



**PERAN *SAFETY OFFICER* TERHADAP PENGGUNAAN  
*SAFETY EQUIPMENT* UNTUK MENINGKATKAN  
KESELAMATAN KERJA *CREW* DI ATAS KAPAL MV. KT 02**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**REZA DWI SETYO NUGROHO  
NIT 531611106010 N**

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

**SEMARANG**

**2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PERAN SAFETY OFFICER TERHADAP PENGGUNAAN SAFETY  
EQUIPMENT UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA  
CREW DI ATAS KAPAL MV. KT 02**

Disusun oleh:

**REZA DWI SETYO NUGROHO**  
NIT. 531611106010 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat ditujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 14 Agustus 2020

Dosen Pembimbing I

Materi



**Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.**  
Penata Tk 1 (III/d)  
NIP. 19721228 199803 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



**YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.**  
Penata Tk1 (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



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

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul "Peran *Safety Officer* Terhadap Penggunaan *Safety Equipment* Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja *Crew* di Atas Kapal MV. KT 02" karya,

Nama : Reza Dwi Setyo Nugroho

NIT : 531611105930 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ..... 2020.

Semarang, .....2020

Penguji I

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

Penguji II

Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.  
Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP 19721228 199803 1 001

Penguji III

VEGA F. ANDROMEDA, S.ST., S.pd, M.Hum.  
Penata Tk.1 (III/d)  
NIP 19770326 200212 1 002

Mengetahui,  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : REZA DWI SETYO NUGROHO

NIT : 531611106010 N

Program Studi : NAUTIKA

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul "**Peran *Safety Officer* Terhadap Penggunaan *Safety Equipment* Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja Crew di Atas Kapal MV. KT 02**" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat Skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari Skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat Skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 14 AGUSTUS 2020

Yang menyatakan



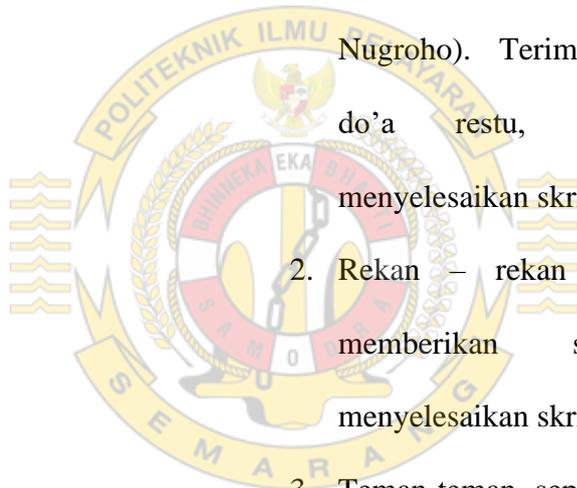
**REZA DWI SETYO NUGROHO**  
NIT. 531611106010 N

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Waktumu terbatas, jangan habiskan dengan mengurus orang lain.
2. Pengalaman adalah guru terbaik dalam hidup.
3. Masalah itu dihadapi, bukan dihindari.

### Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Ayahanda (Lasidi), Ibunda (Alm. Hariyanti), kakak kandung tersayang (Sandy Satrio Nugroho). Terimakasih atas segala do'a restu, semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Rekan – rekan N VIII C yang memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi.
3. Teman-teman seperjuangan, taruna – taruni angkatan LIII.
4. Saudara sedarah asal JAWA BARAT, angkatan LII dan LIII yang selalu ada dalam suka dan duka.
5. Abiyyu, Aninda Sukmarinanti, Rudi Hidayat, Farid Hendrik, Reza Alviana, Fikri Adi Nugraha.



6. Chief Dwi Prasetyo, Second Angga,  
Third Yohanes Endik dan seluruh *crew*  
MV. KT 02 yang telah memberikan  
saya ilmu pengetahuan selama dikapal.



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>INTISARI</b>	
.....	<b>xii</b>
<b>i</b>	
<b>ABSTRACT</b>	
.....	<b>xi</b>
<b>v</b>	
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1. ....	<b>L</b>
atar Belakang .....	<b>1</b>
1.2. ....	<b>P</b>
erumusan Masalah.....	<b>4</b>

1.3.....	T
ujuan Penelitian.....	5
1.4.....	M
manfaat Penelitian.....	5
1.5.....	S
istematika Penulisan.....	6

## **BAB II LANDASAN TEORI**

2.1. Tinjauan Pustaka .....	8
2.2. Penelitian Terdahulu	
15	
2.3. Kerangka Berpikir	
16	

## **BAB III METODE PENELITIAN**

1.1. Pendekatan Dan Desain Penelitian	
.....	1
8	
1.2. Fokus Dan Lokus Penelitian	
.....	1
9	
1.3. Sumber Data Penelitian	
.....	2
0	
1.4. Teknik Pengumpulan Data	

.....	2
1	
1.5. Teknik Keabsahan Data .....	24
1.6. Teknik Analisis Data.....	24
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1. ....	H
asil Penelitian	
.....	2
8	
4.2. ....	P
embahasan Masalah	
.....	3
1	
4.3. ....	K
eterbatasan Penelitian	
.....	4
9	
<b>BAB V PENUTUP</b>	
5.1. ....	S
impulan	
.....	5
0	
5.2. ....	Sara

n..... 50

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian..... 15

Gambar 4.1. Gambar MV. KT 02.

27

Gambar 4.2. *Crew* tidak memakai *safety harness* dalam bekerja

29

Gambar 4.3. *Fishbone* Diagram

32

Gambar 4.4. *Safety Meeting* di MV. KT 02

44



**DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu .....	15
Tabel 4.1. Permasalahan dalam diagram <i>fishbone</i> .....	33



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Crewlist*
- Lampiran 2 *ship particullars*
- Lampiran 3 Transkrip wawancara
- Lampiran 4 *Requisition Report*
- Lampiran 5 Gambar
- Lampiran 6 Hasil *check* plagiasi karya ilmiah



## ABSTRAK

**Reza Dwi Setyo Nugroho**, NIT: 531611106010 N, 2020, “Peran *Safety Officer* Terhadap Penggunaan *Safety Equipment* Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja *Crew* di Atas Kapal MV. KT 02”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar., Pembimbing II : Yustina Sapan, S.ST, MM

Dalam melaksanakan pekerjaan terutama di atas kapal, dibutuhkan kedisiplinan dan kewaspadaan yang tinggi untuk mengurangi kecelakaan dalam bekerja. *Safety equipment* menjadi salah satu pendukung hal tersebut. Selain dari faktor peralatan yang digunakan *crew* dalam bekerja, *Safety officer* juga mempunyai peran penting dimana dapat mempersiapkan perencanaan sebelum bekerja dan juga menjadi pengawas selama kegiatan di atas kapal berlangsung.

Dalam melaksanakan penelitian ini dilakukan di atas MV. KT 02 dengan waktu penelitian bulan Agustus 2018 sampai dengan bulan Agustus 2019. Metode penelitian yang digunakan didalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *fishbone* analisis dengan menentukan faktor dan menjabarkan masalah-masalah beserta penyebabnya dan didapat faktor permasalahan peran *safety officer* kurang optimal. Sehingga peneliti dapat memaparkan hasil peneliti yang diperoleh melalui wawancara dengan responden, mengumpulkan data-data yang di peroleh untuk dijadikan dokumentasi guna mendukung keabsahan data penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian selama melaksanakan pelayaran terdapat beberapa faktor yang menyebabkan peran *safety officer* kurang optimal dalam meningkatkan keselamatan kerja *crew* di atas kapal MV. KT 02, diantara lain faktor *human* (manusia) yang dapat menyebabkan kelalaian dalam dan kurang disiplin dalam bekerja, *machine* (peralatan) yang tidak layak pakai dan tidak ada perawatan dapat mengakibatkan kecelakaan, *method* (prosedur) yang masih disepelekan oleh sebagian *crew*, *money* yang merupakan proses kelancaran mendatangkan *supply* barang ke atas kapal masih terkendala. Upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan peran *safety officer* dengan cara meningkatkan pengawasan *crew* ketika bekerja, memberi sanksi disiplin ketika terdapat *crew* yang melanggar aturan dan memberi pemahaman mengenai pentingnya penggunaan *safety officer* untuk meningkatkan keselamatan kerja *crew*.

Kata kunci: *Safety officer*, *Safety equipment*, Keselamatan Kerja

## **ABSTRACT**

**Reza Dwi Setyo Nugroho**, NIT: 531611106010 N, 2020, “*The Role of the Safety Officer in the Use of Safety Equipment to Improve the Work Safety of the Crew Aboard the MV. KT 02*”. Nautica Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchan Marine Polytechnic, Adviser I : Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar., Adviser II : Yustina Sapan , S. ST, M.M

*In carrying out jobs, especially on board, it requires discipline and high vigilance to reduce accidents at work. Safety equipment is one of the supporters of this. Apart from the equipment factor used by the crew at work, the safety officer also has an important role in preparing plans before working and also as a supervisor during activities on the ship.*

*In practice, this research was carried out on the MV. KT 02 with research time from August 2018 to August 2019. The research method used in this research is the fishbone method of determining factors and describing problems and their causes and the safety officer role are not optimal. So that researchers can describe the results of researchers obtained through interviews with respondents, collect the data obtained to be used as documentation to support the validity of research data.*

*Based on the researches, during the practice, there are several factors that cause the role of the safety officer to be less than optimal in improving the safety of the crew on board the MV. KT 02, among others, human factors that can cause negligence and lack of discipline in work, machines (equipment) that are not suitable for use and no maintenance can lead to accidents, methods (procedures) that are still underestimated by some of the crew, money is the smooth process of bringing the supply of goods on board the ship is still constrained. Efforts are made to optimize the role of the safety officer by increasing crew supervision while working, imposing disciplinary sanctions when a crew violates the rules and providing an understanding as the importance of safety officer to improve crew work safety.*

*Key word: Safety officer, Safety equipment, work safety*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya) terbuat dari kayu atau besi, bertiang satu atau lebih, bergeladak, digerakkan oleh mesin atau layar. (<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kapal>). kapal lebih efektif dibandingkan dengan transportasi lain di Indonesia karena dua per tiga wilayah Indonesia merupakan perairan. Maka sarana angkutan laut (kapal) untuk pendistribusian barang menjadi pilihan utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain. Pada waktu kapal dalam pelayaran dari suatu tempat ke tempat lain, gerakannya dikendalikan dari anjungan dan pengontrolan dilakukan oleh personel (Perwira jaga, juru mudi jaga) yang sedang bertugas. Sesuai dengan tanggung jawab yang telah ditetapkan diatas kapal, semua *crew* wajib melaksanakan kewajibannya tanpa terkecuali termasuk perwira yang mengatur *team* kerja diatas kapal untuk menghasilkan kerja sama *team* yang baik, karena keberhasilan pelayaran sampai ditempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami hambatan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja *team* dan sumber daya manusia diatas kapal.

Menurut Dewi (2007) kerja tim adalah bentuk kerja dalam kelompok yang harus diorganisasi dan dikelola dengan baik. Tim beranggotakan

orang-orang yang memiliki keahlian yang berbeda-beda dan dikoordinasikan untuk bekerja sama dengan pimpinan. Terjadi saling ketergantungan yang kuat satu sama lain untuk mencapai sebuah tujuan atau menyelesaikan sebuah tugas. Dengan melakukan kerjasama tim diharapkan hasilnya melebihi jika dikerjakan secara perorangan.

Agar hal tersebut dapat berjalan dengan baik, *crew* kapal merupakan salah satu komponen penting di atas kapal. *Crew* kapal sangat dibutuhkan di atas kapal. jika tidak ada *crew*, kapal tidak dapat beroperasi. Bekerja di atas kapal merupakan salah satu pekerjaan yang sangat besar resiko nya. Sering sekali kita temui kecelakaan saat bekerja di atas kapal. Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Kebanyakan kecelakaan kerja di atas kapal terjadi dari sumber daya manusia yang kurang memahami betapa pentingnya penggunaan *safety equipment* di atas kapal dan rendahnya kesadaran dari *crew* kapal. Untuk meminimalisir hal-hal tersebut, perlu adanya tindakan positif yang bertujuan untuk mencegah kecelakaan kerja yang terjadi diatas kapal. *Safety equipment* adalah alat-alat yang dibutuhkan untuk keselamatan kerja. Keselamatan kerja yang seluruh badan dan jiwa manusia dalam dunia kerja khususnya maupun dalam kehidupan sehari-hari membutuhkan *safety equipment*.

Tarwaka (2008:5) mengatakan bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau properti

maupun korban jiwa yang terjadi dalam suatu proses kerja industri yang berkaitan.

Pada saat penulis melaksanakan praktik laut di MV.KT 02, penulis sering menjumpai beberapa kasus mengenai kurangnya kesadaran *crew* kapal memakai *safety equipment*. Contohnya, Pada tanggal 23 September 2018, Mualim 1 menginstruksikan untuk memberi *grease* di setiap *crane* diatas kapal yang berguna untuk memperlancar penggunaan *crane* sebelum bongkar muat dilaksanakan. *Boatswain* sebagai kepala kerja *deck*, memberi tugas kepada penulis untuk membantu dia pada saat pelumasan dari *main deck*. Tetapi, pada saat proses nya, *Boatswain* tidak memakai *safety Harness*. Hal seperti ini adalah contoh kecil dari tidak tertibnya saat kerja di atas kapal. pada saat ada pekerjaan yang mengharuskan kita menaiki *crane* atau bangunan tinggi lainnya, *Safety harness* wajib dipakai oleh *crew*. Mereka tidak mempedulikan penggunaan *safety equipment* pada saat sebelum kerja, dengan alasan mengganggu mereka saat bekerja dan tidak nyaman saat memakainya. Kondisi tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak, mulai dari korban sendiri bahkan sampai pihak perusahaan. Kerugian tersebut berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam betuk luka memar di anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, dan yang terparah menimbulkan korban jiwa.

Kerja sama antara perwira dan anak buah kapal harus terjalin ketika sebelum dan sesudah melakukan suatu pekerjaan. Sebelum pekerjaan

dilakukan, biasanya akan diadakan rapat kecil dimana *safety officer* menginstruksikan ke anak buah kapal dimulai dari persiapan peralatan sampai pekerjaan selesai. *Safety officer* akan bertanggung jawab secara penuh atas keselamatan dan keamanan *crew* kapal dalam melaksanakan suatu pekerjaan. *Safety officer* harus memahami terlebih dahulu apa itu *ISM Code (International Safety Management)* dan *Solas (Safety of Life at Sea)*. Latar belakang dibentuk nya *ISM Code* adalah banyak terjadi kecelakaan kapal yang pada umumnya disebabkan oleh kelalaian manusia itu sendiri. *ISM Code* menjadi salah satu pedoman bagi *safety officer* dalam melaksanakan pekerjaannya. Dengan adanya instruksi yang jelas dari perwira dan dapat diterima dengan jelas oleh *crew* dapat meminimalisasi kecelakaan kerja. Tetapi sering sekali peran *safety officer* di atas kapal tidak dilaksanakan dengan baik. Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik membuat penelitian dengan judul, “ **PERAN SAFETY OFFICER TERHADAP PENGGUNAAN SAFETY EQUIPMENT UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA CREW DI ATAS KAPAL MV KT 02** “

## 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dapatlah diambil beberapa perumusan masalah yang dapat menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam penelitian ini. Adapun perumusan masalah itu sendiri, yaitu :

1.2.1 Bagaimana peran *safety officer* terhadap penggunaan *safety equipment* di atas kapal MV KT 02 ?

1.2.2 Bagaimana upaya meningkatkan penggunaan *safety equipment* untuk keselamatan kerja *crew* kapal MV KT 02 ?

### 1.3 **Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang penulisan dan rumusan masalah penulis.

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini diantaranya :

1.3.1 Untuk mengidentifikasi peran *Safety Officer* terhadap penggunaan *safety equipment* di atas kapal MV. KT 02

1.3.2 Untuk menentukan upaya apa agar dapat meningkatkan keselamatan kerja *crew* di kapal MV. KT 02

### 1.4 **Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penyusunan penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan dan dipertimbangkan serta dijadikan acuan bagi pihak-pihak yang membutuhkan :

#### 1.4.1 **Manfaat Secara Teoritis**

1.4.1.1 Dapat menjadi perhatian bagi institusi untuk lebih meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan agar menghasilkan sumber daya manusia yang handal dan terampil.

1.4.1.2 Sebagai perbandingan antara teori dengan praktik nyata di lapangan pada saat praktik laut.

## 1.4.2 Manfaat Secara Praktis

1.4.1.1 Dapat memberikan informasi bagi pengembangan ilmu Nautika dalam memahami pentingnya peran *safety officer* terhadap penggunaan *safety equipment* dalam keselamatan *crew* kapal.

1.4.1.2 Memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pada khususnya.

## 1.5 **Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan para pembaca dalam mengerti penyajian skripsi maka penulis menyusun dan menguraikan beberapa penjelasan singkat tentang materi pokok skripsi ini. Adapun penyusunan dan sistematika penulisan sebagai berikut

### 1.5.1 Bab 1 Pendahuluan

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

### 1.5.2 Bab II Landasan Teori

Dalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang berhubungan dengan judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan dan

referensi penyusunan kerangka pemikiran atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

#### 1.5.3 Bab III Metode Penelitian

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, teknik keabsahan data, dan prosedur penelitian.

#### 1.5.4 Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan informasi terkait peran *safety officer* di atas kapal dan upaya meningkatkan kinerja peran *safety officer* terhadap penggunaan *safety equipment* untuk keselamatan kerja *crew* kapal.

#### 1.5.5 Bab V Penutup

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

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

Untuk menunjang pembahasan mengenai peran *safety officer* terhadap penggunaan *safety equipment* untuk meningkatkan keselamatan kerja *crew* di atas kapal MV KT 02, maka perlu diketahui dan dijelaskan dari beberapa pustaka terkait dengan pembahasan skripsi ini agar tidak terjadi salah paham dalam membaca.

##### 2.1.1 Peran

Soerjono Soekanto (2002:243) Peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), Ketika seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka orang tersebut telah menjalankan suatu peranan. Peranan dan kedudukan saling bergantung satu sama lain, tidak ada peranan tanpa kedudukan dan sebaliknya. Peranan menjadi sangat penting karena mengatur perilaku seseorang. Peranan dapat membuat seseorang menyesuaikan perilaku sendiri dengan perilaku orang-orang dikelompoknya. Peranan diatur oleh norma-norma yang berlaku dalam masyarakat.

J. Dwi Narwoko dan Bagong Suyanto (2010:160) peranan dapat membimbing seseorang dalam berperilaku, karena fungsi peran sendiri adalah sebagai berikut :

##### 2.1.1.1 Memberi arah pada proses sosialisasi.

2.1.1.2 Pewarisan tradisi, kepercayaan, nilai- nilai, norma-norma dan pengetahuan.

2.1.1.3 Dapat mempersatukan kelompok atau masyarakat.

2.1.1.4 Menghidupkan sistem pengendalian dan kontrol, sehingga dapat melestarikan kehidupan masyarakat.

## 2.1.2 *Safety officer*

*Safety officer* merupakan orang yang bertanggung jawab akan keselamatan kerja suatu lingkup kerja. *Safety officer* juga merupakan program pengendalian resiko K3 secara administratif dalam upaya menurunkan dan mencegah terjadinya kecelakaan ditempat kerja, baik terhadap K3 maupun lingkungan (Ika Dewi:2007). Selain itu, ada beberapa tugas dan tanggung jawab yang harus dimiliki oleh *safety officer*, seperti berikut ini berdasarkan media K3 indonesia (<http://mediak3.com/kenali-perbedaan-safety-man-dan-safety-officer/>) :

### 2.1.4.1 Mengenalkan Keselamatan Kerja

Tugas utama dari *safety officer* adalah mengenalkan tentang K3 yakni Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada karyawan baru. Oleh karena itu menjadi *safety officer* juga harus memiliki kemampuan marketing. Pasalnya hal ini dilakukan agar karyawan baru bisa di bujuk untuk menaati semua keselamatan kerja pada perusahaan tersebut.

#### 2.1.4.2 Sebagai Informan

*Safety officer* merupakan sumber informasi bagi semua yang ada di dalam perusahaan tersebut. Mereka harus mampu menjawab semua pertanyaan yang berhubungan dengan kesehatan dan keselamatan kerja karyawan.

#### 2.1.4.3 Investigator

*Safety officer* merupakan orang yang berperan sebagai penyelidik. Di mana mereka memiliki tanggung jawab menyelidiki apa penyebab terjadinya suatu kecelakaan di tempat kerja tersebut.

#### 2.1.3 Penggunaan

Menurut kamus besar bahasa Indonesia yang terdapat dalam <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/penggunaan>, Penggunaan memiliki makna Proses, cara, perbuatan menggunakan sesuatu, pemakaian.

#### 2.1.4 Safety Equipment

Setiap bidang pekerjaan harus mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bekerja. Begitu juga dalam bekerja di atas kapal. Apalagi pekerjaan ini melibatkan fisik dan juga lokasi kerja yang kadang beresiko. Maka dari itulah *safety equipment* diwajibkan penggunaannya saat bekerja di atas kapal.

*Safety equipment* ada berbagai macam yang berguna untuk melindungi seseorang dalam melakukan pekerjaan yang fungsinya untuk mengisolasi tubuh tenaga kerja dari potensi bahaya di tempat kerja. (Tarwaka, 2008)

Menurut Tigor Tambunan (2007:1), *safety equipment* adalah perlengkapan kerja yang harus dikenakan oleh pekerja pada lingkungan kerja tertentu dengan tujuan untuk mengurangi dampak bahaya-bahaya kerja yang ada.

Jenis-jenis *safety equipment* sebagai penunjang dalam bekerja di atas kapal, yaitu :

#### 2.1.4.1 *Wearpack* (Pakaian Kerja)

Fungsi pakaian kerja yang sesuai dengan standar ialah untuk melindungi badan manusia dari pengaruh dari luar yang bisa melukai anggota tubuh.

#### 2.1.4.2 *Safety Shoes* (Sepatu Khusus Keamanan)

Sepatu yang dipakai pekerja konstruksi haruslah memenuhi kriteria tertentu. Bagian muka sepatu harus keras untuk mengurangi resiko luka akibat benda tajam yang banyak dipakai dalam pekerjaan konstruksi.

#### 2.1.4.3 *Safety Glass* (kacamata)

Jenis kacamata pekerja konstruksi ini bisa dipakai untuk melindungi mata yang rawan terkena debu. Bisa pula

melindungi dari bahan dan material berbahaya yang bisa merusak mata.

#### 2.1.4.4 *Ear Plug* (Penutup Telinga)

Fungsi utama dari *safety equipment* pada konstruksi ini ialah untuk melindungi bagian pendengaran dari kebisingan. Karena di lokasi konstruksi akan ditemui banyak mesin dan alat yang menimbulkan bunyi bising.

#### 2.1.4.5 *Safety Gloves* (Sarung Tangan)

Khususnya bagi pekerja lapangan atau di atas kapal, alat ini sangat penting. Sarung tangan melindungi dari resiko luka akibat terkena benda keras dan tajam.

#### 2.1.4.6 *Safety Helmet* (pelindung kepala)

Bukan hanya pekerja, setiap yang datang ke kapal wajib memakai helm. Gunanya ialah untuk melindungi kepala akan resiko kejatuhan benda-benda.

#### 2.1.4.7 *Mask* (alat untuk menutup muka)

Debu dan material bahan bangunan yang tak kasat mata akan rawan beterbangan. Maka dari itulah, pemakaian masker tak boleh disepelekan. Gunanya untuk melindungi saluran pernafasan pekerja agar tidak terganggu.

Hal di atas sangat penting diterapkan mengingat dalam pekerjaan konstruksi akan melibatkan alat, mesin, dan juga metode yang bisa menimbulkan resiko. Demi

melindungi keselamatan pekerja, maka standar keselamatan khususnya peralatannya harus ditekankan. Keselamatan kerja merupakan prioritas penting bagi pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Seluruh perusahaan pelayaran memastikan bahwa *crew* mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan semua operasi yang dibawa di atas kapal.

#### 2.1.5 Keselamatan Kerja

Lalu Husni (2003:138), kesehatan dan keselamatan kerja adalah ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja di tempat kerja.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ke lima (2016) <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/keselamatan>, Keselamatan (ke/se/la/mat/an) adalah perihal (keadaan dan sebagainya) selamat; kesejahteraan; kebahagiaan dan sebagainya. Dari pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa keselamatan merupakan hal yang dibutuhkan setiap manusia yang dapat memberikan rasa aman untuk melaksanakan kelangsungan hidupnya. Keselamatan sebagai kebutuhan dimaksudkan sebagai setiap manusia akan mencari dan mengusahakan agar mendapatkan keselamatan dimanapun manusia itu berada, termasuk saat melaksanakan kerja. Keselamatan dapat diusahakan dan diciptakan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja. Tempat kerja menjadi salah satu area dimana sebuah

keselamatan tersebut diperlukan. Karena potensi kecelakaan kecelakaan kerja sangat mungkin terjadi di tempat kerja. Hal ini mendorong adanya istilah keselamatan kerja.

Menurut Suma'mur (2001:104), keselamatan kerja merupakan rangkaian usaha untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan 12 tentram bagi para karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan.

#### 2.1.6 *Crew*

Menurut kamus besar bahasa indonesia <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kru> *crew* diartikan sebagai awak kapal dan awak pesawat terbang. Dalam penelitian ini *crew* dapat diartikan juga sebagai anak buah kapal. Semua awak kapal terkecuali nahkoda secara administrasi tercantum dalam buku siji anak buah kapal. Berdasarkan (UU No.17/2008) tentang pelayaran. Berdasarkan <https://dimensipelaut.blogspot.com/2019/01/hak-dan-kewajiban-abk-dan-nahkoda-pelaut.html>, hak-hak anak buah kapal antara lain :

2.1.6.1 Hak atas upah.

2.1.6.2 Jam kerja dan jam istirahat.

2.1.6.3 Hak atas permakanan dan penginapan dikapal.

2.1.6.4 Hak atas cuti.

2.1.6.5 Hak atas perawatan kalau sakit dikapal.

2.1.6.6 Hak atas angkutan bebas ketempat tujuan dan tempat asal.

2.1.6.7 Kesempatan mengembangkan karier.

### 2.1.7 Kapal

Menurut UU RI No.17 Tahun 2008 Pasal 1 tentang pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Dengan beberapa penelitian terdahulu ini menjadikan acuan bagi penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat menambah teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu tersebut, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama termasuk adanya redundansi dan plagiarisme karena penulis berfokus pada peran *safety officer* terhadap penggunaan *safety equipment* untuk meningkatkan keselamatan kerja. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Penelulis	Judul Penelitian	Kesimpulan
1.	Anna Tri Wijayanti (2018)	Analisis Manfaat Penelitian Keselamatan Kerja Untuk Meminimalisir	Meningkatkan <i>safety meeting</i> diatas kapal mengenai keselamatan kerja dan melakukan pengecekan dan

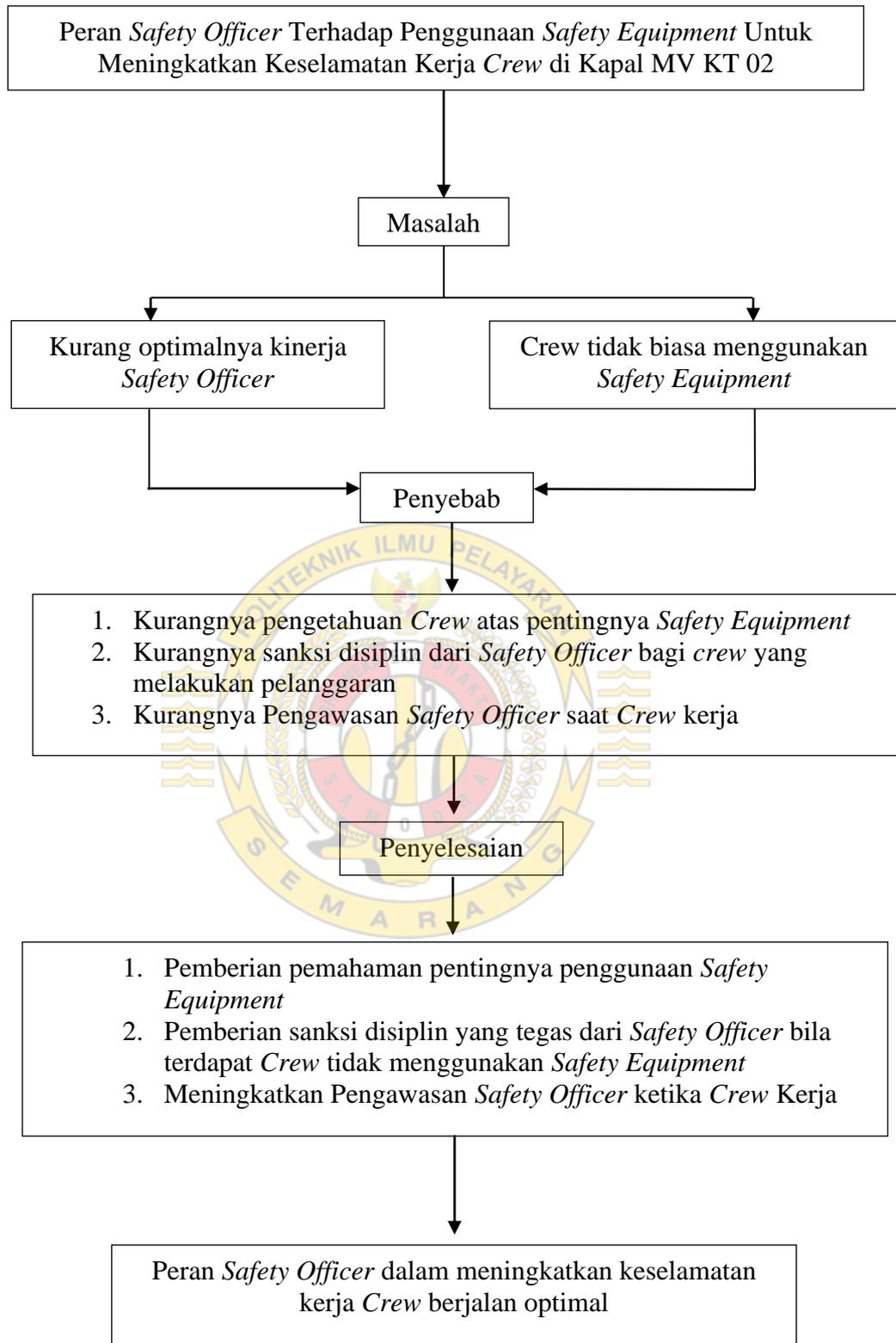
		Terjadinya Kecelakaan Kerja di MV. Brussel Bridge Pada PT. Jasindo Duta Segara	perawatan pada <i>safety equipment</i> sehingga resiko kecelakaan kerja dapat diminimalisir.
2.	Bhayu Eka Anggita (2018)	Peningkatan Kesadaran ABK Dalam Penggunaan <i>Personal Protective Equipment</i> Di Atas Kapal MV. Amazon	Upaya peningkatan kesadaran ABK dalam penggunaan <i>Personal Protective Equipment</i> dengan cara melakukan familiarisasi kepada ABK yang baru, memberikan motivasi kepada <i>crew</i> , dan melakukan pengawasan.

### 2.3 Kerangka Berpikir

Untuk mempermudah penulis dalam penyusunan skripsi, maka penulis menggunakan kerangka pemikiran secara sistematis berupa bagan. Kerangka pikir akan menjelaskan hubungan *variable* yang diperkirakan akan terjadi dan diperoleh hasil dari penjabaran tinjauan pustaka. Pemaparan kerangka pikir ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana dan disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menyelesaikan

pokok permasalahan yang terdapat pada skripsi ini. Bagan berikut ini mendasari kerangka pemikiran penelitian ini yang ditunjukkan pada gambar.





Gambar 2.1 Kerangka Pikir

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Simpulan

Berdasarkan penelitian dan uraian pada pembahasan masalah pada bab sebelumnya mengenai “Peran *Safety Officer* Terhadap Penggunaan *Safety Equipment* Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja *Crew* diatas Kapal MV. KT 02”, maka sebagai bagian akhir dalam penelitian ini penulis memberikan kesimpulan yang diambil dari hasil pembahasan masalah sebagai berikut :

- 5.1.1 Dalam menerapkan penggunaan *safety equipment* di kapal, peran *safety officer* belum optimal dalam melaksanakan pengawasan terhadap *crew* ketika sedang bekerja yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja.
- 5.1.2 Upaya dalam penggunaan *safety equipment* memiliki pengaruh besar dalam meningkatkan keselamatan kerja *crew* diatas kapal, yaitu dengan cara memberikan pemahaman mengenai pentingnya *safety equipment*, meningkatkan pengawasan oleh *safety officer* dan memberi sanksi disiplin ketika terdapat *crew* melanggar aturan.

#### 5.2 Saran

- 5.2.1 Sebaiknya *safety officer* melaksanakan pengawasan secara berkala agar meminimalisir kecelakaan dalam bekerja yang dapat menyebabkan kerugian terhadap individu, kapal, dan perusahaan.

5.2.2 Sebaiknya *safety officer* memberikan sosialisasi dalam *safety meeting* mengenai penggunaan *safety equipment* dengan menjelaskan dampak apa yang terjadi jika tidak menggunakan *safety equipment* yang bertujuan agar seluruh *crew* paham dan mengutamakan keselamatan, kesehatan dan keamanan dalam bekerja.



## DAFTAR PUSTAKA

- Andayani, Dewi. 2007. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Produktivitas Tenaga Kerja di Sumatera Utara*. Skripsi. Medan : Universitas Sumatera Utara.
- Dewi Ika Susilawati. 2007. *Analisa uraian tugas safety officer PT XYZ terhadap persyaratan kompetensi kerja petugas K3 proyek setingkat first-line supervisor = Analysis of safety officer job description at PT. XYZ, against work competency requirements of project first-line supervisor*.
- Husni, Lalu. 2003. *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Jakarta: PT. Rajagrafindo persada.
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Pengertian *crew* diambil dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kru> Diakses pada tanggal 10 April 2020
- Pengertian hak-hak anak buah kapal (UU No 17 Th/2008) diambil dari: <https://dimensipelaut.blogspot.com/2019/01/hak-dan-kewajiban-abk-dan-nahkoda-pelaut.html> Diakses pada tanggal 10 April 2020
- Pengertian kapal diambil dari : <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kapal> Diakses pada tanggal 5 April 2020
- Pengertian keselamatan diambil dari [:https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/keselamatan](https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/keselamatan) Diakses pada tanggal 13 April 2020
- Pengertian Penggunaan diambil dari [:https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/penggunaan](https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/penggunaan) Diakses pada tanggal 4 April 2020
- Pengertian *safety officer* diambil dari: <http://mediak3.com/kenali-perbedaan-safety-man-dan-safety-officer/> diakses pada tanggal 7 April 2020
- Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta: Bandung.
- Sugiyono. 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Suma'mur. 2001. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta : CV Haji Masagung.

Tambunan STB. 2007. *Personal Protective Equipment*. Yogyakarta., Graha Ilmu.

Tarwaka. 2008. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta : Harapan Pess.



## Lampiran I

### Crew List

(Name of shipping line, agent, etc)		CREW LIST				Page No.
		V	ARR	DEP		
1. Name of ship <b>MV. KT 02/YBLF2</b>		2. Port of Arrival / Departure <b>Belawan</b>			3. Date <b>15 June 2019</b>	
4. Necessity of ship <b>INDONESIA (TANJUNG PRIOK)</b>		5. Last port of Call <b>Bayah</b> Next Port :			6. Nature and No. of Identity document (seaman's Book/validity) ( DD / MM / YY )	
7. No.	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth ( DD / MM / YY )	( DD / MM / YY )	Date and Place of Engagement ( DD / MM / YY )
1	SUKARTIYO	MASTER	INDONESIA	03 May 1969 Pati, Indonesia	E 153664	26 April 2019
2	L.G. ANGGA HERI SAIPUTRA	CH/OFF	INDONESIA	11 August 1990 Sidomulyo, Indonesia	F 004329	02 January 2019
3	AGUNG CAHYO PRIHANDOKO	2/OFF	INDONESIA	29 November 1986 Magelang, Indonesia	E 139975	21 Mei 2019
4	DESVIANA ISA ROBBANI	3/OFF	INDONESIA	13 December 1992 Magelang, Indonesia	E 057157	26 January 2019
5	ANUGRAH PRATAMA ARYANTO	Jr. 3/OFF	INDONESIA	03 April 1996 Pasuruan, Indonesia	E 057362	20 Mei 2019
6	BAKRUN	CHIEF ENG	INDONESIA	05 December 1962 Klaten, Indonesia	F 002718	19 January 2019
7	BUDI HARYANTO	2/ENG	INDONESIA	16 September 1981 Kendal, Indonesia	E 075680	23 January 2019
8	BAYU NURCAHYONO	3/ENG	INDONESIAN	06 March 1973 Klaten, Indonesia	F 169028	26 April 2019
9	ILHAM MUSTHOFA MAULANA	4/ENG A	INDONESIA	25 April 1995 Tuban, Indonesia	E 057134	26 January 2019
10	PRANANDA EKA NURVIANTONI	4/ENG B	INDONESIA	26 April 1996 Madiun, Indonesia	E 057417	26 April 2019
11	MULYADI SUPARDI	BOATSWAIN	INDONESIA	22 June 1973 Palembang, Indonesia	B 012650	07 December 2018
12	MOHAMAD KHOLIK	A/B - 1	INDONESIA	18 April 1984 Tegal, Indonesia	F 037542	07 December 2018
13	TAMSIL BANGSA DIREJA	A/B - 2	INDONESIA	28 November 1981 Jakarta, Indonesia	F 206662	02 January 2019
14	DIAN SYAFRI	A/B - 3	INDONESIA	24 April 1968 Jakarta, Indonesia	C 000770	20 March 2019
15	DENI MAIRIANDA	OILER - 1	INDONESIA	05 May 1992 Selayu, Indonesia	D 006966	31 December 2018
16	MOHAMAD NADI FIRMANSYAH	OILER - 2	INDONESIA	04 April 1979 Jakarta, Indonesia	F 084613	29 January 2019
17	ROCKI PERMANA	OILER - 3	INDONESIA	19 March 1987 Kacang, Indonesia	E 100905	16 February 2019
18	HENDRA BIN KIAT	COOK	INDONESIA	11 August 1974 Panji, Indonesia	E 141277	31 December 2018
19	REIGA ZUHRIZA M	D/CADET 1	INDONESIA	26 March 1999 Tanjung Pinang, Indonesia	F 192810	30 January 2019
20	SISWOYO	D/CADET 2	INDONESIA	08 Juli 1997 Pati, Indonesia	F 075726	06 June 2019
21	REZA DWI SETYO NUGROHO	D/CADET 3	INDONESIA	13 Desember 1997 Salatiga, Indonesia	F 136770	23 Agustus 2018
22	AHMAD ANDIKI SUBAKTIS	E/CADET 1	INDONESIA	12 August 1998 Rembang, Indonesia	F 120764	27 August 2018
23	PHOVON TRYANSYAH	E/CADET 2	INDONESIA	27 December 1996 Bengkulu, Indonesia	F 120463	28 August 2018
24	ALBERTO OKTAVIANUS H	E/CADET 3	INDONESIA	08 October 1998 Surabaya, Indonesia	F 117850	26 February 2019

MASTER  
CAPT. G. HARNO

## Lampiran II

### Ship Particulars

## SHIP PARTICULAR MV. KT 02

<p>Name Of The Ship : MV. KT 02                  Port Of Registry : Tg Priok                  Kind Of Ship : Bulk Carrier                  IMO Number : 9154600                  Call Sign : YDLF 2                  Builders : HASHIHAMA SHIPBUILDING JAPAN                  Delivered : 24-SEPTEMBER-1998                  Gross Tonnage : 25982                  Nett Tonnage : 15690                  Deadweight : 47374 MT                  Summer Draft : 11.60 M                  Length (L.O.A.) : 185.74 M                  (L.B.P) : 177.00 M                  Breadth : 30.40 M                  Depth : 16.50 M                  Light Ship : 7456 MT                  Ht. Of Top Mast/Keel : 45.06 M                  T.P.C On Summer Draft : 50.00 MT/CM                  Bale Capacity : 55554.90 M<sup>3</sup>                  Grain Capacity : 57208.40 M<sup>3</sup>                  Panama Nett : 21609                  Panama Ship Id. : 0807010                  Suez Canal Gross : 26831.47                  Nett : 23730.62                  Suez Ship Id. :                  F.O. Capacity 100% : 1478 CBM                  D.O. Capacity 100% : 316 CBM                  Total F.W. 100% : 389 MT                  Tanks Ballast capacity : 14832 MT                  Hold Ballast capacity : 11769 MT                  Total Ballast capacity : 26601 MT                  Tank top load density : 13.73                  H. top/deck load density : 2.0/3.45                  Previous name : SPAR CETUS                  Cargo gears : MITSUBISHI - ELECTRO HYDRAULIC                  4 x 30 MT SWL X 22 M OUT REACH                  Cargo grab : SMAG SPINNER                  4 X 12 CBM SWL</p>	<p>Owner : Rokusal Transporter PTE LTD -600                  North Bridge, Road, #05-01                  Park View Square, Singapore                  100770                  Operator : Pt. Karya Sumber Energy                  Jalan Kali Besar Barat No. 37                  Jakarta Barat 11230                  Indonesia                  Main Engine : D&amp;W                  Model : MITSUBI MAN B&amp;W                  Output Max : M.C.R 7171 KW X 120 RPM                  N.C.R 6454 KW X 116 RPM                  Generators : DAIHATSU Sdk-20                  Output : 600 KVA X 3                  Volt : 440 V X 60 HZ                  Boiler : Vertical Composite Type                  Propeller : Right Hand, 5 Bladed Fixed pitch Keyless                  NI - Al - Bronze                  Dia. - 5900mm                  Anchors : AC - 14 Type                  Port : 5800Kg / 12 Shackles                  Stbd : 5800Kg / 11 Shackles                  Chain Cable : Common Stud Chain                  73 mm / 632.5 m (P + S), Grade 3                  Service Speed : 14.5 Knots                  Max Speed : 14.0 Knots                  Hatch Size : Hatch 1 = 20.0 X 15.30 Meters                  Hatch 2 = 20.8 X 15.30 Meters                  Hatch 3 = 20.8 X 15.30 Meters                  Hatch 4 = 20.8 X 15.30 Meters                  Hatch 5 = 20.8 X 15.30 Meters</p>
<p>PHONE FBB :                  PHONE VSAT :                  PHONE VSAT :</p>	<p>PHONE VSAT :                  MMSI : 525003683                  SAT C TELEX : +                  E'MAIL : kt02.kse@gmail.com</p>

Load lines	Symbols	Freeboard	Draft	Displacement	Deadweight
Tropical	T	4.338	12.199	56079	48624
Summer	S	4.587	11.950	54830	47375
Winter	W	4.836	11.701	53585	46130

**FRESH WATER ALLOWANCE : 274 MM**

Adipala, 22 April 2018

Acknowledged by,

  
**CAPT. SUYATNO**  
 Master Of MV. KT 02

### Lampiran 3

#### Transkrip Wawancara

1. Daftar Nama Crew

NO	NAMA	JABATAN	KETERANGAN
1	SUKARTIYO	NAKHODA	RESPONDEN 1
2	L.G ANGGA HERI	MUALIM I	RESPONDEN II
3	AGUNG CAHYO	MUALIM II	RESPONDEN III
4	DESVIANA ISA ROBBANI	MUALIM III	RESPONDEN IV
5	DIAN SYAFRI	JURU MUDI	RESPONDEN V
6	BUDI HARYANTO	MASINIS II	RESPONDEN VI
7	ILHAM MUSTHOFA	MASINIS IV	RESPONDEN VII
8	DENI MAIRIANDRA	OILER I	RESPONDEN VIII
9	MOHAMAD NADI	OILER II	RESPONDEN IX
10	MAULANA AKBAR	CREWING	RESPONDEN X

Responden

2.

Hasil Wawancara

a.

Wawancara dengan

Nakhoda MV. KT 02

Penulis :“Menurut pendapat anda apa yang menjadi faktor peran *safety officer* kurang optimal ?”

Nakhoda :”Menurut saya terdapat beberapa faktor yang menyebabkan peran *safety officer* kurang optimal, yang saya prioritaskan adalah faktor dari manusia nya itu sendiri. Demi tercapainya keselamatan dan keamanan kerja di atas kapal tidak lepas dari siapa yang menentukan bagaimana sikap yang harus diambil agar tidak menimbulkan situasi yang tidak diinginkan. Dengan rasa kesadaran yang tinggi, saya yakin dapat meminimalisir bahaya di atas kapal. Kedisiplinan penggunaan *safety equipment* bagi *crew* juga dapat meningkatkan peran *safety officer*.”

Penulis :”Bagaimana tanggapan anda mengenai *safety equipment* yang kurang lengkap dan tidak layak digunakan oleh *crew* ?”

Nakhoda :”Mengenai hal tersebut saya sudah menginstruksikan kepada mualim 3 untuk membuat *requisition* dan mengirim ke kantor. Tetapi memang proses nya agak lama dan *crew* mengeluhkan akan hal tersebut. Saya menyadari dengan

keterlambatan *supply* barang ke atas kapal membuat kinerja *crew* menurun akan penggunaan *safety equipment* dan dapat membuat kecelakaan dalam bekerja.”

b. Wawancara dengan

Mualim I MV. KT 02

Penulis :“Apa yang menyebabkan *safety officer* di atas kapal MV KT 02 belum optimal ?”

Mualim I :“Ada beberapa faktor yang menyebabkan kinerja *safety officer* belum optimal, yaitu manusia, peralatan, prosedur, manajemen perusahaan mengenai proses *supply safety equipment*. Terutama yang saya fokuskan adalah faktor manusia itu sendiri.”

Penulis :“Bisa anda jelaskan mengenai faktor manusia itu sendiri ?”

Mualim I :“Hal ini dikarenakan tidak disiplinnya *crew* dalam bekerja dan rasa kesadaran atas pentingnya penggunaan *safety equipment* yang masih rendah. Oleh karena itu saya melakukan pengawasan ketika *crew* bekerja, walaupun tidak rutin dilakukan. Saya juga akan memberi tindakan bila terdapat *crew* yang tidak mematuhi peraturan. Mulai dari teguran secara lisan sampai melaporkan kepada nahkoda agar tidak mengulangi kesalahan yang sama.”

c. Wawancara dengan

Mualim II MV. KT 02

Penulis :“Apakah pelaksanaan *safety meeting* di kapal MV. KT 02 rutin dilaksanakan ?”

Mualim II :”Iya, terutama kapal berencana memasuki galangan saat melaksanakan docking. ”

Penulis :”Seberapa pentingkah pelaksanaan *safety meeting* dilaksanakan di atas kapal ?”

Mualim II :”*Safety meeting* sendiri bertujuan untuk membahas kegiatan seperti *drill*, mengganti *wire* pada *crane* dan pekerjaan berat lainnya. Setelah kegiatan tersebut dilaksanakan, seluruh *crew* melaksanakan evaluasi apabila terjadi kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan. Selain itu, *safety meeting* di atas kapal juga terdapat sosialisasi pemahaman tentang perencanaan sebelum kerja atau pra kerja. *Safety meeting* menyangkut perencanaan dan tugas-tugas yang nantinya dibentuk untuk membagi kelompok kerja masing-masing *crew* dan juga bertujuan untuk

pengecekan *safety equipment* dan peralatan kerja yang akan digunakan.”

d. Wawancara dengan

Mualim III MV. KT 02

Penulis :”Bagaimana pelaksanaan *safety meeting* di MV. KT 02 ?”

Mualim III :”Selama saya menjadi mualim 3 di kapal MV. KT 02, sebagian besar permasalahan yang dibahas di dalam *safety meeting* adalah mengenai perebutan kadet yang menjadi tardida. Tardida sendiri merupakan kata lain dari *mess boy* (pelayan). Di kapal ini, koki bekerja hanya sendiri sehingga membutuhkan tardida untuk membantunya. Jadi, koki komplain kepada mualim 1 agar kadet *deck* atau kadet mesin menjadi tardida. Karena permasalahan ini dibahas berulang kali dalam *safety meeting*, ketika saya menjelaskan tentang pentingnya penggunaan *safety equipment* dalam bekerja, seluruh *crew* tidak peduli lagi dan tidak serius mendengarkan apa yang saya jelaskan.”

Penulis :”Bagaimana tanggapan anda mengenai hal tersebut ?”

Mualim III :”Tanggapan saya mengenai hal tersebut sangat kurang bagus, terutama respon *crew* ketika saya memberikan pemahaman tentang pentingnya penggunaan *safety equipment* untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja. Hal tersebut juga demi kepentingan *crew* dan keselamatan orang yang disekitarnya. Jadi sebaiknya pelaksanaan *safety meeting* harus diperhatikan seluruh crew sampai kegiatan tersebut selesai dilaksanakan.”

e. Wawancara dengan Juru

Mudi MV. KT 02

Penulis :”Apakah penting penggunaan *safety equipment* dalam bekerja menurut anda ?”

Juru Mudi :” Menurut saya penggunaan *safety equipment* dalam bekerja sangat dibutuhkan karena akan berpengaruh pada keselamatan dan keamanan bagi penggunanya.”

Penulis :”Pada kenyataanya, banyak *crew* yang tidak menggunakan *safety equipment* dalam bekerja, bagaimana tanggapan anda mengenai hal tersebut ?”

Juru Mudi :”Menurut saya beberapa *crew* yang tidak menggunakan *safety equipment* dalam bekerja dikarenakan dapat mengganggu olah gerak mereka, sehingga tidak terasa nyaman ketika digunakan. Contohnya ketika saya mengecet *lifeboat* saya tidak menggunakan *safety helmet* karena

terasa berat ketika kepala melihat ke atas dan pandangan pun menjadi terbatas.”

- f. Wawancara dengan Masinis 2 MV. KT 02
- Penulis :”Bagaimana kinerja *crew* mesin ketika bekerja di kamar mesin ?”
- Masinis 2 :”Selama saya menjadi kepala kerja di kamar mesin, kinerja mereka selama ini baik-baik saja walaupun ada beberapa yang tidak taat, terutama pada *crew* yang baru saja naik ke atas kapal, harus membutuhkan waktu familiarisasi supaya terbiasa dengan suasana di kapal, dan pada kadet yang masih harus diingatkan tentang prosedur kerja yang baik dan benar.”
- Penulis :”Apakah peran *safety officer* berpengaruh pada kinerja *crew* mesin ketika bekerja ?”

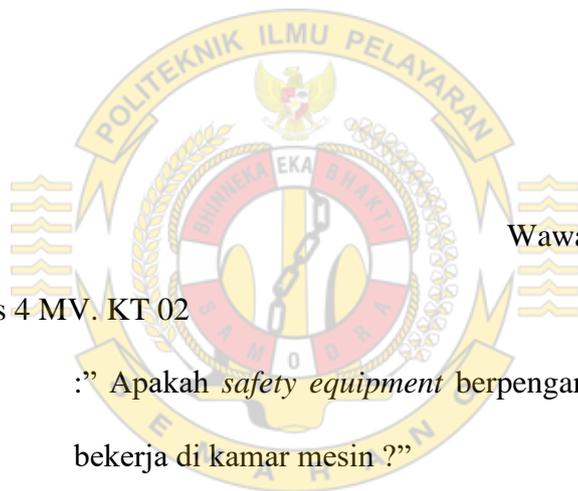
Masinis 2 :”Setelah diberlakukannya *safety meeting* secara rutin mengenai betapa pentingnya penggunaan *safety equipment* dalam bekerja, mereka perlahan mulai membiasakan diri menggunakan *safety equipment* tanpa harus disuruh lagi. Jika hal tersebut terus di biasakan dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja *crew* di atas kapal MV. KT 02”

g.

Masinis 4 MV. KT 02

Penulis :” Apakah *safety equipment* berpengaruh bagi anda dalam bekerja di kamar mesin ?”

Masinis 4 :”menurut saya penggunaan *safety equipment* dalam bekerja di kamar mesin sangat di berpengaruh, karena berdampak pada keselamatan dan keamanan kerja di kamar mesin. Contohnya tanpa kita menggunakan *safety gloves*, kemungkinan tangan kita terbentur besi yang lancip atau bersentuhan dengan besi yang panas lebih besar karena tidak ada pelindung pada tangan.”



Wawancara dengan

Penulis :”Apakah peran *safety officer* dibutuhkan ketika bekerja di kamar mesin ?”

Masinis 4 :”Menurut saya peran *safety officer* dibutuhkan ketika *crew* mesin sedang bekerja, karena untuk memastikan standar keselamatan dan keamanan untuk menyelesaikan suatu masalah. Mengecek apakah sesuai dengan prosedur sebelum bekerja dan memberi teguran jika terdapat *crew* yang tidak menggunakan *safety equipment*.”



h. Wawancara dengan *Oiler*

I MV. KT 02

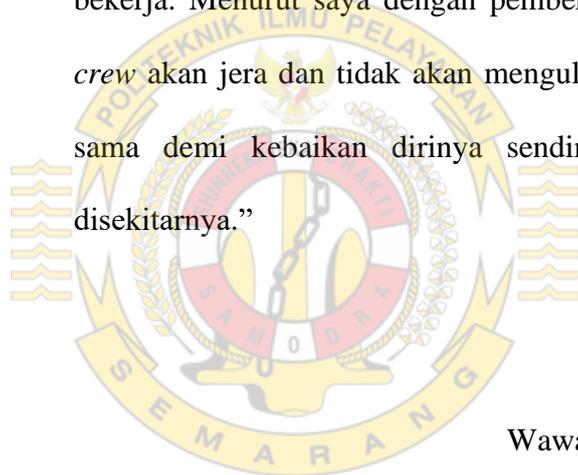
Penulis :”Bagaimana menurut anda mengenai peran *safety officer* di kapal MV. KT 02 ?”

*Oiler I* :”Menurut saya, peran *safety officer* di kapal MV. KT 02 harus ditingkatkan lagi karena masih banyak *crew* mesin yang belum menggunakan sadar akan pentingnya meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di atas kapal. Ketika bekerja di kamar mesin, masih sering terjadi bekerja dengan menggunakan kaos saja dengan alasan

panas dan tidak nyaman saat menggunakan *wearpack*. Ketika ada audit dari kantor, kita baru menggunakan perlengkapan selayaknya karena demi kepentingan dokumentasi dan laporan ke kantor.”

Penulis :”Menurut anda apa yang harus diperhatikan lagi untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja ?”

*Oiler I* :”Pengawasan secara berkala, dan pemberian sanksi kepada siapa saja yang tidak menggunakan *safety equipment* dalam bekerja. Menurut saya dengan pemberlakuan hal tersebut, *crew* akan jera dan tidak akan mengulangi kesalahan yang sama demi kebaikan dirinya sendiri dan orang yang disekitarnya.”



i.

Wawancara dengan *Oiler*

II MV. KT 02

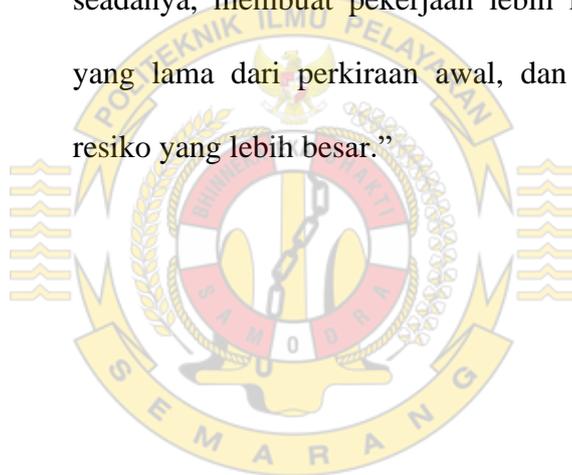
Penulis :”Apakah *safety equipment* menurut anda berpengaruh dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam bekerja ?”

*Oiler II* :”Dengan penggunaan *safety equipment* dalam bekerja secara teratur digunakan oleh *crew*, bukan hal tidak mungkin kecelakaan kerja di atas kapal tidak terjadi. Dengan kesadaran yang tinggi akan keselamatan diri sendiri

akan meminimalisir hal-hal yang tidak diinginkan. Tetapi permasalahan di kapal ini yaitu *safety equipment* terbatas yang menjadi salah satu faktor *crew* tidak menggunakan *safety equipment* dalam bekerja.”

Penulis :”Apa yang menyebabkan kuantitas *safety equipment* tidak mencukupi *crew* dalam bekerja?.”

Oiler II :”*safety equipment* yang kurang karena telatnya *supply* barang sampai di atas kapal. Dengan peralatan yang seadanya, membuat pekerjaan lebih membutuhkan waktu yang lama dari perkiraan awal, dan dapat menimbulkan resiko yang lebih besar.”



j. Wawancara dengan  
*Crewing* MV. KT 02

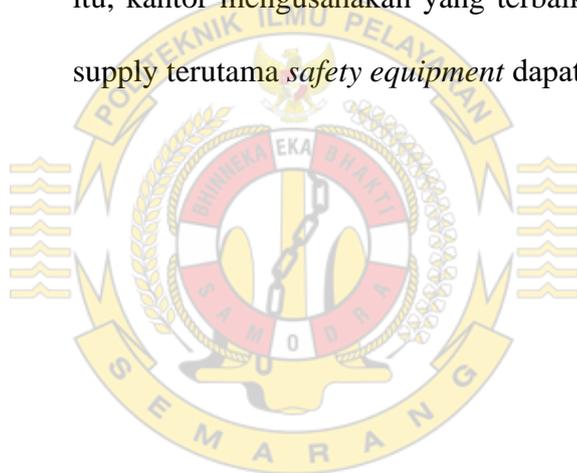
Penulis :”Bagaimana tanggapan anda mengenai *supply* barang yang telat sampai ke atas kapal ?”

*Crewing* :”Saya menyadari sering kali terjadi keterlambatan barang sampai ke atas kapal. Hal tersebut di karenakan PT. Karya Sumber Energy mempunyai lebih dari satu kapal yang menyebabkan harus memilih prioritas terlebih dahulu

sebelum mengirim. Apakah dalam keadaan *urgency* apa tidak. Kantor juga mempertimbangkan posisi kapal sebelum dikirim, dikarenakan ongkos kirim yang mahal jika mengirim ke luar pulau jawa.”

Penulis :” Apakah keterlambatan supply barang sering terjadi di PT. Karya Sumber Energy ?

Crewing :”Keterlambatan *supply* barang terutama di MV. KT 02 terjadi karena faktor yang sudah saya sebutkan, oleh karena itu, kantor mengusahakan yang terbaik agar keterlambatan supply terutama *safety equipment* dapat diminimalisir.”



## LAMPIRAN 4

### *Requisition Report*

#### REQUEST OF SPARE/STORE PART(A)

Quarter  Normal  Emergency

Ship's Name	MV.KT - 02	Voy. No.	049 B	2/O	C/O	Master 
Doc. No.	015/D/LSA/KT02/10/18	Date of Requisition	21.10.2018			

No.	Description	Edition	Unit	Remain	Req'	App'	Remarks
1.	7.2 LITHIUM THIONYL CHLORIDE BATTERY (Li-SOCl <sub>2</sub> )	Serial No 5A01306	PCS	Pcs	2		FOR SART MODEL MAKER SAMYUNG ENC CO.LTD Exp : 12-2018
2.	RETRO REFLECTOR TAPE (SOLAS)		PCS	ROLL	2		Required Solas Type

Reason of Request and Date of Requesting / A Place :  
**MOHON DI SUPPLY SETIBA KAPAL DI BATAM ETA 15 JANUARI 2019 DAN SESUAI PERMINTAAN,  
 TERIMA KASIH.**

For Office	
	Supply Company
	Place of Supply
	Date of Supply
	P.I.C.    Reviewed    Reviewed    Approved
	/            /            /            /

## Requisition report

### REQUEST OF SPARE/STORE PART(A)

Quarter  Normal  Emergency

Ship's Name	MV.KT - 02	Voy. No.	049 B	2/O	C/O	Master
Doc. No.	015/D/LSA/KT02/01/19	Date of Requisition	10.01. 2019			

No.	Description	Edition	Unit	Remain	Req'	App'	Remarks
1.	EAR PLUG		PCS		24		
2.	SAFETY HARNESS		PCS		10		
3.	GOOGLES		PCS		24		
4.	SAFETY GLOVES		PCS		24		

Reason of Request and Date of Requesting / A Place :

**MOHON DI SUPPLY SETIBA KAPAL DI BATAM ETA 15 JANUARI 2019 DAN SESUAI PERMINTAAN,  
TERIMA KASIH.**

For Office					
	Supply Company				
	Place of Supply				
	Date of Supply				
	P.I.C.	Reviewed	Reviewed	Approved	
	/	/	/	/	

**LAMPIRAN 5**  
**GAMBAR-GAMBAR**



Gambar 1 *Cleaning palka tanpa memakai safety equipment*



Gambar 2 *Bekerja tanpa menggunakan safety harness*



Gambar 3 *Safety meeting* di kapal MV. KT 02



SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 165/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

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

Nama : REZA DWI SETYO NUGROHO  
NIT : 531611106010 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PERAN SAFETY OFFICER TERHADAP PENGGUNAAN SAFETY EQUIPMENT UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA CREW DI ATAS KAPAL MV. KT 02

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 9 %\* (Sembilan Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 11 Agustus 2020  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &  
PENERBITAN

  
ALFI MARYATI, SH  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19750119 199803 1 002

\*Catatan:

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

# PERAN SAFETY OFFICER TERHADAP PENGGUNAAN SAFETY EQUIPMENT UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA CREW DI ATAS KAPAL MV. KT 02

## ORIGINALITY REPORT

9%

SIMILARITY INDEX

9%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://docplayer.info">docplayer.info</a> Internet Source	3%
2	<a href="http://ejournal.unugha.ac.id">ejournal.unugha.ac.id</a> Internet Source	2%
3	<a href="http://ashariazwar.blogspot.com">ashariazwar.blogspot.com</a> Internet Source	2%
4	<a href="http://pip-semarang.ac.id">pip-semarang.ac.id</a> Internet Source	2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Reza Dwi Setyo Nugroho
2. Tempat, Tanggal lahir : Salatiga, 13 Desember 1997
3. Alamat : Tretes Rt 001/004 Kelurahan  
Karangkepoh, Kecamatan  
Karanggede, Kab. Boyolali. Jawa Tengah
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Lasidi
  - b. Ibu : Alm. Hariyanti
6. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD Negeri Baros Mandiri 4 Kota Cimahi Lulus Tahun 2010
  - b. SMP Negeri 2 Kota Cimahi Lulus Tahun 2013
  - c. SMA Negeri 5 Kota Cimahi Lulus Tahun 2016
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : MV. KT 02

Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy

Alamat : Jl. Kali Besar Barat No 37 Jakarta Barat 11230  
Indonesia