktor Penyebab Lingkungan (*Environment*)

a. Area Kerja yang Berisiko Tinggi

Melaksanakan pekerjaan di area yang berbahaya, seperti bekerja pada ketinggian, pengelasan, atau memasuki ruang tertutup, mengandung risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan dengan area kerja biasa. Kondisi tersebut menuntut tingkat ketelitian dan kewaspadaan yang tinggi dari *Cadet deck* yang terlibat dalam aktivitas tersebut guna meminimalisasi potensi kecelakaan kerja.

b. Akar Masalah

1) Lingkungan Kerja yang Tidak Aman

Faktor lingkungan merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan kerja, yang berkaitan dengan ketidaksesuaian standar keamanan di area kerja. Beberapa faktor lingkungan yang berkontribusi terhadap kecelakaan kerja meliputi:

a) Lokasi Kerja

Bekerja di atas kapal dengan ruang kerja yang terbatas memiliki risiko lebih tinggi dibandingkan dengan area terbuka. Selain itu, risiko kecelakaan juga meningkat bagi *Cadet deck* yang bekerja pada ketinggian tertentu.

b) Lantai Licin

Permukaan lantai di area kerja harus terbuat dari bahan yang keras, tahan air, dan tahan terhadap bahan kimia korosif. Tumpahan air, minyak, atau oli dapat menyebabkan lantai menjadi licin, sehingga meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan kerja.

6. Faktor Penyebab Anggaran (*Money*)

Akar Masalah:

- a) Ketidaksesuaian Peralatan Keselamatan Kerja dengan Standar Peralatan keselamatan kerja yang tersedia di kapal tidak memenuhi jumlah dan jenis sesuai dengan standar peraturan yang berlaku. Selain itu, peralatan yang tersedia belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan *Cadet deck* berdasarkan jenis pekerjaan yang dijalankan. Masih terdapat peralatan keselamatan yang dianggap tidak layak untuk digunakan selama melaksanakan tugas.
- b) Keterbatasan Anggaran untuk Pengadaan Peralatan Keselamatan Kerja Faktor keuangan yang menjadi penyebab utama adalah keterbatasan anggaran perusahaan dalam pengadaan peralatan keselamatan kerja di atas kapal. Keterbatasan dana ini menyebabkan proses pengadaan alat keselamatan dilakukan secara bertahap sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Apabila peralatan keselamatan mengalami kerusakan sebelum jadwal penggantian, maka *Cadet deck* terpaksa melaksanakan tugas tanpa perlengkapan keselamatan yang lengkap.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Pengaruh Budaya Keselamatan terhadap Keselamatan Kerja di Atas Kapal

Budaya keselamatan yang baik sangat berperan dalam meningkatkan keselamatan kerja Awak kapal di atas kapal MV Lumoso Pratama. Kesadaran, kedisiplinan, dan pengetahuan seluruh Awak kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan menjadi faktor utama yang mendorong terciptanya lingkungan kerja yang aman dan menekan terjadinya kecelakaan. Namun, dalam praktiknya, masih ditemukan kendala akibat kurang optimalnya pelatihan, pembinaan, dan pengawasan yang menyebabkan pelaksanaan standar keselamatan belum sepenuhnya efektif.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pembentukan Budaya Keselamatan Awak kapal

Pembentukan budaya keselamatan dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, yaitu faktor manusia (pemahaman dan disiplin Awak kapal), faktor peralatan (ketersediaan dan pemeliharaan alat keselamatan kerja), faktor metode (kepatuhan terhadap prosedur kerja dan pengawasan), faktor material (ketersediaan alat pengganti), faktor lingkungan kerja (kondisi area kerja yang aman), serta faktor anggaran (penyediaan dana yang memadai untuk alat keselamatan). Hambatan dalam faktor-faktor tersebut berdampak langsung pada kualitas budaya keselamatan di kapal.

B. SARAN

1. Peningkatan Pelatihan dan Familiarisasi Keselamatan secara Berkala

Perusahaan pelayaran harus rutin menyelenggarakan pelatihan keselamatan yang bersifat praktis dan berkesinambungan untuk seluruh Awak kapal, terutama bagi Awak baru, guna menguatkan pemahaman dan kedisiplinan dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja. Proses familiarisasi yang optimal dan menyeluruh harus diterapkan sebelum Awak kapal mulai bertugas agar bisa memahami dan menerapkan standar keselamatan dengan baik.

2. Penguatan Sistem Pengawasan dan Penyediaan Peralatan Keselamatan

Nakhoda dan perwira di kapal perlu meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja agar seluruh Awak mematuhi standar yang berlaku tanpa terkecuali. Selain itu, perusahaan harus memastikan ketersediaan alat keselamatan yang lengkap dan dalam kondisi layak pakai, serta menanggapi cepat permintaan perbaikan atau penggantian alat agar risiko kecelakaan akibat kelengkapan alat yang tidak memadai dapat diminimalkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti, Y. H. N. (2010). Peran “ Safety Leadership ” dalam Membangun Kebudayaan Keselamatan yang Kuat. Seminar Nasional VI SDM Teknologi Nuklir Yogyakarta, November, 33–40.
- Culture, S., & Culture, J. (2006). von Haden, T Hoppes, M Li, Y Johnson, N Schriver, A. *Proceedings of the human factors and ergonomics society*, 964–968.
- Dr. Rukin S.Pd., M. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sulawesi Selatan: Yayasan Ahmar Cendekia Indonesia.
- IMO. (1996). *LSA-Code-1996-Edition.pdf*.
- IMO. (2020). *SOLAS-1974-Consolidated-2020-Regulation 20-Edition Pdf*.
- IMO. (2020). *SOLAS-Consolidated-2020, Chapter III Life Saving Appliance- Edition.pdf*.
- Kuncowati. (2016). Pengaruh Perawatan Sekoci Penolong dan Latihan Menurunkan Sekoci Terhadap Penanganan Keadaan Darurat Meninggalkan Kapal (*Abandon Ship*). *Aplikasi Pelayaran Dan Pelabuhan*, 78.
- Mubarak, B. (2020). Optimalisasi Perawatan Alat Keselamatan Sekoci Di MT. Sungai Gerong. *PIP Semarang*.
- Pasyah, A. C. (2020). Analisis Kesesuaian Alat Keselamatan Jiwa Sesuai Dengan Solas 1974/1978 As Amended Pada Kapal-Kapal Cement Carrier Di PT. Pelayaran Tonasa Lines. *Jurnal Ilmiah Nasional Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta*, 26-31.
- Purwanto, S. F. (2021). Pengaruh Sarana Dan Prasarana Keselamatan Kebakaran Di Atas Kapal Terhadap Standar Keselamatan Kebakaran Di Kapal Bermuatan Liquefied Natural Gas Milik Perusahaan PT. NYK Ship Management. *PIP Semarang*, 25.
- Rachmi, N. (2020). Upaya meningkatkan perawatan sekoci agar siap digunakan saat terjadi keadaan darurat dikapal. *Poltektrans SDP Palembang*.
- Rahayu, I. D., Musadieq, M. Al, Prasetya, A., Administrasi, F. I., Brawijaya, U., & Safety, O. (2017). KESEHATAN KERJA TERHADAP MOTIVASI KERJA (Studi pada Karyawan Tetap Maintenance Department PT Badak LNG Bontang). 43(1), 1–9

- Rokhim, M. (2023). PENGARUH PERAWATAN DAN LATIHAN SEKOCI TERHADAP KESELAMATAN JIWA DI KAPAL-KAPAL KIRANA SERIES MILIK ENEOS OCEAN SHIPPING MANAGEMENT PTE. LTD. *PIP Semarang*, 21-23.
- Rudiana, R. R. (2020). Optimalisasi Perawatan Dan Pengoperasian Alat Keselamatan Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan Di MV Kartini Baruna. *Jurnal Ilmiah Nasional Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta*, 32-38.
- Tambunan, F. M. (2023). Implementasi Perawatan Sekoci Penolong di Kapal MV. Maximus I. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 3926-3933.
- Yuki, G. A. (2014). *Leadership in Organizations* (8th Edition).
- Yusup, F. (2018). Uji Validitas Dan Reliabilitas Instrumen Penelotian Kuantitatif. *Jurnal Tarbiyah*, 17-23.
- Santoso, Hero Budi. (2020). Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (*ISM Code*), *Politeknik Maritim Negeri Indonesia*, 1-40.
- Ramadhani, Arya Pratama. (2023). Analisa Budaya Keselamatan terhadap Tingkat Pelayanan Jasa Transportasi Penyeberangan Feri. *Universitas Sriwijaya*, 10-45.
- Hughes, P., & Ferrett, E. (2016). *Introduction to Health and Safety at Work*. Elsevier, 80-84, 161-164.
- Donovan, J., & Hester, K. (2013). *Occupational Health and Safety Principles* (tercantum dalam literatur keselamatan kerja umum).
- Zohar, D. (1980). *Safety Climate in Industrial Organizations*. *Journal of Applied Psychology*.
- Cooper, M. D. (2000). *Towards a Model of Safety Culture*. *Safety Science*, 36(2), 111–136.
- ILO (2011). *Safety and Health in Shipbuilding and Ship Repair*. *International Labour Organization*. 120-130

LAMPIRAN

Lampiran 1. Wawancara Awak kapal

Nama : Narasumber 1

Jabatan: *Master*

Daftar Pertanyaan dan Jawaban

1. Apa pemahaman Anda tentang budaya keselamatan di kapal MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Budaya keselamatan adalah pondasi utama yang harus dibangun di atas kapal. Bagi saya, budaya keselamatan bukan sekadar aturan yang harus dipatuhi, tetapi sudah menjadi kebiasaan dan kesadaran kolektif seluruh Awak kapal. Di MV Lumoso Pratama, saya selalu menekankan bahwa tidak ada pekerjaan yang terlalu penting hingga kita harus mengorbankan keselamatan. Setiap Awak harus merasa bertanggung jawab, mulai dari mengikuti aturan kecil seperti menggunakan alat pelindung diri hingga berani melaporkan bila ada potensi bahaya.

2. Langkah konkret apa yang Anda lakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal?

Jawaban: Sebagai nahkoda, saya memastikan seluruh Awak menerima safety briefing sebelum kapal beroperasi dan setelah pergantian *crew*. Saya juga rutin melakukan *drill* keadaan darurat, seperti latihan kebakaran dan evakuasi, setidaknya sebulan sekali. Selain itu, saya sering melakukan inspeksi dadakan di area kerja, memberi contoh dalam hal penggunaan alat pengaman, serta terbuka menerima laporan dan saran dari *crew* terkait keselamatan.

3. Apa kontribusi Anda dalam membangun suasana peduli keselamatan antarAwak kapal?

Jawaban: Saya selalu menanamkan sikap terbuka dan komunikasi dua arah, baik dalam meeting harian maupun ketika berinteraksi informal. Saya mendorong setiap Awak untuk saling mengingatkan tanpa rasa takut, membuat grup komunikasi untuk membahas isu keselamatan, dan mengapresiasi siapa pun yang aktif melaporkan potensi bahaya atau

memberikan ide demi meningkatkan sistem keselamatan.

4. Bagaimana menurut Anda sistem pelaporan bahaya atau insiden di MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Sistem pelaporan di kapal kami sudah berjalan baik berkat adanya buku log dan laporan digital yang selalu kami pantau. Saya memastikan setiap laporan ditangani dengan cepat dan tidak ada Awak yang mendapat sanksi hanya karena berani melapor. Ini menciptakan kepercayaan bahwa pelaporan insiden adalah bagian dari solusi bersama.

5. Tantangan apa yang Anda rasakan dalam menjaga budaya keselamatan?

Jawaban: Tantangan terbesar adalah menjaga kepedulian *crew* ketika situasi terlihat rutin dan nyaman, sehingga kadang ada kecenderungan menyepelekan risiko. Sering juga kami menemukan izin bekerja yang tidak diisi dengan lengkap atau diabaikan sama sekali. Padahal, dokumen ini sangat penting untuk memastikan semua pihak mengetahui apa yang akan dikerjakan dan bagaimana menjaganya agar aman. Untuk mengatasi ini, saya fokus pada edukasi terus menerus, mengingatkan bahwa kecelakaan bisa terjadi kapan saja, dan menggunakan studi kasus nyata untuk meningkatkan kewaspadaan serta mengingatkan bahwa *work permit* bukan satu hal yang bisa disepelekan.

Lampiran 2. Wawancara Awak kapal

Nama : Narasumber 2

Jabatan: *Second Engineer*

Daftar Pertanyaan dan Jawaban

1. Apa pemahaman Anda tentang budaya keselamatan di kapal MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Bagi saya, budaya keselamatan adalah sikap bersama untuk selalu mengutamakan prosedur aman dalam setiap pekerjaan. Sebagai masinis yang bekerja di area mesin dengan banyak potensi bahaya, saya merasa pentingnya budaya ini agar semua pekerjaan berjalan tanpa insiden. Budaya ini juga berarti memberi teladan dalam mematuhi aturan, bahkan saat tidak ada atasan yang mengawasi.

2. Langkah konkret apa yang Anda lakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal?

Jawaban: Setiap sebelum memulai pekerjaan, saya selalu melakukan pengecekan kondisi peralatan dan memastikan tidak ada kebocoran atau benda asing. Alat pelindung diri wajib saya pakai misal, helm, penutup telinga, dan sepatu safety. Saya juga rutin melakukan inspeksi bersama tim, mencatat potensi kerusakan, dan segera melaporkannya agar segera ditindaklanjuti.

3. Apa kontribusi Anda dalam membangun suasana peduli keselamatan antarAwak kapal?

Jawaban: Saya tidak segan mengingatkan rekan jika ada yang abai terhadap prosedur, misalnya lupa pakai alat pelindung atau tidak memeriksa alat sebelum bekerja. Saya juga sering mengajak berdiskusi setelah selesai kerja, membahas apakah ada kejadian berbahaya hari itu, serta berbagi pengalaman bagaimana mengatasi situasi berisiko di area mesin.

4. Bagaimana menurut Anda sistem pelaporan bahaya atau insiden di MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Di ruang mesin, saya sangat terbantu dengan adanya sistem pelaporan *digital* karena bisa langsung melaporkan kerusakan atau potensi bahaya lewat aplikasi. Laporan saya selalu segera direspon *Chief engineer*, dan kadang kami langsung melakukan perbaikan bersama. Efektif karena cepat dan tidak bertele- tele.

5. Tantangan apa yang Anda rasakan dalam menjaga budaya keselamatan?

Jawaban: Kadang ada teman yang terburu-buru ingin menyelesaikan pekerjaan sehingga mengabaikan prosedur padahal *Safety meeting* telah dijalankan, Saya berusaha menghadapi ini dengan memberi contoh langsung dan terus mengingatkan bahwa satu detik lalai bisa berakibat fatal. Saling menjaga dan bekerja sama jadi solusi utama.

Lampiran 3. Wawancara Awak kapal

Nama : Narasumber 3

Jabatan: *Chief Officer*

Daftar Pertanyaan dan Jawaban

1. Apa pemahaman Anda tentang budaya keselamatan di kapal MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Budaya keselamatan menurut saya adalah fondasi utama keamanan dan produktivitas kerja di atas kapal. Ini bukan sekadar kepatuhan pada SOP, melainkan terciptanya kebiasaan seluruh Awak kapal untuk saling mengingatkan dan bekerja dengan penuh kesadaran akan risiko. Setiap tindakan dan keputusan yang saya ambil selalu saya dasarkan pada prinsip keselamatan.

2. Langkah konkret apa yang Anda lakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal?

Jawaban: Saya rutin melakukan *toolbox meeting* sebelum pekerjaan dimulai untuk memastikan semua Awak paham risiko dan prosedur. Selain itu, saya teliti memeriksa peralatan sebelum digunakan dan memastikan semua prosedur keselamatan diterapkan, terutama saat operasi bongkar muat. Saya juga mengevaluasi pelaksanaan instruksi kerja agar tidak ada yang terabaikan.

3. Apa kontribusi Anda dalam membangun suasana peduli keselamatan antarAwak kapal?

Jawaban: Saya selalu terbuka terhadap masukan dan keluhan terkait keselamatan, dan mendorong seluruh tim untuk berani menyuarakan potensi bahaya. Saya juga mengadakan diskusi evaluasi mingguan terkait kejadian di lapangan, sehingga setiap anggota bisa belajar dari pengalaman yang ada.

4. Bagaimana menurut Anda sistem pelaporan bahaya atau insiden di MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Sistem pelaporan di kapal sudah berjalan baik karena laporan, baik lisan maupun tertulis, selalu ditindaklanjuti dengan respons yang cepat. Melalui logbook dan laporan digital, setiap insiden atau near miss bisa menjadi bahan evaluasi bersama, sehingga sistem ini efektif meningkatkan kesadaran kolektif.

5. Tantangan apa yang Anda rasakan dalam menjaga budaya keselamatan?

Jawaban: Tantangan terbesar adalah membangun kejujuran dan konsistensi seluruh Awak untuk melapor setiap potensi bahaya tanpa rasa takut. Awak kapal juga seringkali ditemukan tidak menggunakan APD seperti *Safety gloves*. Awak kapal enggan untuk terbuka mengenai keadaan yang dialami. Saya berupaya mengatasi ini dengan menanamkan semangat kerja sama dan mengedepankan evaluasi kolektif, bukan menyalahkan individu.

Lampiran 4. Wawancara Awak kapal

Nama : Narasumber 4

Jabatan: AB 1

Daftar Pertanyaan dan Jawaban

1. Apa pemahaman Anda tentang budaya keselamatan di kapal MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Bagi saya, budaya keselamatan adalah prinsip utama dalam setiap aktivitas di kapal. Setiap tindakan selalu mempertimbangkan risiko dan upaya pencegahannya, mulai dari hal kecil seperti memastikan alat navigasi berfungsi dengan baik hingga mengikuti instruksi saat menghadapi cuaca buruk.

2. Langkah konkret apa yang Anda lakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal?

Jawaban: Saya selalu memastikan shift pergantian dilakukan dengan briefing yang jelas soal situasi terbaru. Saat mengemudikan kapal, saya fokus, mematuhi perintah atasan, serta tidak ragu meminta bantuan jika ragu dengan kondisi tertentu. Selain itu, saya juga rutin mengecek dan menjaga alat keselamatan di ruang kemudi.

3. Apa kontribusi Anda dalam membangun suasana peduli keselamatan antarAwak kapal?

Jawaban: Saya terbiasa membangun komunikasi intensif dengan rekan kerja, baik sesama di ruang kemudi maupun dengan *deck crew*. Saya berusaha memberikan contoh untuk selalu disiplin SOP dan saling mengingatkan, terutama dalam kondisi darurat atau lelah.

4. Bagaimana menurut Anda sistem pelaporan bahaya atau insiden di MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Sistem Pelaporan cukup efektif karena setiap laporan mendapatkan perhatian langsung dari officer, jadi ada alat yang rusak atau membahayakan prosedurnya jelas dan tindak lanjutnya cepat, sehingga Awak kapal merasa aman dan terlindungi

5. Tantangan apa yang Anda rasakan dalam menjaga budaya keselamatan?

Jawaban: Kadang muncul rasa bosan atau jenuh karena rutinitas, yang bisa menurunkan kewaspadaan, bahkan beberapa awak kapal ditemukan tidak menggunakan *Safety harness* ketika bekerja. Untuk mengatasi hal ini, saya menerapkan prinsip jangan pernah menyepelekan prosedur, dan aktif menjaga situasi agar teman-teman tetap konsisten menjalankan standar keselamatan.

Lampiran 5. Wawancara Awak kapal

Nama : Narasumber 5

Jabatan: AB 2

Daftar Pertanyaan dan Jawaban

1. Apa pemahaman Anda tentang budaya keselamatan di kapal MV Lumoso Pratama?

Jawaban: Buat saya, budaya keselamatan adalah kebiasaan untuk saling mengingatkan dan menjaga agar semua pekerjaan dilakukan dengan aman, baik itu saat kerja di geladak, saat bongkar muat, atau di kamar mesin. Setiap hari kami orang-orang deck harus waspada dengan lingkungan sekitar, termasuk cuaca dan peralatan yang digunakan.

2. Langkah konkret apa yang Anda lakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal?

Jawaban: Saya selalu memastikan area kerja saya bersih, tidak licin, dan alat kerja dalam kondisi baik. Saat kerja, saya selalu pakai rompi pelampung, helm, dan alat pelindung lainnya. Bila ada potensi bahaya seperti tali putus atau alat berat rusak, saya langsung berhenti kerja dan melaporkan ke bosun atau *officer*.

3. Apa kontribusi Anda dalam membangun suasana peduli keselamatan antarAwak kapal?

Jawaban: Saya rajin mengajak teman untuk saling mengingatkan, apalagi waktu pekerjaan berat atau malam hari. Kami terbiasa berdiskusi sebelum mulai pekerjaan dan berbagi informasi penting soal prosedur. Kadang juga melakukan simulasi kecil tentang apa yang harus dilakukan kalau terjadi kecelakaan.

4. Bagaimana menurut Anda sistem pelaporan bahaya atau insiden di MV Lumoso Pratama?


Jawaban: Sistem pelaporan sangat membantu. Saya bisa langsung lapor lisan lalu dicatat di buku log, dan *officer* akan menindaklanjuti. Kalau masalahnya serius, kadang officer langsung melapor ke kapten. Selama ini saya merasa laporan saya selalu diperhatikan dan direspon.

5. Tantangan apa yang Anda rasakan dalam menjaga budaya keselamatan?

Jawaban: Kalau sedang capek atau kondisi kerja berat, kadang ada yang malas mengikuti SOP. Saya dan teman-teman berusaha saling mengingatkan dan menguatkan bahwa keselamatan lebih penting daripada menyelesaikan pekerjaan dengan cepat, *Toolbox meeting* terkadang kami anggap formalitas, karena masih terlalu umum dan tidak sesuai dengan kondisi kerja yang sebenarnya di lapangan.

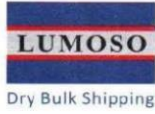
Lampiran 6. *Ships's Particulars*

SHIP'S PARTICULARS				
SHIP'S NAME	MV. LUMOSO PRATAMA			
OWNER/ADDRESS	PT. LUMOSO PRATAMA LINE / IL. YOS SUDARSO NO.36 TL. PRIUK			
MANAGEMENT COMPANY	PT. LUMOSO PRATAMA LINE			
NATIONALITY /PORT OF	INDONESIA/ IAKARTA			
OFFICIAL NUMBER/CALL	2336 / Y D A G 2			
IMO NUMBER	9570474			
TYPE OF SHIP	BULK CARRIER (GEARLESS)			
CLASSIFICATION	NIPPON KAIKI KYOKAI (NKK)			
BUILDER	Shin.Kasado Dockyard Co.,Ltd. S-k003			
BUILDER'S HULL NO.	S-K016			
KEEL LAYING	OCTOBER 11 2004			
LAUNCHING	APRIL 16 2010			
DELIVERY DATE	JUNE 4 2010			
LOA X REGISTERED PP	224.94 M X 217M			
BREADTH (B.MLD)	32.26 M			
DEPTH (D.MLD)	19.50 M			
LENGTH (L.O.A.)	224.94 M			
GROSS TONNAGE	39.737 T			
NET TONNAGE	25.754 T			
DRAFT (SUMMER EXT.)	14.139 M			
DEAD WEIGHT (SUMMER)	76.536 MT / 75.315 LT			
DISPLACEMENT (SUMMER)	86.824 MT			
LIGHT SHIP WEIGHT	10.288 MT			
TPC	66.6			
FWA	326mm			
SERVICE SPEED	14.50Kts - Ladden / 15.50Kts - Ballast			
F.O CONSUMPTION	M/E=37.7 M/T/Day(9.700 kc. al/KG) D/E - 1.5 T/Day			
M/E TYPE	B & W 6S60MCVI X 1 SET			
ME OUTPUT (MCR)	10.320 kw X 89.0 RPM			
C.S.O	8.770 kw X 84.3 RPM			
GENERATOR ENGINE	YANMAR-6EY 18AKX3 SET / 455 kw X 910 RPM			
BOILER	MIJURA COMPQSITE SYS.VERTICAL GK-2228-1300/10-50 X 1 SET			
FUEL OIL (FULL CAPACITY)	3.076.65 M3			
DIESEL OIL (FULL	222.25 M3			
FRESH WATER CAPACITY	229.86 M3			
DRINKING WATER	117.38 M3			
BALLAST CAPACITY	34.352.27 M3 / INCLUDING CH4			
CYLINDER OIL STORAGE	59.73 M3			
M/E SYSTEM OIL STORAGE	26.25 M3			
D/E SYSTEM STORAGE	4.99 M3			
PROPELLER SIZE	Dia.7.40 mm x Pitch 5609.1 m/m			
Hatch Size/No.of Holds/Side	Hold No.1 /17.10 m x F=11.20 m / A=12.80 m - Hold No.2-7=17.10mx15.60m			
Distance Fm Keel to Highest	48.6 M			
INMARSAT C ID NO.	452504679 LPT			
EMAIL Address	lumosoprataama@prt.commbbox.com			
INMARSAT C-EMAIL	452-504-679			
TEL.NO. / FAX NO.	TEL: 870-773-158-199 / FAX: 870-783-153-521			
GMDSS MMSI NO.	525113023			
DIST. FORE TO	FWD - BRDGE= 193.8 M / BRIDGE TO AFT= 31.1 M			
FREEBOARD TABLE 1		DRAFT	DISPL	DWT
LOAD LINE	(mm)	(MTR)	MT	MT
T.F.W	4.784	14.759	88.742	78.454
FRESH WATER	5.078	14.465	86,827	76,539
TROPICAL	5.110	14.433	88,784	78,496
SUMMER	5.404	14.139	86,824	76,536
WINTER	5.698	13.845	84,873	74,585
W N A	5.698	13.845	84,873	74,585


CAPT. INDRA ERAWAN
MASTER

MV LUMOSO PRATAMA	
J A K A R T A	
IMO	9570474
CALL SIGN	YDAG 2
GRT	29737
NRT	25754
	10320 kW

Lampiran 7. Finding Report

	PT.LUMOSO PRATAMA LINE MV. LUMOSO PRATAMA FINDING REPORT - PPE USAGE ONBOARD
---	---

Latar Belakang

Inspeksi dilakukan sebagai bagian dari audit keselamatan kapal terhadap pemenuhan penggunaan APD (PPE) oleh awak kapal dan kontraktor selama kegiatan operasional rutin.

Tanggal Inspeksi

Tanggal: ____ / ____ / 2025

Dilakukan oleh: Safety Officer & Chief Mate / Chief Engineer

Area yang Diperiksa

Dek utama, ruang mesin, ruang penyimpanan bahan bakar, dan lokasi hot work (welding, cutting, dll).

Temuan Kepatuhan

No	Jenis PPE	Persentase Kepatuhan	Catatan
1	Helm & Sepatu Safety	95%	Ada 2 AB missing helm saat inspeksi pagi
2	Sarung Tangan & Kacamata Safety	88%	Beberapa anggota deck pakai sarung tangan kain biasa
3	Safety Harness	75%	Tidak terpasang di 1 titik kerja di ketinggian

Observasi & Temuan Rendah

1. Helm dan sepatu safety jarang digunakan saat pergantian shift pagi, khususnya oleh awak deck.
2. PPE seperti sarung tangan dan kacamata sering dipinjam bersama tanpa prosedur desinfeksi.
3. Safety harness sebagian belum diperiksa fungsinya; tali sudah aus.
4. Helmet lamp tidak tersedia untuk sebagian awak saat inspeksi malam hari.

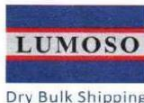
Rekomendasi Perbaikan

1. Penegakan SOP pemakaian PPE melalui toolbox talk setiap shift.
2. Audit rutin APD dan ketersediaan secara berkala oleh Safety Officer.
3. Penggantian sarung tangan dan kacamata sesuai standar EN/ANSI.
4. Pemeriksaan tahunan safety harness dan catatan fit test untuk respirator.
5. Ketersediaan headlamp atau senter APD untuk inspeksi malam.

Kesimpulan

Secara umum, penggunaan PPE di MV Lumoso Pratama sudah cukup baik, namun masih terdapat area untuk meningkatkan kepatuhan dan kualitas peralatan. Dengan peningkatan SOP, pelatihan, dan pemeriksaan berkala, diharapkan insiden terkait PPE dapat diminimalkan secara signifikan.

Lampiran 8. *Permit To Work*

	<p>PT.LUMOSO PRATAMA LINE MV. LUMOSO PRATAMA PERMIT TO WORK Nomor PTW: PTW/LP/2025/___</p>
---	---

1. **Jenis Pekerjaan**
 - ☐ *Hot Work* (Pekerja Panas) ☐ *Enclosed Space Entry* (Masuk Ruang Tertutup)
 - ☐ *Work Aloft/ At Height* (Kerja Di Ketinggian) ☐ Electrical Work
 - ☐ Confined Space Cleaning ☐ Tank Cleaning ☐ Overboard Work ☐ Bunker Operation
 - ☐ Lainnya: _____

2. **Detail Pekerjaan**

Lokasi: _____

Deskripsi Pekerjaan: _____

Tanggal: _____ Jam Mulai: _____ Jam Selesai: _____

Dikerjakan Oleh: ☐ Awak Kapal Sendiri ☐ Kontraktor/Pihak Ketiga

Nama Kontraktor (jika ada): _____

3. **Resiko Utama**
 - ☐ Kebakaran/ledakan ☐ Kekurangan Oksigen ☐ Jatuh Dari ketinggian
 - ☐ Paparan Listrik ☐ Gas Beracun ☐ Tenggelam ☐ Cidera Mekanis
 - ☐ Lainnya: _____

4. **APD Yang Diperlukan**
 - ☐ Helm ☐ Sarung Tangan ☐ Sepatu Safety ☐ Kacamata Safety
 - ☐ Safety Harness ☐ SCBA ☐ Lainnya: _____

5. **Izin Dan Persetujuan**

Pemeriksa	Nama dan Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal Dan Waktu
Officer Penanggung Jawab			
Safety Officer			
Chief Officer/Second Officer			
Master (Jika Diperlukan)			

6. Checklist Sebelum Pekerjaan Dimulai

Pemeriksaan	Sudah	Belum	Keterangan
Area aman dari bahan mudah terbakar			
APD lengkap			
Ventilasi cukup (untuk ruangan tertutup)			
Penerangan cukup			
Fire works ditunjuk (untuk hot work)			
Jalur evakuasi tersedia			

7. Pernyataan Pekerja

Saya telah membaca, memahami, dan akan mengikuti semua instruksi dan tindakan keselamatan yang tertera dalam izin ini.

Nama Pekerja/Pelaksana: _____

Tanda Tangan: _____

Tanggal: _____

8. Penutupan PTW

- ☐ Pekerjaan diselesaikan dengan aman
- ☐ Tidak ada kerusakan/cidera/ketumpahan
- ☐ Area dikembalikan dalam kondisi aman
- ☐ Peralatan dibersihkan dan disimpan

Ditutup oleh(Nama/TTD): _____

Tanggal dan waktu penutupan: _____

Lampiran 9. Dokumentasi *Toolbox Meeting*



Lampiran 10. Dokumentasi *Safety Meeting*



Lampiran 11. Dokumentasi Wawancara



Lampiran 12. Stop Card

Print and laminate below STOP CARD Card accordingly for vessel use.

<p>STOP CARD Stop Think Observe and Prevent Report</p> <p>Vessel _____ Date _____ Time _____</p> <p>Unsafe Act / Unsafe Condition intervened: _____ _____ _____</p> <p>Confirm work activity stopped. <input type="checkbox"/></p> <p>Reported to OOW <input type="checkbox"/></p> <p><small>Full details to be entered as Near miss in the Computerized Management System and sent to office within 24 hours of occurrence.</small></p>	<p>STOP CARD Stop Think Observe and Prevent Report</p> <p>Vessel _____ Date _____ Time _____</p> <p>Unsafe Act / Unsafe Condition intervened: _____ _____ _____</p> <p>Confirm work activity stopped. <input type="checkbox"/></p> <p>Reported to OOW <input type="checkbox"/></p> <p><small>Full details to be entered as Near miss in the Computerized Management System and sent to office within 24 hours of occurrence.</small></p>
<p>STOP CARD Stop Think Observe and Prevent Report</p> <p>Vessel _____ Date _____ Time _____</p> <p>Unsafe Act / Unsafe Condition intervened: _____ _____ _____</p> <p>Confirm work activity stopped. <input type="checkbox"/></p> <p>Reported to OOW <input type="checkbox"/></p> <p><small>Full details to be entered as Near miss in the Computerized Management System and sent to office within 24 hours of occurrence.</small></p>	<p>STOP CARD Stop Think Observe and Prevent Report</p> <p>Vessel _____ Date _____ Time _____</p> <p>Unsafe Act / Unsafe Condition intervened: _____ _____ _____</p> <p>Confirm work activity stopped. <input type="checkbox"/></p> <p>Reported to OOW <input type="checkbox"/></p> <p><small>Full details to be entered as Near miss in the Computerized Management System and sent to office within 24 hours of occurrence.</small></p>

