



**PENGARUH *SAFETY MEETING* TERHADAP
PEKERJAAN *CREW* DI *RISK AREA* MV. TANTO
NUSANTARA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**FARIS HAKAM M
531611105969 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH SAFETY MEETING TERHADAP PEKERJAAN CREW DI
RISK AREA MV. TANTO NUSANTARA

Disusun Oleh:

FARIS HAKAM MUSTAFA
531611105969 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 04 OKT 2020

Dosen Pembimbing I

Materi

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar.

Penata Tingkat (III/c)

NIP. 19780227 200912 1 002

Dosen Pembimbing II

Penulisan

MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M

Penata Tingkat (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV

Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19740614 19980 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pengaruh *Safety Meeting* Terhadap Pekerjaan Crew Di Risk Area MV. Tanto Nusantara" karya,

Nama : Faris Hakam Mustafa

NIT : 531611105969 N

Program Studi : Nautika

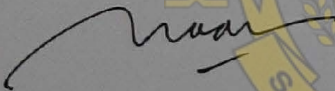
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

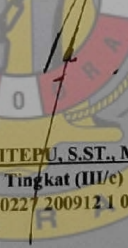
Semarang,

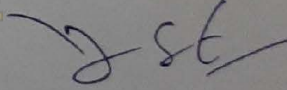
Penguji I

Penguji II

Penguji III


apt. HADI SUPRIYONO, MM, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19561020 198303 1 002


Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar.
Penata Tingkat (III/e)
NIP. 19780227 2009121 002


YUSTINA SAPAN, S.ST, MM
Penata Tingkat(III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Faris Hakam M

NIT : 531611105969 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Pengaruh *Safety Meeting* Terhadap Pekerjaan Crew Di *Risk Area* MV. Tanto Nusantara”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 09 Agustus 2020

Yang menyatakan,



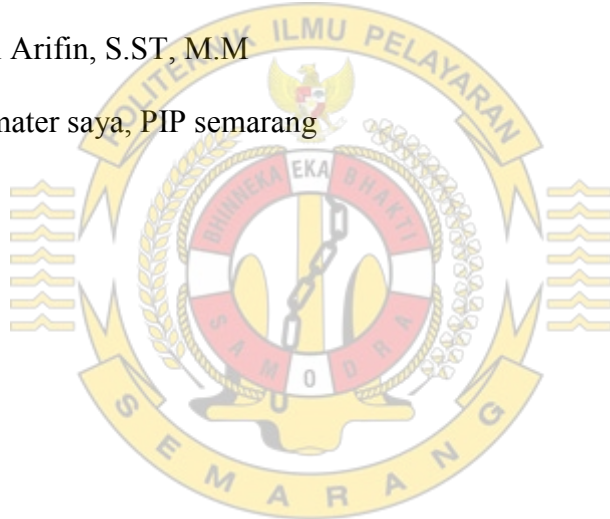
FARIS HAKAM MUSTAFA
NIT. 531611105969 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan (QS. Al-Insyirah : 6)
2. Kesuksesan datang dengan melakukan hal yang biasa secara tak biasa

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Ridwan dan Ibu Nur Lusiyati Kadariyah
2. Dosen pembimbing, Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar dan Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M
3. Almamater saya, PIP Semarang



PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang maha Esa, berkat limpahan rahmat serta karunianya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul “Pengaruh *Safety Meeting* Terhadap Pekerjaan *Crew* Di *Risk Area* MV. Tanto Nusantara” dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dalam usaha menyelesaikan penelitian ini, peneliti menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada peneliti, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada

1. Kedua orang tua peneliti, Ridwan dan Nur Lusiyati Kadariyah, sebagai motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan
2. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar dan Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M_yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti menyusun skripsi ini.
3. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh *crew* MV. Tanto Nusantara yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktik
5. Mess Kedu 53- yang telah memberikan semangat serta dukungannya dalam menyelesaikan skripsi.

6. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 53 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seuruh pihak yang telah membantu penelitian sejak awal hingga akhir berkuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

Penulis



FARIS HAKAM M

NIT. 531611105969 N

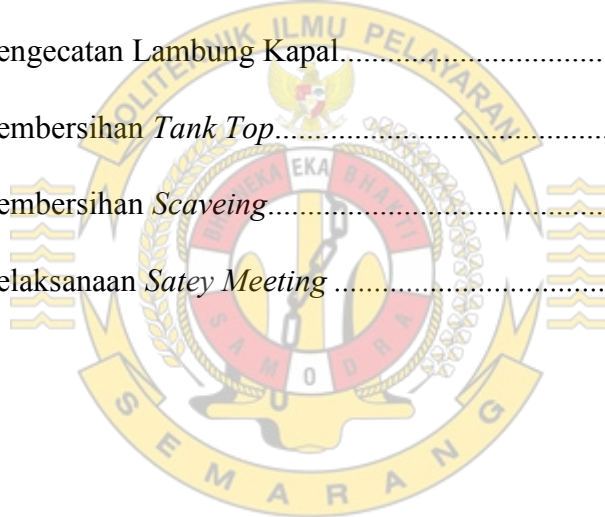
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI	xii
<i>ABSTRACT</i>	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Manfaat Penelitian	8
1.5 Sistematika Penulisan.....	9
BAB II. LANDASAN TEORI.....	10
2.1 Tinjauan Pustaka.....	11
2.2 Hipotesis.....	16
2.4 Kerangka Pikir	19

BAB III. METODE PENELITIAN	21
3.1 Pendekatan Dan Desain Penelitian.....	21
3.2 Fokus Dan Lokus Penelitian	22
3.3 Sumber Data Penelitian.....	23
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.5 Teknik Keabsahan Data	28
3.6 Teknik Analisa Data.....	9
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	32
4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian	32
4.2 Hasil Penelitian	33
4.3 Pembahasan Masalah	53
BAB V. PENUTUP.....	63
5.1 Simpulan	63
5.2 Saran.....	64
DAFTAR PUSTAKA.....	65
LAMPIRAN.....	66
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	20
Gambar 3.1 Triangulasi Dengan Tiga Sumber Data	29
Gambar 4.1 MV. Tanto Nusantara.....	33
Gambar 4.2 Jurumudi Mempersiapkan Tangga Pandu.....	37
Gambar 4.3 Dua Jurumudi Melakukan Ketok Dan Cat <i>Crane</i>	39
Gambar 4.4 Perawatan Kepala Silinder Mesin Bantu	40
Gambar 4.5 Perawatan Kepala Silinder Mesin Utama	42
Gambar 4.6 Pengecatan Lambung Kapal.....	46
Gambar 4.7 Pembersihan <i>Tank Top</i>	47
Gambar 4.8 Pembersihan <i>Scaveing</i>	49
Gambar 4.9 Pelaksanaan <i>Satey Meeting</i>	53



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crewlist</i>	66
Lampiran 2	<i>Ship particular</i>	67
Lampiran 3	Hasil Wawancara.....	68
Lampiran 4	Berita Acara Terjadi Kecelakaan.....	72
Lampiran 5	<i>Daily Report Maintenance</i>	76
Lampiran 6	Hasil Cek Plagiasi.....	82



ABSTRAKSI

Mustafa, Faris Hakam 531611105969 N, 2020, “Pengaruh *Safety Meeting* Terhadap Pekerjaan *Crew* Di *Risk Area* MV. Tanto Nusantara”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar, Pembimbing II: Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M

Dalam dunia kerja suatu pekerjaan bisa dilakukan secara individu atau organisasi yang nantinya menghasilkan suatu produk atau jasa baik itu di perusahaan pelayaran atau perusahaan lainnya. Setiap perusahaan selalu menuntut agar pegawainya bekerja dengan sebaik-baiknya, menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja mereka. Begitu pula dengan orang yang memiliki pekerjaan di atas kapal baik itu *crew* kapal atau bukan *crew* kapal yang memiliki resiko kecelakaan saat bekerja. Kecelakaan yang terjadi di kapal selain menjadi hambatan-hambatan dalam suatu pekerjaan yang dapat menimbulkan kerugian-kerugian baik secara langsung maupun tidak langsung. Pelaksanaan *safety meeting* di kapal sangat penting karena bertujuan menunjang kinerja *crew* kapal dan meningkatkan keselamatan kerja di kapal.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data. Untuk menguji keabsahan data, peneliti kemudian melakukan triangulasi metode.

Safety meeting tidak terlaksana dengan baik bahkan tidak dilaksanakan di atas kapal banyak kejadian *crew* yang mengalami kecelakaan kerja terutama saat bekerja di *risk area* hal itu disebabkan karena kurangnya pengetahuan, kesadaran, serta kedisiplinan *crew* kapal tentang keselamatan berkerja. Adanya kecelakaan kerja maka hal tersebut mempengaruhi pekerjaan *crew* karena pekerjaan menjadi terhambat dan hasil pekerjaan tidak maksimal. Berbeda jika *safety meeting* dilaksanakan di kapal maka timbul pengetahuan dan kesadaran *crew* tentang keselamatan kerja sehingga resiko kecelakaan kecil dan hasil pekerjaan optimal.

Kata kunci : *Safety meeting*, *crew* kapal, *risk area*

ABSTRACT

Mustafa, Faris Hakam 531611105969 N, 2020, "The Effect of Safety Meeting on Crew Work in the Risk Area MV. Tanto Nusantara ", Diploma IV Program, Nautical Study Program, PIP Semarang, Advisor I: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Sc, M.Mar, Advisor II: Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M

In the world of work, a job can be done individually or organizationally which will produce a product or service either in a shipping company or other company. Every company always demands that its employees work their best, create a safe work environment, so that they are able to work optimally and pay attention to their work safety. Likewise, people who have a job on board, be it a ship crew or non-ship crew, have a risk of accidents while working. Accidents that occur onboard besides being obstacles in a job can cause losses, either directly or indirectly. Implementation of safety meetings on ships is very important because it aims to support the performance of ship crews and improve work safety on board.

This study used descriptive qualitative method. Observations, interviews and literature studies conducted to collect data. To test the validity of the data, researchers then triangulated the method.

Safety meetings were not carried out properly and were not even carried out on the ship. Many of the incidents of crew members who suffered work accidents especially when working in the risk area were caused by lack of knowledge, awareness, and discipline of the crew regarding work safety. The existence of a work accident then it affects the work of the crew because the work is hampered and the work is not optimal. Different if the safety meeting is held on the ship, the crew's knowledge and awareness will emerge about the safety of the work so that the risk of a small accident and optimal work results.

Keywords : Safety meeting, ship crew, risk area

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam dunia kerja suatu pekerjaan bisa dilakukan secara individu atau organisasi yang nantinya menghasilkan suatu produk atau jasa baik itu di perusahaan pelayaran atau perusahaan lainnya. Setiap perusahaan selalu menuntut agar pegawainya bekerja dengan sebaik-baiknya, menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja mereka. Keselamatan ini meliputi diri sendiri, orang lain dan lingkungan dimana dia bekerja. Untuk hal ini, instansi terkait juga harus berperan dalam mengoptimalkan keselamatan dalam bekerja.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Begitu pula dengan orang yang memiliki pekerjaan di atas kapal baik itu *crew* kapal atau bukan *crew* kapal yang memiliki resiko kecelakaan saat bekerja karena oleh beberapa faktor penyebab yang dapat menjadikan suatu pekerjaan tersebut terhambat. Oleh sebab itu sebelum melakukan suatu pekerjaan harus harus dipersiapkan dengan matang untuk menimalisir resiko kecelakaan di dalam pekerjaan.

Banyak *crew* kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungannya. Ada yang mementingkan diri sendiri tanpa memperhatikan keselamatan jiwa dan lingkungan sekitarnya. Kepedulian dan kesadaran dari masing-masing individu sangat dibutuhkan dalam manajemen keselamatan di atas kapal. Tidak jarang suatu pekerjaan baik di darat maupun di kapal serta apapun bentuknya, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga menimbulkan korban. Akhirnya kemajuan yang dicapai menjadi kurang berarti dan malah membahayakan jiwa pekerjanya. Kecelakaan yang terjadi di kapal selain menjadi hambatan-hambatan dalam suatu pekerjaan yang dapat menimbulkan kerugian-kerugian baik secara langsung maupun tidak langsung, yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan dan proses kerja untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja dan sebagainya.

Dari hasil analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan dapat mempengaruhi dalam pekerjaan dan bisa jadi sebabkan oleh pelaksanaan rapat keselamatan kerja yang tidak baik. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan menghindari hambatan dalam pekerjaan maka perlu memperhatikan rapat keselamatan kerja seperti *safety meeting* sebelum pelaksanaan pekerjaan.

Pelaksanaan *safety meeting* di kapal sangat penting karena bertujuan menunjang kinerja *crew* kapal dan meningkatkan keselamatan kerja di kapal.

Didalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang beresiko terhadap keselamatan *crew* kapal. Dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada *crew* kapal sewaktu bekerja dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, maka *safety meeting* menjadi salah satu upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi kru kapal itu sendiri. 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 saat bekerja. 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. Paparan tersebut didasarkan pada hal-hal sebagai berikut :

- 1.1.1 Pemerintah serta organisasi seperti *International Maritim Organitaton* (IMO), ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya. Karena *International Maritim Organisation* (IMO) memiliki slogan *Safe, Secure, Efficient Shiping On Clean Ocean*. Yang berarti dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi dan lingkungan alam laut yang bersih. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja di kapal adalah :

1.1.1.1 *Safety Of Life At Sea 1974 (SOLAS)*, tentang keselamatan hidup di laut.

1.1.1.2 *International Safety Management Code (ISM CODE)*, tentang manajemen keselamatan di kapal.

1.1.2 Dari beberapa hasil diskusi dengan dosen maupun *crew* kapal saat melaksanakan praktik laut maka penulis mengambil tema tentang pengaruh *safety meeting* terhadap pekerjaan *crew* di *risk area* MV. Tanto Nusantara, karena menurut penulis *safety meeting* masih sering diabaikan oleh *crew* kapal dan dianggap hal yang sepele. Pelaksanaan *safety meeting* di kapal perlu dilaksanakan karena berpengaruh terhadap pekerjaan *crew* terutama saat berada di *risk area* kapal dan meningkatkan keselamatan.

Didalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang beresiko membahayakan *crew* kapal. Mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada *crew* kapal sewaktu bekerja dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, maka *safety meeting* bisa dapat berpengaruh untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi *crew* kapal itu sendiri.

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 saat bekerja. 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.

Pengarahan terhadap *crew* kapal perlu dilaksanakan karena dapat mempengaruhi dalam pekerjaan *crew* terutama pada saat di *risk area*. Kegiatan tersebut dapat menambah pengetahuan dan kesadaran *crew* agar memakai alat keselamatan sehingga dalam pekerjaan timbul rasa aman, tenang yang kemudian akan memberikan hasil yang maksimal dari pekerjaan tersebut.

Dari alasan-alasan yang telah dikemukakan diatas maka penulis menyusun skripsi dengan judul “Pengaruh *Safety Meeting* Terhadap Pekerjaan *Crew* di *Risk Area* MV. Tanto Nusantara.”

- 1.1.3 Di MV. Tanto Nusantara pelaksanaan *safety meeting* jarang dilaksanakan kegiatan tersebut dapat mempengaruhi pekerjaan *crew* diatas kapal. Hal tersebut diketahui setelah memberikan pertanyaan kepada *crew* kapal tentang pelaksanaan *safety meeting* di kapal yang

pernah mereka bekerja. Serta penulis melakukan observasi tentang pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal dan bagaimana pelaksanaan prosedur pekerjaan *crew* kapal saat melaksanakan praktik laut. Beberapa *crew* kapal masih menganggap bahwa *safety meeting* itu hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu. Tetapi *crew* tidak tahu bahwa sebenarnya hal yang mereka sepelekan ternyata dapat mempengaruhi pekerjaan mereka bahkan bisa menyebabkan hal yang fatal sehingga menimbulkan kerugian bagi beberapa pihak.

Dengan berbagai konsekuensi atas terjadi kecelakaan kerja seharusnya perwira kapal lebih memperhatikan lagi tentang prosedur pekerjaan, alat pekerjaan, alat keselamatan, serta kondisi *crew* kapal yang berbeda-beda supaya dapat memperkecil resiko kecelakaan kerja.

Di MV. Tanto Nusantara sebelum nahkoda kapal memutuskan untuk sering melakukan *safety meeting* banyak terjadi kecelakaan kerja yang dapat mempengaruhi pekerjaan *crew* dikarenakan dalam pekerjaan berkurangnya personil akibat kecelakaan tersebut. Bahkan pekerjaan bisa dihentikan sementara untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Oleh karena itu pekerjaan banyak yang tidak selesai tepat waktu dan tidak sesuai *Plan Maintenance Sytem*.

Selama penulis melakukan observasi antara sebelum dan

sesudah dilakukan pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal, serta membandingkan hasil pekerjaan *crew*. Ada beberapa hal yang perlu dibahas dalam penulisan skripsi ini terkait pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal.

1.1.4 Berdasarkan survei lapangan dan untuk melengkapi penelitian terdahulu guna menambah wawasan bagi pembaca maka penulis mengambil penelitian tentang pengaruh *safety meeting* terhadap pekerjaan *crew* di *risk area*. Berikut penelitian-penelitian terdahulu :

1.1.4.1 Moch., Novi Bayu Aji Cahyono (2015) Upaya Meningkatkan Kelamatan Kerja Mengguakan *Safety Meeting* Yang Mengacu Pada *ISM CODE* Di Atas Kapal Mv. Gayatri.

1.1.4.2 Lutfi, Sukmadanu (2017) Optimalisasi Pelaksanaan *Tool Box Meeting* Terhadap Keselamatan Kerja *Crew* Kapal Di Mv. Ultra Alpha.

1.2 Perumusan Masalah

Perumusan masalah di kapal MV. Tanto Nusantara adalah pengaruh *safety meeting* dan mengapa harus dilaksanakan di atas kapal yang akan penulis uraikan pada skripsi ini, antara lain :

1.2.1 Apa pengaruh *safety meeting* terhadap pekerjaan *crew* di *risk area*?

1.2.2 Mengapa *safety meeting* harus dilaksanakan sebelum bekerja?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Untuk mengetahui pengaruh *safety meeting* terhadap pekerjaan *crew* di *risk area*.

1.3.2 Untuk mengetahui mengapa *safety meeting* harus dilaksanakan sebelum bekerja.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

1.4.1.1 Dapat menambah wawasan dan pengetahuan tentang pengaruh *safety meeting* terhadap pekerjaan supaya sebelum melakukan suatu pekerjaan harus dipersiapkan secara matang dahulu baik alat maupun rencana pengerjaan.

1.4.1.2 Untuk menambah kesadaran bahwa hal yang dianggap sepele dan memakan waktu justru sangat berpengaruh.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi Taruna

Taruna dapat lebih paham tentang pengaruh *safety meeting* sebagai bekal untuk taruna sebelum melakukan praktik laut maupun taruna yang baru selesai pendidikan

sebelum terjun ke dunia kerja.

1.4.2.2 Bagi Pihak *Crew*

Menambah kesadaran *crew* kapal untuk lebih memperhatikan pelaksanaan *safety meeting* dengan baik agar pekerjaan dapat terselesaikan dengan baik dan tidak ada kendala.

1.4.2.3 Bagi Perusahaan

Dapat lebih paham tentang pengaruh *safety meeting* sehingga bisa memberikan memperhatikan pelaksanaan kegiatan tersebut di atas kapal dilaksanakan dengan baik.

1.5 Sitematika Penulisan

Untuk mempermudah pembaca dalam mengikuti alur rincian seluruh uraian dan pembahasan yang terdapat dalam skripsi yang berjudul “Pengaruh *Safety Meeting* Terhadap Pekerjaan *Crew* di *Risk Area* MV. Tanto Nusantara”, maka sistematika penulisan dalam skripsi ini dibagi dalam 5 (lima) bab, dimana dari bab-bab yang ada tersebut saling berkaitan yang rinci sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

1.2 Perumusan Masalah

1.3 Tujuan Penelitian

1.4 Manfaat Penelitian

1.5 Sistematika Penulisan

BAB II. LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.2 Hipotesis

2.3 Kerangka Pikir

BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian

3.2 Fokus dan Lotus Penelitian

3.3 Sumber Data

3.4 Teknik Pengumpulan Data

3.5 Teknik Keabsahan Data

3.6 Teknik Analisa Data

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

4.2 Analisa Penelitian

4.3 Pembahasan Masalah

BAB V. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002:849), “pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang”.

Pengaruh merupakan kekuatan yang muncul dari suatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan atau memberikan dampak terhadap apa-apa yang ada di sekelilingnya.

Jadi, pengaruh adalah daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu baik itu orang, benda maupun gejala yang dapat memberikan perubahan terhadap sekelilingnya.

2.1.2. *Safety Meeting*

Safety Meeting atau rapat keselamatan adalah suatu pertemuan yang diadakan oleh suatu kelompok untuk membicarakan masalah-masalah keselamatan K3LL (Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lindung Lingkungan) di lingkungan tempat kerja. Tujuan dilaksanakan *safety meeting* adalah meningkatkan pengetahuan, kesadaran, dan kesipilinan tentang keselamatan. *Toolbox/ Safety Meeting*, adalah diskusi mengenai keselamatan kerja yang dilakukan selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal shift kerja)

yang dilakukan oleh seluruh tenaga kerja (*Leighton International Limited*, 2009).

Safety meeting merupakan pertemuan wajib yang dilaksanakan secara singkat oleh pekerja sebelum memulai suatu pekerjaan saat di kapal (*on board*) seperti kegiatan bongkar muat, kegiatan *engine* di kamar mesin dan lain lain. *Safety meeting* dilaksanakan setiap sebelum kegiatan pekerjaan dimulai. *Safety meeting* dilaksanakan dilapangan yaitu diatas kapal (*onboard*) di area yang dianggap aman dari potensi bahaya, misalnya dek kapal. *Safety meeting* dilakukan untuk memberitahukan kepada pekerja yang bersangkutan terkait tiap-tiap pekerjaan yang akan dilakukan dan bagaimana bekerja secara aman. Umumnya, *safety meeting* dipimpin oleh *safety officer*/mualim 1 dan dihadiri oleh seluruh pekerja yang terkait dengan pekerjaan pada waktu tersebut. *Safety meeting* dilaksanakan secara dua arah, sehingga pekerja diberikan kesempatan untuk menyampaikan komentar, pertanyaan, serta menjawab pertanyaan singkat yang diberikan oleh mualim 1. Namun dalam aplikasinya *safety meeting* dilaksanakan lebih informal dibandingkan *safety meeting*. Hal tersebut merupakan suatu kewajiban sehingga kegiatan ini harus selalu di dokumentasikan dalam form wajib perusahaan serta dilaporkan secara rutin (Jurnal Jumantik Vol. 4 No. 1, 2018).

2.1.3 Pekerjaan

Pekerjaan merupakan suatu kegiatan yang harus dilakukan karena adanya suatu tuntutan baik dari orang lain maupun diri

sendiri untuk mendapatkan suatu hasil. Dalam suatu pekerjaan bisa dilakukan secara individu atau organisasi yang nantinya menghasilkan suatu produk atau jasa.

Pekerjaan di kapal bisa berupa dinas jaga, perawatan kapal, dan apa yang sesuai aturan perusahaan yang diberikan kepada *crew* kapal. Pekerjaan di kapal jika tidak dilakukan dengan hati-hati maka dapat terjadi kecelakaan kerja, karena di kapal ada beberapa tempat yang berbahaya yang sangat beresiko kecelakaan kerja. Pekerjaan di kapal juga ada target dan rencana apa yang akan dikerjakan sesuai *Plan Maintenance System*.

2.1.4 Crew (ABK)

Menurut ilmu hukum maritim ABK adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali nahkoda. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ABK adalah awak kapal selain nahkoda. Awak kapal terdiri dari 2 golongan yaitu golongan perwira dan golongan anak buah kapal, kedua-duanya dicatat dalam sijil awak kapal. Sijil awak kapal adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal.

Dari definisi di atas penulis mengambil kesimpulan bahwa yang disebut ABK adalah semua orang yang ikut bekerja dan berlayar di atas kapal serta tercantum dalam daftar sijil awak kapal kecuali nahkoda. Dengan definisi ini penulis dapat mengetahui siapa saja yang disebut ABK di atas kapal.

2.1.5 *Risk Area* (Tempat Berbahaya)

Tempat berbahaya merupakan tempat yang memiliki resiko kecelakannya besar yang dikarenakan tempat kerja berada diketinggian, kedap udara, serta ada zat berbahaya yang dapat membahayakan *crew* kapal.

Berikut contoh tempat kerja yang berbahaya di atas kapal seperti *crane* kapal, lambung kapal, dalam palka, dan lain-lain. Oleh karena saat bekerja di tempat berbahaya harus dengan penangaan khusus dan dipersiapkan secara matang baik berupa peralatan dan cara pengerjaan.

2.1.6 Dasar Hukum Tentang Keselamatan Kerja

Dengan adanya dasar hukum ini maka keselamatan *crew* kapal akan lebih terjamin sehingga perusahaan juga akan menekan *crew* kapal khususnya perwira kapal dan perusahaan agar selalu memberikan pehamanan tetang pentingnya keselamatan kerja.

2.1.6.1 Di dalam pasal 12 b dan c UU No. 1 tahun 1970 menjelaskan tentang peralatan keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan:

2.1.6.1.1 Memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan.

2.1.6.1.2 Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.

2.1.6.2 No. 1 tahun 1970 pasal 18 tentang keselamatan kerja, karena pentingnya keselamatan kerja perlu ditingkatkan UU No. 1 tahun 1970, meliputi:

2.1.6.2.1 Setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.

2.1.6.2.2 Setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya.

2.1.6.2.3 Setiap sumber produksi perlu dipakai dan dipergunakan secara aman dan efisien.

2.1.6.2.4 Berhubung dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.

2.1.6.2.5 Pembinaan norma-norma itu perlu diwujudkan dalam undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan umum tentang keselamatan kerja yang sesuai dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi, teknik dan teknologi.

2.1.7 ISM Code Yang Membahas Tentang Tingkat Pengetahuan Dan Kesiapan *Crew* Yang Bekerja Di Atas Kapal

Pada *Safety Of Life At Sea 1974* (SOLAS), tentang keselamatan hidup di laut BAB IX yaitu ISM Code dibahas tentang tingkat pengetahuan dan kesiapan *crew* yang bekerja diatas kapal khususnya Code 6.2, 6.3 dan 6.5

2.1.7.1 ISM Code 6.2 menyatakan bahwa perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal harus di awaki pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan.

2.1.7.2 ISM Code 6.3 bahwa personil yang ditempatkan harus sudah menjalankan prosedur familiarisasi terhadap peralatan dan terhadap tugas-tugasnya.

2.1.7.3 ISM Code 6.5 juga menyatakan bahwa personil harus sudah menjalankan prosedur pelatihan yang diperlukan dalam melaksanakan tugasnya.

2.2 Hipotesis

Dalam suatu pekerjaan ada berberapa faktor yang perlu diperhatikan yang menunjang dalam pekerjaan yaitu faktor cuaca, faktor peralatan yang digunakan dan faktor manusia. Faktor-faktor tersebut saling berkaitan, sehingga perlu diperhitungkan serta dipersiapkan dengan sebaik mungkin untuk mendapat hasil pekerjaan yang maksimal, tepat waktu, dan resiko kecelakaan kerja kecil.

Cuaca merupakan faktor yang tidak bisa diubah karena berasal dari alam, tetapi cuaca bisa diprediksi dan disesuaikan dengan pekerjaan. Dan jika diharuskan bekerja dalam keadaan cuaca yang buruk maka juga harus disiapkan peralatan yang menunjang baik alat kerja maupun alat keselamatan. Sebagai seorang pelaut yang sudah dibekali ilmu meteorologi maka seorang pelaut khususnya perwira dapat memperkirakan dan memperhitungkan keadaan cuaca supaya disesuaikan dengan pekerjaan *crew* agar pekerjaan berjalan dengan lancar.

Peralatan dalam pekerjaan juga bisa mempengaruhi jalannya pekerjaan, baik peralatan untuk bekerja maupun peralatan keselamatan yang dipakai. Dengan menggunakan peralatan yang sesuai standar serta dengan cara penggunaan sesuai prosedur maka suatu pekerjaan akan berjalan lancar dan mendapat hasil yang maksimal. Peralatan kerja agar selalu dalam keadaan baik dan sesuai standar maka perlu dilakukan perawatan secara rutin. *Crew* kapal juga harus mengetahui dan memahami peralatan-peralatan yang digunakan agar dalam penggunaannya bisa sesuai dengan prosedur, bukan hanya peralatan kerja tetapi juga alat yang menunjang keselamatan *crew* kapal.

Manusia yang sangat berperan dalam suatu pekerjaan terutama yang bekerja dikapal dan sebagai *crew* kapal harus mempunyai keahlian khusus supaya dapat bekerja dengan baik. Sebelum bekerja dikapal dan menjadi seorang *crew* kapal maka harus mempunyai keterampilan, disiplin serta mempunyai sertifikat yang berlaku, agar menunjang dalam bekerja. Namun kebanyakan pelaut khususnya di Indonesia banyak yang menganggap remeh dalam bekerja. Sehingga keterampilan dan disiplin mereka banyak yang tidak

diterapkan, hal ini dapat berakibat dalam suatu pekerjaan.

Pekerjaan yang dilakukan *crew* dituntut agar semua rencana kerja dijalankan sebaik mungkin. Apalagi dikapal juga terdapat tempat-tempat yang berbahaya. Pekerjaan ditempat berbahaya seperti pengecatan *crane*, pengecatan lambung kapal, *cleaning palka*, dan lain-lain. Oleh karena untuk menghindari resiko kecelakaan kerja dan mendapatkan hasil kerja yang maksimal maka dibutuhkan kecapakan, pengetahuan tentang prosedur pekerjaan dan keselamatan kerja.

Setiap *crew* memiliki kemampuan dan pengetahuan yang berbeda-beda sesuai dengan latar belakang pendidikan, asal usul daerah dan pengalaman berlayar. Dengan latar belakang pendidikan dan pengetahuan yang rendah membuat pengalaman kerja merekaupun kurang. Mereka melakukan suatu pekerjaan hanya dengan menggunakan tenaga. Akibatnya hasil kerja mereka tidak maksimal dengan tidak memikirkan unsur-unsur keselamatan ataupun resiko kecelakaan yang akan timbul. Hal tersebut yang mendasari keterampilan kerja *crew* di atas kapal rendah.

Untuk memahami dan mendalami aturan-aturan yang tertulis dalam *Safety Management Manual* perlu adanya ketekunan dan kemauan yang didasari dengan pendidikan serta pengalaman yang memadai dan mencukupi. Namun hal itu tidak begitu diperhatikan oleh *crew* kapal.

Dengan faktor-faktor tersebut terutama faktor manusia yang berperan penting dalam suatu pekerjaan, maka perlu diperhatikan dan dievaluasi agar pekerjaan berjalan lancar, mendapat hasil maksimal serta resiko kecelakaan

kerja kecil, sehingga tidak timbul kerugian baik pihak kapal maupun perusahaan.

Pemberian pengetahuan tentang keselamatan kerja sebelum bekerja atau pengarahan di waktu luang yang membahas tentang keselamatan kerja juga dapat menambah dan meningkatkan kesadaran crew tentang keselamatan kerja, kegiatan tersebut biasanya disebut dengan *tool box meeting* atau *safety meeting*.

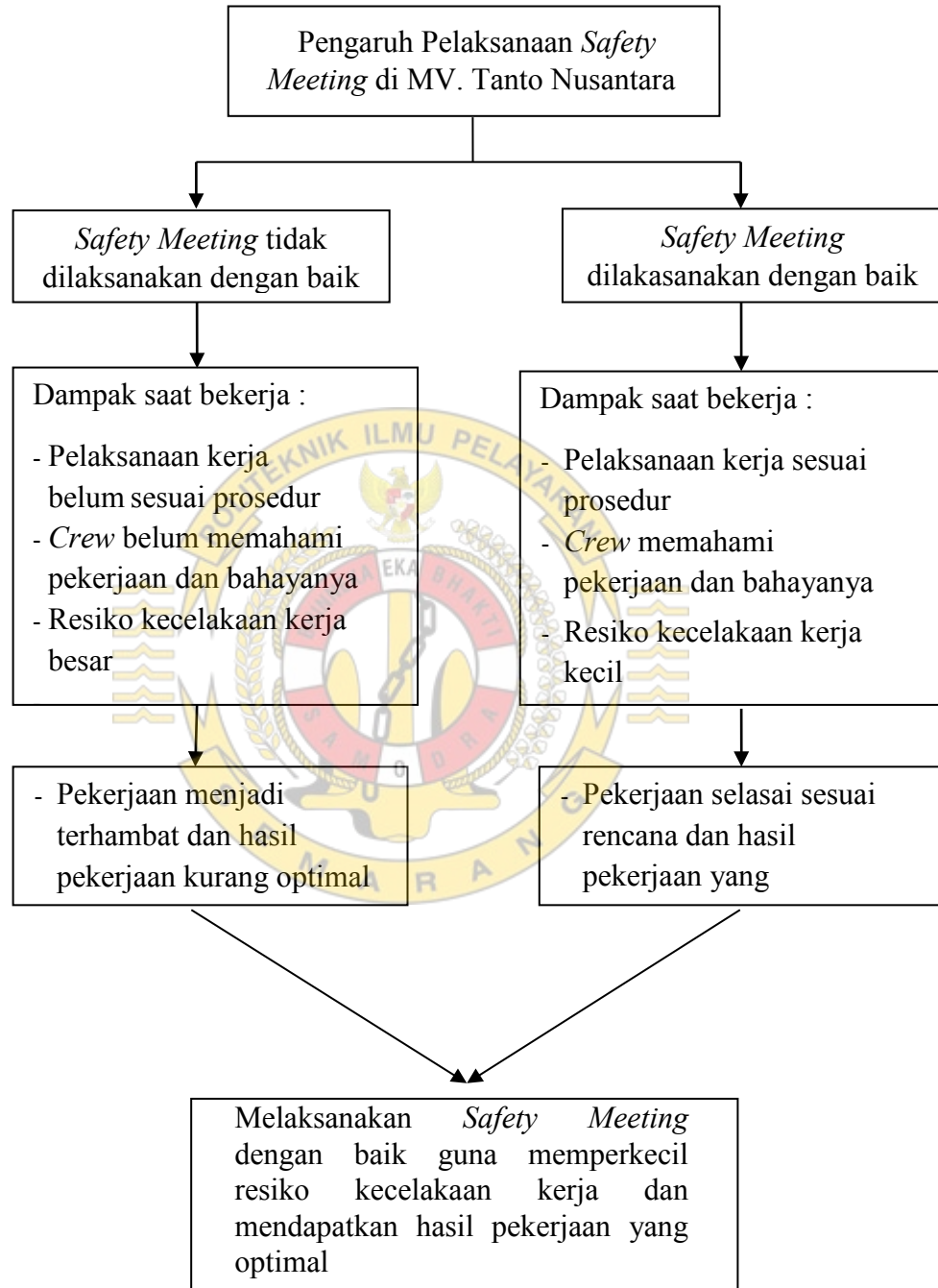
Pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal juga dapat memberikan berbagai dampak, dengan diadakanya *safety meeting* dengan baik dapat meberikan pengetahuan, menambah kesadaran serta kedisiplinan dalam bekerja. Pelaksanaan *sefty meeting* yang tidak baik maka dapat ditimbul masalah-malasah pada faktor manusia seperti yang sudah dijelaskan diatas.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah memahami skripsi ini maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan pemaparan secara kronologis dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini di gambarkan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Dalam bagan tersebut dijelaskan tentang bagaimana pengaruh dilaksanakannya *safety meeting* diatas kapal terhadap pekerjaan *crew*.

KERANGKA

BERPIKIR



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Setelah penulis membahas penelitian di atas dengan menguraikan beberapa hal yang berkaitan dengan *safety meeting* di atas kapal maka dapat diambil kesimpulan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga apabila ada yang mengalami kejadian yang sama seperti penulis alami, dapat mengambil tindakan yang tepat.

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari uraian yang telah disampaikan tentang pengaruh pengaruh *safety meeting* terhadap pekerjaan *crew* di *risk area* yaitu :

5.1.1 *Safety meeting* tidak terlaksana dengan baik, bahkan tidak dilaksanakan di atas kapal, banyak menyebabkan kejadian *crew* yang mengalami kecelakaan kerja terutama saat bekerja di *risk area*. Adanya kecelakaan kerja maka hal tersebut mempengaruhi pekerjaan *crew* karena pekerjaan menjadi terhambat dan hasil pekerjaan tidak maksimal.

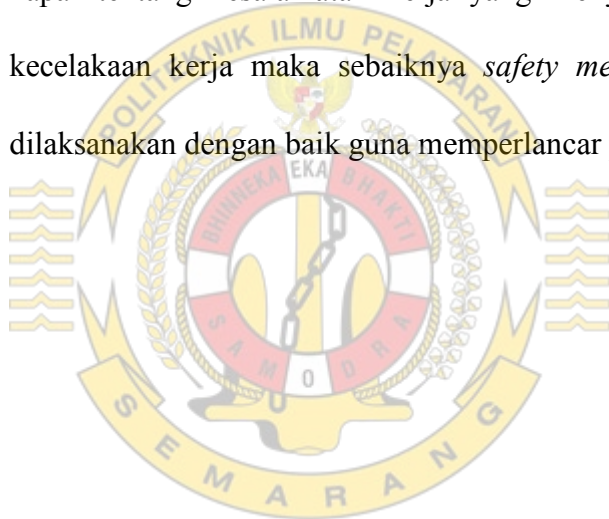
5.1.2 *Safety meeting* dilaksanakan sebelum bekerja yaitu untuk memperkecil resiko kecelakaan kerja dengan memberikan teknis pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan kerja dan mendapatkan hasil pekerjaan yang optimal.

5.2 Saran

Dari kesimpulan di atas maka penulis dapat memberikan saran terhadap permasalahan yang dibahas sebelumnya, yang mana saran tersebut semoga

dijadikan pedoman dalam menyelesaikan masalah yang terjadi di atas kapal yaitu :

- 5.2.1 Perusahaan dan *crew* kapal sebaiknya memperhatikan pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal supaya terlaksana dengan baik agar tidak terjadi kecelakaan kerja yang menimbulkan kerugian berberapa pihak.
- 5.2.2 Dengan kurangnya pengetahuan, kesadaran dan kedisiplinan *crew* kapal tentang keselamatan kerja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja maka sebaiknya *safety meeting* di atas kapal dilaksanakan dengan baik guna memperlancar pekerjaan.



DAFTAR PUSTAKA

- Depdikbud. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- International Safety and Management Code (ISM CODE) 1997 Edition.(1997).
International Maritime Organization.
- Jurnal Jumanantik Vol. 4 No. 1. 2018. Gambran Pelaksanaan Program Promosi K3.
Jakarta: PT Pertamina Trans Kontinental
- Leighton International Limited. 2009. *Project Safety Plan*. Jakarta: PT. Leighton
Contractors Indonesia.
- Mukhtar. 2013. *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta: GP Press Group.
- Republik Indonesia, 1970, Undang–Undang No.1 Tahun 1970 Bab III Pasal 12 b
dan c tentang Peralatan Keselamatan Kerja, Lembaran Negara RI Tahun
1970, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia, 1970, Undang–Undang No. 1 tahun 1970 pasal 18 tentang
Keselamatan Kerja, Lembaran Negara RI Tahun 1970, Sekretariat Negara,
Jakarta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif,
Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung:
Alfabeta.
- Sukmanadinata, Nana Syaodih. 2011. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung:
PT Remaja Rosdakarya.

LAMPIRAN

CREW LIST

					☒ Arrival	☐ Departure
1.1 Name of ship MV. TANTO NUSANTARA					1.2 IMO number 9259381	
1.3 Call sign YCAM2					1.4 Voyage number 072 B	
2. Port of arrival/departure : Johor Anchorage					3. Date of arrival/departure 16 December 2018	
4. Flag state of ship Indonesia					5. Last port of call Belawan, Indonesia	
6.No	7. Family name, given names	8. Sex	9. Rank	10. Nationality	11. Date and place of birth	12. Nature and number of Identity document
1	Yuzwar	M	Master	Indonesia	26-11-1963 Tanjung Pinang	Passport B 8298599
2	Nurochmani	M	Ch.Officer	Indonesia	27-06-1981 Tegal	Passport A 8862014
3	Endang Hermawan	M	2nd Officer	Indonesia	22-07-1983 Subang	Passport B 2241888
4	Mirach Zahier	M	3rd Officer	Indonesia	29-01-1990 Jakarta	Passport B 9916956
5	Elly Artho	M	Ch.Engineer	Indonesia	13-07-1973 Semarang	Passport B 4283874
6	Asis	M	2nd Engineer	Indonesia	02-02-1982 Makung	Passport B 3662721
7	Maise Sampe Lobo	M	3rd Engineer	Indonesia	29-08-1989 Bunta Susan	Passport B 1421879
8	Burhannudin yulianto	M	4th Engineer	Indonesia	05-07-1991 Banjarmasin	Passport B 5129945
9	Leonel Barreto	M	Electrician	Indonesia	20-03-1971 Atarua Dili	Passport A 8967976
10	Nurcholis	M	Boatswain	Indonesia	08-10-1980 Surabaya	Passport C 1973544
11	Musyafak	M	A/B	Indonesia	30-04-1972 Semarang	Passport C 1975416
12	Steven Y.Takain	M	A/B	Indonesia	26-09-1982 Kupang	Passport B 7499466
13	Johani	M	A/B	Indonesia	08-08-1988 Pandeglang	Passport A 9041123
14	Yudi Irawan	M	Oiler	Indonesia	12-04-1993 Kalirejo	Passport C 1973542
15	Eko Suhadi	M	Oiler	Indonesia	18-09-1986 Pati	Passport C 1973543
16	Beny Chandra	M	Oiler	Indonesia	25-12-1993 Bandung	Passport A 8192399
17	Morits Revelino R	M	O/S	Indonesia	23-12-1980 Manado	Passport B 6974018
18	Ricky SN Lengkong	M	Ch.Cook	Indonesia	12-01-1962 Unjung Pandang	Passport A 4574058
19	Rizad Yulian D.A	M	Messboy	Indonesia	06-01-1997 Magelang	Passport C 1974341
20	Ridwan Junaedi K	M	Deck Cadet	Indonesia	30-03-1997 Mulengen	Passport C 0253437
21	Faris H. Mustafa	M	Deck Cadet	Indonesia	08-06-1998 Temanggung	Passport C 0105522
22	Kuncoro Bayu L	M	Engine Cadet	Indonesia	02-11-1997 Wonosobo	Passport C 0105383
13. Date and signature by master, authorized agent or officer						

LAMPIRAN

SHIP'S PARTICULAR



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE
 YOS SUDARSO MEGAH BUILDING
 JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 15 JAKARTA UTARA 14320
 Telp. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818

Head Office :
 TANTO BUILDING
 JL. INDRAPURA 29-33 SURABAYA 60176 Telp. (031) 3533392 FAX. (021) 3533395
 http://www.tantonet.com E-mail: tanto@tantonet.com

SHIP'S PARTICULARS																					
TANTO NUSANTARA																					
TYPE OF VESSEL	:	CONTAINER																			
FLAG	:	INDONESIA																			
BUILT	:	2003,NIKAI ZOSEN CORP.JAPAN																			
LENGTH OVER ALL (LOA)	:	199.93 M																			
LENGTH BP (LBP)	:	189.51 M																			
BREADTH	:	32.20 M																			
DEPTH MOULDED	:	16.60 M																			
AIR DRAFT	:	27.1M																			
DRAFT	:	11.25 M (SUMMER)																			
DEAD WEIGHT	:	33232 TONS (SUMMER)																			
LIGHT SHIP	:	11157 TONS																			
GROSS / NET TONNAGE	:	27227/11484																			
TPC SEA WATER (SUMMER)	:	53 T/CM																			
CALL SIGN	:	YCAM2																			
IMO NUMBER	:	9259381																			
CLASS	:	B K I																			
ENGINES/CRANES/GRABS DESCRIPTION:																					
MAIN ENGINE	:	HITACHI ZOSEN-MAN B&W 7 S 70 MC/21735 KW																			
AUX. ENGINE	:	WARTSILA 9L20																			
DECK CRANE	:	3 x IHI																			
CRANE OUT REACH	:	40T x 36mtr,40T x 34mtr,40T x 32mtr																			
LOAD LINE:																					
		DRAFT (M)	DEAD WEIGHT (MT)																		
SUMMER		11.276	33232																		
TROPICAL		11.510	34479																		
FRESH WATER		11.484	33231																		
WINTER		11.042	31994																		
CAPACITY:																					
	CONTAINER		HATCHES SIZE (M)																		
	20 FEET	40 FEET																			
IN HOLDS	937	437 plus 63 teus	12.60 x 18.20/8.00M																		
ON DECK (HATCH COVERS)	1513	691 plus 131 teus	12.60 x 23.30/18.20 M																		
TOTAL	2450	1128 plus 194 teus	12.60 x 28.20 M																		
LOADABLE CARGO (HOMOGENOUS)			REEFER PLUGS ON DECK 132 PLUGS (440 V)																		
22T		24T	REEFER PLUGS IN HOLD																		
1436 TEUS		1325 TEUS	168 PLUGS (440 V)																		
<table><tr><td>WATER BALLAST TANK</td><td>:</td><td>9176.73 CBM</td><td>DIESEL OIL TANK</td><td>:</td><td>235.58 CBM</td></tr><tr><td>FW + FEEDWATER</td><td>:</td><td>532.69 CBM</td><td>LUBE OIL TANK</td><td>:</td><td>154 CBM</td></tr><tr><td>FUEL OIL TANK</td><td>:</td><td>3101.64 CBM</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>				WATER BALLAST TANK	:	9176.73 CBM	DIESEL OIL TANK	:	235.58 CBM	FW + FEEDWATER	:	532.69 CBM	LUBE OIL TANK	:	154 CBM	FUEL OIL TANK	:	3101.64 CBM			
WATER BALLAST TANK	:	9176.73 CBM	DIESEL OIL TANK	:	235.58 CBM																
FW + FEEDWATER	:	532.69 CBM	LUBE OIL TANK	:	154 CBM																
FUEL OIL TANK	:	3101.64 CBM																			
BUNKERS AND SPEED CONSUMPTION:																					
AT SEA	:	ABOUT 11.0 KNOTS , MAIN ENGINE CONS = 18.80 KL/DAY																			
IN PORT IDLE	:	AUX ENGINE 1.4 KL/DAY HSD																			
VESSEL COMMUNICATION DETAILS :		HEAD OWNER:																			
MMSI	:	PT. TANTO INTIM LINE																			
INM-C/ Telex	:	GEDUNG TANTO																			
		Jalan Indrapura 29-33 Surabaya 60177 Indonesia																			
		Phone/Fax: +62 31 353 3392 / +62 31 353 3396																			
		Email: tantoship@tantonet.com																			
"ALL DETAILS ABOUT AND WITHOUT GUARANTEE"																					
<i>"Speed and consumption is provided as guidance with no avarantee or liability on behalf of owners/vessel."</i>																					

LAMPIRAN

WAWANCARA

Wawancara Narasumber 1

- Tempat : “MV. Tanto Nusantara”
- Narasumber 1 : “Yuzwar (Nahkoda MV. Tanto Nusantara)”
- Cadet : “Bagimana pendapat kapten tentang kecelakaan kerja yang terjadi di MV. Tanto Nusantara Capt?”
- Nahkoda : “Menurut pengamatan saya kecelakaan kerja yang terjadi dikapal kita terjadi karena kurangnya kesadaran dan kedisiplinan *crew* kapal tentang keselamatan kerja.”
- Cadet : “Kenapa tidak dilaksanakan *safety meeting* Capt secara rutin sebelum kejadian itu terjadi? dan kenapa *safety meeting* dilaksanakan setelah ada korban Capt?”
- Nahkoda : “Dulu juga dilaksanakan *safety meeting* tapi tidak sering karena *crew* menolak karena untuk kesadaran masih rendah mereka menganggap *safety meeting* hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu mereka dan mereka tidak kapok jika belum ada kecelakaan kerja yang mereka alami. Saya menegaskan pelaksanaan *safety meeting* secara intensif setelah ada kejadian kejadian kecelakaan kerja supaya mereka melihat secara langsung dampak jika tidak dilaksanakan *safety meeting* karena kecelakaan kerja. Susah det kalo orang bebal dikasih tau kalau belum ada contoh nyata.”
- Cadet : “Apakah pelaksanaan *safety meeting* juga akan pengaruh terhadap pekerjaan *crew*?”
- Nahkoda : “Tentu soalnya tidak dilaksanakanya *safety meeting* dengan baik dan kurangnya pengetahuan , kesadaran *crew* kapal

tentang keselamatan kerja maka dapat terjadi kecelakaan kerja terutama saat bekerja di *risk area* dengan terjadinya kecelakaan maka pekerjaan otomatis terhambat ”

Cadet : ”Bagaimana respon *crew* setiap diadakannya *safety meeting*? ”

Nahkoda : ”Ya dulu masih pada menyepelekan tapi sekarang setelah ada beberapa kejadian kecelakaan kerja mulai timbul kesadaran dan mulai memperhatikan dengan baik.”

Cadet : ”Apa manfaat *safety meeting* di atas kapal Capt?”

Nahkoda : ”*Safety meeting* sangat penting sekali dalam sebuah organisasi khususnya di kapal. Dengan *safety meeting* kita bisa menyampaikan hal-hal penting kaitannya dengan keselamatan dan mengevaluasi kegiatan yang sudah kita laksanakan.”

Cadet : ”Apakah alat keselamatan di kapal dalam kondisi baik semua Capt?”

Nahkoda : ”Mengenai alat keselamatan cukup bagus tetapi ada beberapa yang sudah tidak layak pakai dan jumlahnya kurang. Kami selaku perwira di kapal juga sudah sering mengirimkan *checklist* ke kantor untuk pengadaan barang terutama alat keselamatan tetapi setiap kali barang datang pun jumlahnya kurang dari yang kita *request*.”

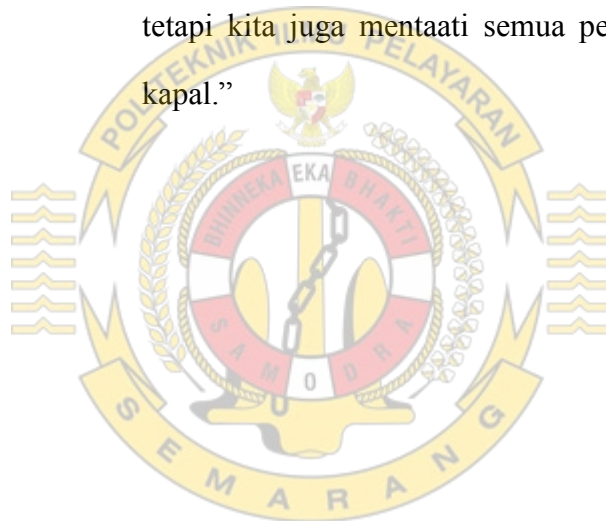
Cadet : “Apakah perusahaan juga berperan dalam penerapan manajemen keselamatan di kapal Capt?”

Nahkoda : ”Perusahaan juga berperan penting dalam manajemen

keselamatan di kapal, karena perusahaan bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, termasuk keselamatan *crew* kapal.”

Cadet : “Bagaimana tindakan sebagai perwira di kapal supaya manajemen keselamatan di kapal bisa berjalan dengan lancar?”

Nahkoda : ”Ya kita sebagai perwira harus bisa menjadi contoh kepada anak buah kita. Kita tidak hanya memberi instruksi saja, tetapi kita juga mentaati semua peraturan yang ada di kapal.”



LAMPIRAN

WAWANCARA

Wawancara Narasumber 2

- Narasumber 2 : “Elly Artho(KKM MV. Tanto Nusantara)”
- Cadet : “Menurut KKM apak kecelakaan yang terjadi di kamar mesin ada pengaruh terhadap pelaksa~~n~~an *safety meeting*?”
- KKM : “Tentu soalnya *crew* kita kurang pengetahuan dan kesadaran terhadap keselamatan kerja, dalam bekerja mereka juga sering tidak memakai alat keselamatan.”
- Cadet : ”Apakah tidak ada yang menegur Bas?”
- KKM : “Susah dibilangi sudah ditegur berapa kali mereka juga banyak yang bandel tapi setelah ada beberapa kejadian kecelakaan kerja dikapal kita dan sering dilaksanakan *safety meeting* setelah ada kejadian tersebut sudah mulai timbul kesadaran mereka tentang keselamatan kerja.”
- Cadet : ”Apakah juga berpengaruh terhadap pekerjaan Bas?”
- KKM : ”Tentu dengan dilaksanakannya *safety meeting* secara rutin dan meningkatnya pengetahuan,kesadaran, serta kedisiplinan *crew* tentang keselamatan kerja jadi resiko kecelakaan kerja kecil dan pekerjaan berjalan lancar”

LAMPIRAN

BERITA KECELAKAAN 1



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE

" GEDUNG TANTO " JL. INDRAPURA NO. 29 – 33 SURABAYA 60177
TELP : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031)3533396 – 3535746
[http : //www.tantonet.com](http://www.tantonet.com) E-mail : tanto@tantonet.com

MV. TANTO NUSANTARA

Tanggal : 17 September 2018
Tempat : Tg.Priok Eastern Anchorage
Hal : Jurumudi jatuh kelaut (A/B.Johani)

SURAT PERNYATAAN

Pada hari ini Senin Tgl 23 April 2018 pukul 23.18 Lt, Ketika kapal bergerak untuk sandar setelah mendapat instruksi dari kepanduan Tg.Priok, pada pukul 23.20 Lt saya menerima instruksi dari Nakhoda di anjungan untuk mempersiapkan tangga pandu sebelah kanan dengan kombinasi. Saya sebagai Perwira yang di tunjuk untuk mempersiapkan tangga pandu (kombinasi/gangway) dibantu oleh juru mudi Johani, deck cadet dan Steven. Dalam proses persiapan tiba-tiba terjadi insiden dimana juru mudi Johani terpeleset dan jatuh kelaut. Cuaca saat itu mendung dan gerimis disertai angin cukup kencang.

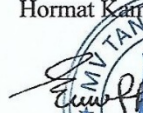
Melihat juru mudi Johani jatuh kelaut langsung saya infokan ke anjungan melalui walkie talkie, Jurumudi Steven dengan segera melemparkan pelampung penolong yang di lengkapi dengan lampu sambil meneriakan "orang jatuh kelaut" terus-menerus dan saya menekan tombol alarm untuk orang jatuh kelaut dan melanjutkan pengamatan posisi dari jurumudi Johani. Pukul 23.24 Lt Abk berkumpul di buritan untuk mengamati korban dengan bantuan senter dan lampu kapal di buritan kanan dan kiri dan kapal bermanouver untuk mencari korban tersebut.

Pada waktu kapal terus bermanouver sekitar pukul 23.30 Lt Nakhoda mendapat info dari kapal MV. Kanal Mas yang sedang berlabuh di sekitar kapal MV.Tanto Nusantara melihat sosok korban berteriak dan sedang berenang mendekat ke kapal. Lalu mereka melakukan pertolongan dengan cara melempar pelampung kearah korban dan menaikan korban dengan menggunakan gangway kapal, Setelah mendapat informasi dari MV. Kanal Mas bahwa korban sudah di evakuasi ke kapal dengan selamat kapal bermanouver kembali menuju pilot station untuk menaikan pandu.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya sesuai dengan kejadian, Atas kerja samanya saya ucapkan banyak terima kasih.

Jakarta, 17 September 2018

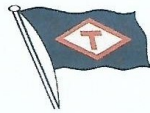
Hormat Kami,



Endang Hermawan
 Muallim-II

LAMPIRAN

BERITA KECELAKAAN 2



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE

" GEDUNG TANTO " JL. INDRAPURA NO. 29 – 33 SURABAYA 60177
TELP : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031)3533396 – 3535746
[http : //www.tantonet.com](http://www.tantonet.com) E-mail : tanto@tantonet.com

MV. TANTO NUSANTARA

Tanggal : 12 Desember 2018
Tempat : Selat Bangka
Hal : Kecelakaan Kerja Saat Perawatan Crane

SURAT PERNYATAAN

Pada hari Rabu Tgl 12 Desember sesuai dengan Plan Maintenance System saat itu adalah pengecatan crane no 2. Saat melakukan ketok karat pada crane kapal jurumudi Dika terkena palu cipping yang terjatuh saat jurumudi johani melakukan ketok karat diatas jurumudi Dika, palu cipping yang terlepas dari tangan jurumudi Johani terjatuh dan mengenai tangan jurumudi Dika.

Abikat kejadian tersebut jurumudi Dika mengalami luka cukup parah pada tangan yaitu retak tulang tangan kanan. Pekerjaan sempat dihentikan karena fokus menolong korban yang cidera. Korban diberikan pertolongan pertama dan dibawa ke hospital kapal.

Berkurangnya jurumudi Dika membuat pengerajaan perawatan crane menjadi tidak selesai tepat waktu sesuai plan maintenance system. Jurumudi Dika tidak bekerja terlebih dahulu dan berikan waktu istirahat.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya sesuai dengan kejadian dan jurumudi Dika bisa digantikan oleh jurumudi pengganti selama masa penyembuhan karena tidak bisa bekerja. Atas kerja samanya saya ucapkan banyak terima kasih.

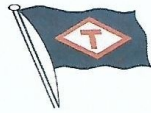
Selat Bangka, 12 Desember 2018
Hormat Kami,



 Nurochmani
 Muallim

LAMPIRAN

BERITA KECELAKAAN 3



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE

" GEDUNG TANTO " JL. INDRAPURA NO. 29 – 33 SURABAYA 60177
 TELP : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031)3533396 – 3535746
[http : //www.tantonet.com](http://www.tantonet.com) E-mail : tanto@tantonet.com

MV. TANTO NUSANTARA

Tanggal : 25 Oktober 2018

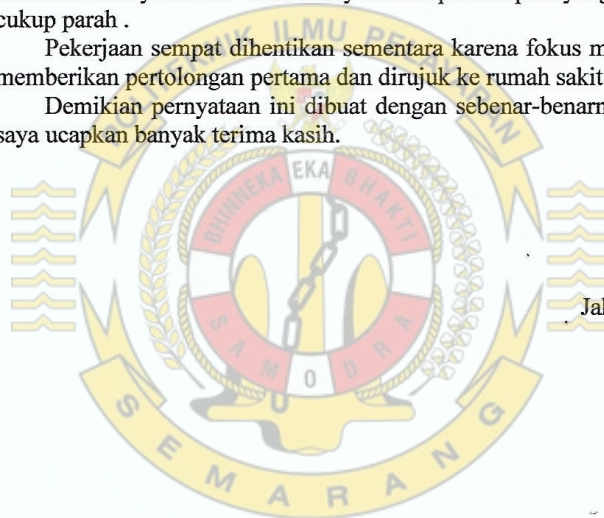
Tempat : Tg Priok, Jakarta

Hal : Kecelakaan Kerja Saat Overhoul Silinder AE

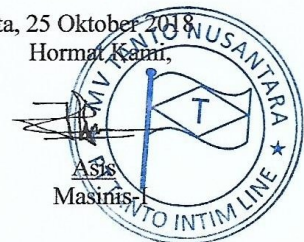
Pada Tgl 20 Febuari 2019 pada pukul 15.00 Lt, ketika overhoul silinder AE oiler Beny terbentur kepala silinder AE saat silinnder diangkat, hal tersbut terjadi karena kurang hati-hati dalam bekerja dan kesalahan dalam komunikasi, serta tidak memakai safety helmet. Oiler Beny terluka pada kepala yang mengalami robek yang cukup parah .

Pekerjaan sempat dihentikan sementara karena fokus menolong korban dengan memberikan pertolongan pertama dan dirujuk ke rumah sakit terdekat.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya. Atas kerja samanya saya ucapkan banyak terima kasih.

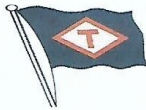


Jakarta, 25 Oktober 2018
 Hormat Kami,



LAMPIRAN

BERITA KECELAKAAN 4



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE

" GEDUNG TANTO " JL. INDRAPURA NO. 29 – 33 SURABAYA 60177
 TELP : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031)3533396 – 3535746
[http : //www.tantonet.com](http://www.tantonet.com) E-mail : tanto@tantonet.com

MV. TANTO NUSANTARA

Tanggal : Belawan, 19 Febuari 2019

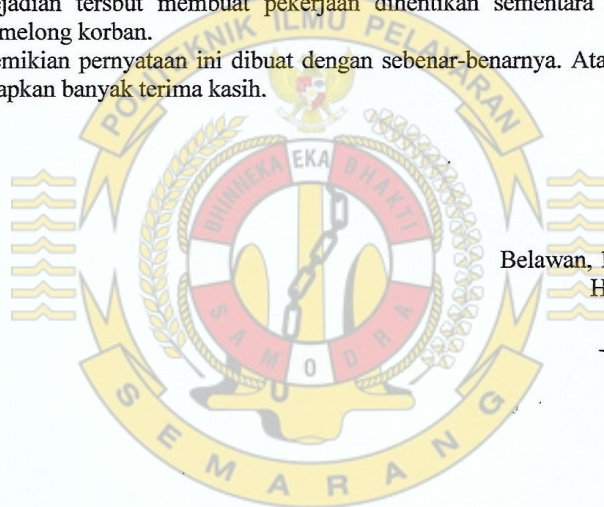
Tempat : Belawan

Hal : Kecelakaan Kerja Saat Over Haul Silinder ME

Pada Tgl 19 Febuari 2019 pukul 10.00 Lt, pada saat over haul silinder ME oiler Eko berdiri berada disamping silinder ME karena licin terkena oli saat oiler Eko mau turun terpeleset dan terjatuh ke lantai. Hal tersebut menyebabkan oiler Eko mengalami cidera pada engkel kaki karena sebagai tumpuan saat terjatuh.

Kejadian tersbut membuat pekerjaan dihentikan sementara dan dilanjutkan setelah melong korban.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya. Atas kerja samanya saya ucapkan banyak terima kasih.



Belawan, 19 Febuari 2019

Hormat Kami,


 Asis
 Masinis-I

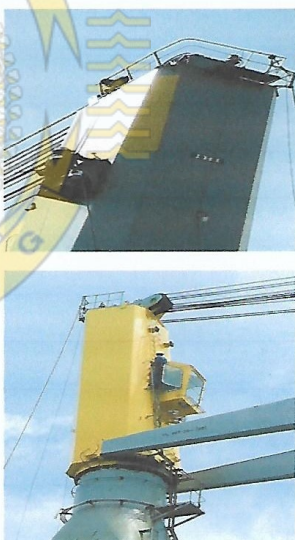
LAMPIRAN
DAILY REPORT 1

 PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIM LINE YOS SUDARSO MEGAH BUILDING JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 15 JAKARTA UTARA 14320 TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818	DAILY REPORT MV. TANTO NUSANTARA YCAM2
---	--

REPORT OF DAILY WORK & MAINTENANCE
(DECK DEPARTMENT)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO NUSANTARA
 MASTER : YUZWAR
 CHIEF OFFICER : NUROCHMANI
 VOYAGE : 80 A
 DATE : 12 DESEMBER 2018

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Desember 2018	3	Selat Bangka	Chipping, brush, and paint crane number 2, to be continue

Selat Bangka, 12 Desember 2018

Chief Officer  Nurochmani	Master  Yuwarz
---	---



LAMPIRAN
DAILY REPORT 2

 PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIM LINE YOS SUDARSO MEGAH BUILDING JL. YOS SUDARSO BLOK A RAY. 15 JAKARTA UTARA 14330 TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818	DAILY REPORT MV. TANTO NUSANTARA YCAM2
---	--

REPORT OF DAILY WORK & MAINTENANCE
(DECK DEPARTMENT)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO NUSANTARA
 MASTER : YUZWAR
 CHIEF OFFICER : NUROCHMANI
 VOYAGE : 90 B
 DATE : 19 Mei 2019

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Mei 2019	5	Belawan	, to be continue




Belawan, 19 Mei 2019

Chief Officer  Nurochmani	Master  Yuzywar
---	--



LAMPIRAN
DAILY REPORT 4

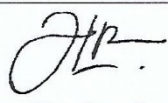
 PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIM LINE YOS SUDARSO MEGAH BUILDING JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 35 JAKARTA UTARA 14130 TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818	DAILY REPORT MV. TANTO NUSANTARA YCAM2
---	--

REPORT OF DAILY WORK & MAINTENANCE
(DECK DEPARTMENT)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO NUSANTARA
 MASTER : YUZWAR
 CHIEF OFFICER : NUROCHMANI
 VOYAGE : 92 A
 DATE : 27 Juli 2019

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Juli 2019	1	Jakarta	Cleaning tank top cargo hold, to be continue  

Jakarta, 27 Juli 2019

Chief Officer  Nurochmani	Master  Yuzwar
---	---

LAMPIRAN
DAILY REPORT 5

 PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIM LINE YOS SUDARSO MEGAH BUILDING JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 15 JAKARTA UTARA 14320 Telp. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818	DAILY REPORT MV. TANTO NUSANTARA YCAM2
---	--

REPORT OF DAILY WORK & MAINTENANCE
(ENGINE DEPARTMEN)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO NUSANTARA
CHIEF ENGINEER : ELLY ARTHO
SECOND ENGINEER : ASIS
VOYAGE : 86 A
DATE : 25 Oktober 2018

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Oktober 2018	1	Tg Priok Anchorage Jakarta	Maintenance and over haul cylinder ME, to be continue
			

Tg Priok Jakarta, 25 Oktober 2018

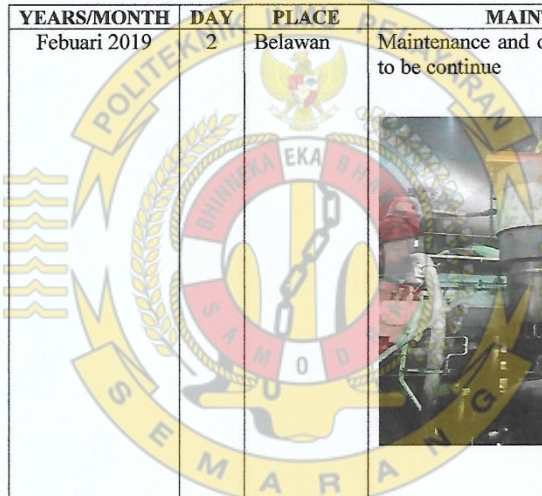
Second Engineer  Asis	Chief Engineer  Elly Artho
---	---

LAMPIRAN
DAILY REPORT 6

 PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIM LINE YOS SUDARSO MEGAH BUILDING JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 35 JAKARTA UTARA 14330 TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818	DAILY REPORT MV. TANTO NUSANTARA YCAM2
---	--

REPORT OF DAILY WORK & MAINTENANCE
(ENGINE DEPARTMEN)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO NUSANTARA
CHIEF ENGINEER : ELLY ARTHO
SECOND ENGINEER : ASIS
VOYAGE : 84 B
DATE : 19 Febuari 2019

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Febuari 2019	2	Belawan	Maintenance and over haul cylinder ME, to be continue
			
			

Belawan, 19 Febuari 2019

Second Enginer  Asis	Chief Enginer  Elly Artho
--	--



LAMPIRAN
DAILY REPORT 7

 PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIM LINE YOS SUDARSO MEGAH BUILDING JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 15 JAKARTA UTARA 14320 TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818	DAILY REPORT MV. TANTO NUSANTARA YCAM2
---	--

REPORT OF DAILY WORK & MAINTENANCE
(ENGINE DEPARTMENT)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO NUSANTARA
CHIEF ENGINEER : ELLY ARTHO
SECOND ENGINEER : ASIS
VOYAGE : 94 B
DATE : 10 Juli 2019

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Juli 2019	1	Belawan	Cleaning scavage, to be continue



Belawan, 10 Juli 2019

Second Enginer  Asis	Chief Enginer  Elly Artho
--	--



LAMPIRAN

HASIL CEK PLAGIASI

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 59/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : FARIS HAKAM MUSTAFA

NIT : 531611105969 N

Prodi/Jurusan : NAUTIKA

Judul : Pengaruh Safety Meeting Terhadap Pekerjaan Crew di Risk Area MV. TANTO NUSANTARA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 4 %* (Empat Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 23 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

LAMPIRAN

HASIL CEK PLAGIASI

Pengaruh Safety Meeting Terhadap Pekerjaan Crew di Risk Area MV. TANTO NUSANTARA

ORIGINALITY REPORT

4%	4%	0%	2%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	ejournal.bsi.ac.id Internet Source	2%
2	vdocuments.site Internet Source	2%

Exclude quotes

On

Exclude bibliography

On

Exclude matches

< 2%



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Faris Hakam Mustafa
2. Tempat, Tanggal lahir : Temanggung, 08 Juni 1998
3. Alamat : Ngimbrang RT 01/ RW 04, Bulu, Temanggung
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Ridwan
 - b. Ibu : Nur Lusiati Kadariyah
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri 1 Ngimbrang Lulus Tahun 2010
 - b. SMP Negeri 2 Temanggung Lulus Tahun 2013
 - c. SMA Negeri 1 Temanggung dan Lulus Tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : MV. Tanto Nusantara

Perusahaan : PT. Tanto Intim Line

Alamat : Jl. Yos Sudarso Blok A Kav.15, Jakarta Utara