

**“Upaya Peningkatan Kewaspadaan Di Atas Kapal Guna  
Menghindari Kecelakaan Kerja Di Atas MV. KT 05”**



**SKRIPSI**

Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Sebutan  
Profesional Sarjana Sains Terapan di Bidang Nautika

**Disusun Oleh :**

**ZAKI ADITYA**  
**NIT : 52155700 N**

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

**2019**

## HALAMAN PERSETUJUAN

Upaya Peningkatan Kewaspadaan Di Atas Kapal Guna Menghindari  
Kecelakaan Kerja Di Atas MV. KT 05.

Disusun Oleh :

**ZAKI ADITYA**  
NIT. 5215 5700 N

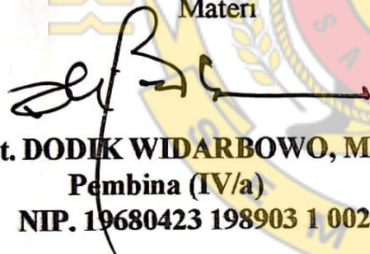
Telah Disetujui/Diterima Dan Selanjutnya Dapat Diujikan Didepan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

2019

Dosen Pembimbing I

Materi

  
**Capt. DODIK WIDARBOWO, M.T, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19680423 198903 1 002

Dosen Pembimbing II

Metode Penulisan

  
**Dr. RYANTO., SE., M.Pd**  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19600123 198603 1 002

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika

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

## HALAMAN PENGESAHAN

### Upaya Peningkatan Kewaspadaan Di Atas Kapal Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Di Atas MV. KT 05.

Disusun Oleh :

**ZAKI ADITYA**  
**NIT. 52155700 T**

Telah Diuji dan diterima, selanjutnya dapat diujikan  
Dengan Nilai..... Pada Tanggal...../...../2019

Penguji I



**Capt. HADI SUPRIYONO., M.Mar.M.M**

Pembina(IV/a)

NIP. 19561020 198303 1 002

Penguji II



**Capt. DODIK WIDARBOWO, M.T.** M.Mar

Penata Utama Muda (IV/c)

NIP. 19680423 198903 1 002

Penguji III



**SRI SUYANTI, S.S. M.Si**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560822 197903 2 001

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 : ZAKI ADITYA

NIT : 52155700.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “**Upaya Peningkatan Kewaspadaan Di Atas Kapal Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Di Atas MV. KT 05**”. Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari sripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 22 Juli .....2019

Yang menyatakan,



**ZAKI ADITYA**  
**NIT.52155700 N**

## MOTTO

1. Hidup itu seperti sepeda. Agar tetap seimbang, kau harus terus bergerak. ( Albert Einstein )
2. Bermimpilah seakan kau akan hidup selamanya. Hiduplah seakan kau mati hari ini. ( James Dean )



## PERSEMBAHAN

Seluruh penghargaan dari hati yang terdalam serta sujud sungkem kepada kedua Orang Tua ku tercinta (**Ayahanda Zulkifli dan Ibunda Jusniarti**), atas segala do'a, harapan, semangat, kasih sayang serta kesempatan yang telah diberikan kepadaku untuk menjalani pendidikan ini, meski ribuan kilo jalan yang kalian tempuh, penuh keringat dan air mata hanya inginkan anakmu ini menjadi anak yang berguna bagi bangsa dan agama, hingga sebuah skripsi yang telah lama kalian tunggu dapat ku persembahkan.

Kakak dan adikku yang kucintai dan kubanggakan selalu ( **Irma Hildayanti dan M. Alfa Rindo** ), terimakasih atas dukungan dan doa yang tulus untukku yang sedang menempuh pendidikan .

Terima kasih banyak kuberikan untuk *teman-teman* yang kusayangi, yang tak pernah henti-hentinya memberikan doa-doa, nasehat dan menyemangati hingga pendidikan ini dapat terselesaikan.

Terimakasih kepada Bapak **Capt. DODIK WIDARBOWO, M.T, M.Mar** selaku dosen pembimbing materi dan Bapak **Dr. RIYANTO., SE., M.Pd** selaku dosen pembimbing metodologi penulisan, serta Civitas Akademik PIP Semarang terutama Bapak **Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar** selaku ketua jurusan Nautika yang telah membimbingku hingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan lancar.

Seluruh teman-teman angkatan **LII** yang pernah merasakan susah maupun senang selama melaksanakan pendidikan ini.

## KATA PENGANTAR

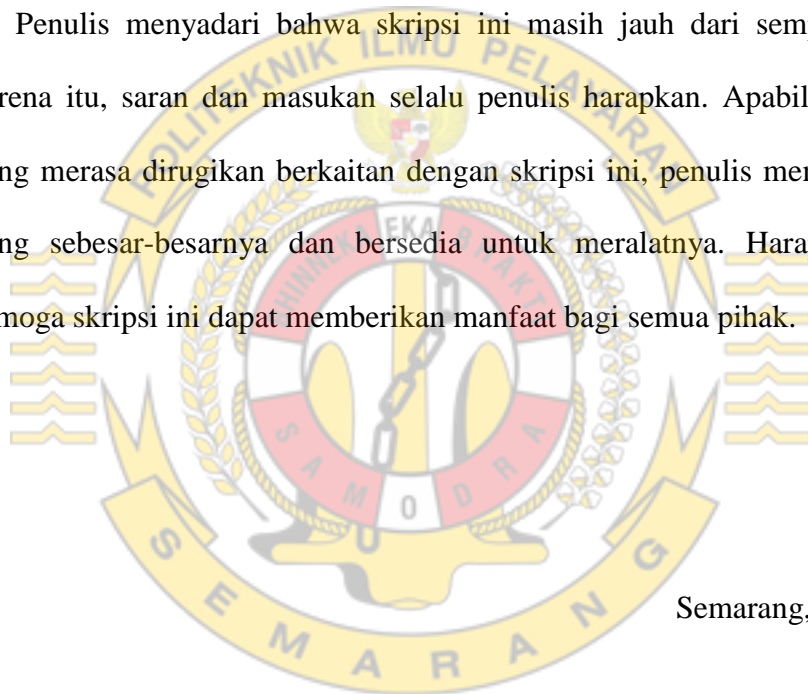
Puji syukur ke hadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya. Dan dengan usaha serta doa dari berbagai pihak, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya Peningkatan Kewaspadaan Di Atas Kapal Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Di Atas MV. KT 05” dengan baik dan lancar guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran di bidang Kenautikaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyadari tersusunnya skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung, maka dalam kesempatan ini ungkapan terima kasih penulis ucapkan kepada:

1. Orang tua tercinta beserta keluarga yang senantiasa memberikan dukungan baik berupa doa maupun materi.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar, Ketua Program Studi Nautika.
4. Bapak Capt. Dodik Widarbowo, MT, sebagai Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
5. Bapak Dr. Riyanto., SE., M.Pd, sebagai Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi.
6. Bapak Dr. Capt. M. Suwiyadi., M.Pd, sebagai dosen wali.

7. Seluruh *crew* kapal MV. KT 05 yang banyak memberikan pengalaman.
8. PT. Karya Sumber Energy yang memberi kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik laut.
9. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah memberikan bantuan dan dukungan dalam rangka penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, saran dan masukan selalu penulis harapkan. Apabila ada pihak yang merasa dirugikan berkaitan dengan skripsi ini, penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya dan bersedia untuk meralatnya. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.



Semarang, 22 Juli 2019

ZAKI ADITYA  
NIT 52155700 N



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xii
ABSTRAKSI .....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	6
E. Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	10
B. Definisi Operasional.....	18
C. Kerangka Pemikiran.....	21

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Metode Penelitian.....	22
B. Pendekatan Penelitian.....	23
C. Lokasi Penelitian.....	24
D. Sumber Data.....	25
E. Metode Pengumpulan Data.....	26
F. Metode Analisa Data.....	30

BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Yang Diteliti .....	32
B. Analisis Masalah.....	34
C. Pembahasan Masalah.....	44

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	62
B. Saran.....	63

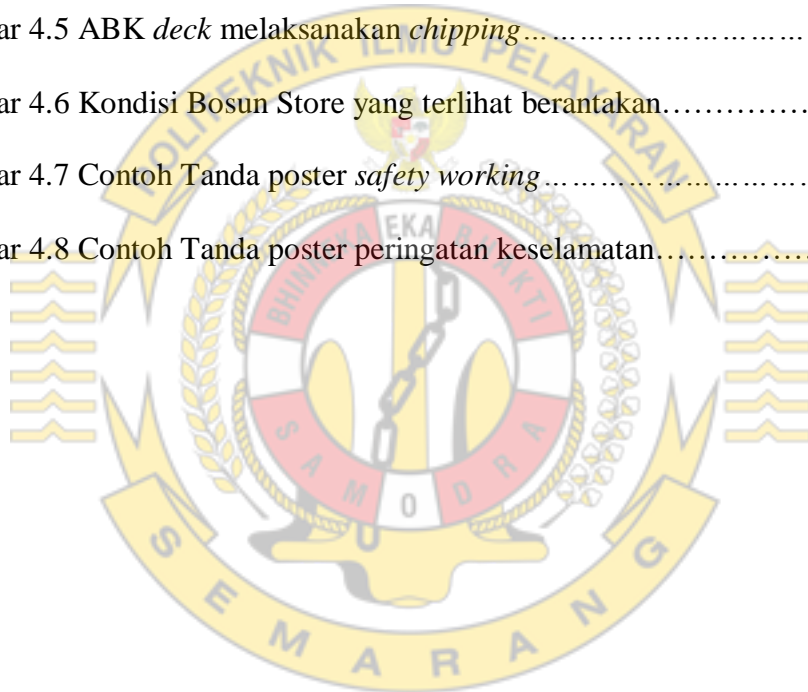
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Crew MV. KT05 saat melaksanakan <i>safety meeting</i> .....	35
Gambar 4.2	Seorang juru mudi mengalami cedera kaki .....	37
Gambar 4.3	ABK deck tidak menggunakan alat keselamatan kerja .....	38
Gambar 4.4	ABK <i>deck</i> mengalami cedera pada telapak tangan.....	38
Gambar 4.5	ABK <i>deck</i> melaksanakan <i>chipping</i> .....	42
Gambar 4.6	Kondisi Bosun Store yang terlihat berantakan.....	43
Gambar 4.7	Contoh Tanda poster <i>safety working</i> .....	52
Gambar 4.8	Contoh Tanda poster peringatan keselamatan.....	52



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Peralatan keselamatan dan kegunaannya .....	11
Tabel 4.1	Ship Particullar.....	37
Tabel 4.2	Tabel alat keselamatan dan kondisinya.....	38



## ABSTRAKSI

**Zaki Aditya**, 2019, NIT: 52155700 N, “*Upaya Peningkatan Kewaspadaan diatas kapal Guna Menghindari Kecelakaan Kerja di atas MV. KT 05*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Dodik Widarbowo, M.T, M.Mar, Pembimbing II : Dr. Riyanto., SE.,M.Pd

Semenjak diberlakukannya *International Safety Management Code* pada tanggal 1 Juli 1998 yang diadopsi oleh *International Maritime Organization* melalui resolusi A.741(18). Banyak pihak dari perusahaan pelayaran ataupun bagi yang terlibat dalam pengopersian kapal berharap bahwa setelah diberlakukannya *International Safety Management Code* ini dapat dicapai keselamatan kerja bagi seluruh crew yang ada diatas kapal. Kecelakaan kerja yang terjadi di MV. KT 05 diperkirakan sebagian besar dipengaruhi oleh faktor *human error* (meskipun tidak ada angka akurat). Praktek sehari-hari terlihat bahwa ABK belum sepenuhnya mematuhi norma keselamatan kerja terutama dari faktor keengganan memakai alat keselamatan yang benar. Keadaan ini lebih memprihatinkan ketika para perwira juga kurang melakukan pengawasan dan pembinaan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rendahnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja dan untuk mengetahui rendahnya tingkat pengawasan terhadap ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Jenis penelitian adalah deskriptif kualitatif. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, wawancara, studi pustaka dan studi dokumentasi. Memakan waktu kurang lebih 12 bulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebab rendahnya kedisiplinan ABK karena alat pelindung diri belum memenuhi spesifikasi, sebagian tidak nyaman saat dipakai dan mudah rusak. Untuk faktor penyebab rendahnya pengawasan yang dilakukan perwira yaitu para perwira kurang cermat dalam membagi kesibukan dan kegiatan lainnya sehingga peran pengawasan terhadap ABK terbengkalai. Pada akhir skripsi ini penulis mengajukan usul untuk mengatasi rendahnya kedisiplinan ABK hendaknya pihak pemilik kapal atau operator mengadakan peremajaan atau hendaknya perusahaan mengganti alat pelindung diri yang sesuai spesifikasi seperti nyaman dipakai, tidak mengganggu pelaksanaan saat dipakai dan benar-benar dapat memberikan perlindungan terhadap bahaya. Untuk mengatasi rendahnya pengawasan terhadap ABK penulis mengusulkan seyogyanya, management level di MV. KT 05 (C/O) lebih cermat membagi kesibukan dan kegiatan lainnya, agar peran pengawasan tidak terganggu dengan kegiatan lain.

**Kata kunci:** *Keselamatan, Risiko, Kecelakaan.*

## ABSTRACT

**Zaki Aditya.** 2019, NIT: 52155700 N, “Efforts to Increase Awareness on the Ship to Avoid Work Accidents Above the MV. KT 05”, Minithesis Nautica Study Program, the Diploma IV program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Capt. Dodik Widarbowo, M.T., M.Mar, Advisor II: Dr. Riyanto., SE.,M.Pd

Following enforcement of the International Safety Management Code on July, 1<sup>st</sup> 1998 that adoption by International Maritime Organization passed through the resolution A.741(18). There are many side from shipping company or the side that mixed up with ship operation expected after enacted International Safety Management Code can reach safety working for all crew on board. Most of the work accident that happened on MV. KT 05 caused by human error (although there was no accurate numeral). In the daily practice, we knew that ABK did not obey the norm of safety working, especially from the factor of reluctance for using safety equipment correctly. This situation was very apprehensive when the officer less to did of supervision.

The aim of this research is to determine the low of ABK discipline in the using of safety working equipment and to determine the low of supervision level toward ABK in using safety equipment on board. The kind of this research was descriptive of qualitative. There was data collection method that was used, such as observation, interview, study of diving manual, and study of documentation. The writer needed twelve month to do this research.

This result indicate that the low agent factor of ABK discipline because APD did not fulfill the specification. There was a part did not comfort when used it, and easy to broken. For the low agent factor of supervision that was done by the brave. They did not precise in the dividing of bustle and another activity so that the actor of supervision toward ABK was neglected. In the end of final project, the writer estimated a suggestion to resolve the low of ABK discipline. The side the owner ship or operator should give rejuvenation or the company should change APD based on specification, such as comfort of using, did not disturb the realization when was used, and can give protection toward the danger seriously. To resolve the low supervision toward ABK, the writer gave suggestion that management level in MV. KT 05 (C/O) should have been precise to divide their bustle and another activity, so that the actor of supervision was not disturbed with another activity.

**Keywords:** *Safety, Risk, Accident.*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

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

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

Sistem menejemen keselamatan merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, setiap pekerja diharapkan dapat bekerja

dengan *safety* dan dapat menyelesaikan tugasnya dengan hasil yang optimal pula.

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

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

Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebab tersebut bersumber pada alat –alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah kecelakaan, penyebab-penyebab ini harus dihilangkan.



Dari statistik diketahui bahwa 80% dari semua kecelakaan dikapal disebabkan oleh kesalahan manusia sehingga ada suatu pendapat bahwa secara langsung atau tidak langsung semua adalah karena faktor manusia. Pada kenyataannya menunjukkan bahwa 75-79 % dari kesalahan manusia tadi disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk.

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

1. Undang-undang no 1 tahun 1970, tentang keselamatan kerja.
2. SOLAS 1974, yaitu mengenai persyaratan keselamatan kapal.
3. STCW 1978 Amandemen . 1995, yaitu mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.
4. Internasioanl Safety Management Code, yaitu mengenai code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasin kapal dan pencegahan pencemaran.
5. Internasional Code of practice, yaitu petunjuk-petunjuk prosedur keselamatan kerja pada suatu peralatan, ABK pengoperasian kapal dan lain-lain.

Peraturan-peraturan ini secara global bertujuan untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya serta menjamin keselamatan kerja diatas kapal.

Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak pekerjaan-pekerjaan, baik yang ringan maupun berat yang beresiko terhadap keselamatan ABK. Dalam skripsi ini penulis mengamati aspek keselamatan kerja kru di atas kapal MV. KT 05, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada kru sewaktu bekerja, dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi ABK.

Penulis mengamati bahwa sering terjadi insiden atau kecelakaan pada ABK sewaktu bekerja baik di deck maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari kru itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka/memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

Ketika penulis melaksanakan praktek pada tanggal 2 Oktober 2017 terjadi kecelakaan di atas kapal. Pada saat itu ada seorang cadet yang tidak memakai *safety helmet* tertimpa oleh drum palstik yang tidak di sengaja tersenggol oleh bosun dan drum tersebut terjatuh dari atas boat deck / lantai 2 sehingga menimpa cadet tersebut seketika cadet tersebut pingsan.

Pada saat itu bosun segera menghampiri cadet tersebut dan langsung membawa ke rumah sakit untuk segera ditangani.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis memilih judul, **“Upaya Peningkatan Kewaspadaan Di Atas Kapal Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Di Atas MV. KT 05”**.

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

## **B. Perumusan masalah**

Adalah hal-hal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja pada ABK di atas kapal MV. KT 05 yang akan penulis uraikan pada skripsi ini, antara lain:

1. Apa yang menyebabkan rendahnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal
2. Mengapa tingkat pengawasan terhadap ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal ?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui rendahnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.
2. Untuk mengetahui rendahnya tingkat pengawasan terhadap ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

### **D. Manfaat Penelitian**

Dari penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi:

1. Manajemen

Bagi manajemen perusahaan kiranya dapat dijadikan sebagai masukan untuk memahami faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja dikapal dan dapat digunakan untuk bahan pengambilan keputusan mengenai upaya yang perlu dilakukan untuk

meningkatkan keselamatan kerja sehingga tercapai pengoperasian kapal yang efektif dan efisien.

## 2. ABK kapal

Bagi ABK kapal hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan mengutamakan keselamatan serta bisa di terapkan pada saat melaksanakan pekerjaan harian .

## 3. Akademi

Bagi akademi hasil penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan agar menghasilkan sumber daya manusia yang handal dan terampil sehingga dapat bersaing dalam dunia kerja.

## 4. Penulis

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

## **E. Sistematika Penulisan**

Adapun sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini.

**BAB I. PENDAHULUAN**

- A. Latar belakang
- B. Perumusan masalah
- C. Tujuan penelitian
- D. Manfaat penelitian
- E. Sistematika penulisan

**BAB II. LANDASAN TEORI**

- A. Tinjauan Pustaka.
- B. Definisi Operasional.
- C. Kerangka Pemikiran

**BAB III. METODOLOGI PENELITIAN**

- A. Jenis Metode Penelitian
- B. Pendekatan Penelitian
- C. Lokasi Penelitian
- D. Sumber Data
- E. Metode Pengumpulan Data
- F. Metode Analisa Data

**BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN ANALISA DATA**

- A. Gambaran Umum Obyek Yang Diteliti
- B. Analisa Masalah
- C. Pembahasan Masalah

**BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN**

- 1. Kesimpulan

2. Saran



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

##### **a. Alat Keselamatan dan Keselamatan Kerja diatas Kapal**

###### 1. Alat-alat Keselamatan

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 dalam pelayaran, semua alat-alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan. Jadi definisi alat-alat keselamatan adalah segala sesuatu yang berguna dan digunakan sebagai pelindung untuk menyelamatkan hidup dan memiliki persyaratan-persyaratan umum yang harus dipenuhi. Jenis-Jenis Alat Keselamatan Kerja.

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

###### 1. Untuk mesin-mesin.

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

###### 2. Untuk para pekerja (*safety equipment*)



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

- a) Alat pelindung kepala.
- b) Alat pelindung badan.
- c) Alat pelindung anggota badan (lengan dan kaki).
- d) Alat pelindung pernafasan.
- e) Alat pelindung pendengaran.
- f) Alat pencegah tenggelam.

**TABEL 2.1 PERALATAN KESELAMATAN DAN KEGUNAAN**

NAMA ALAT KESELAMATAN	GUNA / PEMAKAIAN
<i>Safety Helmet</i>	Pelindung batok kepala dari tertumbuk dan dari benda-benda jatuh
<i>Welding Helmet</i>	Pelindung muka dan mata sewaktu mengelas listrik
<i>Safety Goggles</i>	Kerja mengecat, menetak beton dsb.
<i>Leather Apron</i>	a. Mengelas karbit dan listrik. Menempa, menuang dan kerja hangat-hangat lainnya.

<i>Abrasive Hand Gloves</i>	Kerja panas, tuang-menuang, membengkokkan pipa, buka tutup kerangan uap yang panas dsb
<i>Chemial Resistant Gloves</i>	Kerja kotor ringan seperti mematri, mengecat, menyemprot cat
<i>Heat Resistant Gloves</i>	a. Bekerja pengangkut berat, buka tutup keran-keran yang panas b. Bekerja dengan berani dan juga untuk tukang api
<i>Leather Gloves</i>	Sarung tangan las untuk maengelas karbit dan listrik
<i>Latex Disposable Gloves</i>	Bekerja dengan ramuan kimia dan gemuk-gemuk kotor
<i>Anti-Slip Hand Gloves</i>	Bahan-bahan kima, komponen minyak kasar dan lain-lain
<i>Sefety Shoes</i>	Pelindung jari-jari kaki dari tertumpuknya atau tertimpa benda-benda jatuh/berat
<i>Protective Footwear</i>	Bekerja di instalasi TEL dan membersihkan tangki bensin yang mengandung TEL
<i>Safety Belt</i>	Dipakai pada pekerjaan yang tinggi 2.5 m keatas

<i>Ear plug (sumbat telinga)</i>	Dipakai untuk mengurangi suara yang masuk ketelinga
<i>Ear muff (tutup telinga)</i>	Dipakai untuk mengurangi suara yang bernada tinggi atau keras
<i>Life jacket</i>	Dipakai oleh pekerja yang bekerja diatas perairan, dimana penggunaan tali pinggang keselamatan tidak mungkin dipakai
<i>Safety Harness</i>	Dipakai oleh pekerja yang bekerja diatas perairan

## 2. Keselamatan Kerja

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

Jadi definisi keselamatan kerja adalah suatu usaha seseorang dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan dengan menggunakan sarana atau alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Jadi definisi dari alat-alat keselamatan terhadap keselamatan kerja adalah suatu alat untuk menyelamatkan hidup seseorang dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan kerja dan menciptakan lingkungan kerja yang aman.

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

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

#### **b. Proses Terjadinya Kecelakaan.**

Kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokan secara garis besar menjadi 3 penyebab, yaitu:

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

- a. Bekerja tanpa mengikuti aturan
- b. Gagal untuk memberi peringatan
- c. Bekerja dengan kecepatan
- d. Menyebabkan alat pelindung tak berfungsi
- e. Menggunakan alat yang rusak
- f. Bekerja tanpa prosedur yang aman
- g. Tidak memakai alat-alat keselamatan kerja.
- h. Menggunakan alat secara salah
- i. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
- j. Bergurau di tempat kerja
- k. Mabuk, ngantuk dan lain-lain.

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

- a. Tidak tahu.

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

- b. Tidak mampu / tidak biasa.

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

c. Tidak mau.

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

3. Keadaan tidak aman (unsafe condition), misalnya:

- Peralatan pengaman yang tidak memenuhi syarat.
- Bahan / peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
- Ventilasi dan penerangan kurang.
- Lingkungan yang terlalu sesak, lembab dan bising.
- Bahaya ledakan / terbakar.
- Kurang sarana pemberi tanda.
- Keadaan udara beracun: gas, debu , uap.

**c) Peraturan Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

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

- Tujuan secara umum :
  1. Memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dalam keadaan selamat dan sehat dalam melaksanakan pekerjaan, untuk meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional.

Memberikan perlindungan terhadap orang lain yang berada ditempat kerja, agar selalu selamat dan sehat.

2. Memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien.

- Tujuan secara khusus :

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

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

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

1. International Safety Management Code.

Menurut Sulistijo, 2006, hal 1. IMO mengeluarkan peraturan baru ISM CODE sebagai alat untuk menstandarkan “Safe Management for Operation of Ship and Pollution Prevention” dan menjadi bab IX SOLAS 74 / 78, yaitu “Management for the Safe Operation of Ships”.

## 2. STCW 1978 Amandemen 1995.

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

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

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis, menunjukkan bahwa implementasi STCW sangat vital terhadap pelaksanaan ISM CODE. Artinya apabila personil yang bekerja dikapal standar kompensasi dan tingkat kesehatannya tidak ditentukan oleh suatu aturan internasional yang mengikat, maka dapat dipastikan bahwa pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda.

## **B. DEFINISI OPERASIONAL**

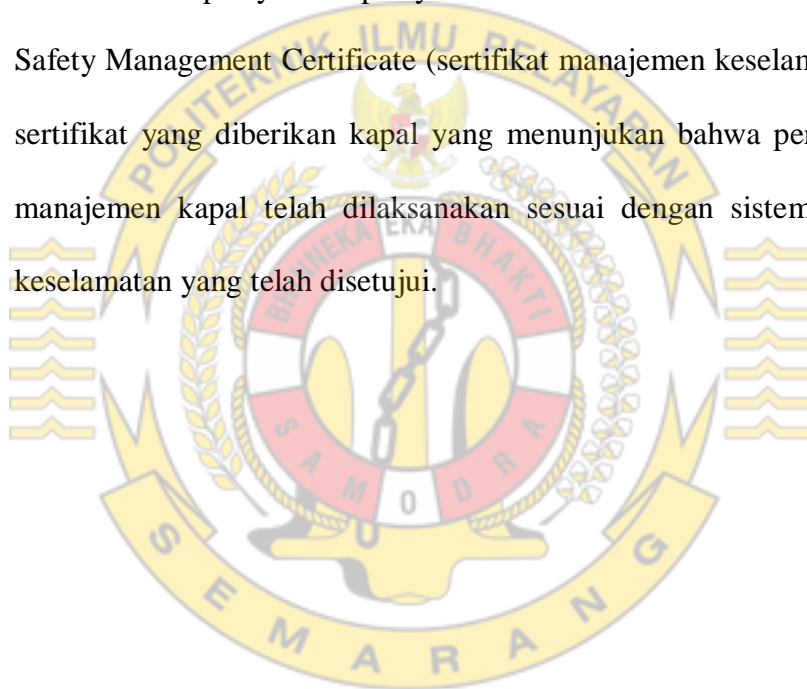
Menurut tim penyusun Buku Panduan Skripsi PIP Semarang (2014) Definisi Operasional adalah definisi praktis / operasional (bukan definisi



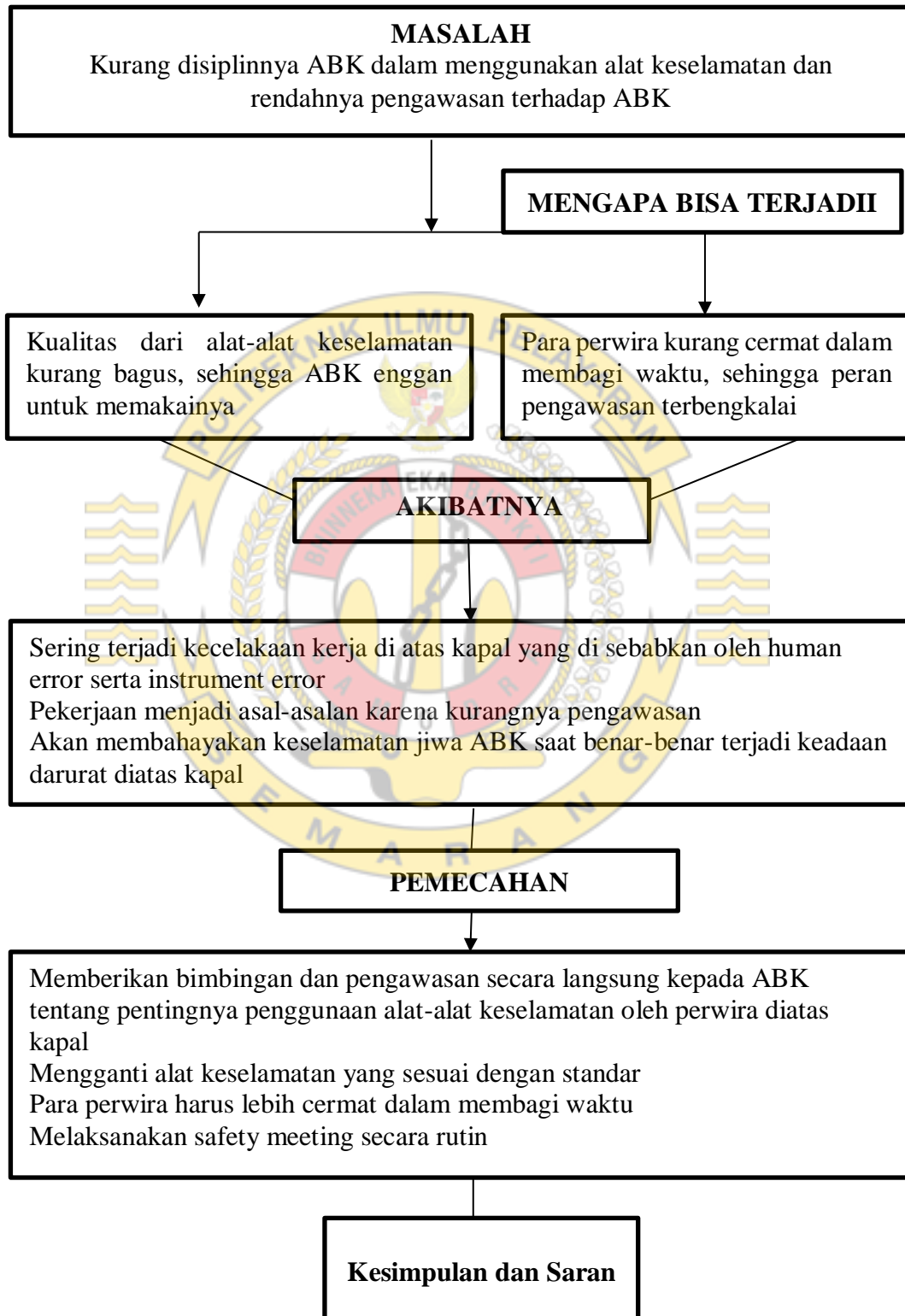
teoritis) tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dipandang penting. Dalam definisi operasional juga disebutkan indikator / tolok ukur yang digunakan untuk mengukur / menilai variabel secara operasional. Definisi ini dimaksudkan untuk menyamakan persepsi terhadap variabel yang digunakan serta memudahkan pengumpulan dan penganalisaan data.

1. ISM Code (International Safety Management Code)/ manajemen keselamatan internasional adalah ketentuan manajemen internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan manajemen pencegahan pencemaran.
2. STCW (Standart Training Certificate of Watch keeping) / sertifikat standar pelatihan tugas jaga adalah sertifikat standar yang dimiliki oleh setiap kru kapal mengenai tugas jaga dilaut dan dipelabuhan.
3. SOLAS 1974 (Safety of Life At Sea) / keselamatan jiwa dilaut adalah konvensi internasional tentang keselamatan jiwa dilaut yang menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal-kapal atau perusahaan pelayaran didalam menjaga dan melindungi jiwa para pelaut yang bekerja dikapal.
4. Alat-alat keselamatan adalah segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada di atas kapal dalam sebuah pelayaran.
5. Perusahaan adalah pemilik / pengusaha pencharter kapal secara pengoperasian kapal.
6. Administration (pemerintah) adalah pemerintah suatu negara yang benderanya dikibarkan di kapal.

7. Safety Management System (sistem manajemen keselamatan) adalah sistem terstruktur dan terdokumentasi dengan sistem ini semua personil di perusahaan dan di kapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
8. Document of Compliance (dokumen kesesuaian) adalah dokumen/sertifikat yang diberikan pada perusahaan yang telah melaksanakan persyaratan-persyaratan ISM Code.
9. Safety Management Certificate (sertifikat manajemen keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan kapal yang menunjukkan bahwa perusahaan dan manajemen kapal telah dilaksanakan sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang telah disetujui.



### C. KERANGKA PEMIKIRAN



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang dibahas pada bab IV yaitu hasil penelitian dan pembahasan sehubungan dengan masalah sering terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. KT 05 yang disebabkan kurangnya kesadaran dan kedisiplinan ABK serta pengawasan oleh perwira dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal MV. KT 05 Maka dapat ditarik beberapa simpulan, yaitu:

1. Faktor yang menyebabkan rendahnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan.

Pada saat melakukan pekerjaan harian ABK tidak menggunakan alat keselamatan kerja sehingga terjadi kecelakaan dengan alasan alat keselamatan kerja ada yang rusak.

2. Faktor yang menyebabkan rendahnya tingkat pengawasan terhadap ABK dalam menggunakan alat keselamatan.

Pada saat melakukan pekerjaan harian perwira jarang memantau langsung apa yang di kerjakan oleh ABK dengan alasan sedang melakukan pekerjaan lain. Dan ABK sering salah dalam menggunakan alat keselamatan kerja karena tidak diawasi langsung oleh perwira.

## B. Saran

Berdasarkan informasi dari permasalahan-permasalahan yang telah dibahas dan disertai dengan pemecahan masalah yang dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut, maka penulis mencoba untuk memberikan saran yang bersangkutan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini, di antaranya adalah:

1. Berkaitan dengan upaya mengatasi rendahnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan.

Sebaiknya pihak pemilik kapal atau perusahaan mengganti alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal sesuai standard agar ABK mau menggunakannya.

2. Berkaitan dengan upaya mengatasi rendahnya pengawasan terhadap ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja.

Sebaiknya perwira harus lebih aktif dalam mengawasi ABK dalam menggunakan alat keselamatan agar ABK tidak membuat kesalahan dalam menggunakannya apabila ada ABK yang melanggar perwira harus tegas menghukumnya agar ABK kapok dan tidak mengulangnya lagi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Model International Safety Management Code* ( Kode Manajemen Keselamatan Internasional ), Cetakan Pertama, Jakarta.
- Badan Diklat Perhubungan, 2000, BST Modul – 4 : *Personil Safety and Social Responsibility* ( Keselamatan Individu dan Tanggung Jawab Sosial ), Cetakan Pertama, Jakarta.
- Kartini, 1996 Pengantar Metodologi Riset Sosial, Bandung, Penerbit Mandar Maju
- Lewis, 1993, Alat-alat Keselamatan Kerja, Jakarta.
- Lexy.J. Moelong, Metodologi Penelitian Kualitatif Bandung : Remaja Rosdakarya, 2000
- Lofland dan lofland dikutip oleh Dr.Lexy J Moleong, Metode Penelitian Kualitatif, Bandung : Rosdakarya, 2006
- Moleong, Lexy J. 1989, MA Kualitatif Metode Penelitian, Bandung.
- Margono, S. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Semarang : PT. Rineka Cipta,1997.
- Narbuko, Cholid. 2005, Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi. Jakarta : Balai Penerbit IPWI
- Noeralim, 2001, Alat-alat Penyelamat, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Santoso, Gempur, 2000, Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
- Soehardi Sigit, 1999, Pengantar Metodologi Pendekatan Praktek. PT. Rineka : Cipta. Jakarta.
- Steven, dalam Gempur Santoso, 2000, Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
- Sulistijo, 2000, Rangkuman *International safety management Code* , PIP. Semarang.

Sumadi, 1974, Metode Penelitian, Yogyakarta.

Riduwan, 2004, Metode Riset. Jakarta : Rineka Cipta.





M.V. "KT 05"

**VESSEL'S PARTICULARS**

<p>Name Of The Ship : M.V. "KT 05" (Ex Name "Spar Lupus")</p> <p>Port Of Reaistry : TANJUNG PRIOK</p> <p>Kind Of Ship : Gen. Purpose Bulk Carrier</p> <p>Type Of Ship : Flush Deck with Forecastle</p> <p>IMO Number : 9154610</p> <p>Call Sign : Y B M G 2</p> <p>Builders : Hashihama Shipbuilding Co. Ltd Kobe, Japan</p> <p>Keel Laid : 7<sup>th</sup> April 1998</p> <p>Delivered : 24<sup>th</sup> September 1998</p> <p>Gross Tonnaae : 25.982</p> <p>Nett Tonnaae : 15.690</p> <p>Deadweight : 47.375 MT</p> <p>Summer Draft : 11.950 Meters</p> <p>Lenath (L.O.A.) : 185.74 Meters</p> <p>(L.B.P) : 177.00 Meters</p> <p>(Registered) : 178.08 Meters</p> <p>Breadth (Mld. / Rea.) : 30.40 Meters</p> <p>Depth (Mld. / Rea.) : 16.50 Meters</p> <p>Draft (Ext) : 11.950 Meters</p> <p>Liath Ship : 7.455 MT</p> <p>Classification : NK</p> <p>Panama Gross : - - -</p> <p>Nett : 21.608.00 MT</p> <p>Panama Ship Id. : 8 1 0 0 9 6</p> <p>Suez Canal Gross : 26.831.47 MT</p> <p>Nett : 23.730.62 MT</p> <p>Ht. Of Top Mast/Keel : 45.06 Meters</p> <p>T.P.C On Summer Draft : 50.00 MT</p> <p>Bale Capacity : 55.564.90 M<sup>3</sup> -1.962.273 .00 F<sup>3</sup></p> <p>Grain Capacity : 57.208.40 M<sup>3</sup> -2.020.315.00 F<sup>3</sup></p> <p>F.O. Capacity 100% : 1,666.8 M<sup>3</sup></p> <p>D.O. Capacity 100% : 86.6 M<sup>3</sup></p> <p>Total F.W. 100% : 389.0 M<sup>3</sup></p> <p>Total Ballast : 26.600.8 M<sup>3</sup></p> <p><u>Tank Top Strengths</u></p> <p>Hold 1,2,3,4,5 : 13.73 MT / M<sup>2</sup></p>	<p>Owner : PT. Kokusai Transport PTE LTD- North bridge, road.#05-01 Park view square, Singapore 188778</p> <p>Operator : PT KARYA SUMBER ENERGY JL KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA</p> <p>Main : Mitsui MAN-B&amp;W</p> <p>Model : 6S50MC (Mark 5)</p> <p>Output : M.C.O 9.750 PS (7.171 KW) X 120</p> <p>Output : C.S.O 8.775 PS (6.454 KW) X 116</p> <p>Generato : Daihatsu 5DK - 20</p> <p>Output : 710 PS X 720 RPM</p> <p>Volt / : 480 KW (600KVA) X A.C.450 V X</p> <p>Boiler : Vertical Composite Type Oil fire Side - 1,000 Ka/h X 6 Exh. Gas Side - 800 Ka/h X 5</p> <p>Probeller : Right Hand of Solid. 4 Bladed Ni - Al - Br Dia. - 5.800mm. Pitch - 3.895 mm</p> <p>Anchors : AC - 14 Type</p> <p>Port : 5.870 Ka</p> <p>Stbd : 5.880 Ka</p> <p>Chain : Flush Butt Welded Stud 68 mm <math>\phi</math> 632.5 m (P + S) Grade. 3</p> <p>Carqo : Electro Hydraulic single Deck 4 X 30T X 18.5 m/min</p> <p>Service : 14.20 Knots</p> <p>Max</p> <p>Hatch : Hatch 1 = 20.00 X 15.30 Meters Hatch 2 = 20.80 X 15.30 Meters Hatch 3 = 20.80 X 15.30 Meters Hatch 4 = 20.80 X 15.30 Meters Hatch 5 = 20.80 X 15.30 Meters</p> <p>SAT C : 435688611 / 435688613</p> <p>E-Mail ID : -</p> <p>MMSI : 3 5 6 8 8 6 0 0 0</p> <p>Fleet : -</p> <p>VSAT : -</p>
--	---

Load lines	Symbols	Freeboard	Draft	Displacement	De
Tropical Fresh Water	TF	4064 MM	12.473 M	56053 MT	48
Freshwater	F	4313 MM	12.224 M	54830 MT	47
Tropical	T	4338 MM	12.199 M	56,079 MT	48,
Summer	S	4587 MM	11.950 M	54,830 MT	47,
Winter	W	4836 MM	11.701 M	53,585 MT	46,
<b>FRESH WATER ALLOWANCE 274 MM</b>					



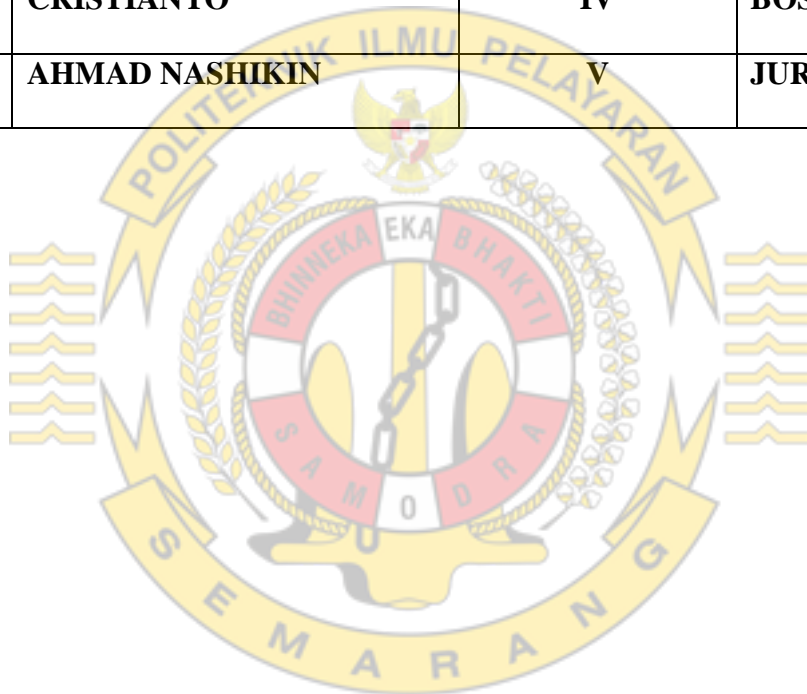
CREW LIST MV.KT05

NAMA	RANK	CERT	SEAMAN BOOK		PASPORT		SIGN ON	PLACE/DATE OF BIRTH	STATUS
			S. BOOK	EXPIRED	PASPORT	EXPIRED			
SUHARNO	MASTER	ANT I	C 066657	30-Mei-19	A 6628006	09-Okt-18	05-Apr-18	TEGAL, 25 OCT 1953	MARRIED
RAINERJUS PRIHANANTO	C/O	ANT I	E 104865	08 AUG 2019	B 3929178	08 AUG 2019	27-Jun-18	REMBANG, 30 DEC 1957	MARRIED
EKO FAJARIANTO	2 O	ANT II	E 102998	13-Jul-19	A 7924217	24-Apr-19	06-Apr-18	LHOKSEUMAWE, 17 OCT 1981	MARRIED
KHAIRUL AMRI	3/O	ANT III	C 061815	31 May 2019	A 7898122	07-Apr-19	19-Jun-18	Tanjung Ampalu, 21 Nov 1993	SINGLE
HEIRA PRAPANCA	JUN 3/O	ANT III	C 006335	10-Sep-18	A 6478125	13-Sep-18	17-Mar-18	SEMARANG, 28 DES 1991	SINGLE
SURYATMAJI	CH. ENGINEER	ATT I	C 071886	23-Sep-19	A 5890467	27-Jun-18	05-Jan-18	KEDIRI, 26 JUN 1958	MARRIED
ADRIANUS DARIUS GERUNG	2nd / ENG	ATT II	C 072978	15-Jul-19	B 8730797	06 DEC 2022	05-Jan-18	MANADO, 08 OCT 1956	MARRIED
YULI NATAR	3rd / ENG	ATT II	D 036308	19-Jan-18	B 6669327	24-Mar-22	06-Jun-17	SOLOK, 20 JUL 1985	MARRIED
ADE RIZKI SUPIAN	4th/ENG	ATT III	D 075163	17-Jun-20	B 1490358	22-Jun-20	17-Mar-18	TASIKMALAYA, 24 DES 1994	SINGLE
CHRISTIANTO	BOSUN	RATING ABLE	D 077204	08 MAY 2018	-	-	21-Sep-17	PAREMBONAN, 02 MAY 1990	MARRIED
AGUNG PRASETYO	AB	RATING ABLE	F 043600	02 AUG 202	B 1422128	11-Jun-20	06-Apr-18	KEBUMEN, 31 MAY 1992	SINGLE
ARMAN	AB	RATING ABLE	E 120076	20-Sep-19	A 6505338	18-Okt-18	17-Mar-18	BARANA, 04 JAN 1983	SINGLE
AKHMAD NASIKHIN	AB	RATINGS ABLE	C 024791	07-Nop-18	A 8197885	12-Jun-19	17-Mar-18	MAGELANG, 01 PEB 1982	MARRIED
PURWANTOKO	ENG. FOREMAN	RATING ENGINE	C 021681	08 NOV	A 7868545	08-Apr-19	27-Jan-18	JAKARTA, 25 NOV 1969	MARRIED
EKO SETIYO WIDODO	OILER	RATING ENGINE	E 140119	21 DEC 2019	-	-	05-Jan-18	MAGELANG, 02 JAN 1988	SINGLE
ATOSRA ILHAM	OILER	RATING ENGINE	E 116770	02-Sep-19	B 4931564	07-Sep-21	06-Apr-18	KACANG, 01 FEB 1990	SINGLE
MUHAMMAD KRISTIYANTO	OILER	RATING ENGINE	F 043659	02 AUG 202	-	-	01-Mar-18	KLATEN, 22 FEB 1985	MARRIED
IDRUS PURNOMO	ABD	BST	-	-	-	-	02-Agt-16	Jakarta, 16 May 1998	SINGLE
IBNU HARDIKA	DECK CADET	BST	E 150092	06-Jun-20	-	-	07-Sep-17	DEMAK, 17 AUG 1996	SINGLE
ZAKI ADITYA	DECK CADET	BST	F 028699	03-Jul-20	-	-	07-Sep-17	MERANGIN, 7 JAN 1997	SINGLE
MUHAMMAD SONNI ALFARISI	DECK CADET	BST	F 028541	13-Jun-20	-	-	07-Sep-17	BREBES, 08 JUL 1996	SINGLE
SEPTIAN JOSHUA JALES C	DECK CADET	BST	F 028688	04-Jul-20	-	-	21-Okt-17	MAGETAN, 19 SEP 1997	SINGLE
NUR WAHID AGUNG WINARNO	ENGINE CADET	BST	F 028679	03-Jul-20	-	-	07-Sep-17	SEMARANG, 12 JUL 1996	SINGLE
REVA FIRSTITIAN ADITYANTO	ENGINE CADET	BST	F 022863	19-Jun-20	-	-	07-Sep-17	TEMANGGUNG, 15 FEB 1995	SINGLE
OKI NANDA FALAKHUDIN	ENGINE CADET	BST	F 028589	03-Jul-20	-	-	07-Sep-17	SEMARANG, 08 APR 1996	SINGLE
ANDIKA PRATAMA	ENGINE CADET	BST	F 079711	06 DEC 2020	B 8627102	12 DEC 2022	06-Apr-18	SOLOK, 23 OCT 1998	SINGLE
SYAIFUL MAARIF	COOK	RATINGS ABLE	F 096711	08-Jun-21	B 3982779	26-Apr-21	17-Mar-18	BLITAR, 10 JAN 1972	MARRIED



## DAFTAR WAWANCARA

NO	NAMA	RESPONDEN	JABATAN
1.	SUHARNO	I	NAKHODA
2.	REINERIUS PRIHANANTO	II	MUALIM I
3.	EKO FAJARIANTO	III	MUALIM II
5.	CRISTIANTO	IV	BOSUN
6.	AHMAD NASHIKIN	V	JURUMUDI



## Lembar Wawancara

Responden I

Nama : Suharno

Jabatan : Nakhoda

Nama Kapal : MV. KT 05

Jenis kapal : Bulk Carrier

Tanggal : 20 Maret 2018

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. KT 05 dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

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

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi hambatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan dari perusahaan untuk kapal ini?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

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

Jawab :

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

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

Jawab :

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

7. Bagaimana kondisi dan kelayakan alat – alat keselamatan di atas kapan ini ?

Jawab :

Kelayakan dan kondisi alat keselamatan di kapal ini banyak yang

sudah rusak dan tidak layak di pakai lagi.

## Lembar Wawancara

Responden II

Nama : Reinerius Prihananto

Jabatan : Mualaim I

Nama Kapal : MV. KT 05

Jenis kapal : Bulk Carrier

Tanggal : 20 Maret 2018

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. KT 05 dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

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

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi hambatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

5. Apakah hal tersebut selalu dipenuhi oleh pihak perusahaan?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

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

Jawab :

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



### Lembar Wawancara

Responden III

Nama : Eko Fajarianto

Jabatan : Mualim II

Nama Kapal : MV. KT 05

Jenis kapal : Bulk Carrier

Tanggal : 20 Maret 2018

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. KT 05 dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

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

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi ahmbatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

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

Jawab :



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

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

Jawab :

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

7. Apakah penyebab utama terjadinya kecelakaan di atas kapal ?

Jawab :

Karna sebagian dari ABK kapal banyak yang menyepelekan perintah perwira dalam menggunakan alat keselamatan. Contohnya : pada saat melaksanakan kerja harian ada sebagian ABK tidak menggunakan helm dan malah di ganti dengan topi.

### Lembar Wawancara

Responden IV

Nama : Cristianto

Jabatan : Bosun

Nama Kapal : MV. KT 05

Jenis kapal : Bulk Carrier

Tanggal : 20 Maret 2018

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. KT 05 dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

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

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanya ada beberapa yang menjadi ahmbatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

5. Apakah hal tersebut selalu dipenuhi oleh pihak perusahaan?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

7. Apa sajakah yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di atas kapal ?

Jawab :

Karna banyaknya alat keselamatan yang rusak dan menyebabkan ABK malas untuk menggunakannya sehingga terjadi kecelakaan yang tidak di inginkan.

### **Lembar Wawancara**

Responden V

Nama : Ahmad Nashikin

Jabatan : Juru Mudi

Nama Kapal : MV. KT 05

Jenis kapal : Bulk Carrier

Tanggal : 20 Maret 2018

Berikut adalah hasil wawancara tersebut :

1. Bagaimana prosedur perbaikan dan perawatan yang diterapkan di MV. KT 05 dalam hal perawatan?

Jawab :

Prosedur yang diterapkan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal adalah tahap perencanaan, pengecekan, persiapan, pelaksanaan dan evaluasi.

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

Jawab :

Dalam melaksanakan perawatan di MV. KT 05 ini dalam pelaksanaannya selalu mengikuti dan menjalankan prosedur, tetapi adakalanyaada beberapa yang menjadi ahmbatan sehingga tidak semua prosedur dapat diterapkan.

3. Bagaimana perawatan yang diterapkan kapal ini?

Jawab :

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

4. Anda sebagai ABK kapal yang bekerja di lapangan, bagaimanakah perawatan yang dilakukan diatas kapal ini?

Jawab :

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

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

Jawab :

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

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

Jawab :

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

7. Apa yang membuat ABK sering tidak menggunakan alat keselamatan dengan baik dan benar ?

Jawab :

Yang membuat para ABK sering tidak menggunakan alat keselamatan ialah karena kondisi alat keselamatan yang kurang baik sehingga membuat ABK tidak nyaman.

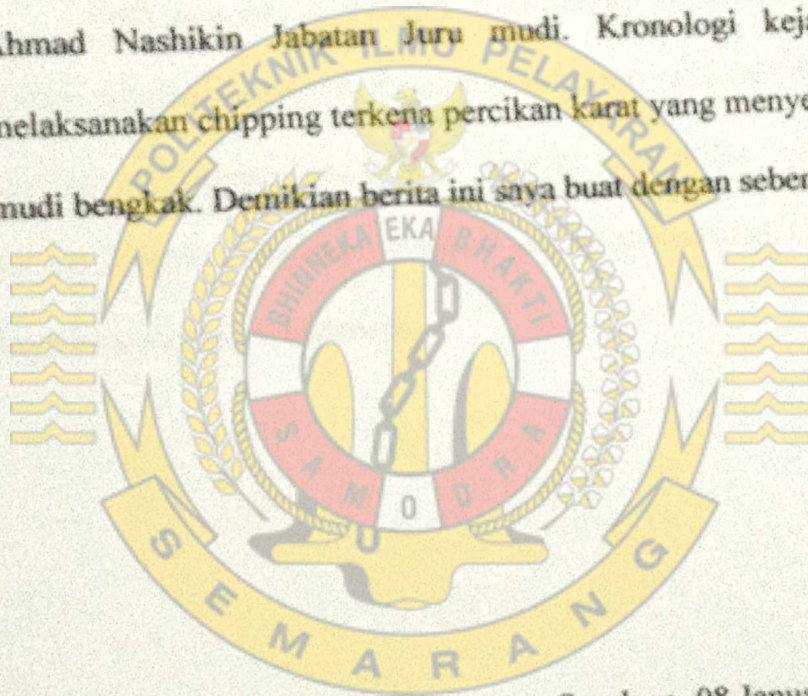


**PT. KARYA SUMBER ENERGY**

Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia  
Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268  
MV. KT05 IMO NO.9154610

**BERITA ACARA**

Pada tanggal 08 Januari 2018 terjadi kecelakaan kerja atas nama Ahmad Nashikin Jabatan Juru mudi. Kronologi kejadian pada saat melaksanakan chipping terkena percikan karat yang menyebabkan mata juru mudi bengkak. Demikian berita ini saya buat dengan sebenarnya.



Suralaya, 08 Januari 2018  
Mengetahui,


( Suharno )  
Nahkoda



## **PT. KARYA SUMBER ENERGY**

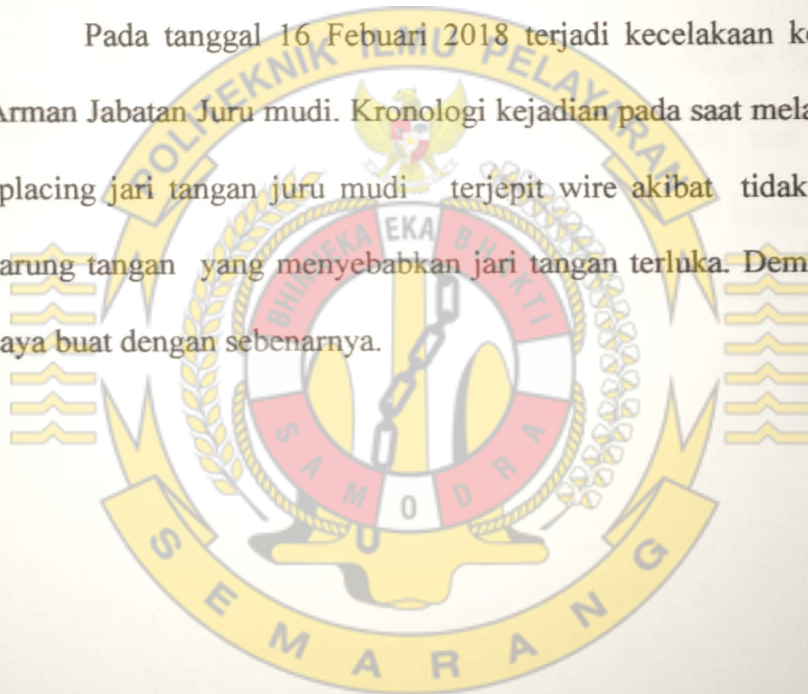
Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia

Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268

MV. KT05 IMO NO.9154610

### **BERITA ACARA**

Pada tanggal 16 Febuari 2018 terjadi kecelakaan kerja atas nama Arman Jabatan Juru mudi. Kronologi kejadian pada saat melaksanakan wire splacing jari tangan juru mudi terjepit wire akibat tidak menggunakan sarung tangan yang menyebabkan jari tangan terluka. Demikian berita ini saya buat dengan sebenarnya.



Sangata, 16 Febuari 2018

Mengetahui,



( Suharno )  
Nahkoda

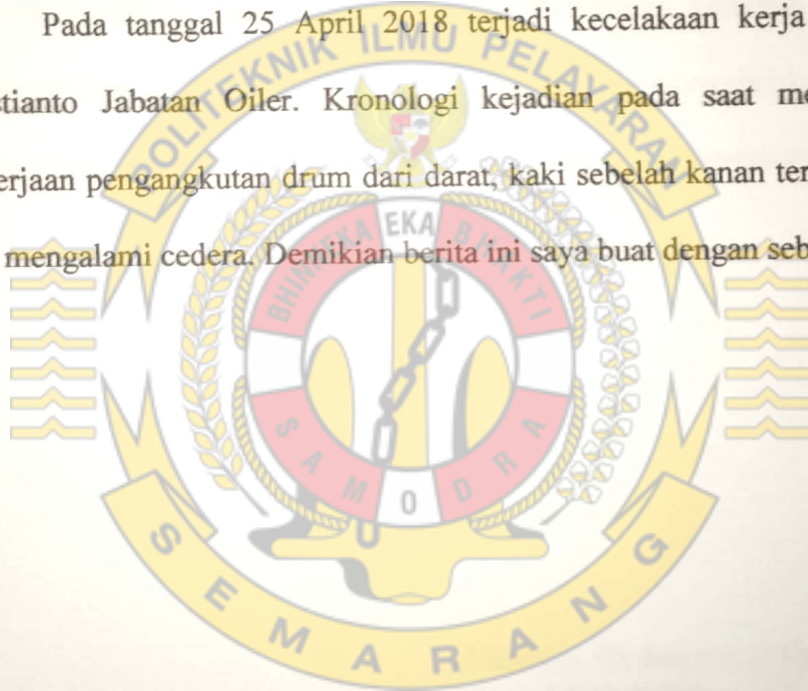


## **PT. KARYA SUMBER ENERGY**

Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia  
Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268  
MV. KT05 IMO NO.9154610

### **BERITA ACARA**

Pada tanggal 25 April 2018 terjadi kecelakaan kerja atas nama Kristianto Jabatan Oiler. Kronologi kejadian pada saat melaksanakan pekerjaan pengangkutan drum dari darat, kaki sebelah kanan tertimpa drum dan mengalami cedera. Demikian berita ini saya buat dengan sebenarnya.



Suralaya, 25 April 2018  
Mengetahui,



( Suharno )  
Nahkoda





## PT. KARYA SUMBER ENERGY

Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia

Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268

MV. KT05 IMO NO.9154610

### Catatan Kasus kecelakaan Kerja Yang Terjadi di MV. KT 05 Periode SEPTEMBER 2017 – SEPTEMBER 2018

NO	Bulan Kejadian	Nama	Jabatan	Uraian Kasus	Dugaan Penyebab	Keterangan
1	Januari 2018	Ahmad Nashiki	AB	Crew cedera mata terkena gram pada waktu chipping	Korban tidak memakai Safety Goggles	Human error
2	Febuari 2018	Arman	AB	Crew Telapak tangan pada waktu wire splicng	Korban tidak memakai Safety Gloves	Human error
3	Maret 2018	Agung P	AB	Crew dari Crane terjatuh iangga	Korban terpeleset karna ada tumpahan grese	Human error
4	April 2018	Kristian to	Oiler	Crew tertimpah drum	Korban tidak memakai Safety Shoes	Human error
5	Mei 2018	Arman	AB	Crew hampir terjatuh kelaut ketika mengecat di lambung kapal	Korban tidak memakai Safety Belt	Human error



DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN  
KESELAMATAN

DOCUMENT OF COMPLIANCE

NO : PK.401/3639/DOC/DK-14

Diterbitkan berdasarkan ketentuan **KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974** sebagaimana diubah dan ditambah  
*Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended*

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**  
*Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia*

oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
*by Directorate General of Sea Transportation*

NAMA PERUSAHAAN <i>Company name</i>	ALAMAT PERUSAHAAN <i>Company Address</i>	NOMOR IDENTIFIKASI PERUSAHAAN <i>Company Identification Number</i>
PT. KARYA SUMBER ENERGY	JL. KALIBESAR BARAT NO. 37 RT. 006 RW. 003 KEL. ROA MALAKA KEC. TAMBORA JAKARTA BARAT	IMO 5483348

**DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA** Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan telah diaudit dan memenuhi ketentuan Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code)<sup>1</sup>, untuk tipe kapal tersebut dibawah ini (coret yang tidak perlu).  
*THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM-Code)<sup>1</sup>, for the types of ships listed below (deleted as appropriate).*

- ~~Kapal penumpang  
Passenger ship~~
- ~~Kapal penumpang dengan kecepatan tinggi  
Passenger high speed craft~~
- ~~Kapal barang dengan kecepatan tinggi  
Cargo high speed craft~~
- ~~Kapal Pengangkut muatan curah  
Bulk Carrier~~
- ~~Kapal tangki minyak  
Oil tanker~~
- ~~Kapal tangki pengangkut bahan kimia  
Chemical tanker~~
- ~~Kapal tangki pengangkut gas  
Gas carrier~~
- ~~Unit Pengeboran lepas pantai berpindah  
Mobile offshore drilling unit~~
- ~~Kapal barang lainnya  
Other cargo ship~~

Dokumen ini berlaku sampai dengan **21 OCTOBER 2019** dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala.  
*This Document of Compliance is valid until subject to periodical verification.*

Tanggal Verifikasi terakhir yang di jadikan dasar penerbitan Sertifikat : **21 OCTOBER 2014**  
*Completion date of the verification on which this certificate is based :*

Diterbitkan di : **JAKARTA**  
*Issued at*

Tanggal **22 OCTOBER 2014**  
*Date of issue*

An. **MENTERI PERHUBUNGAN**  
*O.B. Minister of Transportation*

PUP.NO.14344220

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
U.b.  
KASUBDIT PENCEMARAN DAN MANAJEMEN  
KESELAMATAN KAPAL**



*[Signature]*  
**JUNAIDI, MM**  
embina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19630814 199403 1 002

**PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI TAHUNAN**  
ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATION

**DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA** pada verifikasi berkala sesuai dengan Pasal 6.1 Bab IX dari Konvensi dan paragra 13.4 ISM Code, Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi ketentuan dari ISM-Code.

THIS IS TO CERTIFY THAT at the periodical audit in accordance with regulation IX/6.1 of the convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the Sa Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

**VERIFIKASI TAHUNAN PERTAMA**  
1<sup>st</sup> ANNUAL VERIFICATION

FUP.NO.16116440



Tanda tangan : Capt. BARLET, M.M.  
Signed  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19630606 199808 1 001

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : Jakarta, 20 September 2016  
Date

**VERIFIKASI TAHUNAN KEDUA**  
2<sup>nd</sup> ANNUAL VERIFICATION

Tanda tangan : \_\_\_\_\_  
Signed

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date

**VERIFIKASI TAHUNAN KETIGA**  
3<sup>rd</sup> ANNUAL VERIFICATION

Tanda tangan : \_\_\_\_\_  
Signed

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date

**VERIFIKASI TAHUNAN KEEMPAT**  
4<sup>th</sup> ANNUAL VERIFICATION

Tanda tangan : \_\_\_\_\_  
Signed

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date



10-11-2016

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. **Nama Lengkap** : ZAKI ADITYA
2. **Tempat / Tanggal Lahir** : MERANGIN, 07 Januari 1997
3. **NIT** : 52155700 N
4. **Alamat Asal** : Perum. Mahkota Alam Permai Blok L No 32  
Tanjungpinang, KEPRI.

5. **Agama** : Islam

6. **Orang Tua**

**Ayah** : Zulkifli

**Ibu** : Juniarti

7. **Pendidikan**

2003 – 2009 : MIN MERANGIN Pekan Baru

2009 – 2012 : SMP N 7 Tanjung Pinang

2012 – 2015 : SMA N 2 Tanjung Pinang

2015 – sekarang : Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang

8. **Pengalaman Praktek Laut**

Di kapal MV. KT 05 , Milik perusahaan PT. Karya Sumber Energy. Dari tanggal 07 September 2017 s/d 07 September 2018.