

**Optimalisasi Peran Nakhoda Dalam Peningkatan *Self Awareness* Awak Kapal  
Tentang Penggunaan *Personal Protective Equipment* Di Atas Kapal  
Melalui *Safety Meeting***

**Renny Hermawati**  
STIMART “AMNI” Semarang  
rennyhermawati36@gmail.com

**Abstrak**

Untuk menunjang keselamatan awak kapal saat melaksanakan pekerjaan di atas kapal, perlu penerapan kesadaran diri bagi setiap awak kapal tentang arti penting penggunaan Alat Pelindung Diri (*Personal Protective Equipment*) dalam melaksanakan pekerjaan. Hal itu penting dilakukan, karena pekerjaan sebagai awak kapal sangat rentan dengan kecelakaan kerja, sementara tidak seluruh awak kapal memiliki kesadaran diri (*self awareness*) tentang pentingnya menjaga keselamatan diri dalam dunia kerjanya. Hal itu akan mempengaruhi jumlah kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal. Demi mencegah serta mengurangi timbulnya resiko yang diakibatkan dari keteledoran awak kapal yang tidak mentaati penggunaan *Personal Protective Equipment* saat melakukan berbagai aktifitas pekerjaan di atas kapal, setiap perusahaan pelayaran, berkewajiban untuk melaksanakan monitoring terhadap kedisiplinan awak kapal dalam penggunaan *Personal Protective Equipment* saat bekerja di atas kapal. Seorang Nakhoda, yang berfungsi sebagai wakil perusahaan serta berkedudukan tertinggi di dalam struktur organisasi di atas kapal serta sebagai penanggung jawab keselamatan kapal yang diawaki beserta isinya, diharuskan untuk mampu berperan aktif dalam upaya menumbuhkan kesadaran awak kapal untuk memproteksi diri dari berbagai macam kejadian berbahaya yang timbul sebagai akibat dari kecelakaan kerja, dengan tujuan agar seyogyanya awak kapal dapat memahami arti penting penggunaan *Personal Protective Equipment* dalam bekerja di atas kapal. Salah satu upaya yang perlu dilakukan oleh perusahaan pelayaran terkait program peningkatan *self awareness* awak kapal adalah dengan melakukan kerjasama dengan seluruh Nakhoda dari setiap kapal yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Dalam hal ini, diharapkan Nakhoda dapat menunjukkan peran dan fungsinya, sebagai wakil dari perusahaan. Salah satu upaya yang dapat ditempuh oleh seorang Nakhoda dalam meningkatkan *self awareness* awak kapal terkait pentingnya *Personal Protective Equipment* dapat ditempuh salah satunya melalui pendekatan *safety meeting*. Dengan *safety meeting* yang ideal dan berkesinambungan, seorang Nakhoda diharapkan akan mampu membangkitkan *self awareness* awak kapal, sehingga awak kapal akan menyadari sepenuhnya arti penting penggunaan *Personal Protective Equipment* dalam bekerja di atas kapal.

**Kata Kunci** : *self awareness, personal protective equipment, safety meeting, awak kapal*

## Abstract

*In order to support the safety of a crew member in working on board, so important to apply self-awareness to each crew member regarding the importance of using Personal Protective Equipment while working. This needs to be done, because the world of work on board is vulnerable to workplace accidents, while not all crew members have the ability to self-awareness. This certainly affects the number of work accidents that occur on board. To prevent and reduce the occurrence of risk due to the negligence of the crew who do not heed the use of Personal Protective Equipment while working on board, each shipping company will monitor the crew's discipline in using Personal Protective Equipment while working on board. The skipper, as the company's representative and the Ship Master as well as the person in charge of ship safety and its contents are required to play an active role in trying to increase the awareness of the crew to be able and have the awareness to protect themselves from various dangerous conditions arising from work accidents , in the hope that the crew can understand the importance of using Personal Protective Equipment while working on board. One of the efforts that must be carried out by a company to increase the crew's self awareness is to cooperate with the Master ship from each ship owned by the company. In this case, the Master can indicate the role and function, where the Master is a representative of the company. To increase crew awareness about self awareness regarding the Personal Protective Equipment Personal Protective Equipment on board.*

**Keywords :** *self awareness, personal protective equipment, safety meeting, crew*

## Pendahuluan

Kecelakaan adalah suatu bentuk kejadian yang beresiko terjadi pada setiap orang, terutama untuk seseorang yang memiliki pekerjaan dengan tingkat resiko yang tinggi. Salah satu bentuk pekerjaan dengan tingkat resiko yang tinggi yaitu Awak kapal atau biasa disebut pelaut. Dalam Undang-Undang RI No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, disebutkan bahwa awak kapal dimana dalam hal ini disebut juga sebagai pelaut, yaitu orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pihak pemilik kapal untuk melaksanakan berbagai tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan dalam struktur organisasi yang berlaku di atas kapal dan tercantum dalam buku siji kapal tersebut, sedangkan menurut Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang kepelautan, awak kapal atau disebut juga pelaut adalah setiap orang yang memiliki kualifikasi atau keahlian maupun keterampilan sebagai seorang awak kapal.

Pekerjaan sebagai seorang Pelaut atau awak kapal di suatu kapal, didasarkan atas kontrak perjanjian kerja laut antara pihak perusahaan dengan awak kapal itu sendiri dengan durasi waktu kontrak kerja sesuai kesepakatan kedua belah pihak. Kontrak kerja seorang awak kapal yang

relative lama dengan tuntutan untuk menghabiskan waktu di atas kapal 24 jam sehari selama periode kontrak, membuat para awak kapal rentan merasakan kejenuhan terhadap rutinitas kerja yang dilaluinya di atas kapal, terlebih lagi bagi awak kapal yang mengawaki suatu kapal dengan rute pelayaran jarak jauh dengan durasi pelayaran lebih dari dua minggu, dengan sarana hiburan dan komunikasi yang sangat terbatas dan kurang memadai, akan mengakibatkan awak kapal mengalami keterbatasan baik dari berbagai informasi maupun hiburan dari dunia luar. Seorang awak kapal diwajibkan untuk menyelesaikan masa kontrak dengan melaksanakan berbagai aktifitas pekerjaan sesuai dengan jabatannya, secara berkesinambungan dan terus menerus dalam durasi waktu yang relatif lama. Melaksanakan berbagai kegiatan yang sama dari waktu ke waktu akan terkesan monoton, sehingga hal tersebut dapat meningkatkan resiko bagi seorang awak kapal, terhadap tindakan *human error* yang cenderung menyepelkan hal-hal yang seharusnya bersifat prinsip, sebagai contohnya yaitu penggunaan Alat Pelindung Diri (*Personal Protective Equipment*). Menurut Cahyono (2004) Alat pelindung diri merupakan suatu alat keselamatan yang wajib digunakan oleh

seorang tenaga kerja apabila mereka berada dalam lingkungan kerja yang berbahaya. Selanjutnya Cahyono menambahkan bahwa tujuan dari Alat Pelindung Diri (*Personal Protective Equipment*) yaitu untuk melindungi seseorang dari timbulnya resiko cedera dengan cara menciptakan penghalang antara pekerja dengan bahaya di tempat kerja. Penggunaan *Personal Protective Equipment* bagi seorang awak kapal diatur dalam pemberlakuan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS). Dunia kerja awak kapal mayoritas merupakan pekerjaan fisik, yang rentan terhadap kecelakaan kerja. Dalam melaksanakan pekerjaannya sangat dibutuhkan tingkat ketelitian, kehati-hatian, dan ketangkasan yang tinggi dari seorang awak kapal. Pemakaian *Personal Protective Equipment* saat bekerja di atas kapal diharapkan dapat melindungi awak kapal serta meminimalisir resiko yang ditimbulkan dari adanya suatu kecelakaan kerja.

Undang Undang No. 1 Tahun 1970, membahas bahwa kecelakaan kerja merupakan hal/kejadian tak terduga dan tidak dikehendaki. Peraturan lain yang membahas mengenai berbagai tindakan yang dapat dilakukan agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja sehingga dapat menciptakan keselamatan kerja untuk seorang pelaut di lingkungan kerjanya antara

lain yaitu Undang-Undang No.1 Tahun 1970 yang mengatur tentang keselamatan kerja, SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) 1974 bersama amandemennya yang mengatur tentang kriteria keselamatan kapal, ISM (*International Safety Management*) Code yaitu peraturan yang mengatur tentang manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal, serta International Code of Practice yang berisi tentang panduan mengenai berbagai prosedur keselamatan kerja serta tata cara pengoperasian kapal dan terminal. Keberadaan seluruh peraturan tersebut mengandung makna bahwa upaya untuk meminimalisir terjadinya suatu kecelakaan kerja di lingkungan kerja seorang pelaut bersifat mutlak. Suatu perusahaan pelayaran, harus mampu menjamin dan memastikan bahwa setiap kapal yang dimiliki oleh perusahaan tersebut, telah menerapkan upaya pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal sesuai dengan ketentuan perusahaan. Dampak terjadinya kecelakaan kerja bagi seorang pelaut di lingkungan kerjanya dapat beresiko menimbulkan kerugian bagi suatu perusahaan pelayaran. Perusahaan pelayaran akan mengeluarkan berbagai biaya pertolongan bagi awak kapal korban kecelakaan kerja beserta gaji yang tetap harus dibayarkan dan biaya ganti rugi

kepada pihak pemilik muatan dari kapal tersebut apabila kapal mengalami delay atau kerugian yang mungkin timbul sebagai dampak dari kecelakaan kerja tersebut. Menurunnya tingkat kepercayaan serta keyakinan *stake holders* perusahaan pelayaran dengan tingkat kecelakaan kerja yang tinggi akan menjadi dampak lain yang timbul setelahnya, sehingga dimungkinkan omset perusahaan pelayaran tersebut akan mengalami penurunan yang signifikan. Untuk mencegah terjadinya berbagai efek tersebut, suatu perusahaan pelayaran harus berupaya semaksimal mungkin agar seluruh kemungkinan tersebut tidak terjadi. Salah satu upaya yang dapat ditempuh suatu perusahaan adalah dengan menjamin bahwa seluruh kapal yang dimiliki oleh setiap perusahaan pelayaran diawaki oleh awak kapal yang handal dengan standard kompetensi sesuai dengan masing-masing jabatan dalam struktur organisasi di atas kapal. Dengan demikian di harapkan bahwa masing-masing awak kapal akan dapat memahami setiap tanggung jawab, kewajiban dan haknya sesuai jabatannya dalam struktur organisasi di atas kapal tersebut. Upaya lain yang harus dilakukan oleh suatu perusahaan pelayaran adalah memastikan bahwa setiap awak kapal yang mengawaki kapalnya memiliki kesadaran

diri (*self awareness*) untuk menggunakan *Personal Protective Equipment*, sehingga terciptalah suatu semangat kerja yang penuh kehati hatian, untuk menciptakan “*zero accident*”.

Pasal 359 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang), menyebutkan jika seorang Nakhoda berperan sebagai wakil perusahaan, hal tersebut menjelaskan bahwa suatu perusahaan pelayaran dapat melakukan berbagai kerjasama dengan Nakhoda setiap kapal yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran tersebut dalam memonitor serta mensukseskan program peningkatan *self awareness* bagi awak kapalnya terutama tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* di lingkungan kerja awak kapal. Undang Undang No.21 Tahun 1992 dan Pasal 341 b KUHD mengulas bahwa Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi di kapal, sedangkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan, Nakhoda adalah seorang awak kapal yang merupakan pemimpin tertinggi di atas kapal yang memiliki wewenang dan tanggung jawab yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dimana hal itu berarti bahwa Nakhoda bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal yang diwakinya serta

segala sesuatu yang ada di dalamnya. Adapun peraturan lain yang mengatur mengenai berbagai macam tugas serta tanggung jawab seorang Nakhoda diatas kapal yaitu tercantum dalam pasal 384 serta 385 KUHD dan pasal 55 Undang-Undang Nomer 21 Tahun 1992. Dalam peraturan tersebut dijelaskan tentang peran utama seorang Nakhoda, diantaranya sebagai penegak disiplin di atas kapal serta sebagai pemegang kewibawaan umum, dengan kata lain bahwa diatas kapal hanya ada satu orang yang memiliki kewenangan sekaligus memiliki hak untuk memimpin, yaitu Nakhoda kapal tersebut.

Agar dapat mencapai tujuan dalam upaya menumbuhkan *self awareness* bagi anak buahnya di atas kapal tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment*, Nakhoda dapat membuat berbagai bentuk kebijakan termasuk didalamnya membuat suatu program kerja yang dapat mendukung tercapainya target secara optimal dalam menumbuhkan *self awareness* awak kapal tentang penggunaan *Personal Protective Equipment*. Salah satu bentuk program kerja dari seorang Nakhoda yang dapat dilaksanakan untuk menujung peningkatan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah dengan memberikan

sosialisasi dengan media *safety meeting* secara rutin dan berkesinambungan. *Safety meeting* merupakan pertemuan rutin yang diadakan setiap satu bulan sekali, dimana pertemuan tersebut dihadiri oleh Nakhoda dan seluruh awak kapal. *Safety meeting* membahas tentang berbagai temuan, langkah maupun berbagai strategi yang akan ditempuh kedepannya tentang permasalahan yang biasa dihadapi di atas kapal, antara lain kesehatan awak kapal, keamanan awak kapal, maupun keselamatan kerja awak kapal, maupun berbagai langkah serta tindakan dalam upaya melakukan pencegahan terhadap terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

Permasalahan yang pernah terjadi di atas kapal MT Dewayani, yang merupakan jenis kapal tanker milik PT Ruby Maritime yaitu beberapa awak kapal mengeluhkan bahwa pertemuan *safety meeting*, menjadi hal yang membosankan. Adanya perubahan rute pelayaran juga menjadi alasan tersendiri mengapa *safety meeting* tidak dapat terlaksana secara optimal

### **Pembahasan**

Berbagai macam peranan seorang Nakhoda tercantum pada beberapa peraturan perundang-undangan yang berlaku, antara lain adalah sebagai berikut :

1. KUHD Pasal 384 menyebutkan bahwa seorang awak kapal yang sedang bekerja di atas kapal, memiliki kewajiban untuk mentaati perintah nakhoda dengan seksama, hal tersebut juga tertuang dalam KUHD 341 a, 3492, 414 serta 442. KUHD Pasal 385 mengulas bahwa tanpa izin dari seorang Nakhoda, seorang awak kapal tidak diijinkan untuk meninggalkan kapal. Hal tersebut diperkuat dalam KUHD pasa 387, 388 (2), 389 serta pasal 414. KUHD Pasal 386 yang berbunyi bahwa Nakhoda memiliki kekuasaan dalam menentukan proses disipliner atas anak buah kapal, sehingga demi mempertahankan hal tersebut seorang Nakhoda berhak ntuk menentukan atau mengambil tindakan terkait berbagai upaya peningkatan kedisiplinan awak kapal sesuai yang diperlukan. Hal tersebut diperkuat dalam KUHD pasal 384, 387, 393, 394 (a), 397,405,414 dan 442 yang keseluruhannya memiliki makna dalam hal memperkuat kedudukan nakhoda di atas kapal. Sesuai dengan permasalahan pada kapal MT Dewayani, pada dasarnya MT Dewayani telah menerapkan hal tersebut. Adapun hal terkait tugas Nakhoda sesuai dengan implementasi dari KUHD Pasal 384 dan 385. Sebagai seorang pemimpin tertinggi di atas kapal, Nakhoda MT Dewayani memiliki tugas untuk memimpin awak kapalnya dan menjamin untuk selalu membuat kapal yang di Nakhodainya layak laut. Tanggung jawab lainnya bagi Nakhoda MT Dewayani sesuai peraturan tersebut di atas adalah memastikan kapalnya untuk selalu melaksanakan tertib administrasi, dimana hal tersebut bermanfaat agar PT Ruby Maritime selaku perusahaan pemilik kapal dapat dmudahkan dalam melaksanakan pengontrolan.
2. Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 butir ke 12 Undang Undang Nomer 21 Tahun 1992 menyebutkan bahwa Nakhoda kapal merupakan salah satu dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal serta memiliki wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selanjutnya dalam pasal 15 ayat (1) Undang Undang Nomer 21 Tahun 1992 dijelaskan bahwa Nakhoda atau disebut juga sebagai pemimpin kapal selama melakukan pelayaran wajib mematuhi berbagai aturan terkait tata cara berlalu lintas, alur-alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran, dan telekomunikasi pelayaran. Ayat ke (2) dari

pasal yang sama menjelaskan bahwa Nakhoda atau pemimpin kapal dari kapal yang berada di pelabuhan yang patut diduga melanggar aturan-aturan yang ditetapkan pada ayat (1), oleh pejabat pemerintah yang berwenang dapat diwajibkan untuk menempatkan jaminan pembayaran hukuman denda yang mungkin dikenakan atasnya. Pasal tersebut semakin menegaskan bahwa Nakhoda bertanggung jawab penuh terhadap keberhasilan seluruh proses pengoperasian di atas kapal. Sesuai dengan permasalahan pada kapal MT Dewayani, Nakhoda MT Dewayani dituntut untuk selalu mematuhi berbagai aturan yang mendukung kesuksesan kegiatan operasional kapal, termasuk didalamnya bertanggung jawab terhadap segala bentuk pelanggaran yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku yang dilaksanakan di kapal yang di Nakhodainya. Untuk mensukseskan program tersebut salah satu cara yang dapat ditempuh Nakhoda MT Dewayani adalah harus dapat berperan aktif dalam program penegakkan kedisipinan terhadap seluruh awak kapalnya demi meminimalisir berbagai bentuk pelanggaran di atas kapal tersebut.

3. Pasal 55 Nomer 21 tahun 1992 ayat (3) membahas kewenangan lain dari Nakhoda yang antara lain meliputi

membuat catatan setiap kelahiran apabila terjadi proses kelahiran di atas kapal, membuat catatan setiap kematian apabila terdapat awak kapal atau penumpang yang meninggal di atas kapal, dan menyaksikan serta mencatat Surat wasiat. Hal tersebut menjelaskan tentang tugas dan tanggung jawab Nakhoda sebagai Pegawai pencatatan sipil di atas kapal. Pemberlakuan tugas dan tanggung jawab Nakhoda MT Dewayani dalam hal tersebut juga diberlakukan. Nakhoda MT Dewayani bertugas untuk membuat akte kelahiran apabila dimungkinkan terjadi proses kelahiran di kapal tersebut, serta dalam waktu maksimal 24 jam melakukan pencatatan proses kelahiran tersebut di buku harian kapal (*Log Book*) MT Dewayani dengan menyertakan 2 orang saksi. Selain itu apabila terdapat ada kematian di MT Dewayani, Nakhoda juga bertanggung jawab untuk membuat akte kematian sementara, dengan mencatatnya di buku harian kapal (*Log Book*) MT Dewayani, dalam jangka waktu kurang dari 24 jam.

4. Pasal 947 KUHP yang berbunyi Surat wasiat orang-orang yang sedang berlayar di laut, boleh dibuat dihadapan nakhoda atau mualim kapal itu, atau bila mereka tidak ada, dihadapan orang yang



menggantikan jabatan mereka dengan dihadiri dua orang saksi. Hal tersebut menjelaskan bahwa seorang Nakhoda memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai Notaris di atas kapal, yang memiliki kewenangan untuk membuat akte wasiat seseorang diatas kapal dengan disaksikan 2 orang saksi. Penjelasan selanjutnya terkait tugas dan tanggung jawab Nakhoda dalam hal ini tercantum dalam pasal 952 KUHP yang berbunyi Surat wasiat demikian akan kehilangan kekuatannya, bila pewaris meninggal tiga bulan setelah sebab tersebut dalam tiga pasal yang lalu berakhir, kecuali bila surat itu telah disampaikan kepada Notaris untuk disimpan dengan cara seperti yang diatur dalam Pasal 932. Hal tersebut mengandung pengertian bahwa surat wasiat tersebut memiliki kekuatan hukum selama 3 bulan. Salah satu betuk dari ketetapan pasal tersebut di MT Dewayani adalah bahwa Nakhoda memiliki kewenangan untuk membuat akte wasiat seseorang diatas kapal dengan disaksikan 2 orang saksi, dimana surat wasiat tersebut memiliki kekuatan hukum maksimal 3 bulan.

### **Tugas dan Tanggung Jawab Nakhoda Dalam Menyelenggarakan *Safety Meeting* di atas Kapal**

*International Safety Management (ISM) Code*, merupakan acuan International yang berisi tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal. *ISM Code* mulai diberlakukan secara bertahap. Pemberlakuan *ISM Code* bagi kapal penumpang maupun *High Speed Craft* dengan seluruh ukuran, maupun berbagai tipe kapal tanker dengan GT 500 keatas di mulai sejak tanggal 1 Juli 1998. Pemberlakuan *ISM Code* selanjutnya pada tanggal 1 Juli 2002, dan diberlakukan bagi berbagai tipe kapal barang lainnya. Proses pemberlakuan *ISM Code* di atas kapal secara otomatis akan melibatkan berapa pihak dan meliputi beberapa jabatan di setiap perusahaan pelayaran, antara lain Top Level Management perusahaan pelayaran, DPA (*Designated Person Ashore*), bagian Crewing atau personalia, serta *Superintendent* perusahaan pelayaran tersebut. DPA (*Designated Person Ashore*) yaitu seseorang/pihak yang ditunjuk oleh suatu perusahaan pelayaran untuk memastikan sekaligus menjamin agar pengoperasian kapal dapat berjalan secara baik dan aman. DPA be

mertanggung jawab dalam membuat jaur hubungan antara pihak perusahaan, pihak kapal serta pihak-pihak lain yang terlibat. Bagian *Crewing* / personalia perusahaan pelayaran, diatur keterlibatannya dalam elemen 6 *ISM Code*, dimana dalam elemen tersebut disebutkan bahwa Bagian *Crewing* harus dapat memastikan jika setiap kapalnya diawaki oleh crew yang cakap, yang memiliki standard kompetensi yang sesuai dengan ketentuan masing-masing jabatan, dan dalam kondisi sehat, dan dibuktikan dengan sertifikat sehat.

*Superintendent* perusahaan pelayaran yaitu suatu jabatan yang bertugas memastikan bahwa kapal dan seluruh peralatannya terawat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yang dibuktikan dengan record perawatannya, serta selalu dalam keadaan fit dan siap untuk beroperasi pada saat dibutuhkan. Pemeliharaan kapal dan perawatannya diatur dalam elemen 10 *ISM Code*. Keterlibatan pihak kapal dalam pemberlakuan *ISM Code* tertuang dalam elemen 5, yang berisi tentang berbagai tanggung jawab dan wewenang Nakhoda, dimana Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi diatas kapal.

Salah satu aplikasi pemberlakuan *ISM Code* di PT Ruby maritime yang merupakan pemilik dari MT Dewayani adalah dengan menunjuk DPA (*Designated Person Ashore*) untuk bertanggung jawab dan memantau setiap hal yang berhubungan dengan keselamatan MT Dewayani. Agar tujuan tersebut terpenuhi, maka salah satu bentuk kegiatan yang dilakukan sebagai bentuk monitoring terhadap keselamatan kapalnya, salah satu cara yang ditempuh adalah dengan kewajiban menyelenggarakan *safety meeting* di MT Dewayani. Tahapan dalam proses pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal MT Dewayani antara lain meliputi :

1. Penusunan Jadwal pelaksanaan *safety meeting* di MT Dewayani, dan memastikan bahwa pelaksanaannya berjalan dengan lancar.
2. Memeriksa laporan pelaksanaan *safety meeting* MT Dewayani yang dikirim setiap bulan oleh Nakhoda MT Dewayani.
3. Memastikan bahwa rekomendasi hasil *safety meeting* MT Dewayani mendapat respon dari perusahaan, yaitu PT Ruby Maritime.
4. Memberikan peringatan kepada Nakhoda MT Dewayani, apabila

dalam periode waktu satu bulan, belum memberikan laporan pelaksanaan *safety meeting*.

5. Melakukan *record* terhadap proses pelaksanaan *safety meeting* di MT Dewayani.

Bentuk pengendalian, koordinasi dan pengontrolan dari PT Ruby Maritime terkait *safety meeting* terhadap MT Dewayani, dilakukan dengan memberikan tanggung jawab kepada DPA MT Dewayani agar intens memonitor dan menjaga komunikasi dengan Nakhoda MT Dewayani tentang pelaksanaan *safety meeting*. Berbagai tugas dari Nakhoda MT Dewayani terkait pelaksanaan kegiatan *safety meeting* antara lain meliputi :

1. Mengkoordinir pelaksanaan kegiatan *safety meeting* diatas kapal MT Dewayani.
2. Pemberian motivasi terhadap awak kapal MT Dewayani terkait pelaksanaan *safety meeting*
3. Mensosialisasikan berbagai kebijakan perusahaan terkait pelaksanaan *safety meeting* di MT Dewayani
4. Mengevaluasi proses pelaksanaan *safety meeting* di MT Dewayani

secara internal kemudian melaporkannya kepada pihak perusahaan.

MT Dewayani merupakan kapal *Charter type* tanker yang mengangkut avtur sebagai bahan bakar pesawat terbang. Statusnya sebagai kapal yang di charter oleh pemilik muatan, menjadikan daerah pelayaran MT Dewayani menjadi tidak tetap dan berubah ubah tergantung permintaan dari pemilik muatan, seringkali trayek MT Dewayani mengalami perubahan pelabuhan bongkar secara mendadak, dengan pemberitahuan pada saat kapal tersebut sudah dalam perjalanan ke pelabuhan bongkar sesuai perintah awal. Hal tersebut menyebabkan pelaksanaan *safety meeting* mengalami perubahan mendadak dan tidak dapat terlaksana sesuai jadwal yang telah ditentukan. Kendala lain yang dihadapi adalah, MT Dewayani beberapa kali melaksanakan cargo operation di pelabuhan dengan rute pelayaran yang cenderung pendek dengan durasi waktu yang singkat yaitu kurang dari 7 jam. Lokasi pelabuhan bongkar yang relative dekat, akan sangat menguras stamina awak kapal, terlebih bagi perwira *deck department* yang mempunyai kewajiban untuk berdinasi

jaga dengan durasi waktu lebih lama, yaitu 6 jam dengan kondisi kapal melaksanakan *cargo operation* di pelabuhan, baik dalam kondisi memuat maupun membongkar muatan. Kondisi stamina yang tekuras akan berimbas kepada kegiatan *safety meeting* yang akan dilakukan. Stamina yang tidak maksimal akan membuat awak kapal tidak sepenuhnya fokus terhadap kegiatan *safety meeting* yang berlangsung.

Menjadi tantangan tersendiri bagi seorang Nakhoda, agar dapat menyelenggarakan *safety meeting* seefektif dan semenarik mungkin agar hasil yang didapatkan dapat terlaksana sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan, salah satu strategi yang dapat digunakan adalah dengan membuat awak kapal terkesan dan berantusias untuk mengikuti kegiatan tersebut. Beberapa hal yang harus diterapkan oleh Nakhoda MT Dewayani untuk membuat *safety meeting* menjadi menarik antara lain adalah sebagai berikut :

1. Pelaksanaan *Safety meeting* di MT Dewayani, dipimpin oleh Nakhoda. Mengingat jam kerja awak kapal berbeda-beda, maka Nakhoda harus mampu melaksanakan manajemen

waktu yang baik, salah satunya adalah dengan memulai dan mengakhiri kegiatan *safety meeting* tepat waktu. Hal tersebut penting dilakukan agar awak kapal dapat membagi waktu supaya kegiatan kerjanya tidak terganggu

2. Kegiatan *safety meeting* yang dipimpin oleh Nakhoda MT Dewayani, dilaksanakan semenarik mungkin. Hal tersebut berfungsi untuk menekan rasa bosan awak kapal terhadap kegiatan, salah satu cara yang dapat ditemui adalah dengan memberikan selingan humor agar suasana tidak menegangkan, hal tersebut bertujuan agar awak kapal lebih *enjoy* sehingga dapat memahami secara optimal materi yang telah di berikan, dan tidak segan untuk bertanya kepada Nakhoda apabila terdapat suatu hal yang kurang dapat dimengerti olehnya.

3. Nakhoda MT Dewayani dapat memahami sejauh mana pemahaman yang dapat diserap oleh awak kapal, terkait materi yang telah disampaikan dalam *safety meeting*, dengan menganalisa berbagai pertanyaan yang diberikan oleh awak

kapal terkait materi tersebut. Sehingga Nakhoda dituntut untuk menghargai setiap bentuk pertanyaan yang diberikan oleh awak kapal.

4. Nakhoda MT Dewayani bersikap kooperatif dan bijaksana, jika terdapat awak kapal yang memiliki suatu pertanyaan akan tetapi Nakhoda tidak memiliki jawabannya. Salah satu cara yang dapat ditempuh adalah dengan melemparkan pertanyaan tersebut kepada awak kapal lain yang berpengalaman, atau berjanji untuk mencari tahu jawabannya dan menyampaikan jawaban atas pertanyaan tersebut pada *safety meeting* berikutnya.
5. Nakhoda MT Dewayani menghargai peserta *safety meeting*. Beberapa cara yang dapat dilakukan antara lain adalah dengan memperlakukan peserta dengan baik serta menghargai berbagai pendapatnya. Hal tersebut perlu dilakukan sebab tidak menutup kemungkinan, terdapat beberapa peserta *safety meeting* yang memiliki pengalaman berlayar yang lebih lama.

### **Peranan Nakhoda Dalam Meningkatkan *Self Awareness* melalui *Safety Meeting* tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment***

Nakhoda berperan sangat penting dalam upaya meningkatkan *self awareness* awak kapalnya tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* di atas kapal. Menurut Tasha Eurich (2015) terdapat 95 % orang yang memiliki *self awareness*, namun kenyataannya hanya 15% yang benar-benar memiliki kesadaran. Selanjutnya dijelaskan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi *self awareness* yaitu meliputi :

1. *Blind Spot*, merupakan hal yang terdapat dalam diri sendiri yang hanya bisa dikenali dengan penilaian orang lain, contohnya adalah perilaku. Seseorang cenderung tidak menyadari apa yang dilakukan olehnya, sebab perilaku lebih bersifat otomatis.
2. *Feel good effect*, merupakan rasa bahagia yang muncul sebagai efek dari hal-hal positif yang ada dari diri kita sendiri.
3. *Cult of self*, merupakan percaya diri seseorang yang timbul secara berlebihan, sehingga cenderung merasa hebat, mampu, mengetahui

segalanya, tetapi kenyataannya tidak sehebat, semampu dan setahu yang difikirkan.

Merupakan tantangan Nakhoda MT Dewayani, untuk mengelola *Blind Spot*, *Feel good effect*, dan *Cult of self* yang dimiliki awak kapalnya. Nakhoda MT Dewayani dituntut untuk dapat mengenal setiap karakter awak kapal secara seksama dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terbangun kedekatan emosional antara Nakhoda MT Dewayani dengan awak kapalnya. Kedekatan emosional yang terbentuk antara awak kapal dengan Nakhoda MT Dewayani akan membangun kenyamanan dan rasa percaya dari awak kapal terhadap Nakhoda. Kenyamanan dan kepercayaan dari awak kapal yang ditujukan kepada Nakhoda MT Dewayani dapat dikelola menjadi dorongan emosional yang dapat mendukung proses pemaksimalan *safety meeting* terutama dalam menumbuhkan kesadaran awak kapal tentang betapa berbahayanya bekerja tanpa menggunakan *Personal Protective Equipment* di atas kapal. Media pendukung kegiatan *safety meeting*, baik berupa gambar, power point, maupun memutar *safety video*, akan memudahkan awak kapal dalam mencerna pengetahuan tentang jenis, cara menggunakan, serta dampak yang

dihasilkan tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* di atas kapal secara tepat. Hal tersebut akan turut mensupport agar kesadaran yang tumbuh pada awak kapal semakin maksimal. Berbagai jenis *Personal Protective Equipment* yang perlu disosialisasikan kepada awak kapal oleh Nakhoda MT Dewayani, antara lain meliputi:

### 1. *Safety Helmet*

Materi yang dapat disampaikan antara lain fungsi dari *Safety Helmet* yaitu untuk melindungi kepala dari benturan, terantuk, kejatuhan sesuatu maupun terpukul suatu benda yang keras maupun tajam yang mungkin terjadi saat bekerja di atas kapal, serta fungsi tambahan lain, yaitu melindungi rambut, serta kulit kepala dari panas dan suhu yang tidak menentu. serta cara penggunaan *Safety Helmet* yang tepat.

### 2. *Safety Goggles*

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari *Safety Goggles* yaitu untuk melindungi mata dari percikan partikel-partikel kecil, uap panas, maupun zat kimia yang berbahaya bagi mata, serta cara penggunaan *Safety Goggles* yang tepat.

### 3. *Ear Protection* atau *ear plug*

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari *Ear Protection* atau *ear plug*

yaitu untuk melindungi telinga dari kebisingan dan tekanan, serta cara penggunaan *Ear Protection* atau *ear plug* yang tepat.

#### 4. Pakaian pelindung

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari pakaian pelindung yaitu untuk melindungi tubuh dari berbagai bahan berbahaya agar tidak langsung terkena tubuh/kulit, serta cara penggunaan pakaian pelindung yang tepat.

#### 5. *Safety Shoes*

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari *Safety Shoes* yaitu untuk melindungi kaki awak kapal dari berbagai macam kejadian seperti tersandung, kejatuhan, maupun hal-hal lain dan menjaga kaki agar tidak terluka, serta cara penggunaan *Safety Shoes* yang tepat.

#### 6. Sarung tangan

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari sarung tangan yaitu untuk melindungi tangan dari berbagai jenis pekerjaan di atas kapal, serta cara penggunaan Sarung tangan yang tepat.

#### 7. Masker

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari masker yaitu untuk melindungi tubuh dari bahaya akibat menghirup uap dari cairan chemical atau cairan tertentu yang berbahaya bagi kesehatan tubuh, . Selain itu disampaikan juga tentang prosedur cara penggunaan *Safety Harness* yang tepat.

#### 8. *Safety Harness*

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari *Safety Harness* yaitu sebagai media pengaman bagi awak kapal yang melakukan pekerjaan dengan menjangkau area-area tinggi, dimana cara penggunaannya dengan mengikatkan salah satu tali pada tubuh awak kapal dan mengikatkan tali yang lainnya ke bagian kapal yang kuat. Selain itu disampaikan juga tentang prosedur cara penggunaan *Safety Harness* yang tepat.

#### 9. *Welding Sheeld*

Materi yang dapat disampaikan antara lain meliputi fungsi dari *Welding Sheeld*, yang merupakan perisai pelindung bagi awak kapal yang berfungsi untuk melindungi wajah dari percikan api pada kegiatan pengelasan di atas kapal. Selain itu disampaikan

juga tentang prosedur cara penggunaan *Welding Sheeld* yang tepat.

Kegiatan *safety meeting* yang menarik dan jauh dari kesan menegangkan, akan membuat awak kapal lebih tertarik serta lebih terbuka terhadap berbagai pertanyaan apabila ada hal yang belum dimengerti, walaupun aktifitas dikapal sangat tinggi, kesempatan berdiskusi seputar *Personal Protective Equipment* yang disertai dengan selingan dan humor, tentu akan selalu menjadi topic menarik dan hangat dalam diskusi antar awak kapal maupun antara Nakhoda dengan awak kapal, sebab berhubungan langsung dengan dunia pekerjaan mereka sehari-hari. Penyampaian topic bahasan yang menarik dan tepat mengenai pentingnya penggunaan berbagai peralatan *Personal Protective Equipment* tersebut oleh Nakhoda MT Dewayani akan secara benar diikuti sesuai dengan prosedur penggunaan yang tepat. Efek dari timbulnya *feed back* dari awak kapal berupa respon positif selama proses *safety meeting* berlangsung, akan meningkatkan kepedulian mereka akan pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* serta meningkatkan kewaspadaan mereka untuk selalu berhati – hati dalam bekerja di atas kapal, dan mengedepankan keselamatan

dalam bekerja, demi mencegah kecelakaan kerja di atas kapal.

## Penutup

## Kesimpulan

Upaya menumbuhkan kesadaran tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* bagi awak kapal merupakan tantangan tersendiri bagi suatu perusahaan pelayaran. Untuk mempermudah pengawasan dalam penggunaan *Personal Protective Equipment*, perusahaan dapat bekerja sama dengan Nakhoda kapal untuk meningkatkan kesadaran awak kapal akan arti pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Salah satu metode efektif yang dapat digunakan oleh seorang Nakhoda dalam upaya menumbuhkan kesadaran awak kapalnya adalah dengan melakukan pendekatan melalui *Safety Meeting* dalam upaya membangkitkan *self awareness* setiap awak kapal. Agar proses tersebut berjalan maksimal, maka Nakhoda dapat membangun ikatan kedekatan antara dirinya dengan awak kapal dengan memperhitungkan dan mengelola dengan baik berbagai faktor yang mempengaruhi timbulnya *self awareness* seorang awak kapal, antara lain seperti *Blind Spot*, *Feel*



*good effect*, serta *Cult of self* setiap awak kapal.

### **Saran**

Peran aktif seorang Nakhoda dalam mengelola berbagai faktor yang mempengaruhi self awareness awak kapal, sangat penting keberadaannya. Setiap faktor tersebut hendaknya mampu dikelola dengan baik oleh seorang Nakhoda, sehingga akan dapat menumbuhkan kedekatan emosional yang baik antara Nakhoda dengan Awak kapal. Kedekatan emosional yang telah terbentuk, akan menjadi kunci utama bagi seorang Nakhoda dalam membangkitkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya penggunaan *Personal Protective Equipment* di atas kapal. Salah satu metode yang dapat

digunakan oleh seorang Nakhoda dalam memberikan training kepada awak kapal agar hasilnya optimal dan tepat sasaran, adalah melalui *safety meeting*. Dengan mengelola kegiatan *safety meeting* secara optimal dengan pelaksanaan yang rutin setiap bulan sekali akan menyadarkan betapa berbahayanya bekerja tanpa menggunakan *Personal Protective Equipment* di atas kapal. Penggunaan media dalam *safety meeting*, baik berupa gambar, power point, maupun memutar *safety video*, untuk memudahkan awak kapal dalam mencerna pengetahuan tentang jenis, cara menggunakan, serta dampak yang dihasilkan juga akan turut mensupport agar kesadaran yang tumbuh pada awak kapal semakin maksimal.

## Daftar Pustaka

*International Maritime Organization*. 2014. *SOLAS Consolidated Edition 2014*.IMO.London

*International Maritime Organization*.2018. *ISM Code*. IMO.London

IMO . 2011. “STCW Amademen 2010”. London : International Maritime Organization

Pemerintah Indonesia. 1992. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 21 Tentang Pelayaran. Sekretariat Negara. Jakarta.

Pemerintah Indonesia. 2000. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tentang Kepelautan. Sekretariat Negara. Jakarta

FM Prasetyo. 2015. *Kitab Undang – Undang Hukum Dagang*. Fokus media.Bandung

Pemerintah Indonesia. 1970. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. Sekretariat Negara. Jakarta

Cahyono, A.B. 2004. *Keselamatan Kerja Bahan Kimia Di Industri*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.

Carlina Patuwo.2016.”The Power Of Self Awareness”.Jakarta:Elex Media Komputindo

Maharani,Laila : 2016, Hubungan Self Awareness denga kedisiplinan Peserta Didik Kelas VIII di SMP Wiyatama Bandar Lampung, *Jurnal Bimbingan dan Konseling* Vol. 3 No. 1

Kosasih, E.,dan H. Soewedo. 2007.”Manajemen Pelayaran “. Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada, Vol.,No.,hlm