

**IDENTIFIKASI TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
CREW KAPAL BAGIAN MESIN PADA MV. TELUK BINTUNI**



**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh :

FARHAN AFRISAL HERDAWAN

NIT. 52155738 T

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

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**IDENTIFIKASI TERJADINYA KECELAKAAN KERJA CREW KAPAL
BAGIAN MESIN PADA MV. TELUK BINTUNI**

DISUSUN OLEH :

FARHAN AFRISAL HERDAWAN
NIT. 52155738 T

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



Semarang, Juli 2019

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

AGUS HENDRO W., M.M., M.Mar.E
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19551116 198203 1 001

R.A.J. SUSILO HADI WIBOWO, S.IP, MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknika

AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E
Pembina, IV/a
NIP. 19641212 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**IDENTIFIKASI TERJADINYA KECELAKAAN KERJA CREW KAPAL
BAGIAN MESIN PADA MV. TELUK BINTUNI**

DISUSUN OLEH :

FARHAN AFRISAL HERDAWAN

NIT. 52155738 T

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan LULUS

dengan nilai pada tanggal Agustus 2019



Dikukuhkan Oleh :

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG,**

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP.19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : FARHAN AFRISAL HERDAWAN

NIT : 52155738 T

Program Studi : TEKNIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Identifikasi Terjadinya Kecelakaan Kerja *Crew* Kapal Bagian Mesin Pada MV. Teluk Bintuni” Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan / plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, Agustus 2019

Yang menyatakan,



FARHAN AFRISAL HERDAWAN

NIT. 52155738 T

MOTTO

“Allah tidak membebani hambanya melainkan sesuai dengan kesanggupannya”

(Al-baqarah : 286)

“Tetaplah menjadi dirimu sendiri tanpa peduli omongan orang lain”

(Anonim)

“Belajar tanpa berpikir itu tidaklah berguna, tapi berpikir tanpa belajar itu sangatlah berbahaya!”

(Ir. Soekarno)

“Orang akan tetap pandai selama dia terus belajar, bila dia berhenti belajar karena merasa sudah pandai, mulailah dia bodoh”

(KH. A. Mustofa Bisri)

“Tatkala waktuku habis tanpa karya dan pengetahuan, lantas apa makna umurku ini?”

(KH. Hasyim Asy'ari)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala Puji Syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Selain itu dalam pelaksanaan penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang tulus dan ikhlas kepada :

1. Kedua orang tua, Ibu Indah Rahayu dan Ayah (Alm) Winantyo hartono serta Bapak (Alm) Budi Prasetyawan, tercinta yang tiada lelah selalu berdoa dan memberikan dukungan serta selalu membimbing perjalanan hidupku dalam menggapai cita-cita.
2. Kakakku Ardianto Ody Herdawan, Keke Meidy Luana Sitalakmi serta adikku Neneng Satya Luana Sitaksmi dan Si bungsu Setyo Putri Karina Ramadiani sebagai motivasi dalam perjuanganku dan para sahabatku yang selalu memberikan semangat dalam setiap perjuanganku.
3. Seluruh dosen, khususnya Agus Hendro Waskito, M.M, M.Mar.E dan, R.A.J. Susilo Hadi Wibowo, S.IP, M.M sebagai dosen pembimbing yang selalu memberikan arahan serta bimbingannya.
4. Teman-teman seperjuanganku Redy, Rahmat, Reva, Herdyn, Teman-teman Kedu Etnic khususnya Temanggung tercinta serta seluruh teman-teman Kelas T.VIII B dan teman-teman angkatan LII yang tidak dapat saya sebut satu-persatu yang selalu memberi semangat dan mewarnai hari-hariku. Semoga kita semua dapat mencapai apa yang kita cita-citakan.
5. Dan kepada seluruh pihak-pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doanya sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “**Identifikasi terjadinya kecelakaan kerja crew kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni**”.

Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Teknik program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berusaha menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar-benarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

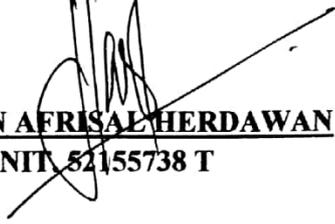
1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak H. Amad Narto, M.Pd, M.Mar.E selaku Ketua Progam Studi Teknika
3. Bapak Agus Hendro Waskito, M.M, M.Mar E, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak R.A.J. Susilo Hadi Wibowo, S.IP, MM, selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.

6. Kedua orang tua beserta keluarga penulis yang telah memberikan kasih sayang, doa, dukungan dan kepercayaan serta ridho yang telah diberikan.
7. Yang terhormat seluruh jajaran direksi dan staff PT. Salam Pacifik Indonesia Lines khususnya MV. Teluk Bintuni yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek laut.
8. Rekan-rekanku angkatan LII PIP Semarang khususnya T VIII B yang telah membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materiil yang tidak dapat penulis sebut satu persatu sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca, khususnya para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penulisan skripsi ini penulis menyampaikan permohonan maaf. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih kurang sempurna, untuk itu penulis mohon pembaca berkenan memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun.

Semarang, Agustus 2019

Penulis


FARHAN AFRISAL HERDAWAN
NIT. 82155738 T

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 TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latarbelakang.....	1
B. Perumusanmasalah.....	3
C. Tujuanpenelitian.....	4

	D. Manfaat penelitian	5
	E. Sistematika penulisan.....	7
BAB II	LANDASAN TEORI	
	A. Tinjauan pustaka	9
	B. Kerangka pikir	23
	C. Definisi operasional	25
BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Jenis metode penelitian	26
	B. Waktu dan tempat penelitian	29
	C. Data yang diperlukan	29
	D. Metode pengumpulan data	31
	E. Analisis data	33
BAB IV	ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran umum objek yang diteliti.....	42
	B. Analisis masalah.....	45
	C. Pembahasan masalah	63
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan	73
	B. Saran	74
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Alat keselamatan kerja.....	21
Tabel 4.1	<i>Ship Particular</i>	43
Tabel 4.2	Garis besar isi permasalahan dalam <i>Fishbone Diagram</i>	47
Tabel 4.3	Tabel kebenaran kurangnya pengetahuan <i>crew</i> tentang alat pengaman	53
Tabel 4.4	Tabel kebenaran kondisi alat pengaman	55
Tabel 4.5	Tabel kebenaran lambatnya respon perusahaan terhadap permintaan alat pengaman yang di ajukan crew kapal.....	57
Tabel 4.6	tabel kebenaran adanya Prosedur keselamatan yang Ditinggalkan	59

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	24
Gambar 4.1	Diagram tulang ikan (<i>Fishbone Diagram</i>).....	46
Gambar 4.2	Pohon kesalahan penyebab terjadinya kecelakaan kerja <i>crew</i> kapal bagian mesin	51
Gambar 4.3	Pohon kesalahan <i>top event A</i>	52
Gambar 4.4	Pohon kesalahan <i>Top event B</i>	54
Gambar 4.5	Pohon kesalahan <i>Top event C</i>	55
Gambar 4.6	Pohon kesalahan <i>top event D</i>	58
Gambar 4.7	Pohon kesalahan Cut set.....	60
Gambar 4.8	kondisi alat pengaman rusak	67



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Gambar baju kerja.
- Lampiran 2 Gambar masker, kacamata pelindung dan ear *plug*.
- Lampiran 3 Gambar *safety helmet* dan *safety shoes*.
- Lampiran 4 Gambar *safety gloves* dan *ear muff*.
- Lampiran 5 *Form* permintaan dan penerimaan barang
- Lampiran 6 Hasil wawancara dengan *third officer and second engineer*
- Lampiran 7 Rangkuman hasil *safety meeting*



ABSTRAKSI

Farhan Afrisal Herdawan, NIT. 52155738.T, 2019 “Identifikasi Terjadinya Kecelakaan Kerja *Crew* Kapal Bagian Mesin Pada MV. Teluk Bintuni”, Program Diploma IV, Teknika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Agus Hendro waskito, M.M, M.Mar.E dan Pembimbing II: R.A.J. Susilo Hadi Wibowo, S.IP, M.M.

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah di atur dari suatu aktifitas dan dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun harta benda, kecelakaan kerja terjadi karena beberapa faktor yaitu faktor manusia (*man*), faktor alat pengaman (*equipment*), serta faktor lingkungan(*environment*).

Metode yang digunakan dalam skripsi ini adalah metode *fishbone analysis* dan *fault tree analysis* sebagai metode untuk menentukan faktor permasalahan dan *event-event* yang ada pada permasalahan. Adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah faktor apa yang menyebabkan Terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin, apa dampak yang ditimbulkan, dan apa upaya yang dilakukan terhadap masalah yang ada.

Berdasarkan hasil penelitian ini disimpulkan bahwa penyebab Terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin berdasarkan metode *fishbone analysis* dan *fault tree analysis* adalah kondisi dari alat pengaman serta lambatnya respon perusahaan terhadap permintaan alat pengaman yang di ajukan *crew* kapal. Sedangkan dampak yang terjadi menurut metode *fishbone analysis* dan *fault tree analysis* adalah terganggunya proses *maintenance* yang sedang berlangsung, cedera yang dialami *crew*, serta kerugian yang akan di tanggung oleh perusahaan. Upaya untuk mengatasi terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin adalah dengan melakukan pengecekan terhadap alat pengaman, *tool box meeting* sebelum memulai pekerjaan, dan peremajaan terhadap alat pelindung diri, serta pembinaan dan pelatihan terhadap *crew* mesin tentang pentingnya keselamatan kerja.

Kata kunci : kecelakaan kerja, *crew* mesin

ABSTRACT

Farhan Afrisal Herdawan, NIT. 52155738.T, 2019 “*Identification occurrence of the engine crew work accident on ship MV. Teluk Bintuni*”, Diploma IV Program, Technical, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, 1st Supervision: Agus Hendro Waskito, M.M., M.Mar.E and 2nd Supervision: R.A.J. Susilo Hadi Wibowo, S.IP, M.M.

An accident is unexpected event, it was initially unwanted which disrupted the process that had been set from an activity and can cause harm to human or property, workplace accident occur due several factors, human factors, factors equipment, and environment factors

The method used in this thesis is the method of fishbone analysis and fault tree analysis as a method to determine the factors of problem and event that occur in problem. As for the formulation of the problem from research are what factors cause the engine crew work accident on ship, what the impact is, and what efforts made to the problems that exist

Based on the results of this research, it was concluded that the cause of the ship engine crew work accident based on the fishbone analysis method and fault tree analysis was the condition of the safety device as well as the company's slow response to the demand for safety equipment submitted by the crew. While the impact that occurs according to the fishbone analysis method and fault tree analysis were the disruption of the ongoing maintenance process, injuries suffered by the crew, and losses that would be borne by the company. Efforts to overcome the occurrence of work crews on ship crew on machine parts were by checking safety devices, meeting tool boxes before starting work, and rejuvenating personal protective equipment, as well as coaching and training crew engineers about the importance of work safety.

Kata kunci : work accident, engine crew

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Alat transportasi sangat berpengaruh penting terhadap pengiriman barang khususnya transportasi laut yang menjadi pilihan utama untuk pengangkutan barang baik antar pulau, antar negara maupun antar benua, sehingga perusahaan-perusahaan pelayaran sebagai penyedia jasa angkutan barang saling bersaing untuk menjadi yang terbaik. Setiap perusahaan pelayaran menghendaki agar semua armada yang di miliki dapat beroperasi dengan baik, lancar tanpa adanya gangguan. Sekecil apapun masalah pada kapal dapat mengganggu jalannya suatu pengiriman barang, oleh sebab itu suatu perusahaan pelayaran telah membuat suatu pelaksana yang di upayakan agar kegiatan operasional kapal dapat terlaksana secara baik dan efisien.

Apabila pengiriman barang berjalan dengan lancar dan tepat waktu, maka akan mendatangkan keuntungan yang besar bagi perusahaan pelayaran tersebut. Tetapi apabila terjadi keterlambatan pengiriman barang yang dikarenakan kapal terlambat pada saat kapal berangkat maupun kapal tiba, maka perusahaan akan mengalami kerugian yang di sebabkan bertambahnya pengeluaran biaya yang harus di keluarkan oleh perusahaan tersebut. Supaya pengoperasian kapal lancar, maka di perlukann ada perawatan dan perbaikan yang terencana terhadap seluruh permesinan yang berada di atas kapal dengan

mematuhi semua aturan dan kebijakan–kebijakan yang di tetapkan oleh pihak perusahaan. Dalam melaksanakan perawatan dan perbaikan, awak kapal di bagian mesin harus selalu mengutamakan keselamatan dan mengurangi resiko–resiko kecelakaan agar tidak menghambat proses perawatan dan perbaikan permesinan.

Berdasarkan pada saat saya melaksanakan praktek laut ataupun prala di MV. Teluk Bintuni , ketika sedang melaksanakan perawatan pada cerobong mesin induk yakni penggantian seng pembalut cerobong pengait tali pengikat yang di gunakan pada *body harness* terlepas yang mengakibatkan awak kapal panik akan tetapi masih terdapat satu tali pengaman yang membuat awak kapal tetap melayang di udara. Kemudian pada saat *overhaul* mesin induk yakni penggantian *cylinder liner* No. 4 terjadi kecelakaan kerja pada saat pembukaan baut *cylinder head* yakni terpeleset dari pijakan yang mengakibatkan jatuh ke lantai dasar sehingga *crew* tersebut mengalami cedera pada daerah kaki sehingga membutuhkan pertolongan.

Kecelakaan kerja dapat terjadi karena pekerjaan itu sendiri maupun waktu pelaksanaan pekerjaan. Kecelakaan di definisikan sebagai suatu kejadian yang tidak terduga, semula tidak di kehendaki yang mengacaukan proses yang telah di atur dari suatu aktifitas atau pekerjaan yang dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia ataupun harta benda. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak di harapkan atau tidak terencana yang mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan.

Dengan pertimbangan inilah serta didukung dengan pengalaman yang dialami selama berada di kapal, penulis terobsesi untuk membuat kertas kerja atau skripsi dengan berusaha menulis masalah penanggulangan. Dengan judul sebagai berikut :

“Identifikasi terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni”.

B. Perumusan masalah

Kurangnya perhatian dari perusahaan dan anak buah kapal terhadap keselamatan kerja. Terlihat dari perlengkapan alat keselamatan kerja yang terdapat di kapal khususnya untuk awak kapal bagian mesin yang kurang memadai seperti *safety helmet*, *safety harness* dan sarung tangan yang di *supply* oleh perusahaan, dan juga karena sebagian awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan *overhaul* mesin induk tidak memakai sepatu pengaman (*safety shoes*).

Dalam menanggulangi dan mencegah kecelakaan kerja di atas kapal khususnya di kamar mesin para pekerja (ABK) seharusnya di perlengkapi oleh alat pelindung diri (ABD) sesuai dengan *standart operasional procedure* (SOP) seperti :

- a. Baju kerja (*overall/ wearpack*)
- b. Sepatu pengaman (*safety shoes*)
- c. Pelindung batok kepala (*safety helmet*)
- d. Pelindung telinga (*ear plug*)

- e. Sarung tangan (*gloves*)
- f. Masker
- g. Kacamata pelindung (*goggles*)
- h. Radio

Dari hasil pengamatan dan pengalaman yang sudah di alami ternyata dari faktor pekerja dalam timbulnya kecelakaan lebih banyak terjadi akibat oleh kelalaian atau kesalahan pekerja, baik pelaksana kerja maupun pimpinan kerja. Berdasarkan uraian di atas, maka dapat diambil pokok permasalahan agar dalam penulisan skripsi ini tidak menyimpang dan untuk memudahkan dalam mencari solusinya. Adapun masalah yang di angkat adalah :

1. Faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan *crew* kapal bagian mesin di MV. Teluk Bintuni?
2. Dampak terjadinya kecelakaan *crew* kapal bagian mesin di MV. Teluk Bintuni?
3. Upaya apa yang di lakukan untuk mencegah kecelakaan *crew* kapal bagian mesin di MV. Teluk Bintuni?

C. Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah :

1. Untuk meningkatkan sumber daya manusia, khususnya kepada pelaut sehingga dalam melaksanakan tugas atau pekerjaan di kamar mesin dapat dilakukan secara aman supaya terhindar dari kecelakaan yang tidak di inginkan yang dapat menyebabkan kerugian.

2. Tercapainya kesadaran *crew* kapal pada saat melaksanakan perawatan ataupun perbaikan yang berlangsung agar sesuai dengan *standart operational procedure* (SOP) yang berlaku dan sesuai dengan buku panduan.
3. Memperdalam pengetahuan tentang keselamatan kerja.

D. Manfaat penelitian

Adapun manfaat dari penelitian adalah sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis

Bagi manajemen perusahaan kiranya dapat di jadikan sebagai masukan untuk memberikan pemahaman yang mendasar. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai dasar bagi perusahaan pelayaran untuk menentukan kebijakan-kebijakan baru dalam manajemen keselamatan kerja. Supaya keselamatan *crew* kapal dapat lebih di perhatikan terutama tentang peralatan *safety* yang menunjang untuk semua *crew* yang berada di atas kapal.

Berhubung luasnya permasalahan yang ada, serta keterbatasan ilmu pengetahuan dan pendalaman penulis. Oleh karena itu penulis membatasi permasalahannya pada peristiwa terjadinya kecelakaan saat putusnya tali pada *body harness* pada saat pembalutan cerobong mesin induk dan pada saat *overhaul cylinder* No. 4. Batasan masalah ini di lakukan untuk memberikan arahan penulis agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang di angkat.

2. Manfaat secara praktis

a. Awak kapal

Bagi awak kapal, penulisan skripsi ini dapat di jadikan sebagai masukan untuk tercapainya kesadaran awak kapal bagian mesin pada saat mengadakan perawatan ataupun perbaikan permesinan sesuai dengan buku panduan dan menggunakan perlengkapan kerja atau *outfit* yang lengkap agar terhindar dari kecelakaan dan mengurangi terjadinya resiko kecelakaan.

b. Akademi

Bagi akademi, penulisan skripsi ini dapat menjadi perhatian agar pemahaman terhadap keselamatan kerja semakin baik dan dapat dijadikan bekal ilmu pengetahuan tambahan bagi taruna dan calon perwira yang akan bekerja di atas kapal. Dan untuk menambah ilmu pengetahuan tentang keselamatan kerja di atas kapal dan melengkapi pengetahuan di perpustakaan.

c. Penulis

Bagi penulis, penulisan skripsi ini bertujuan sebagai tambahan ilmu bagi pengetahuan dan meningkatkan kesadaran penulis terhadap keselamatan kerja di atas kapal. Supaya pada saat melaksanakan kerja di atas kapal nantinya dapat terhindar dari hal-hal yang tidak di inginkan seperti kecelakaan yang di sebabkan oleh faktor kelalaian *crew* kapal sendiri sehingga sangat membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

E. Sistematika penulisan

Untuk mencapai tujuan yang di harapkan dan diinginkan, serta untuk memudahkan dalam pemahaman, penulisan kertas kerja di susun dengan sistematika yang terdiri dari lima bab berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisah. Sistematika tersebut disusun sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data dan prosedur penelitian. Pada bab ini juga menguraikan tentang cara atau teknik pengumpulan data yang berkaitan dengan masalah

yang diangkat serta teknik analisis yang digunakan dalam menganalisis suatu masalah

BAB IV HASIL PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam Identifikasi terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni.

BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian. Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup dan lampiran. Halaman lampiran berisi data atau keterangan lain yang menunjang uraian yang disajikan dalam bagian utama skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan pustaka

1. Pengertian kecelakaan kerja

Kecelakaan didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tidak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah di atur dari suatu aktifitas dan dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun harta benda. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan ataupun tidak terencana yang mengakibatkan kerugian baik bagi manusia, barang ataupun lingkungan.

Menurut Suma'mur (2009: 28), kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang berhubungan dengan kegiatan pada perusahaan, yang berarti bahwa kecelakaan yang terjadi dikarenakan oleh pekerjaan dan pada waktu melakukan pekerjaan.

Menurut OHSAS (18001:2001), kecelakaan kerja adalah kejadian yang berhubungan dengan pekerjaan yang dapat menyebabkan cedera atau kesakitan (tergantung dari keparahannya) kejadian kematian atau kejadian yang dapat menyebabkan kematian.

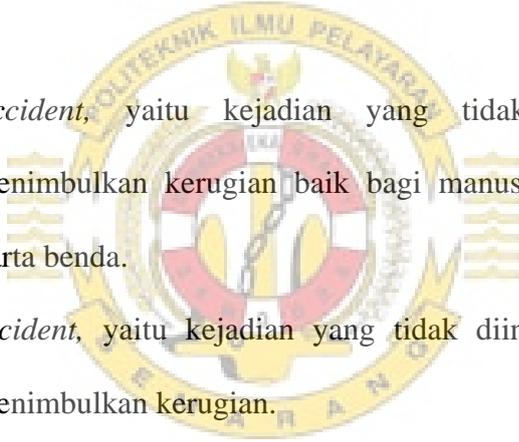
Menurut Gunawan dan Waluyo (2015), kecelakaan adalah suatu kejadian yang (tidak direncanakan) dan tidak diharapkan yang dapat mengganggu proses produksi/operasi, merusak harta benda/aset, mencederai

manusia, atau merusak lingkungan.

Menurut Tjandra (2008), kecelakaan kerja adalah suatu kecelakaan yang terjadi pada saat seseorang melakukan pekerjaan. Kecelakaan kerja merupakan peristiwa yang tidak direncanakan yang disebabkan oleh suatu tindakan yang tidak berhati-hati atau suatu keadaan yang tidak aman atau kedua-duanya.

2. Jenis-jenis kecelakaan kerja

Menurut Bird dan Germain (1990), terdapat tiga jenis kecelakaan kerja yakni :

- 
- a. *Accident*, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun terhadap harta benda.
 - b. *Incident*, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang belum menimbulkan kerugian.
 - c. *Near miss*, yaitu kejadian hampir celaka dengan kata lain kejadian ini hampir menimbulkan kejadian *incident* ataupun *accident*.

Menurut tingkat akibat yang di timbulkan, kecelakaan kerja bagi menjadi tiga jenis, yaitu (Suma'mur, 1981: 18):

- a. Kecelakaan kerja ringan, yaitu kecelakaan kerja yang perlu pengobatan pada hari itu dan tenaga kerja bisa melanjutkan kembali pekerjaannya

- b. kembali atau istirahat kurang dari 2 hari. Contoh: terpeleset, tergores, terkena pecahan beling, terjatuh dan terkilir.
- c. Kecelakaan kerja sedang, yaitu kecelakaan kerja yang memerlukan pengobatan dan perlu istirahat selama lebih dari 2 hari. Contoh: terjepit, luka sampai sobek, luka bakar.
- d. Kecelakaan kerja berat, yaitu kecelakaan kerja yang mengalami amputasi dan kegagalan fungsi tubuh. Contoh: patah tulang

Berdasarkan lokasi dan waktu, kecelakaan kerja dibagi menjadi empat jenis, yaitu (Sedarmayanti,2011):

- a. Kecelakaan kerja akibat langsung kerja.
- b. Kecelakaan pada saat atau waktu kerja.
- c. Kecelakaan di perjalanan.
- d. Penyakit akibat kerja.

3. Penyebab kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja terjadi karena perilaku personel yang kurang hati-hati atau ceroboh dalam melakukan pekerjaan atau bisa juga karena kondisi yang tidak aman, apakah itu berupa fisik, atau pengaruh lingkungan (Widodo, 2015).

Berdasarkan hasil statistik, penyebab kecelakaan kerja 85% disebabkan tindakan yang berbahaya (*unsafe act*) dan 15% disebabkan oleh kondisi yang berbahaya (*unsafe condition*). Penjelasan kedua penyebab kecelakaan kerja tersebut adalah sebagai berikut (Ramli, 2010):

a. Kondisi yang berbahaya (*unsafe conditions*) Merupakan kondisi tidak aman yang berasal dari mesin, peralatan, pesawat, bahan, lingkungan dan tempat kerja, proses kerja, sifat pekerjaan dan sistem kerja. Lingkungan dalam artian luas dapat diartikan tidak saja lingkungan fisik tetapi faktor lain yang berkaitan fasilitas yang disediakan, pengalaman manusia sebelum bertugas, pengaturan organisasi kerja, hubungan sesama pekerja, kondisi ekonomi dan politik yang terkadang mengganggu konsentrasi saat bekerja seperti.:

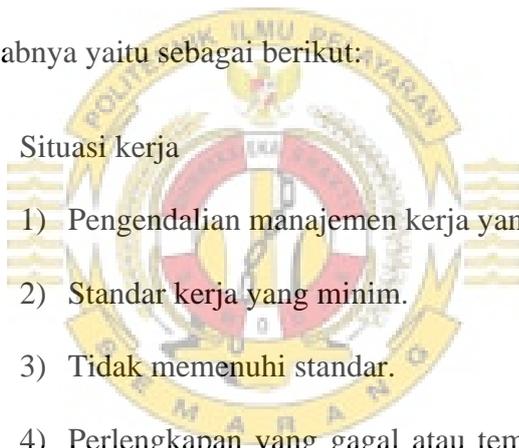
- 1) Mesin tanpa pengaman
- 2) Penerangan yang tidak sesuai.
- 3) Alat pelindung diri (APD) yang tidak efektif.
- 4) Lantai yang berminyak.
- 5) Kurangnya sarana pemberi tanda.
- 6) Lingkungan yang terlalu sesak, lembab dan bising.
- 7) Bahan/peralatan yang rusak atau tidak dapat di pakai.
- 8) Keadaan udara beracun, gas, debu dan uap.

b. Tindakan yang berbahaya (*unsafe actions*) yaitu perilaku atau kesalahan-kesalahan yang dapat menimbulkan kecelakaan seperti:

- 1) Ceroboh.
- 2) Tidak memakai alat pelindung diri (APD).
- 3) Menggunakan alat secara salah.
- 4) Melanggar peraturan keselamatan kerja.
- 5) Bergurau di tempat kerja
- 6) Mabuk, ngantuk dan lain- lain

Hal ini disebabkan oleh gangguan kesehatan, gangguan penglihatan, penyakit, cemas serta kurangnya pengetahuan dalam proses kerja, cara kerja dan lain-lain.

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang bersifat tidak pasti, karena tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, dimana tempatnya serta besar kecil kerugian yang di timbulkan. Sehingga orang sering beranggapan bahwa kecelakaan itu berhubungan dengan nasib seseorang. Sebenarnya kecelakaan itu selalu didahului oleh gejala-gejala yang menandakan akan adanya suatu kecelakaan tersebut. Dengan kata lain kecelakaan itu bisa dicari penyebabnya yaitu sebagai berikut:

- 
- a. Situasi kerja
 - 1) Pengendalian manajemen kerja yang kurang.
 - 2) Standar kerja yang minim.
 - 3) Tidak memenuhi standar.
 - 4) Perlengkapan yang gagal atau tempat kerja yang tidak mencukupi.
 - b. Kesalahan orang
 - 1) Sumber daya manusia (SDA) yang kurang kompeten.
 - 2) Masalah fisik atau mental.
 - 3) Motivasi yang minim atau salah penempatan.
 - 4) Perhatian yang kurang.
 - c. Tindakan tidak aman
 - 1) Tidak mengikuti metode kerja yang telah disetujui.

- 2) Mengambil jalan pintas.
 - 3) Menyingkirkan atau tidak menggunakan perlengkapan keselamatan kerja.
- d. Kecelakaan
- 1) Kejadian yang tidak terduga.
 - 2) Akibat kontak dengan mesin atau listrik yang berbahaya.
 - 3) Terjatuh.
 - 4) Terhantam mesin atau material yang jatuh dan sebagainya.

Keadaan sekarang yang terjadi berdasarkan pengalaman penulis di atas kapal adalah sebagai berikut:

- a. Kurang ketrampilan, pengalaman dan pengetahuan anak buah kapal bagian mesin terhadap keselamatan kerja.
 - 1) Dalam melaksanakan pekerjaan anak buah kapal bagian mesin terlihat kurang memperhatikan keselamatan kerja. Karena belum menguasai secara mendalam tentang pekerjaan dan keselamatannya. Selain dari pada itu, mereka hanya mementingkan selesainya pekerjaan sehingga faktor keselamatan kurang di perhatikan.
 - 2) Berdasarkan pada saat saya melaksanakan praktek laut pada MV. Teluk Bintuni, pernah mengalami suatu masalah kecelakaan yaitu putusnya pengkait tali pada *body harness* pada saat penggantian seng pembalut cerobong yang

mengakibatkan *crew* bergelantung di udara dan mengalami *shock*. Kemudian pada saat overhaul mesin induk pada *cylinder* nomer 4 terjadi kecelakaan kerja yaitu pada saat pengencangan baut pengikat pada *cylinder head crew* terpeleset sehingga jatuh ke lantai dasar dan mengalami cedera kaki.

b. Perlengkapan keselamatan kerja atau alat pelindung/diri untuk anak buah kapal kurang di perhatikan.

1) Perlengkapan keselamatan kerja (alat pelindung diri) yang di

supply oleh perusahaan untuk awak kapal sangatlah minim, sehingga keselamatan awak kapal sangat kurang di perhatikan dari yang seharusnya di *supply* perusahaan seperti :

- a) Baju pengaman (*wearpack/overall*).
- b) Sepatu pengaman (*safety shoes*).
- c) Topi pengaman (*safety helmet*).
- d) Sumbat telinga (*ear plug*).
- e) Sarung tangan (*safety gloves*).
- f) Kacamata (*safety glases*).

2) Akan tetapi sering didapati para pekerja tidak memakainya, karena merasa terganggu dengan menggunakan alat pelindung diri dalam melaksanakan suatu pekerja, walaupun hal ini dapat berakibat mungkin terjadinya kecelakaan pada organ-organ tubuhnya

4. Pencegahan kecelakaan kerja

Kecelakaan kerja dapat di cegah dengan memperhatikan beberapa faktor, antara lain sebagai berikut :

a. Faktor lingkungan

Lingkungan kerja yang memenuhi persyaratan pencegahan kecelakaan kerja yaitu :

1) Memenuhi syarat aman, meliputi *higiene* umum, sanitasi, ventilasi udara, pencahayaan dan penerangan di tempat kerja dan pengaturan suhu udara ruang kerja.

2) Memenuhi syarat keselamatan, meliputi kondisi gedung dan tempat kerja yang dapat menjamin keselamatan.

b. Faktor mesin dan peralatan

Mesin dan peralatan kerja harus didasarkan pada perencanaan yang baik dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku. Perencanaan yang baik terlihat dari baiknya pagar atau tutup pengaman pada bagian-bagian mesin atau perkakas yang bergerak, antara lain bagian yang berputar. Bila pagar atau tutup pengaman telah terpasang, harus diketahui dengan pasti efektif tidaknya pagar atau tutup pengaman tersebut yang dilihat dari bentuk dan ukurannya yang sesuai terhadap mesin atau alat perkakas yang terhadapnya keselamatan pekerja di lindungi.

c. Faktor kelengkapan kerja

Alat pelindung diri merupakan perlengkapan kerja yang harus

terpenuhi bagi pekerja, alat pelindung diri berupa

- 1) Baju pengaman (*wearpack/overall*) .
- 2) Sepatu pengaman (*safety shoes*).
- 3) Topi pengaman (*safety helmet*).
- 4) Sumbat telinga (*ear plug*).
- 5) Sarung tangan (*safety gloves*).
- 6) Kacamata (*safety glases*).

Yang semuanya harus cocok dengan ukurannya sehingga dapat menimbulkan kenyamanan dalam penggunaannya.

d. Faktor manusia

Pencegahan kecelakaan terhadap faktor manusia meliputi peraturan kerja, mempertimbangkan batas kemampuan dan ketrampilan pekerja. Meniadakan hal-hal yang mengurangi konsentrasi kerja, menegakkan disiplin kerja, menghindari perbuatan yang mendatangkan kecelakaan serta menghilangkan adanya ketidakcocokan fisik dan mental.

5. Pengertian keselamatan dan kesehatan kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja dan muatan. Secara umum harus di ketahui sebab-sebab dan

pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi penangkapan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal.

Komponen terpenting dalam menjaga keselamatan jiwa dan keselamatan peralatan kerja adalah pengetahuan tentang penggunaan perlengkapan keselamatan kerja bagi awak kapal, utamanya adalah awak kapal bagian mesin. Penggunaan alat perlengkapan keselamatan kerja ini telah distandarisasi baik secara nasional maupun internasional, sehingga wajib digunakan ketika akan melaksanakan kegiatan kerja utamanya adalah kegiatan kerja di kamar mesin. Dengan demikian kenyamanan kerja pada lingkungan kerja dapat tercipta, dan kecelakaan yang diakibatkan karena faktor kelalaian manusia maupun faktor karena kelelahan bahan resiko yang di timbulkan dapat di perkecil atau dihindari.

6. Peraturan keselamatan dan kesehatan kerja

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal antara lain sebagai berikut :

- a. UU No. 1 Th 1970 mengenai keselamatan kerja.
- b. Peraturan menteri No. 4 tahun 1980 mengenai syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
- c. SOLAS 1974 beserta amandemen-amandemennya mengenai persyaratan keselamatan kapal.
- d. STCW 1978 Amanden 1995 mengenai standar pelatihan bagi pelaut.

- e. ISM Code Mengenai code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencemaran.
- f. Occupational Health Tahun 1950 mengenai usaha kesehatan kerja.
- g. Intenational Code of Practice mengenai petunjuk-petunjuk tentang prosedur keselamatan kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal di terminal.

7. Peralatan keselamatan kerja

Berdasarkan Undang-undang keselamatan kerja No. 1 tahun 1970, pasal 12b dan pasal 12c, menerangkan bahwa tenaga kerja diwajibkan :

- a. Memahami alat-alat pelindung diri
- b. Memenuhi atau mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja.

Dalam pasal 13 disebutkan juga bahwa barang siapa yang akan memasuki tempat kerja. Diwajibkan untuk mentaati semua petunjuk keselamatan dan kesehatan kerja dan wajib menggunakan alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Dalam pasal 14 disebutkan bahwa perusahaan diwajibkan secara cuma-cuma menyediakan semua alat pelindung diri yang diwajibkan kepada tenaga kerja yang berada dibawah dan bagi setiap orang yang akan memasuki tempat kerja tersebut.

Ada dua macam alat-alat pelindung keselamatan yang harus diketahui yaitu terdiri dari :

a. Alat pelindung untuk mesin dan alat-alat tenaga

Alat pelindung ini disediakan oleh pabrik pembuat mesin dan alat tenaga tersebut misalnya kap-kap pelindung dari motor listrik, katup pengaman dari ketel uap, pompa-pompa dan lain sebagainya.

b. Alat pelindung untuk para pekerja (*personal safety equipment*)

Alat pelindung untuk para pekerja adalah alat yang berguna untuk melindungi tenaga kerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpanya sewaktu-waktu dalam menjalankan tugasnya, seperti :

- 1) Helm pelindung kepala
- 2) Alat pelindung muka dan mata
- 3) Alat pelindung badan
- 4) Alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki)
- 5) Alat pelindung pernafasan
- 6) Alat pelindung pendengaran

Adapun jenis-jenis perlengkapan kerja, seperti yang dimaksud pada pasal 13 dan pasal 14 undang-undang keselamatan kerja No.1 tahun 1970 adalah :

- 1) Alat-alat pelindung batok kepala
- 2) Alat-alat pelindung muka dan mata
- 3) Alat-alat pelindung badan
- 4) Alat-alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki)
- 5) Alat-alat pelindung pernafasan
- 6) Alat-alat pencegah jatuh

7) Alat-alat pelindung pendengaran

8) Alat-alat pencegah tenggelam

8. kegunaan alat keselamatan kerja

Adapun jenis peralatan keselamatan kerja beserta kegunaannya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

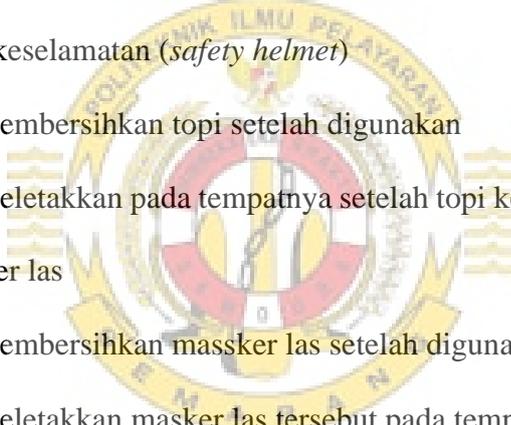
TABEL II. I ALAT KESELAMATAN KERJA

Alat-alat keselamatan	Kegunaan
Helm pelindung kepala	Pelindung kepala dari benturan dan terkena benda yang jatuh
Masker/topeng las	Digunakan untuk melindungi mata, wajah dan kepala dari percikan bunga api listrik
Masker pelindung muka	Digunakan untuk melindungi dari debu ataupun zat-zat berbahaya lainnya
Kacamata pelindung	Digunakan untuk melindungi mata dari benda-benda tajam dan berbahaya
Sarung tangan katun	Digunakan untuk melindungi tangan pada saat melakukan kegiatan perawatan <i>main engine</i> maupun kegiatan lainnya
Sarung tangan las	Untuk melindungi tangan dari benda panas yang dihasilkan dari mesin las.
Sepatu pengaman (<i>safety shoes</i>)	Digunakan untuk melindungi kaki dari hal-hal yang tidak diinginkan seperti terpeleset, kejatuhan benda keras dan lain-lain

Sumbat telinga (<i>ear plug</i>)	Digunakan untuk melindungi telinga dari suara-suara bising yang dihasilkan oleh mesin yang dapat mengganggu pendengaran.
------------------------------------	--

9. Perawatan perlengkapan keselamatan kerja awak kapal

Perawatan merupakan salah satu kegiatan yang sangat penting dalam upaya memperpanjang usia pakai dalam peralatan keselamatan kerja. Adapun jenis perawatan yang dilakukan untuk setiap jenis peralatan keselamatan kerja dapat dilihat di bawah ini, sebagai berikut :

- 
- a. Topi keselamatan (*safety helmet*)
 - 1) Membersihkan topi setelah digunakan
 - 2) Meletakkan pada tempatnya setelah topi keselamatan digunakan
 - b. Masker las
 - 1) Membersihkan masker las setelah digunakan
 - 2) Meletakkan masker las tersebut pada tempat yang aman
 - 3) Menjaga kaca pengaman pada masker las dari tumbukan benda keras
 - 4) Menjaga kebersihan kaca masker las dari kotoran
 - c. Kacamata pelindung
 - 1) Bersihkan setelah selesai digunakan
 - 2) Simpan pada tempat yang aman
 - 3) Menjaga kacamata pelindung dari tumbukan benda keras
 - d. Sarung tangan katun

- 1) Menyimpan sarung tangan pada tempat yang aman
 - 2) Menghindari sarung tangan dari terkena benda tajam ataupun cairan kimia yang berbahaya
- e. Sepatu pengaman
- 1) Bersihan setelah digunakan
 - 2) Simpan pada tempat yang aman
 - 3) Hindari sepatu pengaman tersentuh panas secara langsung
- f. Pelindung telinga
- 1) Simpan pada tempat yang aman
 - 2) Bersihkan setelah selesai digunakan
 - 3) Hindari kontak langsung dengan matahari

B. Kerangka pikir penelitian

Segala sesuatu yang menyangkut tentang pekerjaan pasti akan menghadapi resiko kecelakaan, hal ini juga berlaku pada semua jenis pekerjaan, terutama di bagian mesin. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, ada beberapa sebab terjadinya kecelakaan kerja. Supaya kecelakaan kerja dapat dengan cepat tertangani atau agar dapat melakukan pencegahan harus didasari pengetahuan yang cukup tentang keselamatan kerja di bagian mesin sesuai dengan aturan yang berlaku. Dalam hal ini penulis akan memaparkan beberapa kerangka pikir secara bagan alur upaya mencegah terjadinya kecalakaan kerja awak kapal di bagian mesin sesuai pokok masalah yang telah dibuat.

Untuk mempermudah dalam menyusun penelitian ini, maka digunakan kerangka pemikiran secara sistematis seperti bagan dibawah ini :

KERANGKA PIKIR PENELITIAN

Identifikasi terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada mv. Teluk bintuni

Faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan *crew* kapal bagian mesin di MV. Teluk Bintuni?

1. Kondisi dari alat pengaman yang tidak dalam keadaan baik
2. Pengetahuan *crew* mesin yang kurang memadai
3. Pemasangan alat pengaman yang salah
4. Lambatnya respon perusahaan terhadap permintaan alat keselamatan yang di ajukan *crew* kapal
5. Prosedur SOP keselamatan yang tidak di jalankan

Dampak terjadinya kecelakaan *crew* kapal bagian mesin di MV. Teluk Bintuni?

1. Cidera yang dapat di alami oleh *crew*
2. Terganggunya proses *maintenance* yang sedang berlangsung
3. Kerugian yang di alami oleh perusahaan

Upaya apa yang di lakukan untuk mencegah kecelakaan *crew* kapal bagian mesin di MV. Teluk Bintuni?

1. Melakukan pengecekan sebelum menggunakan alat pengaman
2. Melakukan perawatan terhadap alat pengaman
3. Melakukan pembinaan terhadap *crew* mesin tentang keselamatan
4. Meningkatkan kesadaran *crew* tentang pentingnya keselamatan
5. Melakukan *tool box meeting* sebelum memulai

Kecelakaan dapat dihindari

C. Definisi operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian terapan ini, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan penelitian terapan ini sebagai berikut:

1. *Accident*, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun terhadap harta benda.
2. *Incident*, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang belum menimbulkan kerugian.
3. *Near miss*, yaitu kejadian hampir celaka dengan kata lain kejadian ini hampir menimbulkan kejadian *incident* ataupun *accident*.
4. Insiden merupakan suatu kejadian yang dikehendaki yang dapat mengurangi produktifitas.
5. Kecelakaan kerja merupakan suatu kecelakaan yang terjadi pada seseorang karena hubungan kerja dan kemungkinan besar disebabkan karena adanya kaitan bahaya dengan pekerja dan dalam jam kerja.
6. Keselamatan merupakan istilah umum untuk menyatakan suatu tingkat resiko dari kerugian-kerugian relatif bebas.
7. Kesehatan kerja merupakan suatu usaha tentang cara-cara peningkatan dan pemeliharaan kesehatan tenaga kerja pada tahap yang setinggi-tingginya baik jasmani, rohani maupun sosial.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian-uraian dari bab-bab sebelumnya tentang pembahasan mengenai identifikasi terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini peneliti mencoba memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut, adalah sebagai berikut:

1. Faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni berdasarkan metode *Fishbone* adalah kurangnya pengetahuan *crew* tentang penggunaan alat keselamatan diri dan prosedur SOP yang tidak dilakukan sebelum memulai pekerjaan seperti *tool box meeting*, pengecekan alat pelindung diri, pengecekan *crew* serta pengecekan *spare part* Sedangkan faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin berdasarkan metode FTA yaitu kondisi alat pengaman yang tidak dalam keadaan baik, serta lambatnya pengiriman alat pengaman yang baru untuk menggantikan alat pengaman yang rusak dari pihak kantor.
2. Dampak yang diakibatkan terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin berdasarkan metode *Fishbone* yaitu terlambatnya waktu *maintenance* yang sudah di tentukan sebelumnya, cedera yang dialami oleh *crew* yang pada saat mengalami kecelakaan serta kerugian baik dari segi waktu, finansial yang dialami oleh perusahaan.

3. Upaya-upaya yang dilakukan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni, adalah dengan melakukan pengecekan terhadap alat pengaman sesuai dengan prosedur atau jadwal yang sudah di tentukan, melakukan *tool box meeting* sebelum memulai pekerjaan yang berfungsi untuk mengetahui kondisi dan kesiapan tim pendukung, melakukan penggantian alat pelindung diri yang sudah rusak dan tidak layak pakai, serta melakukan pembinaan dan pelatihan terhadap *crew* mesin tentang pentingnya keselamatan kerja

B. Saran

Berdasarkan beberapa kesimpulan diatas, dapat dikemukakan beberapa saran dalam meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin pada MV. Teluk Bintuni adalah sebagai berikut :

1. Agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal bagian mesin, sebaiknya perusahaan benar-benar mengadakan familiarisasi ataupun pelatihan terhadap awak kapal yang akan naik ke atas kapal sesuai dengan ketentuan dalam SOP (*standart operational procedure*) perusahaan, bagi awak kapal apalagi awak kapal tersebut baru pertama kali bekerja di kapal dan belum memiliki pengalaman yang cukup, maka awak kapal tersebut harus diberi tahu akan cara penggunaan alat pengaman yang baik dan benar serta pentingnya menggunakan alat keselamatan diri guna menghindari dari bahaya kecelakaan yang mengintai. Supaya pada saat melakukan pekerjaan di atas kapal dapat dilaksanakan dengan baik dan dapat terhindar dari kecelakaan.

2. Sebaiknya seluruh kru kapal lebih berusaha memahami serta menjalankan segala pekerjaan sesuai dengan peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan sesuai dengan prosedur yang ada, lebih meningkatkan pengawasan serta ketelitian pada saat melakukan perbaikan (*maintenance*) di atas kapal sehingga semua pekerjaan berjalan dengan baik dan terhindar dari bahaya kecelakaan
3. Melakukan perawatan terhadap alat pengaman supaya selalu dalam keadaan prima dan siap untuk digunakan kapan saja serta perusahaan selalu melakukan penggantian terhadap alat pengaman yang telah rusak guna menjaga keselamatan awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan perawatan (*maintenance*) di atas kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Bundarto. 2015. *Panduan Praktis Keselamatan & Kesehatan Kerja Untuk Industri*. Yogyakarta : Pustaka Baru.
- John Ridley. 2008. *Ikhtisar kesehatan dan keselamatan kerja, edisi ketiga*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Moleong, J Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: CV Alfabeta.
- Suma'mur. 1981. *Keselamatan kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : Haji Masagung.
- Suma'mur. 1989. *Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : CV. Haji Massagung
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2018. *Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
-
- Ajar. 2014. *Fishbone diagram*.
http://dinus.ac.id/repository/docs/ajar/Diagram_Fisbone.pdf. Di akses pada 13 Maret 2019.
- Galih. 2012. *Metode Fault Tree Analysis*.
<http://galihekapriminta.blogspot.com/2012/05/metode-fault-tree-analysis.html>. Di akses pada 15 Maret 2019.
- Kusnadi Eris. 2011. *Fishbone diagram dan langkah-langkah pembuatannya*.
<https://eriskusnadi.wordpress.com/2011/12/24/fishbone-diagram-dan-langkah-langkah-pembuatannya/>. Di akses pada 02 Juni 2019

Lampiran 1



Gambar. Baju kerja

Lampiran 2



Gambar. Masker



Gambar. Kacamata pelindung



Gambar. Ear plug

Lampiran 3



Gambar. Safety helmet



Gambar. Safety shoes

Lampiran 4



Gambar. Safety gloves



Gambar. Ear muff

Lampiran 5



Gambar. Safety meeting

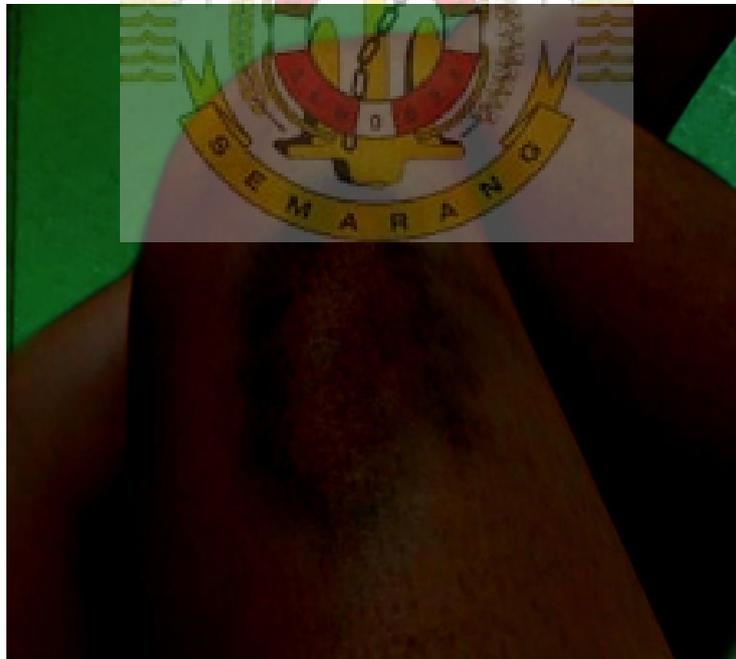


Gambar. Pelaksanaan latihan penggunaan alat keselamatan

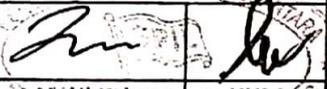
Lampiran 6

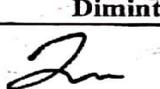


Gambar. Peragaan penggunaan *body harness*



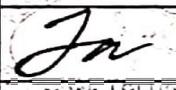
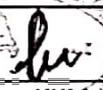
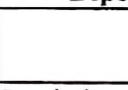
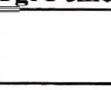
Gambar. Luka yang disebabkan terbentur *body* cerobong *main engine*

PT. SPIL		BON PERMINTAAN KAPAL		SPIL-G.04		
Nama Kapal : TBI		No. Voyage : 02/2018		No. BPK 0096 of 2018		No. 02/TBI/2018
						Tgl. 23 Januari 2018
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan		
1	Batu gerinda duduk	2	Pcs			
2	Body harness	1	Set			
3	Cordobone	2	Pcs			
4	Ear Plug	20	Pcs			
5	Karung goni	10	Pcs			
6	Kawat wire (3mm)	3	Meter	untuk wire angin sulling		
7	Kuas roll	4	Pcs			
8	Kuas tangan 2"	10	Pcs			
9	Lampu ulir 20 Watt	20	Pcs			
10	Majun	100	Kg	dek dan mesin		
11	Mata bor baja	1	Set			
12	Nozzel Quangzhou 8320 Zcd-6	5	Pcs			
13	Palu Chiping	5	Pcs			
14	Ring Piston Quangzhou 8320 Zcd-6	4	Set			
15	Ring tembaga	1	Set			
16	Rinso	40	Kg			
17	Safety Helm	10	Pcs			
18	Sarung tangan katun	4	Lusin			
19	Serbuk Gergaji	1	Karung			
20	Sprei	20	Pcs	Untuk Crew		
Diminta Oleh		Diketahui :	Disetujui	Diperiksa	Tgl Pemeriksaan	
 Nantikoda KKM		SS/Port Captain	GM Fleet	Pembelian	Gudang	Surabaya

PT. SPIL		BON PERMINTAAN KAPAL		SPIL-G.04		
Nama Kapal : TBI		No. Voyage : 03/2018		No. BPK : 0013 02 2018		No. 03/TBI/2018
				Tgl. 08 Februari 2018		
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan		
1	Batu baterai AAA	12	Pcs			
2	Body harness	1	Set	Permintaan Ulang		
3	Bollpoint	12	Pcs			
4	Brush gerinda tangan	4	Pcs			
5	Buku folio	6	Pcs			
6	Cutter	6	Pcs			
7	Ear plug	20	Pcs	Permintaan Ulang		
8	Filter oli Zicai Z6150 ZLD-5	20	Pcs			
9	Freon R-32	2	Buah			
10	Grease hitam	2	Pil			
11	Grease kuning	2	Pil			
12	Gunting seng	2	Pcs			
13	Isolasi hitam	4	Pcs			
14	Karet ban	10	Buah			
15	Lampu sorot	4	Pcs			
16	Lampu TL 15 Watt	20	Pcs			
17	Majun	50	Kg			
18	Nozzle Zicai Z6150 ZLD-5	6	Buah			
19	Pembersih lantai	12	Pcs			
20	Penghapus	12	Pcs			
21	Pensil	12	Pcs			
22	Rinso	40	Kg			
23	Rumah lampu TL	10	Pcs			
24	Safety helm	10	Pcs	Permintaan Ulang		
25	Sarung tangan katun	6	Lusin			
26	Tespen	2	Pcs			
27	Thermal oil	2	Drum			
28	Tipe-x	6	Pcs			
Diminta Oleh		Diketahui :	Disetujui	Diperiksa	Tgl Pemeriksaan	
						
Nahkoda	KKM	SS/Port Captain	GM Fleet	Pembelian	Gudang	Surabaya

PT. SPIL		BON PERMINTAAN KAPAL		SPIL-G.04		
Nama Kapal : TBI		No. Voyage : 04/2018		No. BPK : 0080 02 2018		No. 04/TBI/2018
				Tgl. 25 Februari 2018		
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan		
1	Body harness	1	Set	Permintaan Ulang		
2	Bor tangan	1	Pcs			
3	Cat interlac aluminium	20	Liter			
4	Cat interlac black	30	Liter			
5	Cat interlac red oxide	20	Liter			
6	Cat interlac signal blue	20	Liter			
7	Cat interlac signal green	50	Liter			
8	Cat interlac signal red	40	Liter			
9	Cat interlac signal yellow	30	Liter			
10	Cat interlac white	50	Liter			
11	Filter sea chest	2	Buah			
12	Frezzer daging	1	Pcs	Urgent untuk dapur		
13	Kain pel	12	Pcs			
14	Karet lantai	20	Meter	Untuk lantai ECR		
15	Karung goni	10	Pcs			
16	Kuas roll	4	Pcs			
17	Kunci Ring pas 14	2	Pcs			
18	Kunci Ring pas 17	2	Pcs			
19	Kunci Ring pas 19	2	Pcs			
20	Majun	50	Kg			
21	Mata scaling	12	Buah			
22	O-ring karet	1	Set			
23	Pengki	2	Pcs			
24	Piring Melamin	20	Pcs			
25	Rinso	40	Kg			
26	Sabun colek	12	Buah			
27	Safety helm	10	Pcs	Permintaan Ulang		
28	Sapu lantai	6	Buah			
29	Sarung tangan katun	6	Lusin			
30	Tinner	30	Liter			
Diminta Oleh		Diketahui :	Disetujui	Diperiksa	Tgl Pemeriksaan	
 Nahkoda		SS/Port Captain	GM Fleet	Pembelian	Gudang	Surabaya
 KKM						

PACIFIC INDONESIA LINE

PT. SPIL		BON PERMINTAAN KAPAL		SPIL-G.04		
Nama Kapal : TBI		No. Voyage : 05/2018		No. BPK : 00 16 03 2018		No. 05/TBI/2018
						Tgl. 12 Maret 2018
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan		
1	Besi siku 3 mm	3	Buah	, @4meter		
2	Body harness	1	Set	Permintaan Ulang		
3	Bulu kuas rol	4	Lusin			
4	Corong plastik besar	2	Pcs			
5	Devcon	2	Buah			
6	Exhaust V/v Ghuangzhou 8320 Zcd-6	12	Buah			
7	Gas assetelin	3	Tabung	untuk pengelasan		
8	Gas elpiji 50 kg	2	Tabung	untuk pengelasan		
9	Intake V/v Ghuangzhou 8320 Zcd-6	12	Buah			
10	Life bouy	4	Buah			
11	Log book dek	2	Buah			
12	Log book mesin	2	Buah			
13	Majun	75	Kg			
14	Manuver order book	6	Buah			
15	O-ring viton pendingin A/E	12	Pcs	contoh di bawa SI		
16	Pasta Air	2	Buah			
17	Pasta Grinding cam 40	4	Kaleng			
18	Plat besi 10 mm	2	Lembar			
19	Plat besi 5 mm	2	Lembar			
20	Plat bordes	4	Lembar			
21	Rinso	40	Kg			
22	Sabun colek	12	Pcs			
23	Sarung tangan katun	6	Lusin			
24	Sarung tangan las	2	Buah			
25	Sounding air	2	Buah			
26	Topeng las	2	Buah			
Diminta Oleh		Diketahui :	Disetujui	Diperiksa	Tgl Pemeriksaan	
 Nahkoda		 SS/Port Captain	 GM Fleet	 Pembelian	 Gudang	 Surabaya

PT. SPIL	FORM PENERIMAAN BARANG		SPIL-G.05	
			CS	SET
Nama Kapal : TELUK BINTUNI (PMRG)			Tempat : Tanjung Priuk	
No. Voyage : 02/2018			Tgl. 28 Januari 2018	
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan
1	Batu gerinda duduk	1	Pcs	
2	Cordobone	1	Pcs	
3	Karung goni	5	Pcs	
4	Kawat wire (3mm)	3	Meter	
5	Kuas roll	4	Pcs	
6	Kuas tangan 2"	5	Pcs	
7	Lampu ulir 20 Watt	12	Pcs	
8	Majun	50	Kg	
9	Mata bor baja	1	Set	
10	Nozzel Quangzhou 8320 Zcd-6	3	Pcs	
11	Palu Chiping	3	Pcs	
12	Ring Piston Quangzhou 8320 Zcd-6	2	Set	
13	Ring tembaga	1	Set	
14	Rinso	20	Kg	
15	Sarung tangan katun	4	Lusin	
16	Serbuk Gergaji	1	Karung	
17	Sprei	10	Pcs	

Nb. Barang diatas telah di terima oleh crew kapal



Nakhoda

Capt. Moh Zaenuri

PT. SPIL		FORM PENERIMAAN BARANG		SPIL-G.05	
				CS	SET
Nama Kapal : TELUK BINTUNI (PMRG)				Tempat : Tanjung Priuk	
No. Voyage : 03/2018				Tgl. 15 Februari 2018	
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan	
1	Batu baterai AAA	8	Pcs		
3	Bollpoint	12	Pcs		
4	Brush gerinda tangan	4	Pcs		
5	Buku folio	4	Pcs		
6	Cutter	4	Pcs		
7	Ear plug	10	Pcs		
8	Filter oli Zicai Z6150 ZLD-5	12	Pcs		
9	Freon R-32	1	Buah		
10	Grease hitam	1	Pil		
11	Grease kuning	2	Pil		
12	Gunting seng	2	Pcs		
13	Isolasi hitam	4	Pcs		
14	Karet ban	5	Buah		
15	Lampu sorot	2	Pcs		
16	Lampu TL 15 Watt	20	Pcs		
17	Majun	50	Kg		
18	Nozzle Zicai Z6150 ZLD-5	6	Buah		
19	Pembersih lantai	6	Pcs		
20	Penghapus	6	Pcs		
21	Pensil	12	Pcs		
23	Rumah lampu TL	4	Pcs		
25	Sarung tangan katun	4	Lusin		
26	Tespen	2	Pcs		
27	Thermal oil	1	Drum		
28	Tipe-x	5	Pcs		

Nb. Barang diatas telah di terima oleh crew kapal

Nakhoda



Capt. Moh Zaenuri

PT. SPIL		FORM PENERIMAAN BARANG		SPIL-G.05	
				CS	SET
Nama Kapal : TELUK BINTUNI (PMRG)				Tempat : Tanjung Priuk	
No. Voyage : 04/2018				Tgl. 08 Maret 2018	
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan	
1	Cat interlac aluminium	10	Liter		
2	Cat interlac black	20	Liter		
3	Cat interlac red oxide	10	Liter		
4	Cat interlac signal blue	15	Liter		
5	Cat interlac signal green	40	Liter		
6	Cat interlac signal red	25	Liter		
7	Cat interlac signal yellow	15	Liter		
8	Cat interlac white	40	Liter		
9	Filter sea chest	2	Buah		
10	Frezzer daging	1	Pcs		
11	Karet lantai	20	Meter		
12	Kuas roll	4	Pcs		
13	Kunci Ring pas 14	2	Pcs		
14	Kunci Ring pas 17	2	Pcs		
15	Kunci Ring pas 19	2	Pcs		
16	Mata scaling	10	Buah		
17	O-ring karet	1	Set		
18	Pengki	2	Pcs		
19	Piring Melamin	20	Pcs		
20	Sabun colek	6	Buah		
21	Safety helm	5	Pcs		
22	Sapu lantai	2	Buah		
23	Sarung tangan katun	4	Lusin		
24	Tinner	20	Liter		

Nb. Barang diatas telah di terima oleh crew kapal

Nakhoda



Capt. Jack Jhon Willem

PT. SPIL		FORM PENERIMAAN BARANG		SPIL-G.05	
				CS	SET
Nama Kapal : TELUK BINTUNI (PMRG)				Tempat : Tanjung Priuk	
No. Voyage : 05/2018				Tgl. 20 Maret 2018	
No.	Nama Barang	Qty	Satuan	Keterangan	
1	Besi siku 3 mm	3	Buah		
2	Bulu kuas rol	2	Lusin		
3	Corong plastik besar	2	Pcs		
4	Devcon	2	Buah		
5	Exhaust V/v Ghuangzhou 8320 Zcd-6	6	Buah		
6	Gas assetelin	3	Tabung		
7	Gas elpiji 50 kg	2	Tabung		
8	Intake V/v Ghuangzhou 8320 Zcd-6	6	Buah		
9	Life bouy	2	Buah		
10	Log book dek	2	Buah		
11	Log book mesin	2	Buah		
12	Majun	50	Kg		
13	Manuver order book	4	Buah		
14	Pasta Air	2	Buah		
15	Pasta Grinding cam 40	2	Kaleng		
16	Plat besi 10 mm	2	Lembar		
17	Plat besi 5 mm	2	Lembar		
18	Plat bordes	4	Lembar		
19	Rinso	20	Kg		
20	Sarung tangan las	2	Buah		
21	Soundingan air	1	Buah		
22	Topeng las	1	Buah		

Nb. Barang diatas telah di terima oleh crew kapal

Nakhoda



Capt. Jack Jhon Willem

HASIL WAWANCARA

A. Daftar responden

1. Responden 1: *Third Engineer*
2. Responden 2: *Second Engineer*

B. Hasil wawancara

Wawancara kepada perwira jaga dan *engineer* kapal MV. Teluk Bintuni penulis lakukan pada saat melaksanakan praktek laut pada bulan Agustus 2017 sampai dengan bulan Agustus 2018. Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya:

1. Responden 1

Nama : Jhony Kusuma

Jabatan : *Third Engineer*

Waktu wawancara : November 2017

- a. Selamat siang *third*, izin bertanya mengenai alat keselamatan , menurut *third* apa yang yang dimaksud alat pengaman?

Jawab: Ya selamat siang, alat keselamatan ataupun alat pengaman yaitu alat yang digunakan untuk mengamankan diri kita maupun benda dari bahaya kecelakaan yang dapat terjadi kapan saja dan dimana saja. Alat pengaman harus selalu di gunakan ketika kita melakukan pekerjaan, seperti helm, tutup telinga, sepatu pengaman, baju kerja, kacamata, masker dan lain sebagainya

- b. Apakah yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja?

Jawab: sebenarnya banyak faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja diantaranya adalah faktor manusia(humans error), faktor dari alat pengaman serta faktor alam.

- c. Menurut *third*, apakah dampak yang terjadi bila terjadi suatu kecelakaan kerja diatas kapal?

Jawab: Secara umum dampak yang terjadi akibat terjadinya kecelakaan itu akan paling terasa pada pekerja yang mengalami kecelakaan, entah itu cedera ringan ataupun berat karena itu dapat berdampak buruk untuk karir pekerja itu sendiri kemudian juga proses pekerjaan akan terganggu karena kita juga akan mementingkan keselamatan kru terlebih dahulu sehingga pekerjaan secara otomatis akan terganggu, kemudian juga secara tidak langsung akan merugikan perusahaan baik itu segi waktu ataupun finansial

- d. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut?

Jawab: Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan melakukan pembinaan terhadap kru kapal tentang pentingnya bekerja dengan mengutamakan keselamatan karena selamat itu mahal harganya, meningkatkan kesadaran kru tentang bahaya kecelakaan dari pekerjaan yang kita lakukan setiap hari, serta perawatan terhadap alat pengaman harus selalu terkontrol dan terlaksana dengan baik agar alat pengaman selalu dalam keadaan prima.

- e. Terima kasih *third* atas informasinya, semoga kedepannya semakin sukses dan semoga informasi yang telah diberikan bisa menambah wawasan dan berguna bagi penelitian saya.

Jawab: Ya sama-sama, jangan malu bertanya jika masih ragu di kemudian hari, terus belajar, jangan mudah puas dengan apa yang telah kamu capai, sukses ya

2. Responden 2

Nama : Hadi Poerdhijono

Jabatan : *Second Engineer*

Waktu wawancara : Novemver 2017

- a. Selamat malam bas, mohon maaf sebelumnya mengganggu waktu istirahatnya, izin bertanya pentingnya keselamatan kerja bas, menurut bas apa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja?

Jawab: Ya selamat malam det, tidak apa-apa, banyak faktor yang mempengaruhi atau menyebabkan terjadinya terjadinya kecelakaan kerja diantaranya adalah kurangnya perawatan yang rutin terhadap komponen alat pengaman sehingga menyebabkan fungsi dari alat pengaman tersebut menjadi tidak optimal, kemudian karena faktor kelalaian manusia.

- b. Apa dampak yang terjadi akibat terjadinya kecelakaan kerja?

Jawab: Dampak yang terjadi karena terjadinya kecelakaan kerja adalah terhambatnya proses perbaikan (*maintenace*) yang sedang berlangsung, cedera yang dialami *crew* serta kerugian-kerugian yang dialami oleh perusahaan

- c. Apa upaya yang harus dilakukan untuk mengataasi masalah tersebut?

Jawab: Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan melakukan perawatan rutin terhadap alat pengaman, serta meningkatkan pelatihan terhadap *crew* tentang pentingnya untuk bekerja secara hati-hati guna menghindari kecelakaan yang dapat terjadi kapan saja.

- d. Baik bas, terima kasih atas informasinya, semoga kedepannya semakin sukses bas, assalamualaikum.

Jawab: Ya sama-sama det, terus belajar ya, jangan malu bertanya jika masih bingung, sukses juga ya

RANGKUMAN HASIL SAFETY MEETING

Pada hari SABTU tanggal 10 Februari 2018, saat kondisi Anchorage telah di adakan safety meeting di atas MV. Teluk Bintuni yang diikuti oleh crew kapal sebagai berikut:

1. Master : Capt. Jhony Tumondo
2. Chief Officer : Nur Salim
3. Second Officer : Sarkawi
4. Third Officer : Jony Kusuma
5. Chief Engineer : Sutrisno
6. Second Engineer : Agung Kristanto
7. Third Engineer : Fitrizaldi Pratama
8. Fourth Engineer : Aria Khaharudin S
9. A/B 1 : Joernalis Dyta P
10. A/B 2 : Dedy Lesmana
11. Oiler 2 : Fhirmiantho Betteng
12. Oiler 3 : Dadang Darmawan
13. Marconist : Hangga kurniawan
14. Chief Cook : Enggel Rianto
15. Deck Cadet : Ilham Rinaldy
16. Engine Cadet : Farhan Afrisal H

Setelah diadakan safety meeting tersebut didapatkan beberapa point pembahasan yang dapat penulis catat adalah sebagai berikut:

1. Penggunaan alat pelindung diri sebelum melakukan pekerjaan baik di deck maupun kamar mesin harus selalu di perhatikan guna menjaga keselamatan crew kapal dari bahaya kecelakaan.
2. Pentingnya mengetahui peran awak kapal pada saat terjadi keadaan darurat untuk lebih menguasai peran sesuai dengan apa yang sudah dituliskan pada muster list.
3. Penggunaan alat pelindung diri tambahan pada saat melakukan pekerjaan pada ketinggian harus lebih ditingkatkan.
4. Pelaksanaan drill akan dilakukan setiap 1 bulan sekali.
5. Segera melakukan permintaan alat pelindung diri pada perwira keselamatan (3/O) bila alat pelindung yang dimiliki sudah dalam keadaan yang tidak layak pakai.
6. Selalu menjaga kebersihan baik di mess room ataupun kamar pribadi.
7. Selalu menjaga komunikasi antar crew di atas kapal.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Farhan Afrisal Herdawan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Temanggung, 23 April 1996
3. NIT : 52155738 T
4. Alamat Asal : Banyuurip Tengah No.22 ,
RT 02/RW 02, Kec. Temanggung,
Kab.Temanggung, Prov.Jawa Tengah
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-Laki
7. Golongan Darah : A
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : (Alm) Winantyo Hartono
 - b. Ibu : Indah Rahayu
9. Alamat Orang Tua : Banyuurip Tengah No. 22 RT.02/RW.02
Kec. Temanggung, Kab.Temanggung,
Prov.Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N 1 Temanggung II, tahun 2002 - 2008
 - b. SMP : SMP N 6 Temanggung, tahun 2008 - 2011
 - c. SMA : SMK Dr Sutomo Temanggung, tahun 2011-2014
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2015 – 2019
11. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Salam Pacifik Indonesia Lines (SPIL)
 - b. Nama Kapal : MV. Teluk Bintuni
 - c. Masa Layar : 28 Agustus 2017 - 29 Agustus 2018

