

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI
MV. NEW GLORY**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

**Disusun Oleh: JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN
NIT. 50134878N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI
MV. NEW GLORY**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh

JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN

NIT. 50134878N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI MV. NEW GLORY

DISUSUN OLEH :

JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN
NIT. 50134878 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

2019

Dosen Pembimbing I

Materi



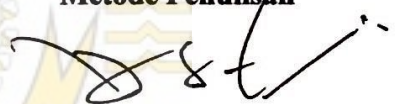
Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M, M.Mar

Pembina (I)/a)

NIP. 19570427 199603 1 001

Dosen Pembimbing II

Metode Penulisan



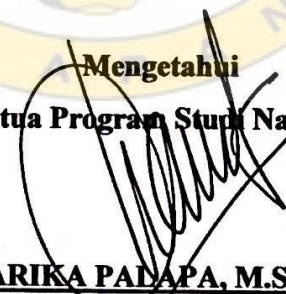
YUSTINA SAPAN, S.ST, MM

Penata III/c

NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PADAPA, M.Si, M.Mar

Penata Tingkat 1 (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI MV. NEW GLORY

DISUSUN OLEH:

JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN
NIT. 50134878 N

Telah Diuji Dan Disahkan oleh Dewan Penguji Serta Dinyatakan Lulus

Dengan Nilai 87.66 Pada Tanggal 21 Feb...../2019

Penguji I



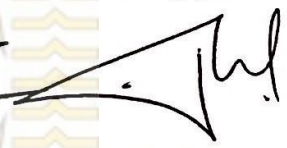
Capt. MOHLAZIZ ROHMAN, M.M. M.Mar
Penata Tk I, (III/d)
NIP. 19751029 199808 1 001

Penguji II



Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M. M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001

Penguji III



SRI SUYANTI, SS, M.Si
Penata Tk.I, (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

...

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN

NIT : 50134878. N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI MV. NEW GLORY”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 19 FEBRUARI 2019

Yang menandatangani

METERAI
TEMPEL

71A48AFF57837633

6000
ENAM RIBURUPIAH

JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN

NIT. 50134878 N

HALAMAN MOTTO

“Dengarkanlah nasihat dan terimalah didikan, supaya engkau menjadi bijak di masa depan. Banyaklah rancangan di hati manusia, tetapi keputusan Tuhan-lah yang terlaksana.”

Amsal 19:20-21



HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan segala puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, segala hormat, cinta dan kasih sayang, Skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Ayah, (Matheus Buga Keluli) dan ibu, (Agnes Sukismi), orang tua terhebat yang selalu memberi kasih sayang, cinta dan doa.
2. Semua guru yang telah mendidik dan mengajari saya ilmu sejak TK hingga lulus pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yang terhormat seluruh Staff dan jajaran Perwira Resiman, Instruktur dan Pembina serta Dosen – dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Buat kelas N VIII D yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu terimakasih atas kekompakannya dan mari kita semua wisuda bersama-sama.
5. Senior angkatan XLVII, XLIX dan penghuni Masteng yang selalu mendukung dan mengingatkanku untuk menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
6. Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membesarkan saya.
7. Nahkoda dan seluruh crew MV. NEW GLORY. Terimakasih telah mengajari banyak hal selama saya menjalani PRALA.
8. Dan seluruh pihak-pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan karunia, berkah, taufik dan hidayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI MV. NEW GLORY.”**

Penelitian merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr. Pel) program studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Peneliti ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar, selaku Ketua Prodi NAUTIKA Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Ali Imran Ritonga, M.M, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan.
5. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayara Semarang.
6. Seluruh awak kapal MV. NEW GLORY atas semua pengalaman yang diberikan kepada penulis selama berada di atas kapal.
7. Kedua orang tua tercinta yang telah memberikan kesempatan dan dukungan baik moril dan materil maupun spritual sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini agar memperoleh gelar sarjana.

8. Rekan-rekan seperjuangan yang menemani dalam suka dan duka selama menempuh pendidikan ini.

9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah membantu penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman. Namun, penulis berharap agar skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Semoga skripsi ini dapat berguna sebagai tambahan informasi dan memperluas pengetahuan.

Semarang,.....2019

Penulis



JULIUS AGUNG PRASETYO MUDAMAKIN
NIT : 50134878 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN... ..	iv
HALAMAN MOTTO... ..	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah.....	6
C. Ruang Lingkup	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	8

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	11
B. Kerangka Pikir Penelitian	39

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Metode Penelitian	42
B. Waktu dan Tempat Penelitian	43
C. Data Yang Diperlukan	43
D. Metode Pengumpulan Data	45
E. Teknik Analisis Data	47

BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian	62
B. Analisa Hasil Penelitian	65
C. Pembahasan Masalah	86

BAB V PENUTUP

A. simpulan	98
B. Saran	99

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Masalah.....	41
Gambar 3.1 Fishbone Analisis.....	50
Gambar 3.2 Matriks Strategi.....	54
Gambar 4.1 Struktur Organisasi MV. NEW GLORY.	64
Gambar 4.2 Fisbone diagram.....	65
Gambar 4.3 Grafik Kecenderungan SWOT.....	81





DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 kecelakaan kerja di MV. NEW GLORY	2
Tabel 3.1 Indikator Internal Variabel	52
Tabel 3.2 Indikator eksternal Variabel.....	52
Tabel 3.3 IFAS	57
Tabel 3.4 EFAS	59
Tabel 3.5 Matriks SWOT	60
Tabel 4.1 Garis Besar Masalah Fishbone Analisis	66
Tabel 4.2 DAFTAR INVESTASI ALAT KESELAMATAN KERJA	70
Tabel 4.3 Faktor Kekuatan IFAS	76
Tabel 4.4 Faktor Kelemahan IFAS	77
Tabel 4.5 Faktor Peluang EFAS.....	79
Tabel 4.6 Faktor Ancaman EFAS	80
Tabel 4.7 SWOT dengan penggabungan IFAS dan EFAS	83

ABSTRAKSI

Julius Agung prasetyo mudamakin, (50134878 N), 2019, “*Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja Di MV. NEW GLORY*”. Skripsi Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I :Capt Ali Imran Ritonga, M,M.Mar. Pembimbing II : Yustina Sapan, S.ST, MM.

Kemajuan teknologi diakhir abad ini sudah semakin meningkat. Banyak proses-proses baru dalam pekerjaan yang kita temui sebagai hasil kemajuan teknologi. Tapi kemajuan teknologi juga membawa akibat samping yang merugikan jika tidak ditangani dengan baik, yaitu dalam bentuk bahaya-bahaya baru yang muncul seperti kecelakaan kerja.

Tidak hanya pekerjaan didarat, tapi kecelakaan kerja juga sering terjadi di atas kapal. Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun yang berat yang mempunyai resiko tinggi terhadap keselamatan kru di dek dan di kamar mesin. Kecelakaan tersebut berupa tertimpa benda jatuh, terkena / tersengat arus listrik, terjepit oleh benda, terjatuh / tergelincir dan sebagainya. Hal ini disebabkan oleh : 1) Faktor manusia, yang didalamnya terdapat rendahnya kedisiplinan, kurangnya pengalaman dan pemahaman crew dalam bekerja. 2) Faktor peralatan kerja yang tidak layak pakai

Kecelakaan-kecelakaan yang sering terjadi mengakibatkan banyak kerugian bagi semua pihak mulai dari crew itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Bagi crew berupa penderitaan akibat kecelakaan tersebut seperti luka / memar, cacat dan bahkan dapat menyebabkan kematian. Bagi perusahaan dapat berupa kerugian yang bersifat ekonomis seperti biaya pengobatan dan perawatan, gaji yang dibayar selama crew tidak bekerja, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada peralatan kerja dan sebagainya.

Kerugian-kerugian itu tidak akan terjadi apabila ada komitmen penuh dari tingkat pimpinan perusahaan sampai kesemua lapisan pelaksana, untuk mengembangkan penerapan prosedur keselamatan kerja yang dapat mengurangi terjadinya kecelakaan atau insiden yang merugikan dengan cara membentuk suatu sistem manajemen yang menangani masalah keselamatan kerja. Sistem manajemen yang dimaksud harus ditunjang oleh pelaksana (sumber daya manusia) yang berpengetahuan, memiliki keterampilan, serta sarana penunjang berupa peralatan keselamatan kerja yang baik, layak dan memadai.

Dengan penerapan prosedur keselamatan yang baik dan tingkat keselamatan yang tinggi membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja sehingga akan meningkatkan kelancaran pengoperasian kapal yang efektif dan efisien.

Kata kunci: *kecelakaan ,keselamatan ,sumber daya manusia, peralatan, manajemen.*

ABSTRACT

Julius Agung Prasetyo Mudamakin. (50134878 N) , 2019 , " *Optimization of the application of work safety in the MV. NEW GLORY* " . Skripsi Program Diploma IV , Nautika , Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, First Advisor : Capt.Ali Imran Ritonga,M.M.Mar. Second Advior :Yustina Sapan, S.ST, MM

Technological advances at the end of this century has been increasingly. Many new processes in the work that we have encountered as a result of technological advances technology. But advances also bring adverse side effects if not handled properly , in the form of new dangers emerging as an accident working .

Not only work on land , but also work accidents frequently happen on the ship .

In the operation of the ship found a lot of jobs both light and heavy which have a high risk to the safety of the crew on deck and in the engine room . The accident crushed by a falling object , hit / electric shock , pinched by objects , falling / slipping and another . This is caused by : 1) The human factor , in which there are low discipline , lack of experience and understanding of the work crew . 2) Factors that work equipment is not feasible to use

Accidents has resulted in much harm to all parties ranging from the crew itself to the level of the company . For the crew in the form of the suffering caused by the accident such as cuts / bruises , blemishes and can even cause death . For companies can be only economic losses such as medical expenses and maintenance , crew salaries paid for not working , the cessation of work for some time , damage to the equipment work and another.

That losses will not occur if there is a full commitment from the leadership the company until all layers executor , to develop the application of safety procedures that can reduce the occurrence of accidents or adverse incidents by establishing a management system that addresses safety issues . Management system is to be supported by the executor (human resources) are knowledgeable , skilled , and support facilities such as safety equipment is good , decent and adequate .

With the implementation of good safety procedures and a high level of safety climate brings security and peace of work that will enhance the smooth operation of an effective and efficient ship .

Keywords : *accident,safety,human resources,equipment,management*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan jiwa di laut sangat diutamakan dalam dunia kemaritiman. Hal ini terlihat dari begitu besar perhatian negara–negara dunia maritim untuk secara bersama–sama mengadakan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety Of Life At Sea*) pada tahun 1974 yang kemudian dikenal sebagai SOLAS 1974, di London–Inggris. Konvensi ini yang kemudian menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal–kapal atau perusahaan pelayaran di dalam menjaga dan melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal.

Dalam dunia usaha kemaritiman semua perusahaan pelayaran selalu mengharapkan agar setiap pegawainya yang bekerja di darat dan diatas kapal dapat bekerja dengan baik, dan mengetahui resiko yang kemungkinan terjadi apabila bekerja tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Upaya standarisasi pun terus digalakkan sebaik mungkin baik peningkatan sumber daya maupun dari segi kompetensinya melalui kursus– kursus keahlian pelaut.

Sistem manajemen keselamatan merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, setiap pekerja diharapkan dapat bekerja dengan *safety* dan dapat menyelesaikan tugasnya dengan hasil yang optimal pula.

Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak kru kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungan. Ada yang mementingkan diri sendiri tanpa memperhatikan keselamatan jiwa dan lingkungan sekitarnya. Bahkan, dikapal taruna waktu praktek laut ada kru kapal yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu akan berakibat fatal bagi kru itu sendiri dan kru lainnya.

Tidak jarang suatu pekerjaan baik didarat maupun dikapal serta apapun bentuknya, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga menimbulkan korban. Akhirnya kemajuan yang dicapai menjadi kurang berarti dan dapat membahayakan kehidupan pekerjaanya. Kecelakaan selain menjadi hambatan-hambatan langsung, juga merupakan kerugian-kerugian tidak langsung yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan dan proses produksi untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja dan sebagainya. Berikut adalah fenomena yang pernah peneliti alami yang terjadi di atas kapal.

Tabel 1.1 kecelakaan kerja di MV. NEW GLORY

Tempat dan tanggal kejadian	Kejadian	Sebab
Surabaya, 12 Oktober 2016	Saat AB berada di palka pada saat kerja chipping tidak	Karat dari chipping masuk mengenai mata

	menggunakan kacamata kerja	
Pontianak, 07 Januari 2017	Saat mandor berjalan di kamar mesin tidak menggunakan safety shoes	Mandor kepeleset dan terjadi luka memar

Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebab tersebut bersumber pada alat –alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri(Suma'mur, 1983:3). Untuk mencegah kecelakaan, penyebab-penyebab ini harus dihilangkan. Dari statistik diketahui bahwa 80% dari semua kecelakaan dikapal disebabkan oleh kesalahan manusia sehingga ada suatu pendapat bahwa secara langsung atau tidak langsung semua adalah karena faktor manusia (Michel Blanc, 2006).Pada kenyataannya menunjukkan bahwa 75-79 % dari kesalahan manusia tadi disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk(Nina Nurhasanah, 2015).

Oleh karena itu pengaruh pemerintah serta organisasi-organisasi seperti IMO,ILO ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada kru nya. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja di kapal antarlain:

1. Undang-undang no 1 tahun 1970, tentang keselamatan kerja.
2. SOLAS 1974, yaitu mengenai persyaratan keselamatan kapal.

3. STCW 1978 Amandemen . 1995, yaitu mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.
4. *Internasioanl Safety Management Code*, yaitu mengenai code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasin kapal dan pencegahan pencemaran.
5. *Internasional Code of practice*, yaitu mengenai petunjuk-petunjuk tentang prosedur keselamatan kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal dan lain-lain.

Peraturan-peraturan ini secara global bertujuan untuk mencegah dan atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya serta menjamin keselamatan kerja bagi kru di atas kapal.

Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak pekerjaan-pekerjaan, baik yang ringan maupun berat yang beresiko terhadap keselamatan kru. Dalam skripsi ini peneliti mengamati aspek keselamatan kerja kru di atas kapal MV. NEW GLORY, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada kru sewaktu bekerja, dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi kru.

Penulis mengamati bahwa sering terjadinya insiden atau kecelakaan pada kru sewaktu bekerja baik di deck maupun dikamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan karena kurang memperhatikan dan

megutamakan keselamatan. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari kru itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka/memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka penulis didasarkan pengalaman selama proyek laut, menulis skripsi ini dengan judul **“OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI MV. NEW GLORY”**.

Masalah keselamatan dan kecelakaan pada umumnya sama dengan kehidupan manusia. Demikian juga keselamatan kerja dimulai sejak manusia bekerja. Manusia purba mengalami kecelakaan-kecelakaan dan dari padanya berkembang pengetahuan tentang bagaimana kecelakaan agar tidak terulang. Keselamatan kerja merupakan satu bagian dari keselamatan pada umumnya. Masyarakat harus dibina penghayatan mengenai keselamatan kearah yang jauh lebih tinggi. Proses pembinaan ini tidak akan pernah ada habisnya sepanjang kehidupan manusia. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang dapat menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi maupun produktifitas serta memberikan iklim yang baik guna menimbulkan stabilitas sosial terutama di kalangan masyarakat ketenagakerjaan.

B. Perumusan masalah

Adalah hal-hal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja pada kru di atas kapal MV.NEW GLORY yang akan penulis uraikan pada skripsi ini, antara lain:

1. Bagaimana penerapan keselamatan kerja dilaksanakan di atas kapal MV. NEW GLORY
2. Apakah faktor – faktor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja pada kru kapal MV. NEW GLORY?
3. Upaya – upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan penerapan keselamatan kerja di atas kapal MV. NEW GLORY?

C. Ruang Lingkup

Agar pembahasan dalam skripsi ini tetap fokus pada pokok permasalahan tentang penerapan dan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di atas kapal MV. NEW GLORY pada tahun 2016-2017. Dalam hal ini penulis hanya membahas hal-hal yang terkait dengan tiga aspek, antara lain:

1. Penerapan prosedur keselamatan kerja.
2. Peralatan keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
3. Peningkatan keselamatan kerja.

Untuk menunjang terarahnya penelitian yang dilaksanakan, Penulis menggunakan dan membahas peraturan yang melandasi keselamatan kerja seperti ISM CODE, SOLAS, STCW.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk Mengetahui bagaimana penerapan keselamatan kerja dilaksanakan di atas kapal MV. NEW GLORY
2. Untuk Mengetahui faktor – faktor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja pada kru kapal MV. NEW GLORY
3. Untuk mengetahui upaya – upaya yang dilakukan untuk mengoptimisasi penerapan keselamatan kerja di atas kapal MV. NEW GLORY

E. Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi:

1. Manajemen

Bagi manajemen perusahaan kiranya dapat dijadikan sebagai masukan untuk memahami faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja dikapal dan dapat digunakan untuk bahan pengambilan keputusan mengenai upaya yang perlu dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja sehingga tercapai pengoperasian kapal yang efektif dan efisien.

2. Kru kapal

Bagi kru kapal hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan mengutamakan keselamatan.

3. Akademi

Bagi akademi hasil penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan agar menghasilkan

sumber daya manusia yang handal dan terampil sehingga dapat bersaing dalam dunia kerja.

4. Penulis

Bagi penulis hasil penelitian ini sebagai tambahan khasanah ilmu pengetahuan dan meningkatkan wawasan sekaligus sebagai sarana pengembangan sesuai dengan teori-teori yang telah diperoleh sebelumnya dan dikaitkan dengan permasalahan yang ada.

F. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan serta untuk memudahkan pemahaman, penulisan kertas kerja disusun dengan sistematika yang terdiri dari lima bab secara berkesinambungan yang dalam pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan. Adapun sistematika tersebut disusun sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Tujuan penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang

berkepentingan. Sistematika penulisan berisi susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu runtutan pikir.

BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian dan definisi operasional. Tinjauan pustaka berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian kerangka berfikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep.

BAB III. METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi, waktu dimana, dan kapan penelitian dilakukan. Metode pengumpulan data merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN ANALISA DATA

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek penelitian, analisis hasil penelitian dan pembahasan masalah. Gambaran umum obyek penelitian adalah gambaran umum mengenai suatu obyek yang diteliti. Analisis hasil penelitian merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan simpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat, bukan merupakan pengulangan dari bagian pembahasan hasil pada bab IV. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud : 1995 : 628) optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi.

Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan – kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Winardi (1996:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

2. Pengertian Penerapan

Menurut J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, penerapan adalah hal, cara atau hasil (Badudu & Zain, 1996:1487). Adapun menurut Lukman Li. Penerapan adalah mempraktekkan, memasang (Ali, 1995:1044). Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individual maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai

tujuan yang telah dirumuskan. Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- a. Adanya program yang dilaksanakan
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari perorangan tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut (Wahab, 1990:45)

3. Alat Keselamatan dan Keselamatan Kerja diatas Kapal

a. Alat-alat Keselamatan

Menurut Lewis (1993:292), alat-alat keselamatan yaitu segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada di atas kapal dalam sebuah pelayaran. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan setiap waktu selama dalam pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan. Selain itu Alat keselamatan pada dasarnya merupakan alat yang sangat penting, sebab alat tersebut adalah upaya terakhir dalam usaha melindungi pekerja setelah upaya rekayasa (Hindratmo, Astria, 2016).

Jadi alat keselamatan kerja adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk menyelamatkan hidup dan

sebagai upaya terakhir dalam melindungi diri. Peranan dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja merupakan salah satu usaha untuk mencegah atau mengurangi adanya kecelakaan pada saat kerja. Oleh karena itu diharapkan seluruh awak kapal atau ABK yang bekerja di kapal agar selalu menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja di dek maupun di kamar mesin guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terjadi seperti kecelakaan. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas Kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua *crew* Kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

b. Keselamatan Kerja

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000:63), keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan.

Jadi definisi keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. (Lewis 1993:292).

Jadi definisi dari alat-alat keselamatan terhadap keselamatan kerja adalah suatu alat untuk menyelamatkan hidup seseorang dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan kerja dan menciptakan lingkungan kerja yang aman.(Suma'mur, 1991)

Peran Nakhoda dalam hal ini sangatlah penting dalam memberikan pemahaman kepada anak buah kapal mengenai pentingnya alat-alat keselamatan baik itu alat-alat keselamatan perorangan maupun alat-alat keselamatan umum seperti sekoci. Untuk itu Nakhoda perlu mengadakan *Safety Meeting* yang diadakan satu bulan sekali tentang pentingnya alat-alat keselamatan dan memberikan himbauan kepada setiap anak buah kapal yang baru naik diwajibkan untuk ikut *Familiarization*, serta diadakan pelatihan-pelatihan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, memperbaharui dan menempel poster-poster serta prosedur kerja tentang keselamatan kerja ditempat yang sering dilihat orang yaitu di gang-gang, di salon, dan di dinding-dinding kapal.

Nakhoda juga menekankan kepada para perwira kapal supaya memantau anak buah kapal atau anak buahnya didalam melaksanakan suatu pekerjaan agar bertindak sesuai dengan aturan keselamatan yang telah ditetapkan. Serta selalu serius dalam segala hal baik itu pada saat latihan keadaan darurat maupun dalam kegiatan pekerjaan yang lain sehingga anak buah kapal selalu siap

dalam kondisi apapun dan selalu bertanggung jawab akan tugas masing-masing.

4. Penyebab Terjadinya Kecelakaan.

Suatu kecelakaan sering terjadi diakibatkan oleh lebih dari satu sebab. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghilangkan hal-hal yang menyebabkan kecelakaan tersebut. Ada dua sebab utama terjadinya suatu kecelakaan. Pertama, tindakan yang tidak aman. Kedua, Kondisi kerja yang tidak aman. Orang yang mendapatkan kecelakaan luka-luka sering disebabkan oleh orang lain atau karena tindakannya sendiri yang tidak menunjang keamanan. Menurut Poerwanto (1987:4) bahwa 85 % kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (Unsafe Human Act), walaupun sebenarnya telah ada sebab-sebab lain yang tidak terlihat. Menurut buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : Personal Safety and Social Responsibility, Departemen Perhubungan (2000:54). Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan ditempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab :

a. Tindakan tidak aman dari manusia (unsafe human acts), misal:

- 1) Bekerja tanpa wewenang
- 2) Gagal untuk memberi peringatan
- 3) Bekerja dengan kecepatan
- 4) Menyebabkan alat pelindung tak berfungsi
- 5) Menggunakan alat yang rusak

- 6) Bekerja tanpa prosedur yang aman
- 7) Tidak memakai alat-alat keselamatan kerja.
- 8) Menggunakan alat secara salah
- 9) Melanggar peraturan keselamatan kerja.
- 10) Bergurau di tempat kerja
- 11) Mabuk, mengantuk dan lain-lain.

b. Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena :

- 1) Tidak tahu.

Yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya-bahayanya sehingga terjadi kecelakaan.

- 2) Tidak mampu / tidak biasa.

Yang bersangkutan telah mengetahui cara yang aman, bahaya-bahayanya, tapi karena belum mampu / kurang ahli, akhirnya melakukan kesalahan dan gagal.

- 3) Tidak mau.

Walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja / peraturan dan bahaya-bahaya yang ada serta yang bersangkutan mampu / biasa melakukannya, tapi karena kemauan tidak ada, akhirnya melakukan kesalahan dan mengakibatkan kecelakaan.

c. Keadaan tidak aman (*unsafe condition*), misalnya:

- 1) Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.

- 2) Bahan / peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
- 3) Ventilasi dan penerangan kurang.
- 4) Lingkungan yang terlalu sesak, lembab dan bising.
- 5) Bahaya ledakan / terbakar.
- 6) Kurang sarana pemberi tanda.
- 7) Keadaan udara beracun: gas, debu , uap.

5. Peraturan Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000:64), Undang-Undang No.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal, walaupun UU ini disebut UU Keselamatan Kerja, namun materi yang diaturnya mencakup juga kesehatan kerja. Undang- undang ini mempunyai sasaran dan tujuan sebagai berikut :

a. Tujuan secara umum :

- 1) Memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dalam keadaan selamat dan sehat dalam melaksanakan pekerjaan, untuk meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional. Memberikan perlindungan terhadap orang lain yang berada ditempat kerja, agar selalu selamat dan sehat.
- 2) Memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien.

b. Tujuan secara khusus :

- 1) Mencegah dan atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya
- 2) Mengamankan mesin, pesawat, instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produksi

Menurut ILO dan WHO Joint Commitee on Occuptional health 1950, dikatakan usaha kesehatan kerja haruslah ditujukan untuk :

- 3) Mengingat dan memelihara kesehatan karyawan laut pada kondisi yang sebaik-baiknya. Menghindarkan para karyawan dari gangguan kesehatannya yang mungkin timbul akibat kecelakaan kerja.
- 4) Melindungi karyawan laut dari pekerjaan-pekerjaan yang mungkin dapat mempengaruhi kesehatan
- 5) Menempatkan karyawan laut pada tempat yang sesuai dengan kondisi sosiologis masing-masing .

1. Undang-Undang No.1 tahun 1970

Undang-undang ini tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 bab dan 18 pasal. Dalam pasal 1, dijelaskan istilah-istilah yang dipakai dalam UU keselamatan kerja dan pengertiannya.

- a Tempat kerja ialah ruangan atau lapangan, terbuka atau tertutup, bergerak atau tetap, yang menjadi tempat tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan

terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana terpencil dalam pasal-pasal Undang-Undang Keselamatan Kerja. Termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau yang berhubungan tempat kerja tersebut (ayat 1).

- i. Pengurus ialah orang yang mempunyai tugas memimpin langsung sesuatu tempat kerja atau bagiannya yang berdiri disana (ayat 2).
- ii. Pengusaha ialah:
 - 1) Orang atau badan hukum yang menjalankan suatu usaha milik sendiri dan untuk itu menggunakan tempat kerja.
 - 2) Orang atau badan hukum yang secara berdiri sendiri menjalankan sesuatu usaha bukan miliknya dan untuk keperluan itu mempergunakan tempat kerja.
 - 3) Orang atau badan hukum yang di Indonesia mewakili orang atau badan hukum termasuk pada 1) dan 2), jikalau yang diwakili berkedudukan di luar negeri (ayat 3).
- iii. Direktur ialah pejabat yang ditunjuk Menteri Tenaga Kerja untuk melaksanakan Undang-Undang Keselamatan Kerja (ayat 4).
- iv. Pegawai pengawas ialah pegawai teknis berkeahlian khusus dari Departemen Tenaga Kerja, yang ditunjukan oleh Menteri Tenaga Kerja (ayat 5).

- v. Ahli Keselamatan Kerja ialah tenaga tehnis berkeahlian khusus dari luar Departemen Tenaga Kerja yang ditunjuk oleh Menteri Tenaga Kerja untuk mengawasi ditaatinya.

Undang-Undang Keselamatan Kerja (ayat 6).

Syarat-syarat keselamatan kerja diatur dalam pasal 3 ayat 1, Yang berbunyi sebagai berikut:

Dengan peraturan perundangan ditetapkan syarat-syarat Keselamatan Kerja untuk:

- a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan
- b. Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran.
- c. Mencegah dan mengurangi peledakan.
- d. Memberi kesempatan atau jalan menjalankan diri pada waktu kebakaran atau kejadian lain yang berbahaya.
- e. Memberi pertolongan pada kecelakaan.
- f. Memberi alat-alat pelindung diri pada para pekerja.
- g. Mencegah dan mengendalikan timbul dan meyebarnya suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar dan radiasi, suara dan getaran.
- h. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun phisik, keracunan, infeksi dan penularan.
- i. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.
- j. Menyelenggarakan suhu dan lembab udara yang baik.

- k. Menyelenggarakan penyegaran yang cukup.
- l. Memelihara kesehatan dan ketertiban.
- m. Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya.
- n. Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang.
- o. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan.
- p. Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan penyimpanan barang.
- q. Mencegah terkena aliran listrik yang bahaya.
- r. Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi.

Mengenai pembinaan, diatur dalam pasal 9 Undang-Undang Keselamatan Kerja, sebagai berikut:

- a. Pengurus diwajibkan menunjukan dan menjelaskan pada tiap tenaga baru tentang:
 - 1). Kondisi-kondisi dan bahaya-bahaya serta yang timbul dalam tenaga kerja.
 - 2). Semua pengamanan dan alat-alat perlindungan yang diharuskan dalam tempat kerjanya.
 - 3). Alat-alat perlindungan diri bagi tenaga kerja yang bersangkutan.
 - 4). Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya.

- b. Pengurus hanya dapat mempekerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ia yakin bahwa tenaga kerja tersebut telah memahami syarat-syarat tersebut diatas.
- c. Pengurus diwajibkan menyelenggarakan pembinaan bagi semua tenaga kerja yang berada diwilayah pimpinannya, dalam pencegahan kecelakaan dan pemberantasan kebakaran serta peningkatan keselamatan dan keselamatan kerja, pula dalam pemberian pertolongan pertama pada kecelakaan.
- d. Pengurusan diwajibkan memenuhi dan mentaati semua syarat- syarat dan ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi usaha dan tempat kerja yang dijalankannya.

Lebih lanjut, Undang-Undang Keselamatan Kerja mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 yang berbunyi:

- a. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai pengawas dan atau ahli keselamatan kerja.
- b. Memahami alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.
- c. Memahami dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan.
- d. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.
- e. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung diri yang diwajibkan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus

ditentukan oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggung jawabkan.

Tentang kewajiban bila memasuki tempat kerja, pasal 13 Undang-Undang Keselamatan Kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Adapun kewajiban pengurus diatur dalam pasal 14 ayat 3 yang menyatakan bahwa pengurus diwajibkan untuk menyediakan secara cuma-cuma, semua alat pelindung diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diberikan menurut petunjuk pegawai pengawasan atau ahli kesehatan kerja.

2. *International Safety Management Code.*

Menurut Sulistijo, 2006, hal 1. IMO mengeluarkan peraturan baru ISM CODE sebagai alat untuk menstandarkan “Safe Management for Operation of Ship and Pollution Prevention” dan menjadi bab IX SOLAS 74 / 78, yaitu “Management for the Safe Operation of Ships”. Adapun isi dalam ISM CODE yang berupa beberapa elemen-elemen, terdiri dari:

a. Elemen 1 - Umum

1). Definisi.

- a) *ISM CODE* adalah ketentuan internasional tentang management untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat diubah (amended) oleh IMO .
- b) *Company* (perusahaan) adalah pemilik / pengusaha pencarter kapal secara pengoperasian kapal.
- c) *Administration* (pemerintah) adalah pemerintah suatu negara yang benderanya dikibarkan dikapal.
- d) *Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah system terstruktur dan terdokumentasi dengan sistem ini semua personil diperusahaan dan dikapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- e) *Document of Compliance* – DOC (Dokumen Kesesuaian) adalah dokumen / sertifikat yang diberikan pada perusahaan yang telah melaksanakan persyaratan-persyaratan ISM CODE.
- f) *Safety Management Certificate* – SMC (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan kepada kapal menunjukan bahwa perusahaan dan manajemen kapal telah dilaksanakan sesuai dengan system manajemen keselamatan yang telah disetujui.

- g) *Objektif Evidence* (Bukti Objektif) adalah sejumlah informasi tertulis atau pernyataan tentang suatu fakta berkaitan dengan keselamatan atau pelaksanaan system keselamatan dan didapat berdasarkan observasi, penilaian atau pengujian / pertanyaan.
- h) *Observation* (Observasi) adalah catatan suatu fakta yang dibuat sewaktu dilakukan audit dan dikuatkan oleh bukti objektif.
- i) *Non Conformity* (Ketidaksesuaian) adalah situasi yang diamati berdasarkan bukti objektif dan menunjukan tidak dipenuhi suatu persyaratan.
- j) *Major Non Conformity* (Ketidaksesuaian Besar) adalah penyimpanan yang menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan manusia atau kapal, terhadap lingkungan disebabkan karena pelaksanaan ketentuan ISM CODE yang tidak sistematis dan tidak efektif.
- k) *Anniversary Date* (Ulang Tahun) adalah hari dan bulan setiap tahun dengan berakhirnya suatu dokumen.
- l) *Convention* (konvensi). SOLAS 1974

2). Sasaran

- a) Menjamin keselamatan diatas kapal, mencegah kecelakaan dan korban jiwa, serta mencegah pencemaran dan kerusakan lingkungan laut dan harta benda.

b) Sasaran manajemen keselamatan di perusahaan agar terlaksananya pengoperasian kapal secara aman dan memberi lingkungan kerja yang aman serta menetapkan langkah-langkah pencegahan terhadap setiap resiko yang dapat diidentifikasi selain itu juga meningkatkan keterampilan para personil dalam hal manajemen keselamatan darurat dan dikapal serta meningkatkan kesiapan menghadapi keadaan darurat, sehubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

c) *Safety managemen system* harus menjamin dipenuhinya aturan-aturan yang wajib dilaksanakan. Mempertimbangkan ketentuan-ketentuan, petunjuk-petunjuk, standar-standar yang dianjurkan oleh IMO, pemerintah, Biro Klarifikasi dan Organisasi organisasi maritim.

3). Penerapan

ISM CODE dapat diterapkan pada setiap kapal.

4). Persyaratan-persyaratan fungsional untuk Sistem Manajemen Keselamatan

Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan dan memelihara suatu system manajemen keselamatan yang memasukkan kedalamnya beberapa ketentuan dibawah ini:

a) Kebijakan keselamatan dan perlindungan.

b) Petunjuk-petunjuk dan prosedur-prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan

yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan internasional dan negara bendera.

- c) Tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi didarat dan diatas kapal, serta antara darat dan kapal.
- d) Prosedur pelaporan kejadian dan ketidaksesuaian terhadap ketentuan-ketentuan ISM CODE.
- e) Prosedur untuk menyiapkan dan merespon keadaan darurat.
- f) Proedur internal audit dan tinjauan manajemen.

b. Elemen 2 – Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan

- 1) Menjamin keselamatan dilaut, mencegah dan hilangnya jiwa manusia serta menghindarkan kerusakan lingkungan.
- 2) Melengkapi alat kerja dan lingkungan kerja yang aman dalam pengoperasian kapal, menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang sudah dilengkapi dan mungkin terjadi dan secara terus menerus meningkat kecakapan manajemen keselamatan seluruh personil, bagi darat maupun dikapal.

Kebijaksanaan tersebut diterapkan dan dilaksanakan diseluruh jajaran organisasi baik dikapal maupun di darat.

c. Elemen 3 – Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan

- 1) Jika yang bertanggung jawab terhadap pengoperasian kapal adalah bukan pemilik (telah dilimpahkan kepada pihak lain) pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data dari pihak yang tanggung jawab tersebut.

- 2) Menetapkan dan mendokumentasikan wewenang, tanggung jawab dan hubungan kerja antar seluruh karyawan yang mengatur, melaksanakan dan memeriksa pekerjaan yang berhubungan, serta dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 3) Tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat agar pelaksana dapat menjalankan tugasnya.

d. Elemen 4 - Orang yang ditunjuk

Perusahaan harus menunjuk seseorang atau beberapa sebagai DPA. Untuk menjamin agar pengoperasian kapal secara aman dan membuat jalur hubungan antara darat dan kapal harus diberi akses langsung ke puncak pimpinan, wajib dan berwenang memantau pengoperasian kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran, serta menjamin bahwa sumber daya dan bantuan dari darat dapat diberikan sesuai kebutuhan.

e. Elemen 5 – Tanggung jawab dan kewenangan nakhoda

- 1) Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda berkaitan dengan :
 - a) Melaksanakan kebijaksanaan perusahaan dalam hal keselamatan dan lingkungan lingkungan.
 - b) Memotifasi awak kapal dalam melaksanakan kebijakan.
 - c) Mengeluarkan perintah-perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
 - d) Memeriksa bahwa persyaratan tersebut diatas dilaksanakan.

e) Meninjau pelaksanaan SMS dan melaporkan kekurangan-kekurangan pada manajemen didarat.

2) Perusahaan harus menjamin bahwa SMK yang digunakan diatas kapal memuat kewenangan nakhoda dengan jelas dalam mengambil keputusan demi keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta dukungan perusahaan jika diperlukan.

f. Elemen 6 - Sumber daya dan personal

1) Nakhoda dipilih dengan teliti, memahami SMS dan diberikan dukungan seperlunya agar tugas-tugasnya dapat dilaksanakan dengan aman.

2) Awak kapal harus berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.

3) Membuat prosedur bagi personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru agar dapat menyesuaikan tugas- tugasnya.

4) Personil yang terlibat dengan SMS, memiliki pengetahuan dengan baik mengenai hukum, peraturan, kode, dan petunjuk yang baik.

5) Membuat prosedur untuk menetapkan jenis latihan yang diperlukan dan memberikan pelatihan kepada karyawan yang memerlukan.

6) Membuat prosedur dengan bahasan yang dimengerti oleh awak kapal.

7) Menjamin awak kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya.

vi. Elemen 7 – Penyusunan rencana operasi diatas kapal

Membuat prosedur untuk mempersiapkan rencana dan instruksi yang dapat menjamin keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai jenis tugas yang terkait dan diserahkan kepada personil yang memahami kualifikasi untuk melaksanakannya.

h. Elemen 8 – Kesiapan menghadapi keadaan darurat

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi potensi keadaan darurat.
- 2) Perusahaan harus membuat rencana latihan untuk menanggulangi keadaan darurat.

i. Elemen 9 – Laporan dan analisa ketidaksesuaian,kecelakaan dan kejadian berbahaya

- 1) SMS mencantumkan prosedur yang menjamin ketidaksesuaian, kecelakaan dan situasi yang membahayakan, dilaporkan pada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan maksud untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.
- 2) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan.

j. Elemen 10 – Pemeliharaan kapal dan peralatannya

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.
- 2) Untuk memenuhi persyaratan tersebut perusahaan harus melakukan inspeksi dalam jangka waktu yang tepat, melaporkan

ketidaksesuaian dan penyebabnya, tindakan korelasi yang memadai sudah dilakukan dengan catatan dari tindakan tersebut disimpan.

k. Elemen 11 - Dokumentasi

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk mengawasi seluruh dokumen dan data-data yang berkaitan dengan SMS.
- 2) Perusahaan harus menjamin bahwa dokumen yang masih berlaku tersedia pada tempatnya masing-masing, perubahan pada dokumen diperiksa dan disahkan oleh petugas yang berwenang dan dokumen yang kadaluarsa segera dikeurkan.
- 3) Dokumen harus disimpan dalam bentuk yang dianggap efektif oleh perusahaan, setiap kapal harus membawa serta seluruh dokumen mengenai kapal tersebut.

l. Elemen 12 – Verifikasi, pemeriksaan dan penilaian ulang dari perusahaan

- 1) Perusahaan harus melakukan audit intern.
- 2) Perusahaan harus secara berkala mengevaluasi efisiensi dari SMK dan bila perlu memeriksa ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
- 3) Pelaksanaan audit dan tindakan koreksi
- 4) Personil yang melaksanakan audit harus independen.
- 5) Hasil audit dari pemeriksaan ulang, harus dimintakan perhatian pada seluruh personil yang bertanggung jawab.

- 6) Personil atau manajemen yang bertanggung jawab atas bidangnya harus segera mengambil tindakan terhadap ketidaksesuaian yang ditemukan.

m. Elemen 13 – Sertifikasi, verifikasi, dan pengawasan

- 1) Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang memiliki DOC yang relevan atas kapal tersebut.
- 2) DOC diterbitkan untuk perusahaan dan memenuhi ISM CODE, dikeluarkan oleh pemerintah.
- 3) Copy DOC ditempatkan diatas kapal.
- 4) SMC diterbitkan untuk kapal oleh pemerintah.
- 5) Pemeriksaan secara berkala SMC oleh pemerintahan atau organisasi yang ditunjuk.

n. Elemen 14 - Sertifikasi sementara

- 1) DOC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera untuk perusahaan yang baru melaksanakan ISM Code atau yang telah melaksanakannya dengan masa berlaku 12 bulan, maupun yang menambah jumlah kapal dengan jenis baru. DOC sementara harus ada di kapal dan tidak harus disahkan.
- 2) SMC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera atau pemerintah negara lain yang diminta, bagi kapal yang baru dibeli, perusahaan baru menerima tanggung jawab terhadap pengoperasian kapal serta berganti bendera. SMC sementara diberikan dengan masa berlaku tidak lebih dari 6 bulan.

- 3) Pemerintah negara bendera atau negara lain yang diminta dalam keadaan khusus dapat memperpanjang masa berlakunya SMC sementara untuk waktu tidak lebih dari 6 bulan.
- 4) SMC sementara diterbitkan setelah dilaksanakan verifikasi bahwa:
 - a) DOC yang telah diberikan relevan dengan kapal yang akan diberi SMC
 - b) SMS telah dibuat oleh perusahaan untuk kapal terkait.
 - c) Perusahaan telah mermbuat rencana audit kapal terkait dalam waktu 3 bulan.
 - d) Nakhoda dan para perwira telah memahami sistem manajemen keselamatan kapal dan pelaksanaannya.
 - e) Petunjuk-petunjuk penting telah diberikan sebelum kapal berlayar.
 - f) Petunjuk-petunjuk maupun informasi mengenai SMS diberikan dalam bahasa praktis, sederhana dan mudah dimengerti oleh awak kapal.

o. Elemen 15 – Verifikasi

Setiap verifikasi terhadap ketentuan-ketentuan ISM Code dilaksanakan sesuai prosedur yang diterima oleh pemerintah dengan mengikuti acuan dari IMO.

p. Elemen 16 – Format sertifikat

DOC, SMC, DOC sementara, SMC sementara harus dibuat dengan bentuk sesuai dengan model sebagaimana ditunjukkan dalam apendiks. Jika bahasa yang digunakan bukan bahasa Inggris atau bahasa Perancis maka harus diterjemahkan ke dalam salah satu bahasa tersebut. Sebagai tambahan persyaratan pada elemen 13 jenis kapal yang disebut dalam DOC dan di dalam DOC sementara dapat dikukuhkan untuk menunjukkan batas-batas pengoperasian kapal-kapal diuraikan dalam system manajemen keselamatan.

3. STCW 1978 Amandemen 1995.

Menurut Badan diklat perhubungan, 2000, hal 41., Suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 amandemen 1995 adalah bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab 3 (tiga pihak) yaitu:

- a. Pemerintah sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan berkaitan dengan keselamatan dilaut.
- b. Pendidikan dan latihan, yaitu institusi yang mendidik, melatih personil yang akan bekerja di kapal.
- c. Perusahaan pelayaran, yaitu yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih.

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis, menunjukkan bahwa implementasi STCW sangat vital terhadap pelaksanaan ISM CODE. Artinya apabila personil yang bekerja di kapal standar kompensasi dan tingkat kesehatannya

tidak ditentukan oleh suatu aturan internasional yang mengikat, maka dapat dipastikan bahwa pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda.

6. Jenis-Jenis Alat Keselamatan Kerja.

Menurut badan diklat perhubungan, 2000, hal 82., Ada dua macam alat-alat keselamatan :

a) Untuk mesin-mesin.

Alat sudah disediakan oleh pabrik-pabrik yang membuat dan mengeluarkan mesin-mesin itu, misalnya kap-kap pelindung dari motor listrik, klep-klep keamanan dari ketel-ketel uap, pompa-pompa dan sebagainya.

b) Untuk para pekerja (*safety equipment*)

Alat-alat pelindung untuk para pekerja (*safety equipment*) adalah untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpanya sewaktu menjalankan tugas. Alat pelindung / keselamatan tersebut adalah:

- 1) Alat pelindung kepala.
- 2) Alat pelindung badan.
- 3) Alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki).
- 4) Alat pelindung pernafasan.
- 5) Alat pelindung pendengaran.
- 6) Alat pencegah tenggelam.

Peralatan Pelindung Dalam buku Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman, dijelaskan mengenai Pakaian dan Penggunaannya.

a. Umum.

Overrall (pakaian kerja), *gloves* (sarung tangan), *foot wear* (alas kaki) yang panas seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja dikapal, tapi semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan.

Semua personil yang diwajibkan untuk menggunakan peralatan pelindungan harus dilatih dalam penggunaannya dan diberitahu keterbatasannya.

Pakaian dan perlengkapan pelindungan perorangan dikelompokkan sebagai berikut: pelindung kepala: *Safety Helmets, Hair Protection*. Pelindungan pernafasan: *Dust Masks, Respirators Breathing Apparatus*. Pelindungan tangan dan kaki: *Gloves, Safety boots, dan Safety Shoes*. Pelindung badan: *Safety Suits, Safety Belts, Harnesses, Apron*.

b. Pelindung Kepala

1) Safety Helmets

Safety Helmets dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian. Bahaya lainnya termasuk panas yang tidak normal, resiko tumpukan atau pukulan yang

menghancurkan, atau percikan bahan kimia. Sejak bahaya menjadi sangat beragam bentuknya, ini dinilai bahwa dalam banyak kasus.

Kulit helm harus dalam satu bagian konstruksinya tanpa kelim, dibentuk untuk menahan tumbukan. *Harnes* atau *Suspension* untuk menyokong perlindungan di kepala pemakai. *Crown Straps* membantu menahan kekuatan tumbukan, dibentuk pada jarak kelayakan dari pendekatan 25 mm antara kulit helm dengan batok kepala pemakai.

Suspensi harus bisa diatur sebelum helm digunakan.

c. Pelindung Pendengaran.

Tiap orang yang tidak terlindungi dari kebisingan tingkat tinggi seperti dikamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga dari tipe yang telah direkomendasikan yang cocok untuk keadaan khusus. Menurut (Hudak, Roberta. CDC. *Hearing Protection Devices (HPD's)*) Pelindung pendengaran terdiri dari 2 bentuk yaitu : *Ear Plugs* (penyumbat telinga), mempunyai 2 tipe yaitu (*Foam Earplugs*) dan (*PVC Earplugs*), dan *Ear Muff* (penutup telinga).

Bentuk paling sederhana dari pelindung telinga adalah *glass-down ear plug*. Bagaimanapun juga bentuk ini mempunyai kelemahan dari terbatasnya kemampuan untuk mengurangi tingkat kebisingan. *Ear plugs*. ada yang terbuat dari foam / busa / spons, dan ada yang terbuat dari bahan karet (rubber) juga punya keterbatasan pada suara tingkat yang sangat tinggi atau frekwensi yang sangat rendah yang menyebabkan terjadinya getarannya pada saluran telinga.

Pada umumnya, ear muff merupakan bentuk yang lebih efektif. *Ear muff* terdiri dari sepasang *rigid cups* (mangkok kaku) yang didesain untuk melengkapi untuk penutup telinga, dipaskan dengan cincin penyegel yang lembut agar busa dirapatkan diseputar telinga. *Ear cup* (mangkok telinga) dihubungkan dengan sebuah *spring loaded head band (neck band)* yang memastikan bahwa *sound seal* disekitar telinga tetap terjaga. Untuk itu diperlukan saran dari ahli mengenai penggunaannya.

d. Pelindung Muka dan Mata

Dalam memilih pelindungan muka dan mata, harus diperhatikan bentuk dan tingkat bahaya yang dihadapi dan kemampuan pelindung.

Penyebab utama kecelakaan pada mata adalah:

- 1) Sinar infra merah- gas pengelasan.
- 2) Sinar ultra violet – las listrik
- 3) Terkena bahan kimia.
- 4) Terkena partikel.

e. Pelindung Tangan dan Kaki.

- 1) *Gloves* (sarung tangan).

Pemakaian *gloves* yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang dihadapi dan jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya *leather gloves* (terbuat dari kulit) umumnya untuk menangani benda yang kasar atau tajam, *hot resistant gloves* yang terbuat dari karet, sintetis atau PVC ketika menangani asam, alkalis, oli, solvent, dan bahan kimia. *Gloves* dapat dengan mudah terjepit di bawah drum dan di dalam

mesin. *Gloves* yang basah atau berminyak bisa menjadi licin dan oleh karena itu diperlukan perhatian khusus ketika menggunakannya dalam bekerja.

2) *Footwear* (Alas Kaki).

Kecelakaan pada kaki biasanya disebabkan karena pemakaian alas kaki yang tidak cocok, meskipun begitu dirasakan kepada semua personil yang bekerja diatas kapal untuk menggunakan *Safety Footwear* yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan karena tumbukan.

f. Perlindungan dari Jatuh

Setiap pelaut yang sedang bekerja diatas, diluar atau dibawah deck atau tempat lain yang terdapat resiko terjatuh dari ketinggian 2 m atau lebih, harus menggunakan *Safety Harness* (sabuk dengan penahan goncangan) yang diikat dengan tali keselamatan. Pelatan *Inertial Clamps* dapat memberikan kebebasan dalam bergerak

g. Pelindung badan

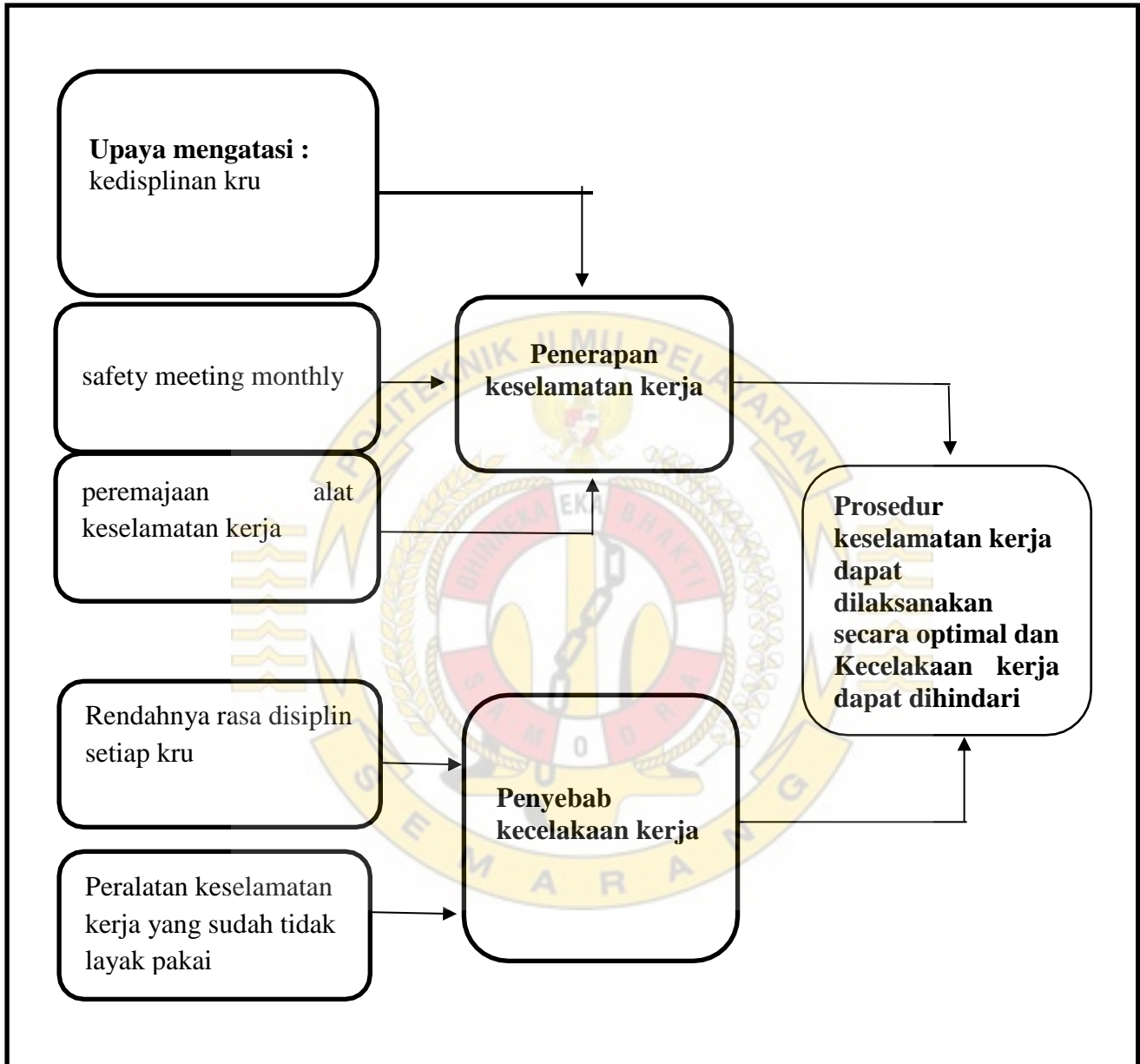
Pakaian luar khusus bisa digunakan untuk perlindungan ketika pelaut tidak terlindungi dari kontak dengan bahan-bahan yang kotor atau tercemar dan zat yang berkarat.

B. KERANGKA PIKIR PENELITIAN

Kerangka pemikiran adalah suatu diagram yang menjelaskan secara garis besar alur logika berjalannya sebuah penelitian. Kerangka pemikiran

dibuat berdasarkan pertanyaan penelitian (*research question*), dan merepresentasikan suatu himpunan dari beberapa konsep serta hubungan diantara konsep-konsep tersebut (Polancik, 2009). Untuk mempermudah penulisan dalam penyusunan skripsi, maka peneliti menggunakan kerangka pikir. Pada kerangka pikir yang disusun peneliti secara sistematis seperti Gambar 2.1. Menitik beratkan pada penelitian tentang penerapan keselamatan kerja yang tidak berjalan optimal yang disebabkan oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut antara lain disebabkan manusia, kondisi dan alat-alat. Dengan memperhatikan fakta-fakta yang menyebabkan prosedur keselamatan kerja tidak berjalan secara optimal, maka peneliti memberi acuan acuan dalam optimalisasi penerapan keselamatan kerja tersebut. Acuan tersebut berupa keselamatan kerja sumber daya manusia, perawatan alat-alat keselamatan kerja serta pengarahan tentang kedisiplinan *crew* kapal tentang keselamatan kerja. Hal ini dilaksanakan dengan harapan prosedur keselamatan kerja dapat dilaksanakan secara optimal dan aman juga terhindar dari resiko kecelakaan kerja.

Berikut kerangka pikir penelitian :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Masalah



BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Dengan memperhatikan permasalahan yang telah diuraikan terdahulu, maka penulis dapat menyimpulkan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di MV. NEW GLORY.

1. Penerapan prosedur keselamatan kerja di atas MV. NEW GLORY masih kurang diterapkan dalam pekerjaan oleh *crew* diantaranya kurangnya keterampilan atau pengetahuan tentang penerapan prosedur keselamatan kerja dan tidak adanya familiarisasi keselamatan kerja untuk *crew* di atas kapal.
2. Kecelakaan kerja yang terjadi pada *crew* MV. NEW GLORY disebabkan oleh beberapa faktor seperti, kurangnya pengalaman *crew* dalam bekerja di atas kapal, kurangnya kedisiplinan dan pemahaman akan penerapan prosedur keselamatan kerja, serta banyak peralatan keselamatan kerja yang kurang layak. Sehingga mengakibatkan kerugian bagi *crew* maupun bagi perusahaan. Dan Peralatan keselamatan kerja yang ada di atas kapal masih banyak yang kurang sesuai dengan standar aturan yang berlaku.
3. Upaya yang dilakukan untuk penerapan keselamatan kerja di atas kapal MV. NEW GLORY kurang dilaksanakan dengan benar. Walaupun nakhoda selalu mengadakan *safety meeting* setiap satu bulan sekali, namun masih ada *crew* yang kurang memperhatikan keselamatan dikarenakan kurangnya kedisiplinan dan kesadaran diri

B SARAN

Penulis mengajukan saran sebagai upaya yang dapat direalisasikan dalam usaha penerapan prosedur keselamatan kerja untuk mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi di atas kapal yaitu :

1. Sebaiknya agar *crew* dapat menerapkan prosedur keselamatan kerja diperlukan pengawasan di masing-masing departemen di kapal dan adanya sistem peringatan bahkan sampai kepada pemberhentian jika hal itu diperlukan.
2. Sebaiknya agar faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja di MV. NEW GLORY dapat diminimalkan, dapat dilakukan dengan mengadakan penataran, pelatihan dan penyuluhan keselamatan kerja, selain hal tersebut dapat dipasang poster-poster anjuran *Safety Minded*. Pihak perusahaan hendaknya dalam menerima *crew* baru, disarankan melalui prosedur seleksi yang baik agar mendapatkan sumber daya manusia yang handal dan terampil. Pihak perusahaan seyogyanya menyelenggarakan peralatan keselamatan kerja yang berkualitas dan sesuai dengan standar aturan yang berlaku, disesuaikan dengan keadaan dan keterbatasan perusahaan. Disarankan juga agar *crew* dapat merawat serta menjaga peralatan keselamatan agar masih dapat digunakan dan layak pakai.
3. Sebaiknya agar upaya – upaya penerapan keselamatan kerja yang dilakukan berjalan secara optimal di atas kapal MV. NEW GLORY yaitu dengan memberikan *familiarization* (pengenalan) dan *training* (pelatihan) kepada *crew* kapal terutama kepada *crew* baru yang kurang familiar

dengan kapal apa lagi tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Pelatihan yang diberikan secara teratur juga mesti dilakukan agar meningkatkan rasa kedisiplinan *crew* kapal akan penerapan keselamatan kerja serta meminimalisir kecelakaan yang kemungkinan akan terjadi pada saat bekerja di atas kapal sehingga pada saat mengalami masalah yang sesungguhnya *crew* kapal dapat menanganinya dengan secepat mungkin atau malah dapat mencegahnya agar tidak terjadi.

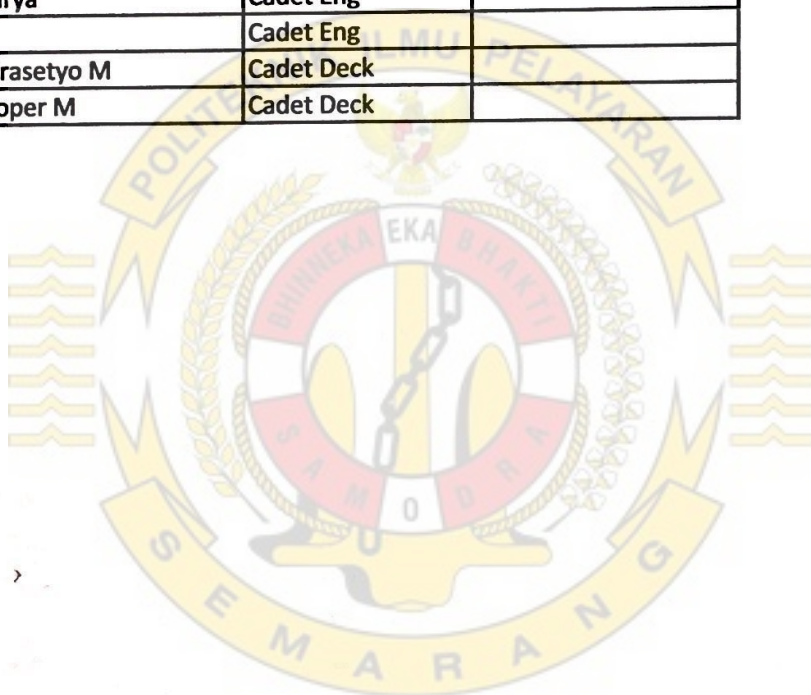


DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Model International Safety Management Code* (Kode Manajemen Keselamatan Internasional), Cetakan Pertama, Jakarta.
- Badan Diklat Perhubungan, 2000, BST Modul – 4 : *Personil Safety and Social Responsibility* (Keselamatan Individu dan Tanggung Jawab Sosial), Cetakan Pertama, Jakarta.
- Lewis, 1993, Alat-alat Keselamatan Kerja, Jakarta.
- Moleong, Lexy J. 1989, MA Kualitatif Metode Penelitian, Bandung.
- Margono, S. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Semarang : PT. Rineka Cipta, 1997.
- Narbuko, Cholid. 2005. Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi. Jakarta : Balai Penerbit IPWI
- Noeralim, 2001 Alat-alat Penyelamat, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Santoso, Gempur, 2000, Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
- Steven, dalam Gempur Santoso, 2000, Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
- Sulistijo, 2000, Rangkuman *International safety management Code* , PIP. Semarang.
- Sumadi, 1974, Metode Penelitian, Yogyakarta.
- Suma'mur, 1983, kecelakaan kerja dan pencegahan kecelakaan
- Rangkuti, Freddy, 2015, Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis
- Poerwanto, 1987, Analisis Terjadinya Kecelakaan Kerja
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018, Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan DIPLOMA IV

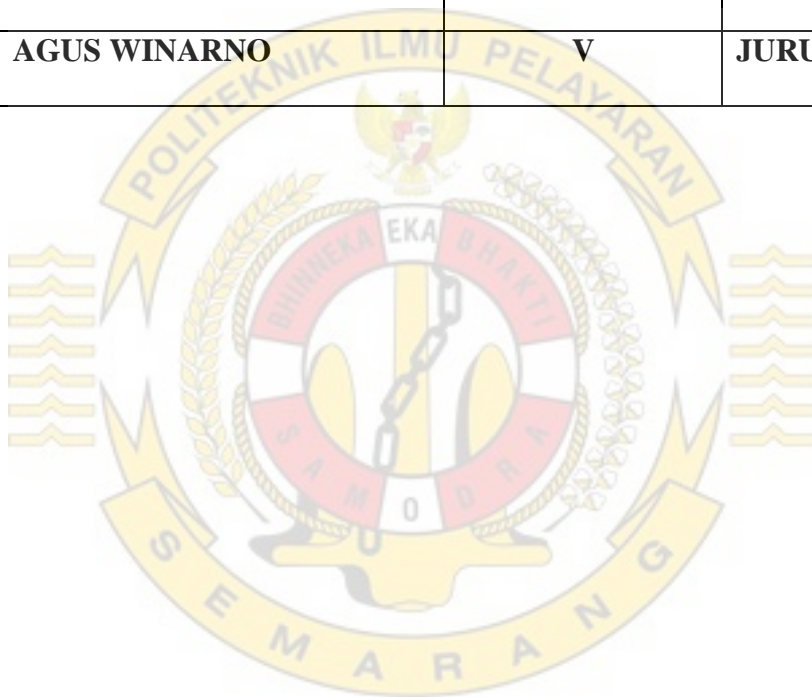
CREW LIST MV. NEW GLORY

No	NAMA	JABATAN	KEBANGSAAN
1	Supriyadi	Master	
2	Dedi Nopyan Ependi	Ch.Off	
3	Sumarta Wirlan	2nd.Off	
4	Abdul Halim	Rdo.Off	
5	Djarnudji	CH.Eng	
6	Dedi Bahrin	2nd.Eng	
7	Kusnan	3rd.Eng	
8	Adi Zakarya Wardani	Sailor	
9	Arnol Balella	AB	
10	Sendy Kristian	AB	
11	Agus Wianarno	AB	
12	Wawan supriyanto	Mandor M	
13	Walter Alfrinus Saragi	Oiler	
14	Hairuman	Oiler	
15	I Gede Budakarya	Cadet Eng	
16	Masykur	Cadet Eng	
17	Julius Agung Prasetyo M	Cadet Deck	
18	Bastian Christoper M	Cadet Deck	



DAFTAR WAWANCARA

NO	NAMA	RESPONDEN	JABATAN
1.	SUPRIYADI	I	NAKHODA
2.	DEDI NOPYAN EPENDI	II	MUALIM I
3.	SUMARTA WIRLAN	III	MUALIM II
5.	ADI ZAKARYA WARDANI	IV	BOSUN
6.	AGUS WINARNO	V	JURUMUDI



Lembar Wawancara

Responden I

Nama : Supriyadi

Jabatan : Nakhoda

Nama Kapal : MV. NEW GLORY

Jenis kapal : Container

Tanggal : 15 February 2017

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. NEW GLORY dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

2. Apakah dalam melaksanakan perawatan selalu memperhatikan prosedur, baik dalam hal keselamatan maupun keamanannya?

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanyaada beberapa yang menjadi ahmbatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan dari perusahaan untukkapal ini?

Jawab :

Perawatan yang diterapkan oleh perusahaan di kapal ini masih menggunakan sistem perawatan yang bersifat insidentil yaitu perawatan yang dilakukan apabila terjadi kerusakan saja.

4. Apakah manajemen perawatan yang diterapkan oleh perusahaan sudah cukup baik?

Jawab :

Masih belum cukup, karena manajemen yang diterapkan dirasa belum dapat mengantisipasi segala kemungkinan kerusakan pada alat-alat keselamatan.

5. Apakah ada hambatan dalam menerapkan manajemen perawatan alat-alat keselamatan?

Jawab :

Ada, setiap permintaan suku cadang dan alat-alat perawatan sering tidak ditanggapi dan hanya dipenuhi untuk suku cadang yang dianggap penting padahal kerusakan kecil dapat merusak alat-alat keselamatan.

6. Faktor-faktor apa saja yang menjadi kendala dalam menerapkan system manajemen perawatan?

Jawab :

Faktor pemenuhan suku cadang yang terhambat, perbaikan dilakukan saat terjadi kerusakan saja. Selain itu Nakhoda terlalu otoriter terhadap bawahan, sehingga crew kapal tidak menyukai kepemimpinan Nakhoda.

Lembar Wawancara

Responden II

Nama : Dedi Nopyan Ependi

Jabatan : Mualaim I

Nama Kapal : MV. NEW GLORY

Jenis kapal : Container

Tanggal : 15 Februari 2017

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. NEW GLORY dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

2. Apakah dalam melaksanakan perawatan selalu memperhatikan prosedur, baik dalam hal keselamatan maupun keamanannya?

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanyaada beberapa yang menjadi ahmbatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

Perawatan berjalan apa adanya, jika ada kerusakan kami berusaha untuk memperbaiki dan jika pekerjaan itu hanya bias dikerjakan didarat maka kami dari pihak kapal membuat laporan ke perusahaan untuk meminta bantuan tersebut.

4. Untuk tindakan perawatan, jika dikapal persediaan suku cadang dan peralatan kurang maka bagaimanakah tindakan anda?

Jawab :

Kami sebagai pihak kapal membuat suatu laporan ke perusahaan, dan meminta suku cadang ke perusahaan.

5. Apakah hal tersebut selalu dipenuhi oleh pihak perusahaan?

Jawab :

Tidak selalu, hanya sebagian saja dipenuhi oleh perusahaan tapi adakalanya permintaan suku cadang terlambat dipenuhi dan biasanya yang dipenuhi yang dianggap penting perusahaan.

6. Apakah perusahaan menerapkan suatu sistem manajemen untuk perawatan diatas kapal?

Jawab :

Perusahaan sudah menerapkan sistem manajemen perawatan, akan tetapi belum bisa dilaksanakan dengan baik.

7. Apakah ada tindakan survey dari perusahaan ke kapal dan kapan hal tersebut dilaksanakan?

Jawab :

Survey tetap ada tetapi hal tersebut dilaksanakan jika akan menghadapi eksternal audit saja, jadi kami mempersiapkan yang akan disurvei supaya kapal laik laut.

Lembar Wawancara

Responden III

Nama : Wirlan Sumarta

Jabatan : Mualaim II

Nama Kapal : MV. NEW GLORY

Jenis kapal : Container

Tanggal : 15 Februari 2017

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. NEW GLORY dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

2. Apakah dalam melaksanakan perawatan selalu memperhatikan prosedur, baik dalam hal keselamatan maupun keamanannya?

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi hambatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

Perawatan di kapal ini kurang berjalan dengan baik, karena hanya dilakukan saat terjadi kerusakan saja. Seharusnya perawatan dilakukan untuk mengantisipasi segala kemungkinan kerusakan yang akan terjadi.

4. Sebagai mualim II menurut Anda, seberapa penting perawatan dalam kapal dibutuhkan?

Jawab :

Perawatan dalam kapal sangat penting sekali, sehubungan dengan peralatan kapal yang membutuhkan perawatan untuk mengantisipasi kerusakan yang akan terjadi.

5. Sebagai mualim II menurut Anda, bagaimana manajemen perawatan kapal yang diterapkan dalam kapal ini?

Jawab :

Manajemen yang diterapkan adalah manajemen perawatan insidental yaitu perawatan yang dilakukan apabila terjadi kerusakan saja.

6. Apakah ada hambatan dalam menerapkan manajemen perawatan alat-alat keselamatan?

Jawab :

Ada, setiap permintaan suku cadang dan alat-alat perawatan sering tidak ditanggapi dan hanya dipenuhi untuk suku cadang yang dianggap penting padahal kerusakan kecil dapat merusak alat-alat keselamatan.

Lembar Wawancara

Responden IV

Nama : Adi Zakarya Wardani

Jabatan : Bosun

Nama Kapal : MV. NEW GLORY

Jenis kapal : Container

Tanggal : 15 Februari 2017

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. NEW GLORY dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

2. Apakah dalam melaksanakan perawatan selalu memperhatikan prosedur, baik dalam hal keselamatan maupun keamanannya?

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi hambatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

Perawatan di kapal ini kurang berjalan dengan baik, karena hanya dilakukan saat terjadi kerusakan saja. Seharusnya perawatan dilakukan untuk mengantisipasi segala kemungkinan kerusakan yang akan terjadi.

4. Untuk tindakan perawatan, jika di kapal persediaan suku cadang dan peralatan kurang maka bagaimanakah tindakan anda?

Jawab :

Kami sebagai pihak kapal membuat suatu laporan ke perusahaan, dan meminta suku cadang ke perusahaan.

5. Apakah hal tersebut selalu dipenuhi oleh pihak perusahaan?

Jawab :

Tidak selalu, hanya sebagian saja dipenuhi oleh perusahaan tapi adakalanya permintaan suku cadang terlambat dipenuhi dan biasanya yang dipenuhi yang dianggap penting perusahaan.

6. Apakah perusahaan menerapkan suatu sistem manajemen untuk perawatan di atas kapal?

Jawab :

Perusahaan sudah menerapkan sistem manajemen perawatan, akan tetapi belum bisa dilaksanakan dengan baik.

Lembar Wawancara

Responden V

Nama : Agus Winarno

Jabatan : Juru Mudi

Nama Kapal : MV. NEW GLORY

Jenis kapal : Container

Tanggal : 15 Februari 2017

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. NEW GLORY dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

2. Apakah dalam melaksanakan perawatan selalu memperhatikan prosedur, baik dalam hal keselamatan maupun keamanannya?

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. NEW GLORY ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi hambatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

Perawatan di kapal ini kurang berjalan dengan baik, karena hanya dilakukan saat terjadi kerusakan saja. Seharusnya perawatan dilakukan untuk mengantisipasi segala kemungkinan kerusakan yang akan terjadi.

4. Anda sebagai crew kapal yang bekerja di lapangan, bagaimanakah perawatan yang dilakukan di atas kapal ini?

Jawab :

Perawatan kapal yang dilakukan selama ini terkesan memaksa, dikarenakan kurangnya perhatian perusahaan dalam menyediakan kebutuhan perawatan kapal, termasuk kebutuhan perawatan alat-alat keselamatan.

5. Apakah selama Anda melaksanakan kerja harian bersama Bosun dan crew deck lainnya adakah hambatan yang dihadapi?

Jawab :

Ya, karena sedikitnya kebutuhan perawatan kapal, maka kegiatan perawatan tidak dapat berjalan dengan baik.

6. Menurut Anda apakah manajemen perawatan sudah berjalan dengan baik?

Jawab :

Belum, karena dalam kenyataannya masih banyak bagian kapal yang rusak tanpa diperhatikan perawatannya disebabkan tidak tersedianya suku cadang.



KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Abdul Halim

Jabatan : Rdo. Off

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja	V			
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja		V		
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak	V			
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja				V
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahaan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja	V			

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali			V	
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti	V			
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan		V		
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang	V			
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang di minta	V			
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan	V			
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko	V			

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : I Gede Budakarya

Jabatan : Koki

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja		V		
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja	V			
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak		V		
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja			V	
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja		V		
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja	V			

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali		V		
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti	V			
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan		V		
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang	V			
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang di minta		V		
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan	V			
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko	V			

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Masykur
Jabatan : Engineer Cadet

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

- 4 = Sangat Sesuai
- 3 = Sesuai
- 2 = Ragu-Ragu
- 1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja		V		
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja		V		
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan		V		
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak		V		
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja				V
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja			V	
4.	Perusahaan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja				V

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali			V	
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti		V		
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan		V		
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang		V		
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta		V		
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan		V		
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko		V		

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Hairuman

Jabatan : Oiler

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja		V		
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja		V		
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan		V		
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak		V		
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja				V
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja			V	
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja				V

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali			V	
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti		V		
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan		V		
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang		V		
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta		V		
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan		V		
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko		V		



KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Walter Alfirus Saragi

Jabatan : Oiler

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja		V		
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan		V		
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak		V		
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja				V
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja			V	
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja				V

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali			V	
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti		V		
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan			V	
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta		V		
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan		V		
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko		V		

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Kusnan

Jabatan : Third Engineer

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja				V
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja			V	
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja				V

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti		V		
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja		V		
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan			V	
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang di minta		V		
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan		V		
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko			V	

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Dedi Bahrin
Jabatan : Second Engineer

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

- 4 = Sangat Sesuai
- 3 = Sesuai
- 2 = Ragu-Ragu
- 1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja			V	
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja			V	

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti				V
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja		V		
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan			V	
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang di minta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan			V	
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko				V

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Djarbudji
Jabatan : Chief Engineer

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja			V	
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahaan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja			V	

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti				V
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja		V		
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan			V	
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan			V	
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko				V

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Bastian Christoper M

Jabatan : Deck Cadet

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja				V
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak				V
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja		V		
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja			V	

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti			V	
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja			V	
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan				V
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang		V		
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta				V
3.	Kurang pahami crew terhadap alat keselamatan			V	
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko				V

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Wawan Supriyanto

Jabatan : Mandor Mesin

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan	V			
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak		V		
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja		V		
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja			V	
4.	Perusahaan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja				V

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali			V	
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti		V		
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan				V
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan			V	
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko		V		

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Agus Winarno

Jabatan : A/B

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi			V	
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan			V	
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja		V		
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja			V	
4.	Perusahaan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja		V		

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali			V	
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti			V	
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan				V
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang				V
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan			V	
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko		V		

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Sendy Kristian

Jabatan : A/B

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal Strength (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja				V
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan			V	
Faktor Internal Weakness (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja		V		
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja			V	

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti			V	
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan	V			
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang				V
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan				V
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko		V		

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Arnol Balella

Jabatan : A/B

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja				V
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan			V	
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja			V	
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahaan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja			V	

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti			V	
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja			V	
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan	V			
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang				V
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan				V
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko			V	

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Adi Zakarya Wardani

Jabatan : Boatswain

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja			V	
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja				V
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan				V
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak			V	
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja			V	
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja			V	

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti			V	
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja				V
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan				V
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang				V
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta			V	
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan			V	
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko			V	

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Sumarta Wirlan

Jabatan : Second Officer

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja				V
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja				V
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan		V		
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak				V
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja	V			
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja		V		

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti				V
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja		V		
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan				V
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang diminta				V
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan				V
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko			V	

KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Dedi Nopyan Ependi

Jabatan : Chief Officer

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi				V
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja				V
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja			V	
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan		V		
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak				V
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja	V			
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja				V
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja		V		

No	Pertanyaan	Nilai			
		1	2	3	4
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali				V
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti	V			
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja				V
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan		V		
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang		V		
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang di minta				V
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan				V
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko				V



KUESIONER OPTIMALISAI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA DI

MV. NEW GLORY

IDENTITAS RESPONDEN

Nama : Supriyadi

Jabatan : MASTER

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pernyataan yang Anda pilih

Ukuran Pembobotan :

4 = Sangat Sesuai

3 = Sesuai

2 = Ragu-Ragu

1 = Tidak Sesuai

No	Pertanyaan	Nilai			
		4	3	2	1
Faktor Internal <i>Strength</i> (kekuatan)					
1.	Alat keselamatan di perbarui jika terjadi inspeksi	V			
2.	Kesadaran crew dalam penerapan keselamatan bekerja	V			
3.	Crew yang berpengalaman dalam keselamatan bekerja		V		
4.	Kedisiplinan crew dalam menggunakan peralatan keselamatan			V	
Faktor Internal <i>Weakness</i> (kelemahan)					
1.	Kurangnya perawatan alat keselamatan kerja yang rusak	V			
2.	Tidak melakukan familiarisasi terhadap alat keselamatan kerja			V	
3.	Rendahnya rasa kedisiplinan crew terhadap penerapan keselamatan kerja	V			
4.	Perusahan acuh terhadap pentingnya alat keselamatan kerja		V		

No	Pertanyaan	Nilai			
		4	3	2	1
Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> (peluang)					
1.	Perwira selalu mengecek alat keselamatan setiap 1 bulan sekali	V			
2.	Tersedianya alat keselamatan pengganti	V			
3.	Kedisiplinan crew kapal dalam menaati prosedur keselamatan kerja	V			
4.	Mualim selalu membuat permintaan pengadaan barang saat terjadi kerusakan		V		
Faktor Eksternal <i>Threat</i> (ancaman)					
1.	Alat keselamatan kerja rusak dan stok kurang			V	
2.	Stok yang datang dari perusahaan terkadang tidak sesuai dengan yang di minta	V			
3.	Kurang pahamnya crew terhadap alat keselamatan	V			
4.	Bekerja menjadi terlalu beresiko	V			

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. **Nama Lengkap** : JULIUS AGUNG
PRASETYO MUDAMAKIN
2. **Tempat / Tanggal Lahir** : Yogyakarta, 25 Juli 1995
3. **NIT** : 50134878N
4. **Alamat Asal** : Perum. Griya Bima Kencana Blok D/19,
Tanjung Uban Selatan, Bintan Utara, Kepulauan
Riau
5. **Agama** : Katholik
6. **Orang Tua**
 - Ayah : Matheus Buga Keluli
 - Ibu : Agnes Sukismi
7. **Pendidikan**
 - 2001 – 2007 : SD Negeri 003 Bintan.
 - 2007 – 2010 : SMP Negeri 12 Bintan.
 - 2010 – 2013 : SMA Negeri 5 Bintan.
 - 2013 - 2019 : PIP Semarang.
8. **Pengalaman Prala**

Dikapal MV. NEW GLORY, Milik perusahaan PT. RKN. Dari tanggal 15
September 2016 s/d 19 September 2017.