

**ANALISIS KESADARAN AWAK KAPAL TERHADAP PENGGUNAAN ALAT
PERLINDUNGAN DIRI GUNA MENGHINDARI TERJADINYA KECELAKAAN
KERJA DI LPG/C PRIMA LAUTAN I**

Rezka Nurhayati¹, Arya Widiatmaja², Rizal Rochmansyah³,
M Kurniawan⁴, Firdaus Bintang Cahyanto⁵
^{1,2,3,4,5}Politeknik Pelayaran Sumatera Barat
rezkanurhayati03@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to analyze the factors influencing the low level crew for awareness regarding the use of Personal Protective Equipment (PPE) and to identify the efforts made by the ship's master to improve PPE awareness in order to prevent occupational accidents aboard LPG/C Prima Lautan I. This research employed a qualitative methode with descriptive approach. Data were collected through observation, interviews, and documentasion, while data analysis was conducted using fishbone analysis, which categorizes the causes of problems into five aspects: man, methode, machine, management, and environment

Keywords: Crew Awareness, Personal Protective Equipment (PPE), Occupational Safety, Occupational Accidents, LPG/C Prima Lautan I.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi rendahnya kesadaran awak kapal terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) serta mengetahui Upaya yang dilakukan nahkoda dalam meningkatkan kesadaran penggunaan APD guna menghindari terjadinya kecelakaan kerja di LPG/C Prima Lautan I. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi, sedangkan teknik analisis data menggunakan Fishbone Analysis yang mengelompokan penyebab masalah ke dalam lima aspek, yaitu *man, methode, machine, management, dan environment*.

Kata Kunci: Kesadaran Awak Kapal, Alat Pelindung Diri (APD), Keselamatan Kerja, Kecelakaan Kerja, LPG/C Prima Lautan I.

A. Pendahuluan

Alat Pelindung Diri (APD) merupakan sarana proteksi wajib bagi setiap awak kapal yang disesuaikan dengan karakteristik pekerjaan

masing-masing. Komponen APD standar seperti *safety helmet, safety shoes, gloves, safety harness*, dan *goggles* berfungsi untuk meminimalkan dampak cedera fisik

selama tugas berlangsung. Namun, efektivitas penggunaan APD tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan fisiknya di atas kapal, tetapi juga dipengaruhi oleh tingkat kesadaran, pemahaman, dan kedisiplinan awak kapal dalam mematuhi Prosedur Operasional Standar (SOP) keselamatan yang telah ditetapkan.

Dalam kenyataannya, pemahaman dan tingkat kepatuhan sebagian awak kapal terhadap pentingnya penggunaan APD masih belum optimal. Pengamatan langsung selama melaksanakan Praktik Laut (Prala) di LPG/C Prima Lautan I memperlihatkan masih dijumpainya tindakan tidak aman (*unsafe acts*) dan pelanggaran prosedur.

Untuk mengantisipasi bahaya akibat ketidakpatuhan terhadap standar keselamatan, industri pelayaran menerapkan mekanisme *Stop Work Authority* (SWA) atau kewenangan penghentian pekerjaan. Sesuai dengan ketentuan *ISM Code* (*Safety Management System*) dan regulasi *International Maritime Organization* (IMO), seluruh elemen awak kapal tanpa terkecuali memiliki hak, kewajiban, dan wewenang penuh untuk menghentikan suatu pekerjaan jika melihat adanya potensi bahaya

atau ketidakpatuhan syarat K3, seperti tidak digunakannya APD yang lengkap.

Meskipun Nakhoda memegang *overriding authority* (wewenang mutlak) atas keselamatan kapal, setiap awak kapal tingkat bawah dilindungi oleh sistem keselamatan untuk menyuarakan ketidakpatuhan tanpa rasa takut akan sanksi demi mencegah kecelakaan kerja. Ketegasan pelaksanaan *Stop Work Authority* ini menjadi krusial agar budaya keselamatan di atas kapal LPG/C dapat ditegakkan secara menyeluruh demi mewujudkan *zero accident*

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang akan dilakukan adalah kualitatif. Penelitian kualitatif adalah metode penelitian berbasis filosofi yang digunakan untuk mempelajari kondisi ilmiah (ekperimen), penelitian sebagai instrument dan dalam pengumpulan data dan analisis berfokus pada makna. Namun dalam metode kualitatif penulis dapat menggabungkan dengan metode kualitatif deskriptif.

Melalui penelitian kualitatif, peneliti berperan sebagai instrumen utama dalam proses pengumpulan data. Data diperoleh secara langsung dari

lapangan melalui pengamatan terhadap aktivitas awak kapal, wawancara dengan narasumber yang berkaitan dengan penerapan keselamatan kerja, serta dokumentasi yang mendukung penelitian. Data yang telah terkumpul kemudian dianalisis secara sistematis sehingga diperoleh gambaran yang jelas mengenai kondisi sebenarnya di atas kapal.

Pemilihan metode penelitian kualitatif didasarkan pada pertimbangan bahwa permasalahan yang diteliti berkaitan dengan sikap, kesadaran, dan perilaku awak kapal dalam menggunakan APD. Aspek-aspek tersebut lebih tepat dianalisis melalui pemahaman yang mendalam terhadap pengalaman, persepsi, dan kebiasaan pada informan dari pada menggunakan pendekatan.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sebelum melaksanakan penelitian di kapal LPG/C Prima Lautan I, penulis terlebih dahulu menjalani praktik laut (PRALA) di kapal MT. SC Alia XVII selama kurang lebih delapan bulan mulai tanggal 30 Maret 2025 sampai dengan 21 November 2025. Selama melaksanakan praktik laut di kapal MT. SC Alia XVII, penulis memperoleh

pengalaman dan pemahaman mengenai operasional kapal, penerapan prosedur keselamatan kerja, serta penggunaan alat pelindung diri (APD) oleh awak kapal. Pengalaman tersebut menjadi bekal bagi penulis dalam melaksanakan penelitian pada praktik laut berikutnya di kapal LPG/C Prima Lautan I yang di mulai sejak 09 Januari 2026 sampai 12 Juli 2026, berikut ini adalah hasil penelitian selama peneliti melakukan praktik laut (PRALA) khususnya mengenai Analisis Kesadaran Awak Kapal Terhadap Penggunaan Alat Perlindungan Diri Guna Menghindari Terjadinya Kecelakaan Kerja Di LPG/C PRIMA LAUTAN I.

Faktor manusia merupakan salah satu faktor yang paling dominan terhadap rendahnya kesadaran penggunaan APD. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa permasalahan utama. Persepsi risiko rendah dan *overconfidence*, awak kapal yang memiliki pengalaman kerja cukup lama cenderung menganggap pekerjaan rutin seperti cleaning atau pekerjaan perawatan sebagai pekerjaan biasa yang tidak memiliki risiko besar. Pengalaman tersebut dapat menimbulkan rasa terlalu percaya diri sehingga awak

kapal merasa mampu melakukan pekerjaan tanpa perlindungan tambahan.

Ketidaknyamanan dalam menggunakan APD tertentu seperti *gloves*, *goggles*, dan *safety harness* dianggap dapat mengurangi fleksibilitas serta kenyamanan ketika bekerja. Kondisi tersebut dapat menyebabkan awak kapal melepas APD ketika merasa bahwa alat tersebut menghambat pergerakan. Serta kebiasaan buruk Kebiasaan bekerja tanpa APD yang dilakukan berulang kali tanpa mengalami kecelakaan dapat membentuk pola pikir bahwa pekerjaan tanpa APD masih aman. Hal ini merupakan kebiasaan yang berbahaya karena tidak adanya kecelakaan sebelumnya bukan berarti pekerjaan tersebut bebas risiko.

Faktor metode berkaitan dengan prosedur kerja, penyampaian informasi keselamatan, pelatihan, dan pelaksanaan toolbox meeting seperti, pelatihan dan *familiarization* keselamatan cenderung dilakukan melalui penyampaian materi atau pembacaan SOP. Kurangnya simulasi praktis mengenai konsekuensi kecelakaan menyebabkan sebagian awak kapal

belum sepenuhnya menginternalisasi pentingnya penggunaan APD. Walaupun *toolbox meeting* dilaksanakan sebelum pekerjaan, pelaksanaannya terkadang masih bersifat formalitas untuk memenuhi kelengkapan dokumen *Permit to Work*. Pembahasan bahaya spesifik pekerjaan dan jenis APD yang harus digunakan belum selalu menjadi fokus utama.

Faktor peralatan (*machine*) berkaitan dengan kondisi fisik dan kelayakan APD dapat membuat penurunan kualitas APD yang disebabkan oleh lingkungan kapal yang terpapar udara laut, kelembapan, serta bahan kimia dapat mempercepat penurunan kondisi fisik APD. APD yang sudah kaku, lapuk, atau kasar dapat menimbulkan rasa tidak nyaman sehingga mengurangi keinginan awak kapal untuk menggunakannya. Ukuran APD yang terlalu besar atau terlalu kecil dapat mengurangi kenyamanan dan fleksibilitas gerak. *Safety harness* maupun *gloves* yang tidak sesuai ukuran dapat mengganggu aktivitas sehingga berpotensi menyebabkan awak kapal memilih untuk tidak menggunakannya.

Faktor Manajemen (*Management*) seperti pengawasan yang belum konsisten oleh *Officer on Watch* (OOW) belum dapat dilakukan secara terus-menerus karena perwira juga memiliki tanggung jawab operasional dan administratif lainnya. Kondisi ini membuka peluang terjadinya pelanggaran penggunaan APD ketika pengawas tidak berada di lokasi pekerjaan. Sistem penghargaan bagi awak kapal yang konsisten menjalankan K3 belum jelas, sedangkan tindakan disipliner terhadap pelanggaran APD belum selalu diterapkan secara tegas. Kondisi tersebut dapat mengurangi motivasi awak kapal untuk mempertahankan kepatuhan.

Faktor Lingkungan (*Environment*) kerja di kapal dapat memengaruhi kenyamanan dan perilaku awak kapal. Paparan suhu panas dan sinar matahari langsung di geladak menyebabkan keringat berlebih dan rasa gerah. Kondisi tersebut dapat mendorong awak kapal untuk melepas sebagian APD.

Selain kondisi fisik, budaya keselamatan kelompok juga belum sepenuhnya merata. Awak kapal masih cenderung sungkan menegur rekan kerja yang tidak menggunakan

APD sehingga tindakan tidak aman dapat dibiarkan.

Upaya nakhoda dalam meningkatkan kesadaran APD beberapa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan penggunaan APD meliputi Pekerjaan berisiko tinggi seperti pekerjaan di ketinggian, *hot work*, *cold work*, dan *enclosed space entry* harus dilengkapi *Permit to Work*. *Risk Assessment* ditinjau sebelum pekerjaan dimulai untuk memastikan potensi bahaya telah dikendalikan dan APD yang dibutuhkan telah tersedia. *Toolbox meeting* dilakukan secara lebih interaktif dan tidak hanya berorientasi pada pengisian formulir. Pembahasan diarahkan pada bahaya spesifik pekerjaan, APD yang wajib digunakan, pemeriksaan kondisi APD, dan penerapan *Stop Work Authority*. *Safety Committee Meeting* dilaksanakan secara berkala untuk mengevaluasi *Near Miss*, *Unsafe Act*, dan *Unsafe Condition*. Edukasi keselamatan juga dilakukan untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran awak kapal mengenai konsekuensi kecelakaan akibat tidak menggunakan APD. *Chief Officer* bersama *3rd Officer* melakukan pemeriksaan terhadap penyimpanan

dan kondisi APD. APD yang sudah rusak, kaku, atau lapuk dicatat untuk dilakukan penggantian sehingga APD tetap tersedia dalam kondisi layak pakai.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rendahnya kesadaran penggunaan APD tidak disebabkan oleh satu faktor saja. Permasalahan merupakan hasil interaksi antara faktor manusia, metode, peralatan, manajemen, dan lingkungan. Faktor manusia menjadi faktor paling dominan karena berhubungan langsung dengan pola pikir dan perilaku awak kapal. Persepsi risiko yang rendah, overconfidence, rasa tidak nyaman, serta kebiasaan lama dapat menyebabkan awak kapal mengabaikan prosedur keselamatan walaupun APD tersedia.

Pada sisi metode, pelaksanaan toolbox meeting dan pelatihan perlu diarahkan agar tidak hanya bersifat administratif atau teoritis. Informasi keselamatan harus dikaitkan dengan pekerjaan yang akan dilakukan dan potensi bahaya yang benar-benar terdapat di lokasi kerja.

Pada sisi peralatan, APD harus tersedia dalam jumlah cukup, sesuai ukuran, nyaman, dan dalam kondisi layak. APD yang rusak atau tidak

sesuai dapat menjadi alasan teknis bagi awak kapal untuk tidak menggunakannya.

Pada sisi manajemen, pengawasan harus dilakukan secara konsisten. Nakhoda dan perwira memiliki peranan penting dalam memberikan teladan, melakukan teguran terhadap pelanggaran, memastikan pelaksanaan SMS, dan membangun budaya saling mengingatkan.

Dengan demikian, peningkatan penggunaan APD harus dilakukan melalui pendekatan yang terintegrasi. Penyediaan APD saja tidak cukup tanpa diikuti perubahan perilaku, pengawasan, pembinaan, evaluasi, dan keteladanan dari pimpinan kapal. Hasil sintesis penelitian menunjukkan bahwa koordinasi antara Nakhoda, Chief Officer, 3rd Officer, dan Bosun diperlukan untuk membangun budaya keselamatan dari kepatuhan karena pengawasan menuju kesadaran keselamatan yang lebih mandiri.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kesadaran awak kapal terhadap penggunaan APD di LPG/C Prima Lautan I, dapat disimpulkan sebagai berikut, rendahnya kesadaran penggunaan APD dipengaruhi oleh lima kelompok faktor berdasarkan

Fishbone Analysis, yaitu *Man, Method, Machine, Management*, dan *Environment*. Faktor manusia menjadi faktor yang paling dominan, terutama karena rendahnya persepsi risiko, *overconfidence*, ketidaknyamanan dalam menggunakan APD, dan kebiasaan bekerja tanpa APD.

Faktor metode meliputi pelatihan keselamatan yang masih berorientasi teori dan pelaksanaan toolbox meeting yang belum selalu membahas bahaya spesifik pekerjaan. Faktor peralatan meliputi penurunan kualitas APD dan ukuran yang kurang sesuai. Faktor manajemen meliputi pengawasan yang belum konsisten serta belum optimalnya *reward and punishment*. Faktor lingkungan meliputi kondisi panas di geladak dan budaya saling mengingatkan yang belum merata. Temuan lapangan menunjukkan adanya ketidakpatuhan penggunaan APD pada pekerjaan deck cleaning dan pekerjaan di ketinggian. Kedua kasus tersebut memperlihatkan bahwa tindakan tidak aman dapat muncul akibat kombinasi antara persepsi risiko rendah, ketidaknyamanan, *overconfidence*, dan lemahnya pengawasan. Upaya peningkatan kesadaran dilakukan

melalui pelaksanaan safety meeting dan toolbox meeting, peningkatan pengawasan, penguatan Permit to Work dan Risk Assessment, pemeriksaan kelayakan APD, penerapan Stop Work Authority, edukasi keselamatan, evaluasi SMS, serta pemberian teladan oleh Nakhoda dan perwira. Keberhasilan penerapan penggunaan APD sangat bergantung pada komitmen Nakhoda, kedisiplinan awak kapal, pengawasan berkelanjutan, ketersediaan APD yang layak, dan terbentuknya budaya keselamatan yang kuat.

DAFTAR PUSTAKA

- Arrazaq, F. A. (2023). *Analisis Penerapan Keamanan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada Kegiatan Stevedoring di Pelabuhan Teluk Bayur Padang*. Doctoral Dissertation, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
- Bird, F. E., & Germain, G. L. (1996). *Practical Loss Control Leadership*. Loganville, GA: Det Norske Veritas.
- Company Safety Management System (SMS). *LPG/C Prima Lautan I*. Dokumen Internal Perusahaan.
- Chella, C. (2017). *Optimalisasi Strategi Kesadaran Awak Kapal terhadap Kepedulian Penggunaan Alat Pelindung Diri Guna Menghindari Terjadinya Kecelakaan Kerja di MV Damai Sejahtera II*. Doctoral

- Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. *Muat untuk Keselamatan Crew Kapal MV. Selaras Mas.*
- Cooper, M. D. (2000). Towards a Model of Safety Culture. *Safety Science*, 36(2), 111–136. Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Data Hasil Observasi di atas Kapal LPG/C Prima Lautan I. (2026).
- Data Hasil Wawancara dengan Nakhoda, Chief Officer, Chief Engineer, Bosun, dan 3rd Officer LPG/C Prima Lautan I. (2026).
- Gliselda, A. D., Sulistyo, D., & Zulnasri, Z. (2022). Optimalisasi Pelatihan Keselamatan Kerja untuk Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kerja di Atas Kapal Milik PT Sukses Graha Samudra. *Meteor STIP Marunda*, 15(1), 40–62.
- International Labour Organization. (2006). *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*. Geneva: International Labour Organization.
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as Amended*.
- Kurnianingrum, Kuncowati, & Supangat. (2025). *Peningkatan Kedisiplinan Awak Kapal dalam Penggunaan Alat Pelindung Diri di Kapal*.
- Ngongoloy, Pinontoan, & Kawatu. (2023). *Gambaran Pengetahuan dan Tindakan tentang Penggunaan Alat Pelindung Diri*.
- Utama. (2022). *Analisis Penggunaan APD dalam Pelaksanaan Bongkar*