

## OPTIMALISASI PENGGUNAAN IJIN KERJA / *WORK PERMITE* UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA DIATAS KAPAL

**B.L Hentri Widodo<sup>1\*</sup>, Agus Saleh<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal,  
Politeknik Bumi Akpelni, Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17, Bendan Duwur,  
Kec. Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah 50235

<sup>2</sup>Program Studi Teknologi Rekayasa Permesinan Kapal,  
Politeknik Bumi Akpelni, Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17, Bendan Duwur,  
Kec. Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah 50235

\*Email:[bl.hentri@akpelni.ac.id](mailto:bl.hentri@akpelni.ac.id)

### Abstrak

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami tentang Keselamatan kerja merupakan prioritas penting bagi crew kapal saat bekerja di atas kapal. Perusahaan pelayaran dengan Safety Management Systemnya dimana pelaksanaan diatas kapal di kontrol oleh Nakhoda dan ditunjuk seorang Safety Officer Kapal memastikan bahwa seluruh crew kapal telah menjalankan prosedur operasional keselamatan kerja pada setiap melaksanakan pekerjaannya diatas kapal. Untuk mencapai keselamatan kerja yang optimal di kapal, langkah awal memastikan bahwa seluruh crew kapal mengerti dan melaksanakan standar operasional tentang keselamatan kerja, yaitu menjalankan prosedur Ijin Kerja atau Work Permit serta memakai peralatan pelindung pribadi sesuai jenis pekerjaan yang akan dilakukan di atas kapal. Metode yang digunakan dalam studi ini adalah pengamatan langsung dikapal, studi pustaka dengan menelaah buku tentang keselamatan kerja dan diskusi dengan para crew diatas kapal. Dari data-data selama observasi, studi pustaka dan wawancara kemudian dianalisa dan dirumuskan serta dikemukakan menggunakan metode diskriptif kualitatif. Hasil dari pembahasan ini menjelaskan bahwa kesadaran dan disiplin yang tinggi dari setiap crew kapal dalam melaksanakan standar operasioal tentang keselamatan dalam bekerja sangat menentukan keberhasilan setiap pekerja untuk terhinari dari kecelakaan kerja yang tidak diharapkan. Karena pada setiap jenis pekerjaan mempunyai resiko yang berbeda, maka diperlukan kecakapan dalam merencanakan pelaksanaan pekerjaan dengan baik sesuai dengan work permitnya.

**Kata kunci:** Prosedur, Work Permit, Keselamatan kerja

### Abstract

*This writing aims to know and understand that workplace safety is an essential priority for ship crew working on a ship. The shipping company, with its Safety Management System, where the implementation on board is controlled by the Master and appointed Ship Safety Officer. Ensures that all ship crew has carried out work safety operational procedures every time they carry out their work on the ship and achieve optimal work safety on board; the first step is to ensure that all ship crew understands and implements operational standards regarding work safety, namely carrying out work permit procedures or work permits. Besides, wearing personal protective equipment according to work typically carried out on board. The method used in this study is a direct observation on board, a literature study by reviewing books on work safety, and discussions with the crew on board. The data during observation, literature study and interviews were then analyzed, formulated, and presented using a qualitative descriptive method. The results of this discussion explain that the high awareness and discipline of each ship's crew in implementing operational standards regarding safety at work dramatically determine the success of each worker in avoiding unexpected work accidents. Because each type of work has different risks, skills are needed in planning the implementation of work properly in accordance with the work permit*

**Keywords:** Procedure, Work Permit, Work safety

## PENDAHULUAN

Kebiasaan manusia dalam hal keselamatan kerja masih banyak perlu mendapatkan perhataian bersama dikarenakan masih banyaknya kecelakaan-kecelakaan kerja diatas kapal kapal niaga. *Safety first* merupakan suatu aspek yang utama dalam sebuah pekerjaan terutama pekerjaan diatas kapal. Banyaknya kejadian kecelakaan kerja yang diatas kapal disebabkan dari berbagai faktor penunjang diantaranya adalah manusianya itu sendiri, penerapan prosedur atau SOP (Standar operasional prosedur), kesalahan penggunaan peralatan dan berbagai faktor lainnya termasuk faktor alam itu sendiri. Menurut Daryanto (2010) penyebab dari kecelakaan kerja bisa terjadi dari beberapa sebab diantaranya tindakan kerja yang memang tidak aman, dan kecelakaan kerja akibat dari orang lain lakukan. Faktor faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja diantaranya adalah

1. Faktor manusia
2. Faktor lingkungan
3. Prosedur yang tidak dijalankan
4. Faktor alam

Penerapan dan dan sistem pengelolaan keselamatan kerja pada era saat ini tidak bisa terlepas dari bagaimana manajemen perusahaan pelayaran dalam menyusun suatu standar operasional yang matang untuk diterapkan di area kerja atau diatas kapal. Disini juga peran dari Nakhoda dan *Safety Officer* berperan penting dalam penerapan keselamatan kerja diatas kapal. Saat kapal beroperasi banyak sekali di dapatkan pekerjaan-pekerjaan beresiko menyebabkan kecelakaan kerja baik kecelakaan yang ringan bahkan kecelakaan yang berat. Baik itu pada tempat tempat geladak kapal/*deck* maupun dikamar mesin/*engine room*. Beberapa contoh kecelakaan kerja diatas kapal diantaranya adalah pada saat pembersihan atau pengecekan ruang tertutup kapal yang tidak menggunakan dan melaksanakan prosedur yang sudah ada maka bisa terjadi kecelakaan kerja diataranya bisa pingsan bahkan bisa terjadi kematian. Seperti yang terjadi pada TB Alpine Marine 12 pada pada 9 Januari 2018 jam 10.00 pada saat pekerjaan memasuki ruang tertutup. Pada kejadian tersebut mengakibatkan korban jiwa sebanyak 3 orang. Dimana satu diantara ketiga orang tersebut adalah sebagai supervisor bisa dikatakan *Safety Officer* dari pekerjaan

tersebut. Karena kurang memperhatikan aspek keselamatan kerja yang ada. Oleh karena itu dalam penulisan ini penyebab terjadinya kecelakaan kerja diantaranya. Berdasarkan UU No 11 Tahun 2020 tentang tentang tentang cipta kerja dinyatakan bahwa setiap pekerja atau buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja, moral dan kesusilaan dan perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat serta nilai nilai agama. Dan berdasarkan uraikan diatas maka penulis mengambil beberapa pokok masalah yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja diantaranya :

1. Kurangnya penerapan standar prosedur keselamatan dalam hal ini pelaksanaan *work permit* tidak dijalankan secara maksimal.
2. Peran penting dari Nakhoda maupun *safety officer* diatas kapal perlu dimaksimalkan kembali.

Untuk itu agar dapat tercipta suasana kerja yang aman dan selamat beberapa hal dibahas dalam penulisan ini.

## LANDASAN TEORI

### A. Pengertian Optimalisasi

Menurut (Nurrohman, 2017) bahwa optimalisasi itu adalah suatu upaya untuk meningkatkan kinerja pada unit kerja atau pribadi yang berhubungan dengan kepentingan umum demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatatanh tersebut. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa Optimilisasi dalam penulisan ini adalah upaya upaya yang dilakukan seperti penerapan *work permit* untuk meningkatkan kinerja didalam operasional kapal baik untuk perawatan dan saat kapal beroperasi pada setiap bagian atau departemen baik *deck* maupun *engine* guna mencapai suatatu penyelenggaraan kegiatan operasional kapal maupun pada kegiatan perawatan kapal sehingga hasil yang didapatkan adalah bekerja dengan aman dan selamat juga kapal dapat beroperasi sebagai mana mestinya sesuai yang diinginkan oleh perusahaan kapal itu sendiri.

### B. Ijin Kerja / Work Permit

Jika sebuah perusahaan pelayaran sudah mengimplementasikan *ISM Code (International Safety*

*Management Code* atau Standar Keselamatan Internasional maka pada saat itulah perusahaan tersebut juga sudah menyiapkan SMS Manual (*Safety Management System*) sehubungan dengan tata cara atau prosedur tentang keselamatan kerja termasuk penyusunan tentang ijin kerja. Setiap pekerjaan terdapat prosedur dalam menciptakan tujuan akhir yaitu terciptanya keselamatan kerja bagi awak kapal yang bekerja. Menurut (*International Assotiation of Oil & Gas Procedure, 1993*) yang dimaksud dari *Work Permit* adalah sistem tertulis resmi yang digunakan untuk mengontrol jenis pekerjaan yang diidentifikasi sebagai pekerjaan yang berpotensi membahayakan, bisa dikatakan juga bahwa ini sebagai alat atau sarana komunikasi antara pekerja itu sendiri dengan pihak manajemen atau atasan dari pekerja dalam hal ini adalah *Safety Officer* diatas kapal pada saat melaksanakan pekerjaan. Sedangkan tujuan dilaksanakan sitem *Work Permite* sendiri adalah memastikan bahwa setiap pekerjaan tersebut dilaksanakan dengan benar dengan mempertimbangkan semua resiko yang ada di setiap pekerjaann itu. Didalam menjalankan sistem *work permit* beberapa hal yang harus diperhatikan adalah:

1. Kejelasan tentang siapa
  - a. Siapa yang mengerjakan pekerjaan tersebut
  - b. Siapa yang memberikan wewenang pekerjaan
  - c. Siapa yang bertanggung jawab untuk pecegahan bila mana diperlukan.
2. Perintah yang tepat
  - a. Perintah yang tepat terhadap pekerjaan yang dilakukan
  - b. Tata cara atau prosedur harus dan benar benar dipatuhi dengan dikeluarkan work permit tersebut.
3. Kelengkapan sarana prasarana yang mendukung Pekerjaan.
  - a. Kelengkapan APD (alat pelindung diri)
  - b. Alat pemadam kebakaran
  - c. Perlengkapan kesehatan
4. Tempat berkumpul

Tempat berkumpul (*Muster Station*) jika memang terjadi keadaan yang membahayakan atau keadaan darurat.

Didalam *work permit* itu sendiri biasanya sudah dilengkapi adanya dokumen pendukung seperti halnya JHA (*Job Hazzard Analysis*) dan juga dilengkapi *Tool Box Meeting Checl List*. Yang mempunyai wewenang dalam mengeluarkan work permit adalah pihak berwenang/pengawas dalam hala ini adalah *safety officer* pelaksanaan pekerjaan tersebut. Beberapa jenis pekerjaan yang memerlukan dari work permite diantaranya adalah

1. *.Hot Work dan Cold Work Permit*

*Hot work* adalah pekerjaan panas yaitu suatu pekerjaan yang mengandung panas yang bisa menyebabkan kebakaran diataranya adalah pengelasan. Sedangkan *cold work* adalah adalah pekerjaan yang tidak bersinggungan dengan panas. Sehingga jika pekerjaan tersebut dilakukan maka harus *Safety Officer* harus mengeluarkan *Hot work/Cold work permit* dengan mempertimbangkan aspek keselamatan kerja bagi para ABK (anak Buah Kapal ) yang bekerja.

2. *Working over side*

Adalah pekerjaan pada sisi lambung kapal yang bisa menyebabkan pekerja atau ABK dapat jatuh kelaut atau *Over board*. Maka jika ada pekerjaan yang dilakukan pada sisi lambung kapal *Safety Officer* wajib mengeluarkan *Working Over side permit*.

3. *Entering Confined Space Close / Memasuki ruang tertutup.*

Yaitu suatu pekerjaan yang dilaksanakan didalam ruangan ruangan tertutup seperti tanki- tanki pada kapal, cofferdam, pada tanki-tanki ballast. Maka jika ada pekerjaan yang dilaukan pada tempat tempat tersebut maka *Safety Officer* harus mengeluarkan *Entering confined Space Closed Permit*.

4. *Electrical*

Adalah pekerjaan yang bersinggungan dengan peralatan dengan sumber arus listrik yang mengakibatkan pekerja bisa berbahaya akibat tegangan arus listrik tersebut bahkan juga bisa mengakibatkan kebakaran. Mekan *Safety Officer* harus menggunakan atau mengeluarkan

Electrical work permit.

5. *Working at High*

Yaitu pekerjaan yang dilakukan pada ketinggian seperti halnya pada tiang kapal, tiang alat bongkar muat. Jadi jika ada pekerjaan yang dilakukan pada tempat tempat tersebut maka Safety Officer harus mengeluarkan Working at Hight permit.

Jadi kesimpulannya adalah *work permit* digunakan pada saat adanya pekerjaan yang memiliki kadar atmosfer yang mudah terbakar bahkan yang mudah untuk meledak, pekerjaan disisi lambung kapal, ditempat tempat ruangan tertutup, yang bersingungan arus listrik dan bekerja pada ketinggian. Ijin kerja atau work permit bisa berlaku sampai 1 shif atau kurang lebih 8 jam kerja namun tidak boleh lebih dari satu hari. Atau berlaku sampai pekerjaan tersebut selesai samapai kurun waktu tidak lebih dari 8 jam yang dimulai dari waktu kerja normal yaitu mulai jam 08 00 pagi hari sampai jam 17.00 pada sore hari. Namun bila mana pekerjaan tersebut belum selesai maka *Safety officer* diwajibkan membuat *Work Permit* yang baru dengan mengupdate dan membuat *Job Hazad Analysis* yang baru yang ada pada lingkungan saat kondisi pada saat itu

5. Keselamatan kerja

Menurut Darsono dan Tjajuk dalam Rahmi dan Mariza pengertian keselamatan kerja adalah Dalam melaksanakan pekerjaan karyawan harus dijaga keselamatannya agar kinerjanya meningkat. Jadi dalam hal ini pekerja diatas kapal bisa digolongkan sebagai Awak kapal. Dimana awak kapal harus diberi rasa yang aman dan selamat dalam melakukan pekerjaan diatas kapal untuk menunjang operasional kapal agar supaya lancar, menjaga agar awak kapal dapat selamat dari semua keadaan bahaya yang bisa mengancam keselamatan agar supaya terhindar dari kecelakaan kerja. Sedangkan menurut Mangkunegara dalam keselamatan kerja adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya untuk menjadi masyarakat yang adil dan makmur. Jadi dapat

disimpulkan bahwa keselamatan kerja diatas kapal adalah suatu upaya untuk menjamin keselamatan jasmaniah yang antirnya bahwa keselamatan seluruh anggota badan bagi awak kapal terhindar dari suatu kecelakaan dan secara rohaniah tidak menimbulkan suatu tekanan secara psikologis awak kapal yang nantinya dapat mengurangi performa atau kinerja, sehingga tujuan yang akan dicapai tidak juga maksimal didapatkan. Dibawah ini adalah contoh permit to work

**Permit To Work**

*All sections should be completed. The responsible Officer issuing the permit should delete those sub-section and/or conditions in Section 6, which are not applicable. All other conditions should be checked off. Careful consideration should be given to any other conditions appropriate to the risk involved, and those should be inserted in Section 7. Reference should always be made to the current edition of the UK Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen.*

Vessel :		Date :	
1. Work to be carried out (type & description: hot work, tank entry etc.):			
2. Location (designation of space, machinery item etc):			
3. Authorised Person in charge:		4. Period of validity of permit From ..... hrs To ..... hrs	
5A. Crew / Contractors involved in carrying out work (names):			
5B. Is there a RISK ASSESSMENT been done for this job (Refer to the Risk Assessment Register)?		Yes	No
5C. If there is one already done, what is the number of this Risk Assessment (Refer to the Risk Assessment Register)?		Number:	
5D. If there is no Risk Assessment, do one now and enter the number in the space provided.		Number:	
<b>6A. ENTRY INTO ENCLOSED OR CONFINED SPACES</b>		Yes	No
1. Space thoroughly ventilated			
2. Arrangements made for continuous ventilation throughout validity of permits			
3. Atmosphere tested and found safe			
Time.....			
Oxygen..... % val (21%)			
Hydrocarbon..... % LEL (less than 1%)			
4. Arrangements made for repeat testing at regular intervals			
5. Rescue & resuscitation equipment available at entrance			
6. Responsible person in attendance at entrance to space, familiar with rescue equipment			
7. Communicatious arranged including emergency signals			
8. Access & illumination adequate			
9. All equipment used of approved type			
10. User familiarity with breathing apparatus confirmed			
11. Breathing Apparatus checked & tested. Certificates in date			
12. Personnel understand space is to be immediately vacated in case of ventilation or communications failure			

**Gambar 1. Permit Work**

6. Kecelakaan Kerja

Menurut Tarwaka (2016) yang dimaksud kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering tidak terduga yang dapat menimbulkan kerugian waktu, harta benda dan properti maupun jiwa dalam suatu proses kerja industri. Sedangkan berdasarkan PERMENAKER No 03/MEN/1998 yang dimaksud kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak terduga dari semula yang menyebabkan kerugian harta dan jiwa. Jadi dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja adalah kejadian yang luar biasa yang semua orang atau pekerja kehendaki pada saat

melaksanakan suatu kegiatan yang bisa mengakibatkan kerugian material dapat menyebabkan cacat seumur hidup, bahkan hilangnya jiwa manusia juga kerusakan terhadap lingkungan sekitar.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Kurangnya penerapan standar prosedur keselamatan dalam hal ini pelaksanaan work permit tidak dijalankan secara maksimal.**

Didalam penerapan PTW (*Permite to Work*) di atas kapal belum begitu maksimal dilaksanakan sehingga belum juga maksimal apa yang menjadi tujuan pekerjaan tersebut tercapai yaitu terselesaikan pekerjaan dan terlindungi semua baik kapal, sebagai obyek pekerjaan maupun ABK sebagai subyek pekerjaan. Maka hal hal yang harus dilakukan dalam membuat *permit to Work*. Berikut ini adalah beberapa prosedur yang harus dijalankan pada saat :

#### **a. Pekerjaan Hot work**

Hal hal yang harus dipersiapkan dan disampaikan kepada seluruh ABK atau kontraktor yang bekerja jika akan melakukan pekerjaan panas diatas kapal diantaranya adalah:

##### *i. Work to be carried out*

Yaitu jenis pekerjaan yang akan dilaksanakan yaitu pengelasan.

##### *ii. Location*

Yaitu tempat yang akan dilakukan pekerjaan disampaikan cakupannya sebagai contoh pengelasan pada railing kapal, pada tanki kapal dan lain lain

##### *iii. Authorised Person In charge*

Yaitu siapa yang bertanggung jawab pekerjaan ini dalam hal ini adalah Mualim I atau Safety Officer dan juga Nakhoda sebagai penanggung jawab diatas kapal.

##### *iv. Periode of Validity of Permit*

Yaitu periode keabsyahan dari Ijin kerja harus disampaikan kepada semua pekerja atau ABK yang akan melaksanakan pekerjaan tersebut. Dari jam berapa sampai jam berapa pekerjaan tersebut dilaksanakan dimana *validity* dari *permite* tersebut tidak lebih dari 1 shif periode kerja yaitu 8 jam. Namun bila mana belum selesai juga harus dikeluarkan kembali *Work Permit* yang baru.

##### *v. Crew / Contractor*

Yaitu semua yang terlibat dalam pekerjaan tersebut harus di data nama dan *job disk* nya untuk memudahkan kontrol dan mengefektikan pekerjaan agar segera selesai sesuai tempat waktunya

##### *vi. Risk Assesment*

Yaitu membuat daftar atau mengacu pada Risk Assesmen Register bila mana sudah dibuat sebelumnya untuk memudahkan kontrol dan penanganan jika terjadi keadaan bahaya atau kecelakaan kerja. Jadi *Safety Officer* membuat daftar bahaya bahaya yang ditimbulkan bila melalukan pekerjaan hot work tersebut. Sebagai contoh adalah jika muncul terjadi kebakaran pada saat pengelasan maka sebelum dilaksanakan pekerjaan sudah disiapkan alat pemadam kebakaran yang *portable* maupun fire hose sebagai langkah *control* atau antisipasi jika terjadi kebakaran. Tanda tanda bahaya dipasang agar tidak ada orang melintas diarea tersebut. Disiapkan *medical first aid* untuk mengantisipasi jika terjadi kecederaan. Dan semua peralatan yang berhubungan pekerjaan welder tersebut dipersiapkan. Memastikan juga diarea pekerjaan tersebut clear dari barang barang yang mudah terbakar dan *gas free*. Termasuk adalah sarana komunikasi.

##### *vii. Certificate of Check and Acceptance*

Yaitu bahwa *work permit* itu sudah dilaksanakan semua langkah langkahnya dan dapat diterima oleh ABK yang akan bekerja selanjutnya ditanda tangani oleh pekerja, *Safety Officer* dan Nakhoda. Dan pekerjaan sudah disa dilakukan sampai selesai.

##### *viii. Certifikat of Completion.*

Yaitu waktu setelah pekerjaan diselesaikan sesuai dengan periode yang diberikan maka *Safety Officer* menanda tangani *Permit to Work* tersebut. Dan selanjutnya *permit to work* tersebut disimpan sebagai arsip bila mana kedepan diperlukan.

**b. Pekerjaan *Working Over side***

Pada dasarnya tata urutan atau prosedur untuk membuat permit pada saat pekerjaan *working over side* dengan *hot work* sama namun yang membedakan adalah persiapan alat alat yang digunakan berbeda contohnya pada pekerjaan ini harus disiapkan *life buoy ring* dan *buddy system* seperti halnya *safety harness*. *Safety officer* memastikan semua *Personal Protective Equipment* di gunakan dengan sempurna, untuk mencegah bahaya yang timbul pada saat melakukan pekerjaan tersebut. Tidak lupa ditempatkan seorang pengawas yang bekerja memantau setiap pekerjaan dan memantau setiap bahaya yang ditimbulkan agar segera mendapatkan penanganan lebih dini untuk menghindari tingkat bahaya yang lebih fatal.

**c. Pekerjaan *Entering Confined Space Close***

Pada tahapan membuat Risk Assesment saat *permit To Work* pada pekerjaan memasuki ruang tertutup hampir sama juga langkah dan prosedurnya dengan yang lainnya. Hanya saja yang harus diperhatikan adalah ruangan yang akan dimasuki mempunyai ventilasi yang cukup, bisa dilakukan dengan membuka *Man Hole* sehari sebelumnya dan diberikan perangan dengan blower yang arahnya masuk ke dalam ruangan tersebut agar terpenuhi kadar Oksigen yang diperlukan manusia nantinya pada saat sudah memasuki ruangan tersebut. Dilakukan pengtesan tingkat Oksigenya dan dipastikan 21% dan kadar Hidrokarbon tidak lebih dari 1% pada saat ruangan tersebut akan dimasuki. Tidak kalah pentingnya pada saat itu menyiapkan Breathing Apparatus yang masih bisa digunakan dan masih memenuhi standar untuk tekanan oksigennya yang bisa dilihat pada *gauge pressure* nya.

**d. Pekerjaan *Electrical***

Yang membedakan saat membuat PTW Pada tahapan membuat risk assesmen pada pekerjaan yang berhubungan dengan listrik adalah memasang tanda tanda perhatian,

dilakukan pengecekan sumber sumber listrik jika ada yang di *bypasses*. Juga memastikan semua sumber listrik yang ada hubungannya dengan lokasi atau tempat pekerjaan tersebut dilakukan di matikan dan diberitahukan kepada semua orang yang ada diatas kapal. Memastikan semua peralatan yang digunakan sudah sesuai dengan yang dibutuhkan yaitu peralatan yang mungkin tidak bisa mengalirkan arus listrik. Tak kalah pentingnya adalah alat pemadam kebakaran yang memang dapat digunakan pada kelas kebakaran kelas C yaitu kebakaran yang disebabkan oleh arus listrik.

**e. Pekerjaan *Working at High***

Pada saat pekerjaan pada ketinggian diatas 1,2 m untuk membuat permit to work tahapan sama dengan tahapan pada hot work akan tetapi pada saat mempersiapkan semua peralatan saat melakukan *Risk Assesment* perlu diperhatikan bahwa perlunya safety harness selain PPE lainnya yang wajib digunakan.

Prosedur prosedur diatas seyogyanya dilakukan dengan sepenuhnya guna menunjang keselamatan kerja diatas kapal. Sebagai implementasi *ISM Code*.

**Peran penting dari Nakhoda maupun *safety officer* diatas kapal perlu dimaksimalkan kembali.**

Peran penting dari seorang supervisor dalam hal ini adalah Nakhoda sebagai penanggung jawab semua yang ada di atas kapal dan *Safety Officer* sebagai penanggung jawab setiap pekerjaan. Pada level Nakhoda dan *Safety Officer* diharuskan memberikan familiarisasi kepada ABK kapal sesuai dengan STCW 1978 amandemen 2010 tentang Pengenal diatas kapal. Dimana didalam pengenalan ini dibagi menjadi yaitu:

**a. *Elementary Basic Safety Familiarization***

Meliputi pengenalan tentang hal hal keselamatan kapal seperti simbol simbol, tanda bahaya, dan pengenalan hal hal yang harus dilakukan pada saat mengalami keadaan yang kurang aman seperti adanya kebakaran, orang jatuh kelaut, yang itu semua akibat dari kesalahan prosedur yang dilakukan saat

- melakukan pekerjaan diatas kapal
- b. *Ship Specific Shipboard Familiarization*  
Yaitu pengenalan kepada ABK kapal yang dilakukan oleh *safety Officer* dengan cara orientasi kapal, pengenalan menggunakan alat alat keselamatan pada setiap *manual book* nya, memutar vidio sehubungan keselamatan diatas kapal. Hal ini dilakukan Untuk menekan kecelakaan diatas kapal untuk menciptakan keselamatan kerja diatas kapal.

Selain itu yang dapat dilakukan adalah menjalankan Fungsi manajemen kontrol dari pimpinan diatas kapal (Nakhoda) dan juga *safety officer* yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja seiring dengan Fungsi manajemen diantaranya adalah :

a. *Planning*

Yaitu baik Nakhoda maupun *Safety Officer* dapat menggambarkan apa yang mau dicapai dalam melaksanakan suatu pekerjaan, baik pada saat perawatan maupun operasional kapal

b. *Organizing*

Yaitu Nakhoda dan *Safety officer* mampu membuat tugas tugas dan jenis pekerjaannya,tanggung jawab pekerjaan yang dilakukan oleh ABK kapal, dan siapa siapa yang harus menyelesaikan pekerjaan tersebut agar sebuah pekerjaan dapat dilakukan oleh seorang ahlinya sehingga hasil yang dicapai sangat maksimal sesuai yang diinginkan.

c. *Motivating*

Pada tahapan ini Nakhoda dan *safety officer* harus mampu mengerakan sumber daya manusia dalam hal ini ABK kapal dalam melaksanakan setiap pekerjaan yang akan dilakukan dengan cara memberi petunjuk atau arahan, nasihat dan arahan arahan yang berhubungan dengan keselamatan kerja agar dapat bekerja dengan aman dan selamat juga tercapai tujuan pekerjaan tersebut dilakukan.

d. *Controlling*

Pada tahapan ini Nakhoda dan

*safety Officer* membuat sistem pengawasan yang ketat pada setiap penyelesaian pekerjaan diatas kapal. Bila mana didapati hal hal yang sekiranya ABK berbuat mendekati tingkat bahaya contohnya merokok di geladak kapal, merokok di ruang kamar mesin, memasuki ruangan tertutup sendirian, bekerja tanpa menggunakan palat pelindung diri yang ditentukan dan lain sebagainya, maka diberikan peringatan secara tertulis sesuai dengan form yang ada di perusahaan tersebut. Sebagai contoh adalah dibuatkan PAKAT (*Plan Assess Keep looking Agree Take note*) yaitu memberikan pemahaman dengan apa yang ABK lakukan adalah mendekati bahaya atau justru membahayakan pada saat itu jika ABK tersebut mau mengerti dan setuju dengan pemberian pemahaman tersebut maka dituangkan didalam catatan tanpa harus menyebutkan siapa nama orang tersebut. Pada dasarnya hal ini dilakukan adalah untuk melihat setiap perkembangan yang muncul terutama bahaya bahaya yang timbul di suatu pekerjaan sehingga Nakhoda dan *Safety Officer* kedepanya bisa menyusul sehubungan JHA (*Job Hazzard Annalysis*).

e. *Evaluating*

Pada tahapan ini Nakhoda maupun *Safety officer* membuat suatu penilaian atau pengukuran terhadap hasil pekerjaan yang dilakukan oleh ABK dalam perawatan kapal maupun operasional kapal dengan hasil yang seharusnya dicapai sesuai yang sudah digariskan oleh perusahaan dalam memaksimalkan setiap kegiatan.

Jika setiap tahapan dari fungsi fungsi manajemen tersebut dilaksanakan maka tujuan yang hendak dicapai dalam suatu kegiatan atau perawatan dalam operasional kapal dapat dicapai dengan maksimal. Sebegitu pentingnya peran dari Nakhoda maupun *safety officer* didalam suatu proses pekerjaan diatas kapal. Baik pada saat pekerjaan perbaikan kapal maupun operasional kapal sehingga harapan keselamatan kerja juga dapat dicapai. Jika keselamatan kerja

dapat dicapai dengan maksimal maka secara tidak langsung biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan bisa ditekan secara maksimal untuk pengeluarannya, dan kepercayaan dari setiap penchanter kapal juga tinggi. Disamping itu juga peran dari manajemen level diatas kapal adalah melaksanakan setiap kebijakan perusahaan atau *Company Policy* terkait dengan setiap pekerjaan yang dilakukan setiap ABK nya.

Nakhoda dan safety officer memberikan Pelatihan pelatihan sehubungan dengan keselamatan kerja dan juga memberikan informasi tentang *SMS Manual* agar dipahami kepada setiap ABK kapal untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan selamat. Didalam *ISM code* Nakhoda harus menerima laporan jika terjadi kecelakaan dalam bekerja dan *Safety Officer* melakukan investigasi jika terjadi kecelakaan kerja diatas kapal, melaporkan hasil investigasi dan melakukan safety inspection untuk mencegah terjadinya kasus kecelakaan yang sama diatas kapal, sekaligus mencatat setiap adanya kejadian kecelakaan kerja diatas kapal sebagai bahan evaluasi kedepannya.

## KESIMPULAN

Kecelakaan kerja tidak hanya menyebabkan kerugian material namun bisa menyebabkan adanya korban jiwa maka dari itu didalam pelaksanaan suatu pekerjaan diatas kapal harus lah memeng berdasarka tatacara atau prosedur yang tepat yang sudah dibuat oleh suatu perusahaan dalam hal ini adalah perusahaan pelayaran. Kita yakin bahwa setipa perusahaan pelayaran sudah membuat SOP dalam setiap kegiatan operasional kapalnya yang tertuang didala *SMS Manual* perusahaan. Agar tercipta suasana kerja yang aman dan selamat dalam setiap opsional kapal sehingga tidak menghambat setiap kegiatan yang dapat merugikan manusia atau ABK kapal dan juga Perusahaan kapalnya. Untuk itu kesimpulan dari permasalahan diatas adalah

1. Bahwa jika prosedur kerja tidak dilakukan dengan baik maka akan berakibat kerugian baik kerugian material maupun non material yaitu manusianya dalam hal ini adalah ABK kapalnya. Akibat yang timbul jika prosedur tidak dijalankan dengan benar adalah sebagai contoh saat pekerjaan panas bisa terjadi kebakaran, pada saat working over side terjadi *Man Over Board*, pada saat kerja electrical terjadi

kebakaran atau juga pekerja bisa kena arus listrik yang bisa mengakibatkan hilangnya kesadaran dan lebih parahnya terjadi kematian. Dan juga saat bekerja pada ketinggian diatas 1,2 m bisa terjadi slip, trip and fall yang mana bisa menyebabkan cedera pada ABK kapal yang melaksanakan pekerjaan tersebut bahkan juga cacat seumur hidup bahkan kematian.

2. Peran penting dari Nakhoda dan *Safety Officer* diatas kapal jika kurang maksimal bisa menghambat proses pekerjaan yang dilakukan sehingga bisa berdampak pada operasional kapal itu sendiri. Bahkan yang terjadi pada contoh diatas justru menjadikan korban dari kesalahan prosedur didalam melaksanakan suatu pekerjaan diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- ISM Code 2010. Kementerian Perhubungan  
Jakarta
- ISOGP 1993 International Assosiation of  
Oil and Gas Precedure
- Nurrohman 2017. Optimalisasi STCW 2019  
STCW convention dan STCW Code  
edition 2017 SMS Manual 2009, lantana  
services
- UU No 1 Tahun 1970 tentang  
Keselamatan kerja, kecelakaan kerja
- UU No 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan
- PERMENAKER No 03 Tahun 1998 Tentang  
Tatacara pelaporan dan pemeriksaan  
kecelakaan kerja
- Permana Yoga Adi. (2015). "Evaluasi Penerapan  
ijin kerja (Hot Work Permit) sebagai  
Upaya Pencegahan Bahaya Kebakaran di  
PT Indo Power Semarang"
- Zainal. (2018). Jakartae, Maritime.com