

**PENGARUH KEPEMIMPINAN SEORANG PERWIRA
DALAM MENGOPTIMALKAN FUNGSI ALAT
KESELAMATAN KERJA DI MV.GLOVIS DESIRE**



SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan Untuk Memperoleh Sebutan
Profesional Sarjana Sains Terapan
Di Bidang Kenautikaan**

Disusun oleh :

PRABOWO TRY SUTRISNO_NIT.52155666 N

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

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH KEPEMIMPINAN SEORANG PERWIRA DALAM MENGOPTIMALKAN FUNGSI ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MV.GLOVIS DESIRE

DISUSUN OLEH :

PRABOWO TRY SUTRISNO
NIT. 52155666 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Pada Tanggal, 2019

Dosen Pembimbing I

Materi

Capt. H. AGUS HADI P., S.P1., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

Ir. FITRI KENSIWI
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660721 199203 2 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN
PENGARUH KEPEMIMPINAN SEORANG PERWIRA DALAM
MENGOPTIMALKAN FUNGSI ALAT KESELAMATAN KERJA DI
MV. GLOVIS DESIRE

Disusun Oleh :

PRABOWO TRY SUTRISNO
NIT. 52155666 N

Telah diujikan dan disahkan oleh Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan
dinyatakan lulus dengan nilai....
pada tanggal.....

Penguji I



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

Penguji II



Capt. H. AGUS HADI P., S.P1., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

Penguji III



ADI OKTAVIANTO, S.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199808 2 003

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : PRABOWO TRY SUTRISNO

NIT : 52155666.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“PENGARUH KEPEMIMPINAN SEORANG PERWIRA DALAM MENGOPTIMALKAN FUNGSI ALAT KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MV.GLOVIS DESIRE”** 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,.....2019

Yang menyatakan,



PRABOWO TRY SUTRISNO

NIT.52155666 N

MOTTO

- ✓ **Jangan mengeluh dan jadilah tangguh.**
- ✓ **Jadikan hidupmu indah bagaikan sebuah seni (Bondan “ browniess “)**
- ✓ ***Sesungguhnya Setelah Kesulitan Itu Ada Kemudahan***
(Q.S. Al – Insyirah : 5)
- ✓ **Janganlah pernah menyusahkan diri sendiri dengan menyusahkan hal-hal yang mudah, dan janganlah pernah memudahkan hal-hal yang susah serta janganlah pernah meremehkan hal-hal yang mudah.**
- ✓ ***Jadikanlah shalat dan sabar sebagai penolongmu.***
(QS. Al Baqarah)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang terdalam. Karya ini akan penulis persembahkan untuk :

1. Bapak (Alm.Jamin) dan Ibu (Rustinah) tercinta yang tak pernah berhenti bekerja dan berdoa untukku, “Terima kasih atas semua cucuran keringat, tenaga dan doa yang kalian berikan kepadaku.”.
2. Saudara-saudaraku, Dewanti Permata Sari dan Dewantoro Priyo Sejati yang selalu menjadi motivasi dan pendukung dalam hidupku untuk menggapai cita-citaku.
3. Bapak Capt. H. AGUS HADI P., S.P1., M.Mar. selaku dosen pembimbing materi.
4. Bapak Ir.FITRI KENSIWI selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
5. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
6. Segenap *crew* MV. GLOVIS DESIRE yang mendukung saya selama pelaksanaan prala.
7. Teman-teman angkatan LII yang senasib dan seperjuangan semoga sukses selalu buat kita.
8. Buat seluruh teman-teman di kelas Nautika VIII B. Terimakasih atas semua kebersamaan, waktu, dukungan dan do’a dalam setiap kondisi apapun.
9. Semua alumni, senior dan junior, khususnya Kasta Solo Raya terima kasih atas semua hal baik yang sudah kalian berikan.

KATA PENGANTAR

Salam sejahtera bagi kita semua, segala hormat kemuliaan dan puji syukur pada Tuhan Yang Maha Esa. Berkat kehendak-Nya tugas skripsi dengan judul “Pengaruh Kepemimpinan Seorang Perwira Dalam Mengoptimalkan Fungsi Alat Keselamatan di MV.Glovis Desire” dapat diselesaikan dengan baik.

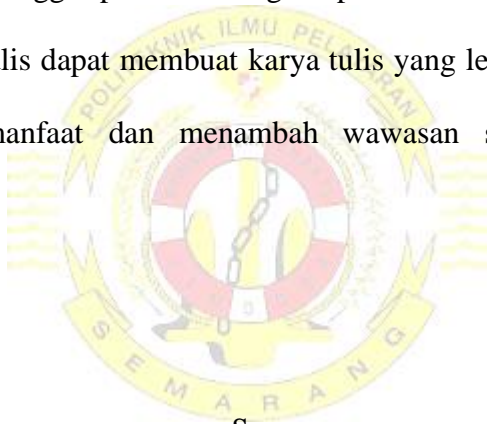
Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada, Yth :

1. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. H. AGUS HADI P., S.PI., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi.
3. Ir.Fitri Kensiwi selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan.
4. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Perusahaan Pelayaran PT. Korin Global Mandiri yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.

6. Capt. Kim Sang Won selaku Nahkoda di MV. Glovis Desire yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Adik – Adik junior angkatan 53,54, dan 55 yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga dapat terselesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu hingga tugas skripsi ini selesai, yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat karya tulis yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.



Semarang, 2019

Penulis

PRABOWO TRY SUTRISNO

NIT. 52155666 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 LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACTION.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II. LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	7

B. Kerangka Pikir Penelitian	19
C. Definisi Operasional	20

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan waktu Penelitian.....	23
B. Metode penelitian	23
C. Sumber Data	25
D. Metode pengumpulan Data.....	26
E. Teknik Analisis Data.....	28

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian.....	29
B. Analisa Masalah.....	33
C. Pembahasan Masalah.....	42

BAB V. PENUTUP

A. Simpulan	59
B. Saran.....	60

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka pemikiran	20
Gambar 4.1	Struktur Organisasi di kapal	33
Gambar 1.1	Gambar <i>crew</i> yang mengalami kecelakaan kerja	
Gambar 4.2	<i>Safety meeting</i> keselamatan kerja	
Gambar 4.3	Gambar poster alat keselamatan	



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Transkrip wawancara
- Lampiran 2 Crew list
- Lampiran 3 Ship particular MV.Glovis Desire
- Lampiran 4 Safety rules for external worker
- Lampiran 5 TBM log
- Lampiran 6 Standard of wearing PPE
- Lampiran 7 Familiarization new crew
- Lampiran 8 Gambar MV.Glovis Desire
- Lampiran 9 Tabel alat keselamatan
- Lampiran 10 Gambar-gambar



ABSTRAK

Prabowo Try Sutrisno, 2019, NIT : 52155666.N, “*Pengaruh Kepemimpinan Seorang Perwira Dalam Mengoptimalkan Fungsi Alat Keselamatan Kerja di Kapal MV.Glovis Desire*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. H. Agus Hadi P.,S.P1.,M.Mar. Pembimbing II : Ir.Fitri Kensiwi

Peran perwira kapal dalam memberikan tugas ataupun perintah kepada anak buah kapal merupakan fungsi yang sangat penting. Seseorang dapat bekerja lebih efektif ,selamat serta aman bila mana mengetahui apa yang di harapkan. Kualitas kepemimpinan memang sangat penting bagi setiap perwira. Berhubung perananan kepemimpinan dalam suatu organisasi ataupun dalam suatu kegiatan sangat strategis, maka jika pemimpin kurang kreatif dan tidak tegas dalam mengambil keputusan , tidak akan pernah didapat hasil kerja yang memuaskan..

Pada skripsi ini penulis menggunakan metode deskriptif dan kualitatif. Metode penelitian deskriptif adalah metode yang menggambarkan situasi atau kejadian dan memaparkan serta menguraikan pada obyek yang diteliti guna mendapatkan suatu penjelasan tentang obyek yang akan dibahas. Metode kualitatif adalah usaha mengumpulkan, menyusun dan menyelesaikan data yang ada kemudian dianalisa untuk mendapatkan simpulan. Penulis memilih metode ini karena agar pembaca dapat mengetahui gambaran kejadian di kapal dan dilengkapi dengan tulisan yang berisi pemaparan,uraian, dan penjelasan tentang suatu objek bisa berupa naskah wawancara,foto dan dokumen resmi seperti buku atau surat-surat penting lainnya.

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis dari masalah yang timbul dalam mencegah terjadinya hambatan terhadap seorang perwira dalam mengoptimalkan fungsi alat-alat keselamatan adalah tidak dilakukanya *safety meeting* dan *toolbox meeting*, ketersediaan alat-alat keselamatan kerja di kapal yang kondisinya kurang memadai atau kurang layak untuk digunakan, tidak adanya kesadaran dan pemahaman *crew* akan pentingnya fungsi dari alat keselamatan kerja.

Kata kunci : kepemimpinan, *crew*, *safety meeting*, *toolbox meeting*.

ABSTRACT

Prabowo Try Sutrisno, 52155666.N, 2019 "*The Influence of an Officer Leadership in Optimizing the Functions of Safety Working Devices in MV.Glovis Desire Vessels*", Nautical Study Program, Diploma IV Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I: Capt. H. Agus Hadi P., S.P1., M.Mar. Advisor II: Ir.Fitri Kensiwi

The role of the ship officer in giving assignments or orders to the crew is a very important function. A person can work more effectively, safely and safely if he knows what to expect. Leadership quality is indeed very important for every officer. Because the role of leadership in an organization or in an activity is very strategic, then if the leader is less creative and not decisive in making decisions, there will never be a satisfactory work result .

In this thesis the writer uses descriptive and qualitative methods. Descriptive research method is a method that describes a situation or event and describes and describes the object under study in order to obtain an explanation of the object to be discussed. Qualitative methods are attempts to collect, compile and complete data that is then analyzed to get conclusions. The author chooses this method because the reader can know the description of the event on the ship and is equipped with writing containing the explanation, description, and explanation of an object that can be in the form of an interview script, photos and official documents such as books or other important letters.

Based on the results of observations and analysis of the problems that arise in preventing the occurrence of obstacles to an officer in optimizing the functions of safety equipment is not carried out safety meetings and toolbox meetings, the availability of work safety equipment on ships that are inadequate or inadequate to use, the absence of crew awareness and understanding of the importance of the functions of work safety equipment.

Keywords : leadership, crew, safety meeting, toolbox meeting.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peran perwira kapal dalam memberikan tugas ataupun perintah kepada anak buah kapal merupakan fungsi yang sangat penting. Seseorang dapat bekerja lebih efektif, selamat serta aman bila mana mengetahui apa yang di harapkan. Kualitas kepemimpinan memang sangat penting bagi setiap perwira. Berhubung perananan kepemimpinan dalam suatu organisasi ataupun dalam suatu kegiatan sangat strategis, maka jika pemimpin kurang kreatif dan tidak tegas dalam mengambil keputusan, tidak akan pernah didapat hasil kerja yang memuaskan..

Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka penulis didasarkan Pengalaman selama praktek berlayar (prala), pada saat taruna praktek pernah ada kejadian pada salah satu crew kapal yang ceroboh ketika berdiri di deck tidak menggunakan helm keselamatan sehingga mengalami kecelakaan kerja yang mengakibatkan kepalanya terkena kuas roll yang digunakan bosun untuk mengecat di atas akomodasi dan mengenai kepalanya berdarah dan pingsan. Kejadian tersebut terjadi pada tanggal 2 Februari 2018 di muara berau. Salah satu tugas dari seorang perwira adalah mengawasi *crew* yang sedang bekerja apakah *crew* tersebut sudah menggunakan alat keselamatan dengan baik saat bekerja.

Penulis mengamati bahwa sering terjadinya insiden atau kecelakaan pada *crew* sewaktu bekerja baik di *deck* maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan keselamatan serta masih memegang teguh paradigma lama yang mengatakan “biasanya tidak apa-apa”. Kecelakaan–kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka atau memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya. Peranan seorang perwira sangatlah penting guna memberikan pengarahan serta penyuluhan kepada *crew* kapal tentang fungsi dan cara penggunaan dari alat keselamatan di kapal guna meningkatkan keselamatan di atas kapal.

Dari kejadian di atas dapat dilihat bahwa peranan seorang perwira dalam mengoptimalkan fungsi alat-alat keselamatan di atas kapal masih belum sepenuhnya maksimal. Berdasarkan hal tersebut, penulis memutuskan untuk mengambil judul:

**“PENGARUH KEPEMIMPINAN SEORANG PERWIRA
DALAM MENGOPTIMALKAN FUNGSI ALAT KESELAMATAN
KERJA DI MV.GLOVIS DESIRE”.**

B. Perumusan Masalah

Perumusan masalah di kapal MV. Glovis Desire adalah hal-hal yang menyebabkan terjadinya kurangnya kesadaran pada *crew* kapal di atas kapal tentang pentingnya alat keselamatan yang akan penulis uraikan pada skripsi ini, antara lain :

1. Faktor apa yang menghambat seorang perwira dalam mengoptimalkan fungsi alat keselamatan kerja di atas kapal?
2. Upaya apakah yang harus dilakukan oleh seorang perwira dalam mengoptimalkan fungsi alat keselamatan kerja diatas kapal?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui faktor yang menghambat seorang perwira dalam pengoptimalan alat keselamatan kerja diatas kapal.
2. Untuk mengetahui upaya-upaya seorang perwira dalam mengoptimalkan penggunaan dari alat keselamatan kerja diatas kapal.

D. Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi :

1. Perwira Kapal

Bagi Perwira Kapal penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan sosialisasi kepada crew kapal akan manfaat dari alat keselamatan.

2. Anak Buah Kapal (ABK)

Bagi Anak Buah Kapal penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan mengutamakan keselamatan.

3. Institusi/Lembaga

Bagi lembaga hasil penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu dalam menyaring dan menghasilkan sumber daya manusia yang benar-benar handal dan terampil untuk bekerja diatas kapal.

4. Penulis

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

E. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pembaca dalam mengikuti alur rincian seluruh uraian dan pembahasan yang terdapat dalam skripsi ini maka skripsi ini di bagi dalam 5 (lima) bab, dimana dari semua bab-bab yang ada saling berkaitan dari bab satu sampai dengan bab lima yang terinci sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi permasalahan pengaruh kepemimpinan seorang perwira

dalam mengoptimalkan fungsi alat keselamatan kerja di kapal, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan perumusan masalah serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan suatu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variable atau istilah lain dalam penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang waktu dan tempat melakukan penelitian, teknik pengumpulan data mengemukakan tentang metode yang digunakan penulis, serta teknik analisis yang mengemukakan tentang metode yang akan digunakan dalam menganalisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISA DATA

Bab ini menjelaskan deskripsi data yang memuat tentang fakta-fakta yang terjadi diatas kapal saat melaksanakan praktek laut, analisa data yang memuat tentang penganalisaan data, alternatif pemecahan masalah mengemukakan cara-cara memecahkan masalah yang telah ditemukan dan diakhiri dengan pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V PENUTUP

Bab ini sebagai bagian akhir dari skripsi yang berisi simpulan dari hasil analisis dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis menyumbangkan saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Untuk mendukung pembahasan mengenai pengaruh kepemimpinan seorang perwira dalam mengoptimalkan fungsi alat-alat keselamatan, maka perlu diketahui dan dijelaskan teori – teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi ini

1. Kepemimpinan

Banyak definisi mengenai kepemimpinan, salah satu definisi sederhana yang dikemukakan oleh Hersey dan Blanchard dalam buku yang berjudul Manajemen Perilaku Organisasi Pemberdayaan SDM yang diterjemahkan oleh Agus Dermawan (1995: 65), Kepemimpinan adalah Proses mempengaruhi kegiatan individu atau kelompok dalam usaha untuk mencapai tujuan dalam situasi tertentu.

Menurut Sutarto dalam Gajah Mada University Press yang bertemakan dasar-dasar kepemimpinan administrasi (2001) Kepemimpinan adalah Rangkaian kegiatan penentuan berupa kemampuan mempengaruhi perilaku orang lain dalam situasi tertentu agar bersedia unuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Sedangkan menurut Michael Amstrong dalam bukunya yang berjudul Manajemen SDM (1994:132), efektifitas suatu organisasi sangat

tergantung dari kualitas kepemimpinan dimana kepemimpinan adalah tentang mendorong dan memberikan aspirasi kepada individu dan kelompok untuk berusaha sebaik-baiknya dalam mencapai hasil yang diinginkan.

Menurut Pandji Anoraga dalam bukunya yang berjudul Psikologi Kepemimpinan (2003:2), Kepemimpinan adalah Kemampuan untuk mempengaruhi pihak lain dengan kata lain Kepemimpinan dapat diartikan kemampuan seseorang untuk mempengaruhi orang lain melalui komunikasi, baik langsung maupun tidak langsung. Dengan maksud untuk menggerakkan orang-orang tersebut agar dengan penuh kesadaran dan senang hati bersedia mengikuti kehendak-kehendak pemimpin itu. Sedangkan Buchari mengatakan dalam bukunya yang berjudul Menejemen Motivasi (1990:74) bahwa salah satu factor yang mempengaruhi semangat kerja suatu organisasi adalah hubungan harmonis antara pemimpin dan bawahannya.

Definisi lain mengemukakan bahwa kepemimpinan pada dasarnya mempunyai pokok pengertian sebagai sikap, kemampuan, proses atau konsep yang dimiliki oleh seseorang sedemikian rupa sehingga ia dapat diikuti, dipatuhi, dihormati dan disayangi oleh orang lain dan orang itu bersedia dengan penuh keikhlasan melakukan perbuatan atau kegiatan yang dikehendaki oleh orang tersebut.

Atas dasar itulah kiranya dapat disusun definisi kepemimpinan yang mudah dipahami yaitu rangkaian kegiatan penataan berupa

kemampuan mempengaruhi perilaku orang lain dalam situasi tertentu, agar bersedia bekerja sama untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam kegiatan yang dimaksudkan orang lain sebagian besar adalah para bawahan atau anak buah kapal dalam istilah organisasi di kapal.

2. Optimalisasi

Optimalisasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud,1995:628) berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan. Jadi, Optimalisasi adalah sebuah proses, cara dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah, dimana yang terbaik sesuai dengan kriteria tertentu. Dalam desain, konstruksi, dan pemeliharaan managerial dalam beberapa tahap. Tujuan akhir dari semua keputusan seperti itu adalah meminimalkan upaya yang diperlukan atau untuk memaksimalkan manfaat yang diinginkan.

Definisi-definisi optimal dari berbagai sumber:

- a. Menurut Tim Redaksi Departemen Pendidikan Nasional dalam bukunya Kamus Besar Bahasa Indonesia esisi ke tiga (1991:705), menyatakan bahwa:
 - 1) Optimum adalah kondisi yang terbaik atau yang paling menguntungkan.
 - 2) Mengoptimalkan adalah usaha menjadikan paling baik, atau menjadi paling tinggi.

b. Menurut Panitia Istilah Manajemen Lembaga Pendidikan dan Pembinaan Manajemen (PPM) dalam bukunya Kamus Istilah Manajemen (1981:182), menyatakan bahwa:

- 1) Optimum adalah tingkatan yang tersangat menguntungkan dalam batas-batas tertentu.
- 2) Pengoptimuman adalah penyempurnaan suatu sistem supaya berprestasi sebaik-baiknya atas dasar kriteria tertentu.

c. Menurut Pius Abdillah dan Danu Prasetya dalam bukunya Kamus Lengkap Bahasa Indonesia (2009:243), menyebutkan bahwa:

- 1) Optimal adalah tertinggi, paling baik, terbaik, sempurna, paling menguntungkan.
- 2) Mengoptimalkan adalah menjadikan sempurna, menjadikan paling tinggi, menjadikan maksimal.
- 3) Optimum adalah dalam kondisi yang baik, dalam kondisi yang paling menguntungkan.

3. Keselamatan Kerja

a. 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 pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk segera digunakan. Jadi alat-alat keselamatan adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk

menyelamatkan hidup dan memiliki persyaratan-persyaratan umum yang harus dipenuhi.

Menurut Basic Safety Training, modul-4 (2000:77) menjelaskan bahwa keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.
- 4) Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah-pisahkan dan keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan

dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

4. Kecelakaan kerja

a. Menurut Ervianto (2005), kecelakaan kerja adalah kecelakaan dan atau penyakit yang menimpa tenaga kerja karena hubungan kerja di tempat kerja. Secara umum, faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja dapat dibedakan menjadi:

- 1) Faktor pekerja itu sendiri
- 2) Faktor metoda konstruksi
- 3) Peralatan
- 4) Manajemen

b. Menurut Basic Safety Training, modul-4 (2000:85) menyatakan bahwa kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab, yaitu :

- 1) Tindakan tidak aman dan manusia (*unsafe human acts*).
- 2) Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena :
 - a) Tidak tahu
 - b) Tidak mampu atau tidak biasa
 - c) Tidak mau
- 3) Keadaan tidak aman (*unsafe condition*).

5. Alat pelindung (*safety*)

Dalam Basic Safety Training, modul-4 (2000:81) menyatakan bahwa alat pelindung (*safety*) yang baik adalah tepat guna pada tempatnya dan ketika digunakan tidak rusak serta tidak menimbulkan kejadian yang kurang baik.

a. Ada dua jalan agar hal ini dapat berfungsi :

- 1) Harus diketahui apa penyebab utama seandainya di tempat tersebut terjadi sesuatu yang tidak baik (*accident*);
- 2) Harus diketahui alat pelindung apa yang paling efektif digunakan sesuai paparan yang ada.

b. Alasan *crew* tidak memakai alat keselamatan kerja

Pada saat prala diatas kapal penulis sering menemukan banyak *crew* kapal didalam melaksanakan suatu pekerjaan masih saja tidak menggunakan alat-alat keselamatann kerja, Dan banyak crew kapal yang megalami kecelakaan kerja di atas kapal, pekerja tidak mau memakai alat-alat keselamatan kerja dengan alasan :

- 1) Tidak sadar atau tidak tahu;
- 2) Panas;
- 3) Sesak;
- 4) Tidak enak dipakai;
- 5) Tidak enak dipandang;
- 6) Berat;
- 7) Mengganggu pekerjaan;

- 8) Tidak sesuai dengan bahaya yang ada;
- 9) Tidak ada sanksi;
- 10) Atasan juga tidak memakai.

Banyak *crew* kapal didalam melaksanakan pekerjaanya tidak memakai alat keselamatan kerja ini dikarenakan mereka melihat perwira kapal juga jarang menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Para *crew* kapal juga merasa mereka selama ini tidak pernah di berikan sanksi oleh nahkoda maupun perwira kapal jika *crew* kapal tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Hal ini dikarenakan nahkoda hampir tidak pernah mengadakan *safety meeting* yang harus diadakan setiap satu bulan sekali yang membahas tentang keselamatan kerja dan juga akan memberikan sanksi kepada mereka *crew* kapal yang melanggar peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal, dan juga para perwira dalam melakukan *familiarization* alat-alat keselamatan kerja terhadap *crew* kapal sudah jarang dilakukan terutama pada *crew* kapal yang baru naik.

6. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira/Crew Kapal

- a. Tanggung Jawab Nahkoda berdasarkan Sistem Manajemen Keselamatan (ref. ISM Code)

Nahkoda bertanggung jawab secara khusus untuk hal-hal berikut :

- 1) Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam bidang keselamatandan perlindungan lingkungan.

- 2) Memotivasi awak kapal agar selalu memperhatikan dan mematuhi ketentuan Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan peraturan dan prosedur terkait sebagai seorang yang diberi tanggung jawab untuk pengelolaan dokumen di atas kapal.
 - 3) Membuat/menerbitkan instruksi dan perintah yang memadai untuk pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan, secara jelas dan mudah dipahami.
 - 4) Memeriksa dan memastikan agar persyaratan yang ditentukan dalam Sistem Manajemen Keselamatan diperhatikan dan melaksanakannya.
 - 5) Meneliti kembali Sistem Manajemen Keselamatan dan melaporkan kekurangannya kepada DPA.
 - 6) Memeriksa dan mengawasi kegiatan bongkar muat terutama :
 - a) Dalam hal keamanan muatan
 - b) Kebenaran muatan yang akan diangkut
 - c) Memberikan pengawasan terhadap muatan selama dalam pelayarannya
- b. Tanggung Jawab Mualim I berdasarkan Sistem Manajemen Keselamatan (ref. ISM Code)
- Mualim I bertanggung jawab kepada Nakhoda, meliputi:
- 1) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi;

- 2) Menyelenggarakan buku harian dek, buku olah gerak dan buku-buku catatan lainnya yang ada kaitannya dengan Departemen Dek, dengan baik dan benar;
 - 3) Memeriksa dan mengawasi kegiatan bongkar-muat muatan;
 - 4) Untuk pemeliharaan dari semua perlengkapan keselamatan, keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran, kecuali ditentukan secara khusus untuk Departemen Mesin;
 - 5) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda;
 - 6) Mengawasi pelatihan kadet dek;
 - 7) Melaksanakan perawatan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya;
 - 8) Melaksanakan perawatan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya;
 - 9) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada life raft dan perlengkapannya;
 - 10) Melaksanakan pengawasan, pengamanan dan pemeliharaan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya
- c. Tanggung Jawab Mualim II berdasarkan Sistem Manajemen Keselamatan (ref. ISM Code)

Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- 1) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan;
- 2) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda;
- 3) Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada di kapal;
- 4) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari;
- 5) Merawat semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan pencatatannya;
- 6) Melaksanakan perawatan sosok benda termasuk bendera-bendera, lampu-lampu navigasi dan alat-alat isyarat;
- 7) Melaksanakan pengamanan dan perawatan ruang kemudi, ruang peta dan navigasi serta instrumennya termasuk teropong, teleskop, lampu aldis dan handy talky selama kapal berada di pelabuhan;
- 8) Bekerjasama dengan KKM untuk mempersiapkan voyage report secara teliti dan tepat waktu;
- 9) Menyiapkan setiap laporan cuaca yang dibutuhkan bekerjasama dengan Perwira Radio;
- 10) Melaksanakan tugas sebagai Perwira Kesehatan, mempersiapkan dan menjamin bahwa persediaan peralatan kesehatan dan obat-obatan cukup untuk pelayaran dimaksud.

d. Tanggung Jawab Mualim III berdasarkan Sistem Manajemen Keselamatan (ref. ISM Code)

Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal berikut :

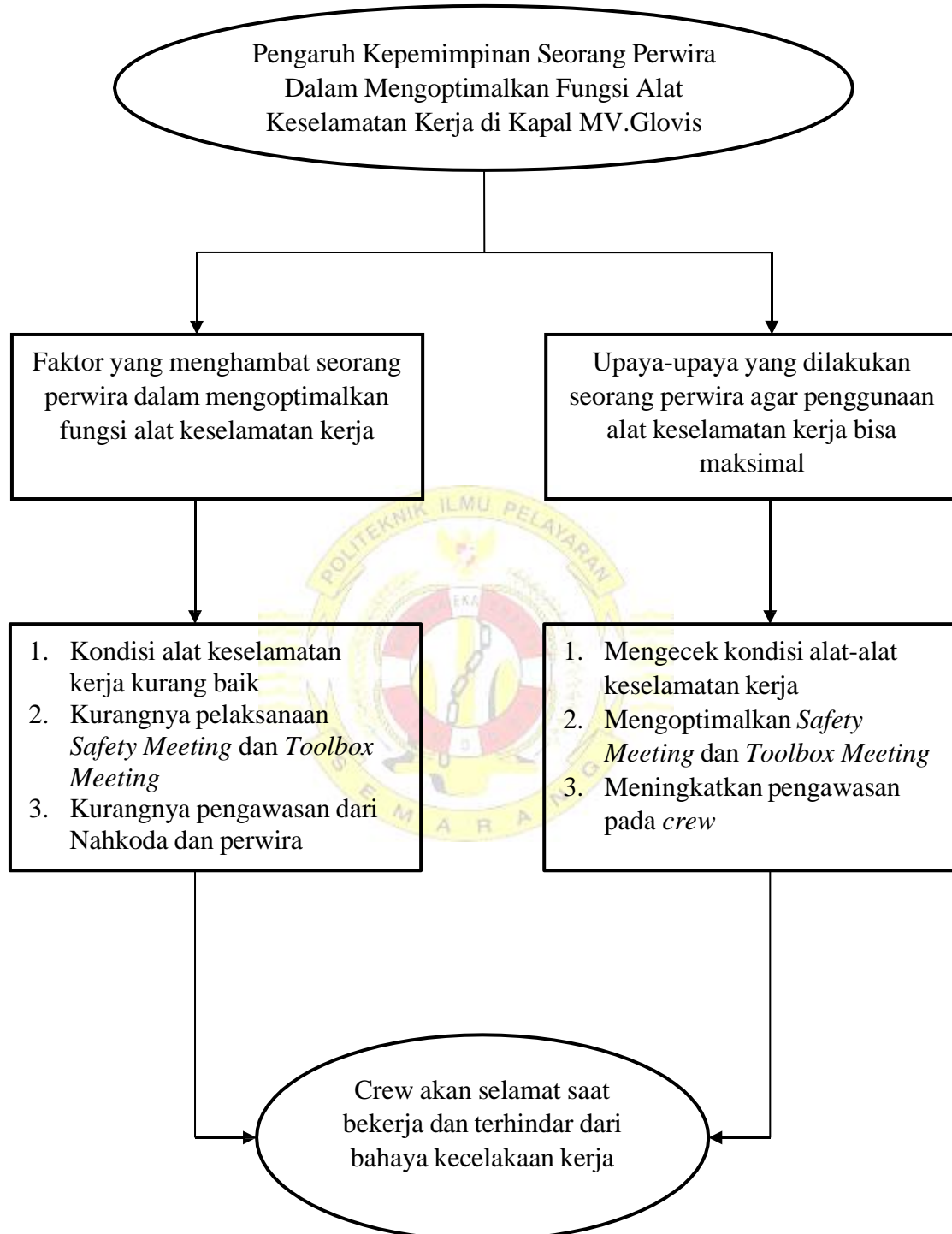
a) Mualim III bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim Jaga dan Perwira Navigasi

b) Bilamana bertugas menangani muatan atau ballast, Mualim III bertanggung jawab kepada Nakhoda melalui Mualim I. Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- 1) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan;
- 2) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya;
- 3) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya;
- 4) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada Life Raft dan perlengkapannya;
- 5) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-seling dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam apiyang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadamkebakaran lainnya;
- 6) Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Mualim I.

B. Kerangka Pikir Penelitian

KERANGKA PEMIKIRAN



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

C. Definisi Operasional

1. Peran Pemimpin/Perwira

- a) Menurut Arikunto Suharsimi (1998:31) menerangkan bahwa peran termasuk dalam teori korelasi sebab akibat yang artinya keadaan pertama dengan yang kedua terdapat hubungan sebab akibat.
- b) Menurut Feinberg, Mortiner (1997:751) peran adalah (1) tindakan yang dilakukan seseorang dalam suatu peristiwa yang terjadi (2) tingkat pengaruh yang diharapkan, dimiliki oleh seorang yang mempunyai kedudukan dalam suatu organisasi (3) pengaruh, manfaat, kegunaan suatu alat atau kegiatan untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai.

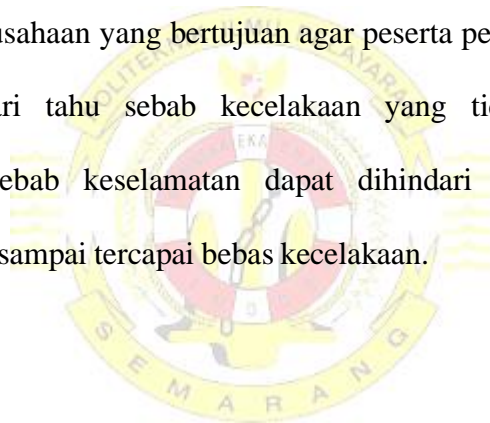
2. Pemimpin (perwira)

Menurut Poerwanto (1992:3) perwira adalah kepala dinas deck dan pembantu Nahkoda dalam mengatur pelayaran di kapal.

3. Kepemimpinan

Seorang pemimpin harus percaya dan harus dapat mengkomunikasikan visi kemana organisasi harus diarahkan, untuk mengetahui masalah kepemimpinan perlu dibedakan menjadi 3 hal dasar yang berkaitan dengan kata dasar pimpin, kepemimpinan dan memimpin. Berikut ini akan diuraikan sehingga dapat memperjelas perbedaan antara pemimpin, kepemimpinan atau memimpin.

- a) Posisi pemimpin adalah suatu peran dalam suatu system tertentu. Seseorang dalam peran formal belum tentu memiliki keterampilan-keterampilan dan belum tentu mampu memimpin.
 - b) Kepemimpinan, pada dasarnya berhubungan dengan keterampilan, kecakapan, kemampuan, tingkat pengaruh yang dimiliki seseorang dalam memimpin bawahan.
 - c) Memimpin adalah hasil penggunaan peran seseorang serta kemampuan seseorang untuk mempengaruhi seseorang.
4. BST (Basic Safety Training) adalah pelatihan untuk semua karyawan di sebuah perusahaan yang bertujuan agar peserta pelatihan dapat mengetahui dan mencari tahu sebab kecelakaan yang tidak seharusnya terjadi, sehingga sebab keselamatan dapat dihindari dan semua kecelakaan ditiadakan, sampai tercapai bebas kecelakaan.





BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya dalam pembahasan mengenai “Pengaruh Kepemimpinan Seorang Perwira Dalam Mengoptimalkan Fungsi Alat Keselamatan di Kapal MV.GLOVIS DESIRE” maka sebagai akhir dari skripsi ini penulis memberikan beberapa kesimpulan yang diambil dari hasil penelitian dan analisa data sebagai berikut

1. Faktor-faktor yang menghambat seorang perwira dalam mengoptimalkan fungsi alat-alat keselamatan kerja adalah kesalahan manusia dimana Mualim I kurang mengadakan *safety meeting* dan *toolbox meeting* secara periodik dan ketersediaan alat-alat keselamatan kerja di kapal kondisinya kurang memadai atau kurang layak untuk digunakan serta tidak adanya pengawasan dari nahkoda maupun perwira terhadap *crew*.
2. Upaya yang perlu dilakukan seorang perwira agar alat-alat keselamatan kerja dapat optimal dan siap untuk digunakan dan dapat berfungsi dengan baik adalah dengan melakukan familiarisasi dan memberikan pengetahuan kepada *crew* kapal tentang pemakaian alat-alat keselamatan kerja dengan media film maupun *slide* agar *crew* lebih tertarik dan mudah untuk dipahami. Membuat dan menempel poster-poster aturan keselamatan kerja dan dipasang di tempat-tempat yang mudah dilihat oleh awak kapal. Selalu melakukan pengawasan

kepada setiap *crew* yang sedang melakukan pekerjaan dan memberi sanksi kepada *crew* yang kurang memperhatikan tentang prosedur keselamatan saat bekerja.

B. Saran

Sesuai dengan kenyataan yang telah dihadapi, dapat dilakukan beberapa hal untuk memecahkan masalah yang ada diatas kapal, yaitu :

1. Sebaiknya agar hambatan-hambatan dalam mengoptimalkan alat-alat keselamatan yang ada di kapal MV.Glovis Desire dapat di minimalkan dengan setiap *crew* dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan oleh regulasi yang tertuang pada buku *code of safe working practice* dan meninggalkan paradigma lama yang mengatakan bahwa biasanya tidak apa-apa.
2. Akan lebih baik jika perwira lebih memperhatikan pelaksanaan *safety meeting* dan *toolbox meeting* untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Sebaiknya lebih ditingkatkan lagi pengawasan serta pemberian sanksi tegas kepada *crew* yang tidak mentaati prosedur keselamatan kerja. Dilakukan familiarisasi kepada *crew* agar mereka mengetahui fungsi alat keselamatan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

Amstrong, Michael. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. PT Elex Media Komputindo. Jakarta : 1994

Anoraga, Pandji S.E,M.M. *Psikologi Kepemimpinan Cetakan ke 4*. PT Rinerka Cipta. Jakarta : 2003

Ervianto, *Kecelakaan Kerja*. Jakarta : 2005

Hersey, Paul dan Blanchard. *Manajemen Perilaku Organisasi PEMBERDAYAAN SDM*.

Kartono, Kartini, *Pemimpin dan Kepemimpinan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta : 1995

Lewis, *Alat-alat Keselamatan Kerja*, Jakarta : 1993

Penerjemah Agus Dermawan, Erlangga, Jakarta : 1995

Singarimbun, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rasda Karya, Bandung : 1982

Suryabrata Sumadi, *Metodologi Penelitian*. Rajawali Pers, Jakarta : 1983

Sutarto. *Dasar-dasar Kepemimpinan Administrasi*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta : 2001

https://www.academia.edu/9488470/keselamatan:_kerja_diatas_kapal

<http://www.safetyshoe.com/tag/macam-macam-alat-keselamatan-kerja-dan-fungsinya/>

<http://yhoyoji.blogspot.co.id/2011/12/keselamatan-kerja-diatas-kapal.html>

<https://dokumen.tips/documents/tugas-dan-tanggung-jawab-perwira-kapal.html>

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : PRABOWO TRY S
NIT : 52155666 N
Tempat/Tanggal Lahir : Sragen, 18 Mei
1997 Jenis Kelamiin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Dk. Plumbungan RT 009 RW 004



Ds. Plumbungan Kec.Karangmalang
Kab.Sragen Prov.Jawa Tengah

Nama Orang Tua

Nama Ayah : Alm.Jamin

Nama Ibu : Rustinah

Alamat : Dk. Plumbungan RT 009 RW 004 Ds.
Plumbungan Kec.Karangmalang Kab.Sragen
Prov.Jawa Tengah

Riwayat Pendidikan

- 1.SD N 1 PLUMBUNGAN : Lulus Tahun 2009
- 2.SMP N 5 SRAGEN : Lulus Tahun 2012
- 3.SMA N 1 SBBS SRAGEN : Lulus Tahun 2015

Pengalaman Praktek Laut

1. Nama Perusahaan : KORIN GLOBAL MANDIRI
2. Nama Kapal : MV. GLOVIS DESIRE
3. Masa Layar : 14 Agustus 2017 – 16 Agustus 2018

LAMPIRAN I

HASIL

WAWANCARA I

Responden I

Nama : Aan Juli

Jabatan : Muallim I

Tempat : MV. Glovis

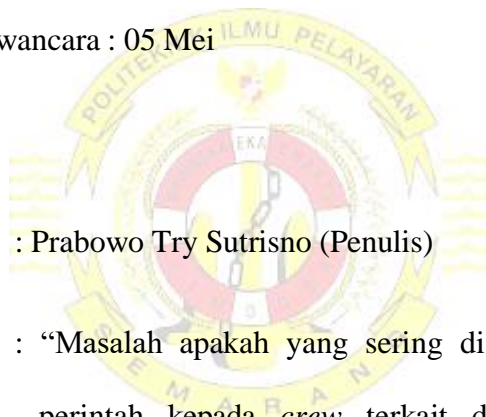
Desire Tanggal wawancara : 05 Mei

2018

Pewawancara : Prabowo Try Sutrisno (Penulis)

Penulis : “Masalah apakah yang sering di hadapi ketika memberi perintah kepada *crew* terkait dengan penggunaan alat keselamatan kerja di kapal?”

Muallim I : “Masalah yang dihadapi adalah kesalahan manusia (*human error*) yang terkadang dilakukan oleh perwira maupun *crew* pada saat bekerja di atas kapal. Seperti terjadinya *crew* terjatuh dan kepalanya berdarah karena tidak memakai helm keselamatan, kurangnya kesadaran *crew* akan pentingnya alat keselamatan kerja dan kurangnya pengawasan dari perwira.”



Penulis : “Bagaimana cara anda agar *crew* dapat mengoptimalkan alat keselamatan kerja dengan baik?”

Mualim I : “Sebenarnya juga sudah diingatkan setiap bekerja harus berhati- hati dan memperhatikan keadaan sekitar. Para *crew* tentunya juga sudah sering mendapatkan familiarisasi dari perusahaan maupun dari kapal-kapal sebelumnya tentang prosedur keselamatan, maka dari itu mereka harusnya paham betul akan prosedur keselamatan dalam bekerja.”

Penulis : “Apakah pengawasan dari perwira menurut anda sudah tepat?”

Mualim I : “Pengawasan terhadap *crew* sudah kami lakukan, saya dan perwira lainya juga melakukan pengawasan kepada *crew*. Namun kami juga tidak bisa melakukan pengawasan secara maksimal dikarenakan kita mempunyai pekerjaan masing- masing.”

HASIL WAWANCARA II

Nama : Shentyo Prazahari

Jabatan : Mualim II

Tempat : MV.Glovis

Desire Tanggal Wawancara : 08 Juni

2018

Pewawancara : Prabowo Try Sutrisno (Penulis)

Penulis memimpin : “Bagaimana cara anda sebagai perwira dalam

crew di kapal?”

Mualim II : “Saya selalu melakukan pendekatan kepada *crew*, saya dekati mereka dan pahami sifat serta karakter mereka. Hal tersebut saya lakukan agar saya dapat memimpin mereka.”

Penulis kapal?” : “Apakah cara tersebut berhasil anda terapkan di atas

Mualim II : “Tidak semua yang saya lakukan itu berhasil, sering juga *crew* merasa seenaknya karena sudah merasa dekat dengan saya. Namun saya juga harus tegas menyikapi hal-hal seperti itu, saya nasehati mereka agar sewaktu serius kita serius dan sewaktu bercanda boleh bercanda.”

HASIL WAWANCARA III

Nama : Budi

Jabatan : Bosun

Tempat : MV.Glovis

Desire Tanggal Wawancara : 23 Juni

2018

Pewawancara : Prabowo Try Sutrisno (Penulis)

Penulis saat : “Bagaimana sikap anda dalam mengatur anak buah dan menghadapi atasan (perwira)?”

Bosun : “Kepada atasan kita harus mematuhi semua perintah yang diberikan dan harus melaporkan seluruh perintah yang sudah dijalankan dan untuk anak buah, saya menyampaikan apa yang sudah di perintahkan oleh perwira kepada saya. Dalam menyampaikan saya selalu mengutamakan hasil dan tetap jaga keselamatan dalam bekerja.”

Penulis tidak : “Bagaimana sikap anda jika ada salah satu *crew* yang mau mematuhi perintah anda?”

Bosun yang : “Saya akan dekati dia dan mencari tahu masalah apa buat dia tidak mematuhi perintah saya, kemudian saya tegur

bahwa hal seperti itu adalah hal yang salah. Kalo memang *crew* susah untuk diatur saya akan laporkan hal tersebut pada perwira kapal.”



LAMPIRAN 2
CREW LIST

				Arrival	Departure	Page No	
Name of ship M/V GLOVIS DESIRE				Port of Arr. TABONEO, INDONESIA	Date of Arr 2018.04.05		
Nationality of ship REP. OF KOREA				Last port of call SAMCHEONPO, S.KOREA	Nature and No. of identity doc.		
No.	Full name	Rank of rating	Nationality (Sex)	Date and place of birth	Date and place of embarkation	Seaman's book Expiry	Passport Expiry
1	KIM SANG WON	MASTER	R.O.Korea (M)	06-Feb-77 Cheolwon-Gun	08-Nov-17 Samcheonpo, Korea	BS050-01326	M28752930 23-Sep-24
2	AAN JULI KUSMIYANTO	C/O	Indonesia (M)	15-Jul-82 Bandung	07-Mar-18 Adang Bay, Indonesia	E130857 15/Dec/19	B 8246913 17-Nov-22
3	SHENTIO PRAZHARI	2/O	Indonesia (M)	04-Jun-90 Solok	09-Feb-18 Taboneo, Indonesia	F097274 16-Jan-21	B0882105 26-Mar-20
4	ALBERTUS TIANANTA	3/O	Indonesia (M)	29-Apr-91 Semarang	09-Feb-18 Taboneo, Indonesia	E148800 02-Feb-20	B1713683 07-Agust-20
5	LEE SUNG SOO	C/E	R.O.Korea (M)	13-Agust-78 Gyeongnam	07-Okt-17 Yeosu, Korea	BS168-01135	M80786486 28-Agust-19
6	MOH. NUR AFIF	1/E	Indonesia (M)	23-Jan-74 Lasem Rembang	07-Mar-18 Adang Bay, Indonesia	F108811 12-Feb-21	B 9191074 09-Feb-23
7	AKBAR SEPTIAN JAYA	2/E	Indonesia (M)	01-Sep-88 Jayapura	22-Nov-17 Samarinda, Indonesia	E126903 14-Okt-19	X207421 10-Okt-21
8	IWAN HADI KUSUMA	3/E	Indonesia (M)	08-Apr-90 Brebek	21-Okt-17 Taboneo, Indonesia	E 107332 29/Jul/19	B 0191841 06-Jan-20
9	BUDI ISWANTO IMANUEL	BSN	Indonesia (M)	13-Jul-60 Pekanbaru	10-Jan-18 Taboneo, Indonesia	A026778 21/Mar/19	B5383450 08-Nov-21
10	MUHAIMIN MARZUKI	Q/M A	Indonesia (M)	10-Dec-67 Bangkalan	09-Feb-18 Taboneo, Indonesia	F107530 1/Feb/21	B8870909 15-Jan-23
11	IRSYADUL BANDASO	Q/M B	Indonesia (M)	10-Agust-76 Palopo	10-Jan-18 Taboneo, Indonesia	E112514 6/Sep/19	B1891888 03-Sep-20
12	AKHMAD EFENDI	Q/M C	Indonesia (M)	16-Jun-69 Bangkalan	22-Nov-17 Samarinda, Indonesia	F076558 01-Nov-20	B1421963 10/Jun/20
13	AHMAD EPENDI	SLR A	Indonesia (M)	10-Apr-78 Jakarta	10-Jan-18 Taboneo, Indonesia	B062087 24/Apr/20	B8531885 11-Dec-22
14	ARIS HARIYANTO	SLR B	Indonesia (M)	31-Okt-73 Kediri	07-Mar-18 Adang Bay, Indonesia	E094317 20/Jul/19	A 8544986 23-Jun-19
15	AUNUR IKHSAN	NO.1 OLR	Indonesia (M)	14-Okt-69 Gresik	10-Jan-18 Taboneo, Indonesia	E120056 19/Sep/19	B8677525 30-Nov-22
16	MURTADO BIN MUHAMAD ARIFIN	OLR	Indonesia (M)	02-Apr-65 Surabaya	21-Okt-17 Taboneo, Indonesia	E 120597 03-Okt-19	B 4933064 20/Sep/21
17	MAMAN SURATMAN	C/S	Indonesia (M)	27-Okt-74 Kuningan	22-Nov-17 Samarinda, Indonesia	E033258 09-Nov-20	B8300048 27/Oct/22
18	DENI ARMAWAN	COOK	Indonesia (M)	31-Dec-82 Amlapura	10-Jan-18 Taboneo, Indonesia	D018489 5/Nov/19	B3552372 28-Mar-21
19	PRABOWO TRY SUTRISNO	A/O	Indonesia (M)	18-Mei-97 SRAGEN	15-Agust-17 Samarinda, Indonesia	F028538 13/Jun/20	B7142114 13/Jun/22
20	MOHAMMAD FAJRI KURNIA RAHMAN	A/E	Indonesia (M)	02-Apr-97 DEMAK	15-Agust-17 Samarinda, Indonesia	F028611 4/Jul/20	B7294863 17/Jul/22
Total : 20							

Date and signature by master
2018.04.05

CAPT. KIM SANG WON
Master of M/V GLOVIS DESIRE

Lampiran 3 Ship's Particular

Ship's Name	Glovis Desire			
Call Sign	D7EO			
IMO No.	9710608	MMSI No.	440414000	
Official No.	JJR-1610009			
Flag of Ship	KOREA	Port of registry	JEJU	
Ship's Owner	Hyundai Glovis Co., Ltd			
Address	512, Yeongdong-daero, Gangnam-gu, Seoul, 06172, Korea			
Ship Manager	Eusu ShipManagement Co., LTD			
Address	46, Chungjang-daero 9beon-gil, Jung-gu, Busan, Korea			
Ship Builder	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd			
Hull No.	YZJ2013-1073			
Date of keel laid	31/Dec/2014	Date of launched	12/Apr/2015	
Date of Delivered	29/Jun/2015			
Classification	KR			
L.O.A.	229.00 m	Tonnage	Gross	Net
L.B.P.	225.30 m	International	43.956	27.692
Breadth (moulded)	32.26 m	Suez Canal	45.267,64	41.352.18
Depth	20.00 m	Panama Canal	PC/UMS	36.293,00
Lightship	13,355 m/t			
Loadline zone	Draft ext. (m)	Disp (m/t)	D.W.T (m/t)	Freeboard (m)
Fresh	14,799	95.466	82.111	5,244
Tropic	14,768	97.629	84.275	5,275
Summer	14,467	95.463	82.108	5,576
Winter	14,166	93.297	79.943	5,877
TPC	72 m/t			
Main Engine	Hyundai - B&W 6S60ME- C8.2			
M.C.R	9,801 KW	13,456 HP	90.3 rpm	
N.C.R	7,448 KW	10,225 HP	82.4 rpm	
Service Speed	14.3 kts			
H.F.O. Consumption	M/E per day	31.2 m/t (NCR)	G/E per day	2.4 m/t as each G/E
F.O tanks full capacities	H.F.O.	2,348.9 m ³	M.D.O	319.2 m ³
Number of holds	7 Holds	Height from hold bottom to top of h/cover	21.45 m	
	Dist fwd end of No.1 hatch coaming to aft end of No.7 :			170.28 m
	Dist fm bridge to bow: 199.05 m, and fm bridge to stern :			29.95 m
	Keel to top of antenna : 49.62 m			
	Keel to H/Cover top : 1H/23.25m, 2H/23.00m, 3H~7H/22.80m			
	Keel to Propeller Top : 7.30 m			
Hatch size	No.1(15.48 x 13.30 m), No.2~7(15.48 x 15.0 m)			
Communication				
Inmarsat - C (Tlx.)	444 001 537	444 001 538	VOIP(KT TELINK)	070-4287-9033
Inmarsat - F (Tel.)	870 + 773 111 204		Fax	870 + 783 112 540
(E-mail)	g_desire@glovis.sea-one.com			

Master of m.v. Glovis Desire

Environment/Safety Rules For External Worker

You are welcome on board to attend for ship's repair work and you and all members of your company are kindly requested to comply with the following environmental/safety rules to prevent an accident and protect the environment.

1. Contact Person


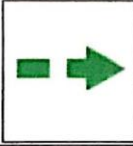
Responsible Officer of Work : _____ Tel : _____

2. Treatments in Emergency and Matters of Care

- 1) Shipboard Public Addressing : Push the button of "0" on every shipboard telephone and make an announcement (used in emergency).
- 2) Fire Alarm Switch : This is attached on the wall in the end of every passageway near the door, and you should break the plastic glass cover on the switch first and push the button to sound the alarm.
- 3) The following emergency bell shall be sounded for a specific purpose such as the fire on board, escape from the ship for every body on board and etc., and in case of hearing the following alarm you and all members of your company shall, except the case any instruction is given, muster at the gangway entrance of ship side to which the vessel is got alongside or at the pilot ladder position, and the responsible person shall take a roll call for your members.

<u>Kind of signal</u>	<u>Signal (Bell/Whistle)</u>
<u>Abandon ship / General Emergency</u>	<u>7 Short Blasts and 1 Long Blast</u> (●●●●●●● -----)
<u>Fire</u>	<u>Continuous Sound for about 30 Seconds</u> (-----)
<u>Dismissal of emergency situation</u>	<u>1 Long Blast and 1 Short</u> (---- ● ---- ● ---- ●)
<u>Fire in Korea area</u>	<u>5 Long Blasts, Repeat in relevant interval</u> (---- ---- ---- ---- ----)

- 4) If you are in an emergency situation such as fire or explosion, please do not be flustered and follow calmly the mark below to escape the vessel.

	
Primary means of escape	Secondary means of escape

3. General Precautions

- 1) You shall follow the instruction given by the responsible officer of work and shall not hang around the vessel without any business.
- 2) In case you need an article for safety work, you shall request it to the crew in charge and shall return it after use.
- 3) It is very dangerous when the vessel is entering or leaving a port, you shall not walk around on deck especially forward and aft of the vessel.
- 4) The garbage shall be separately collected at designated place and no pollutants and waste matters shall be disposed into sea. And all garbage and steel scrape resulted from the work shall be carried by yourself and disembark with it, and in case of using package you shall use the package affinitive for environment.
- 5) Smoking is not allowed except in designated place and drinking is not allowed in any place of ship.
(Place designated for smoking : Rest Room, Cargo Office, Deck Office, Engine Control Room)

4. SAFETY WORKING RULES

For the safety of vessel and prevention of injury during you are working on the vessel, the following safety rules shall be observed necessarily and if any of those is violated, the relevant work shall be stopped immediately.

1) The following work shall be permitted by the responsible officer of work and safety manager (Chief Engineer) without fail and you are required to follow his instruction.

Work in Enclosed Space, Hot Work, Electricity Work, Work at High Place, Work at Ship Side, Maintenance work on ship's critical equipment, Work at Low temperature Other work which may give rise to danger.

- 2) In case the dangerous work is conducted, safety equipment or facility related with the work shall be provided near the work place at all times, and the safety tags shall be posted and the safety guard line shall be established.
- 3) The work accompanying danger such as the work at high place, at ship side, welding, and etc. is not allowed to conduct by the worker alone
- 4) When the worker is to enter or leave an enclosed space where the hazard gas may exist, he shall make a report regarding the status of entry/leaving personnel just before his entry and after leaving to the responsible officer of work from time to time.
- 5) In the engine room the machinery is in operation at all times and the floor is very slippery, therefore you shall pay attention at all times. Especially when you are to enter or leave the engine room, you shall be very careful not to slip at steep stairs.
- 6) When coming up or down the stairs or passing the way provided with rail, you shall use the handrail necessarily.
- 7) You and all members of your company shall put on the safety shoes in case of engaging in the work and shall put on proper personal protective equipment (safety helmet, clothes, and etc.) fit for the characteristics of each work. **The person without personal protective equipment does not allowed to embark on this ship.**
- 8) You shall ascertain the safety of work area through the on-site inspection before commencing the work.
- 9) In case any disturbing factor to the safety of work related with the work is discovered, you shall stop the work until the disturbing factor is removed and make a report of the fact to the responsible officer of work necessarily.
- 10) When an emergency situation is occurred during the work, the fact shall be reported to the responsible officer of work and shall have an emergency treatment.
- 11) In case the ship's crane is to be used for the shipment of materials necessary for the work, it shall be permitted by the responsible officer of work and the crane shall be operated by ship's crew.
- 12) When the crane and/or chain block in the engine room is to be used for the movement of heavy lift, it shall be permitted by the responsible officer of work.

+++++

I, (We) am fully understand and will comply with the above environmental/safety rules. I, (We) promise to comply with the measures such as the disembarkation from this ship, without any condition in case of violation of above rules and hereby sign it as follow.

Date : _____

Name of Company _____
Worker : _____
Worker: _____
Worker: _____

Responsible person : _____
Worker : _____
Worker : _____
Worker : _____

WORK PERMISSION APPLICATION OF EXTERNAL WORKERS

The workers environment/safety education and the safety inspection by each work have been completed for relevant works as follows, and the approval of work permission is hereby requested;

1. Ship's Name/Place: GLOVIS DESIRE / SAMCHEONPO, S.KOREA Port

2. Company Name/Number of Worker: _____ / Total _____ Person

※ Name of Responsible Person/Contact: _____ / _____

3. Work Hours: From : , / / 20 ~ To : , / / 20

4. Major Content of Work: Important Work (Enclosed Space Hot Work
 High Voltage High Elevation/Ship Side),
 General Work

-
-
-
-

5. Others (Matters of Ship's Support, Precautions & etc.)

-
-

Attached: 1. Environmental Safety Rules for External Workers	1 Copy
2. Safety Check List by Each Work	N/A
3. Risk assessment(only Major content of work-drawn by ship)	N/A
	/ / , 20

Applicant for above Rank _____ Name _____ (Signature)

The above work has been permitted.

1. Responsible Officer: Rank _____ Name _____

/ / , 20

Safety Manger _____ (Signature) Master _____ (Signature)

※ This work permit certifies that whether the work is feasible or not is approved in advance and the work should be started and implemented after the confirmation on the safety ay site by the safety manager with the safety check list for each work.

Record & Management of Tool Box Meeting Log

Attach. # 2

1. Objectives of TBM and Record

The objective is to inspire the safety mind through recording and managing the TBM which can make crew recognize the contents of working and eliminate hazardous items before work by check of weather, tools, worker's condition, review of work and zero-accident movement, etc, to improve the susceptibility of danger and the ability for resolving problems and to eventually achieve no disaster, no accident and no near-accident at work.

2. TBM Operation

- A. Check weather and sea state for the works.
- B. Have consultations with workers for work details and preparations. Dispose men for the work.
- C. Check of worker's condition and fit for work.
- D. Talk about the interesting items such as examples of injuries, near-accidents, experience, etc, discuss own opinions actively and decide how to do to be based on the result of discussion in danger foreseeing training.
- E. Find out the potential danger related with the work and to establish of countermeasure by danger foreseeing training, point-out & check and touch & call.
- F. Check condition of using tools and PPE.
- G. Record name and signature of all attendees.

3. Draw up and Management of TBM Log

- A. Make a record briefly and clearly on everyday and then chief engineer should make the TBM be held and keep the record.
- B. How to record TBM
 - 1) To mark 「」 on 「」.
 - 2) To write down the name of all attendees at TBM on 「Attendees」 including attending crew of other department to help your works.

Date :	Position : <input type="checkbox"/> in port <input type="checkbox"/> Underway
Weather : <input type="checkbox"/> Fine <input type="checkbox"/> Cloudy <input type="checkbox"/> Rain	
Sea state : Is sea water come over the deck?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
Is the condition(rolling & pitching) of sea and weather suitable for the working?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No

Leader of the TBM	Roll	Name	Signature

Kinds and place of the Work	
Kind	<input type="checkbox"/> Work in enclosed space <input type="checkbox"/> Hot work <input type="checkbox"/> Electricity work <input type="checkbox"/> Work at ship's side or at high place <input type="checkbox"/> Other works
Place	Detail of Works : <input type="checkbox"/> Enclosed space <input type="checkbox"/> Deck(outside) <input type="checkbox"/> Engine room <input type="checkbox"/> Galley <input type="checkbox"/> Cargo hold <input type="checkbox"/> Store <input type="checkbox"/> Others

Check and the result	1. Is the health of all workers in good condition?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
	2. Injury/accident review of similar works and hazards of risk assessment/registration ;	
	3. Preventive measures for the injury/accident and countermeasure of risk registration ;	
	4. One point call :	
	5. What is PPE for the works?	
	6. Does the use of tools in good condition? (Tools :)	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
	7. All workers should be educated and fully understand the above items?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No

Attendees;			
Name	Signature	Name	Signature

(Attachment #4)

Lampiran 6
Standard of Wearing Personal Protective Equipment

PPE WORK	SAFETY HELMET	SAFETY SHOES	PROTECT GLOVES	PROTECT GOGGLE	FACE- SHIELDS	MASK	SAFETY HARNES	LIFE LINE	LIFE JACKET	EAR PLUG	PROTECT SUIT	SCBA	GAS DETECTOR	STRETCHER	WELDER'S			REMARKS	
															APRON	REGGING	SLEEVES		
ANCHORING/MOORING	●	●	●	●															
CHIPPING/GROUNDING	●	●	●	●	●	●				●									
PAINTING	●	●	●	●		●													
WORKING ALOFT	●	●	●				●	●	●									MORE THAN 2 METER	
WORKING OUTBOARD	●	●	●				●	●	●						●			LIFE BUOY WITH LINE/ EMBARKATION APPLIANCE	
IN ENCLOSE SPACE	●	●	●			●	●	●	●			●	●					TRACE-VER. SAFE LANTERN	
HOLD CLEANING	●	●	●	●		●													
HEAVY WT CARRYING	●	●	●																
HIGH-SPEED ROTATING TOOLS	●	●	X	●	●														
ELECTRIC WORK	●	●	●															INSULATED GLOVES	
ELECTRIC WELDING	●	●	● LEATHER	● SHIELD												●	●	●	PORTABLE EXTINGUISHER FIRE
GAS WELDING/CUTTING	●	●	●	●												●	●	●	PORTABLE EXTINGUISHER FIRE
CHEMICAL HANDLING	●	●	●	●		●													OIL-ACID FREE PLASTIC GLOVES
IN NOISY AREAS	●	●	●							●									MORE THAN 90 DB
IN COLD AREAS	●	●	●								●								

* Safety helmet and Safety shoes must be worn at all work at all times.

INSTRUCTION SUPPLY FOR NEWLY EMBARKING PERSON	DRAWN BY C/O Yoffi Wahyudi
	PAGE : 2 - 1

1. Objectives

These instruction supply enable newly embarking person to familiarize with the assignment duties, safety rules, his charge duty and his position in emergency situation and contents of training manual before sailing, so as to cultivate abilities for the emergency response and to assist in his duty performance after embarkation.

2. Operation procedures

- 1) Chief officer shall provide the predecessor in office with instruction supply for newly embarking person before entering port.
- 2) The predecessor shall hand over instruction to the successor and shall assist him in order for the successor to familiarize with the instruction.
- 3) The newly embarking person is required to receive master's confirmation after making record on the attached confirmation.
- 4) The successor shall be transferred his charge duties from the predecessor or the person who designated by master and chief engineer.

3. Taking-over before sailing

The predecessor or the person who designated by master and chief engineer shall perform education and hand over for the successor with ample time.

1) Onboard duty-familiarization

- A. Characteristics of the ship and features of charge duty
- B. Performing way of routine work and duty in emergency
- C. Working place and confirmation of location and using method of equipments in charge
- D. Recording method of PSC check list

2) Basic safety familiarization

- A. Understanding of safety signal, safety mark and hand signal
- B. Counter method in case of man-overboard outside of ship
- C. Counter method on finding fire or smoke and on hearing abandon ship alarms
- D. Identifying mustering place in emergency, boarding place of lifeboat and emergency exit

Instruction supply for newly embarking person	DRAWN BY C/O Yoffi Wahyudi
	Page : 2 - 2

- E. Identifying place where lifejacket is kept and how to wear lifejacket
- F. How to sound signal in fire and how to use extinguisher
- G. How to take measures for first aids in case of accident or emergency
- H. How to open/close watertight door, weathertight door
- I. Procedure to entering Enclosed space, Equipment location & Etc
- J. Emergency equipments, etc.

3) Working safety rules

4) Emergency muster list

5) Education in relating to prevention of alcohol abuse, prohibition of drug dosage and observation of customs regulations

6) Note of transferring in office by rank

7) Location of onboard bulletin and SOLAS training manual

8) Person who is supposed to disembark shall make a record of taking-over in advance and shall receive confirmation from head of department and chief engineer or master, and shall hand over to successor and receive his confirmation by his signature.

4. Confirmation as result

The successor shall submit the attachment "confirmation of newly embarking person" confirmed and checked by him to master before sailing.

* attachment : confirmation of newly embarking person

CONFIRMATION OF NEWLY EMBARKING PERSON

Welcome onboard ship. Please submit this checklist to master before sailing after your confirmation

CONTENTS OF CONFIRMATION		YES	NO
1. Did you receive taking-over with ample time before sailing?			
2. Have you been trained and familiarized yourself with charge duty?	1) Characteristics of ship and features of your duty		
	2) How to perform your routine work and emergency duty		
	3) Working place, location of equipment in charge and how to use or operate		
	4) how to enter record in PSC checklist		
3. Have you been trained and familiarized yourself with basic safety familiarization?	1) Understanding of safety information mark and symbol and hand signal.		
	2) How to take action in case of man-overboard.		
	3) How to take action in case of fire or hearing emergency alarm.		
	4) Mustering place, lifeboat boarding place and emergency exit		
	5) How to wear lifejacket and location of lifejacket		
	6) How to sound fire signal and to use extinguisher		
	7) Method of first aid treatment in accident or in emergency situation		
	8) How to open/close watertight door, weathertight door		
	9) Procedure to entering Enclosed space, Equipment location & Etc		
	10) How to operate emergency equipment, etc.		
4. Have you read and familiarized yourself with "working safety rules" ?			
5. Have you recognized your position and duty in the muster list of emergency situation?			
6. Have you educated in relating to prevention of alcohol abuse, prohibition of drug dosage and observation of customs regulations?			
7. Have you read and learned the contents of SOLAS training manual?			
8. Have you read and been well aware of master' s objectives?			
9. Have you receive confirmation including date of changeover signed by successor?			
10. Have you fully understood cautions and remarks in taking-over note if any?			
11. If you have any thing required more education and train from now on and have any suggest, please write down it below.			

DATE :

MADE BY :

SIGN

CONFIRMED ON :

MASTER : KIM, SANG WON

SIGN

LAMPIRAN 8

Gambar kapal MV.Glovis Desire



Lampiran 9

Tabel Jumlah Alat Keselamatan

NO	NAMA ALAT	QUANTITY	KONDISI	
			BAIK	RUSAK
1	Overall	40	25	15
2	<i>Safety Helmet</i>	35	20	15
3	<i>Safety Shoes</i>	30	15	15
4	<i>Gloves</i>	50	20	30
5	<i>Eye Plug</i>	10	4	6
6	<i>Safety Harness</i>	10	4	6
7	<i>Glasses</i>	20	8	12
Total			96	99

Jenis Perawatan Alat-alat Keselamatan

Alat Keselamatan	Jenis Perawatan
Topi keselamatan	<ul style="list-style-type: none">-Membersihkan topi keselamatan tersebut setelah digunakan.-Meletakkan pada tempatnya setelah topi keselamatan tersebut digunakan.Hindari menempatkan topi keselamatan pada tempat yang berhubungan langsung dengan panas.
Masker las yang dilengkapi dengan tangkai pemegang	<ul style="list-style-type: none">-Membersihkan masker las, setelah digunakan.-Meletakkan masker las tersebut pada tempat yang aman.-Menjaga kaca pengaman masker las dari tumbukan benda keras.-Menjaga kebersihan kaca masker las dari terkena kotoran.
Masker las yang dilengkapi dengan penutup kepala	<ul style="list-style-type: none">-Membersihkan masker las, setelah digunakan.-Meletakkan masker las tersebut pada tempat yang aman.-Menjaga kaca pengaman masker las dari tumbukan benda keras.

	<ul style="list-style-type: none"> -Menjaga kebersihan kaca masker las dari terkena kotoran.
Masker pelindung muka	<ul style="list-style-type: none"> -Membersihkan masker setelah digunakan. -Meletakkan masker tersebut pada tempat yang aman. -Menjaga kaca pengaman masker dari tumbukan benda keras. -Menjaga kebersihan kaca masker dari terkena kotoran.
Pelindung mata	<ul style="list-style-type: none"> -Menghindari kaca pelindung mata dari terkena benda keras. -Menyimpan pelindung mata pada tempat yang aman. -Menjaga kebersihan pelindung mata.
Kaca mata las acytelin	<ul style="list-style-type: none"> -Membersihkan kacamata las, setelah digunakan. -Meletakkan kaca mata las tersebut pada tempat yang aman. -Menjaga kaca mata las dari tumbukan benda keras. -Menjaga kebersihan kaca mata las dari terkena kotoran.

	<ul style="list-style-type: none"> -Menghindari sepatu pengaman tersentuh panas secara langsung.
Jaring keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> -Menghindari jaring keselamatan tersentuh langsung dengan benda tajam. -Menghindari jaring keselamatan tersentuh panas secara langsung.
Pengeruk	<ul style="list-style-type: none"> -Menyimpan pengeruk di tempat yang aman. -Menjaga kebersihan alat pengeruk.
Sumbat telinga (<i>Ear plug</i>)	<ul style="list-style-type: none"> -Menyimpan pada tempat yang aman. -Mencegah peralatan sumbat telinga bersentuhan benda keras dan tajam. -Menghindari sumbat telinga bersentuhan panas secara langsung.
Tutup telinga (<i>Ear muff</i>)	<ul style="list-style-type: none"> -Menyimpan pada tempat yang aman. -Mencegah peralatan tutup telinga bersentuhan benda keras dan tajam. -Menghindari tutup telinga bersentuhan dengan panas secara langsung.

Kaca mata yang terbuat dari karet	<ul style="list-style-type: none"> -Menghindari kaca mata dari terkena solar. -Menyimpan kaca mata pada tempat yang aman. -Menjaga kaca mata karet dari terkena kotoran langsung. -Membersihkan permukaan kaca mata dari terkena kotoran yang menempel.
Peralatan pelindung dada	<ul style="list-style-type: none"> -Menjaga kebersihan peralatan pelindung dada. -Menyimpan pada tempat yang aman. -Menghindari peralatan pelindung dari terkena benda tajam.
Sarung tangan yang terbuat dari kain	<ul style="list-style-type: none"> -Menyimpan sarung tangan pada tempat yang aman dan bersih. -Menghindari sarung tangan dari terkena benda tajam.
Sarung tangan las	<ul style="list-style-type: none"> -Menyimpan sarung tangan pada tempat yang aman dan bersih. -Menghindari sarung tangan dari terkena benda tajam.
Sepatu keselamatan (<i>Safety shoes</i>)	<ul style="list-style-type: none"> -Menyimpan sepatu keselamatan pada tempat yang aman. -Menjaga kebersihan sepatu pengaman.

Lampiran 10

Gambar 1.1 Gambar *crew* yang mengalami kecelakaan kerja



Gambarr 4.2 *Safety meeting* tentang keselamatan kerja



Gambar 4.3 Gambar poster alat keselamatan

