



**PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* TERHADAP
KESELAMATAN TENAGA KERJA BONGKAR MUAT
PADA KAPAL MV. KT 06**

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

Oleh

**AKBAR BAGUS ISMAIL
NIT 531611106019 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020



**PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* TERHADAP
KESELAMATAN TENAGA KERJA BONGKAR MUAT
PADA KAPAL MV. KT 06**

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

Oleh

**AKBAR BAGUS ISMAIL
NIT 531611106019 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* TERHADAP KESELAMATAN
TENAGA BONGKAR MUAT PADA KAPAL MV. KT 06**

Disusun oleh:

AKBAR BAGUS ISMAIL
NIT. 531611106019 N

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

Semarang, 29-07-2020

Dosen Pembimbing I
Materi

Dr. Capt. M. SHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19560625 198203 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

SRI PERWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penerapan *Safety Management* Terhadap Keselamatan Tenaga Kerja Bongkar Muat Pada Kapal MV KT 06”

karya,

Nama : Akbar Bagus Ismail

NIT : 531611106019 N

Program Studi : Nautika


Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 11 Agustus 2020.

Semarang, 11 Agustus 2020.

Penguji I


Capt. TRIKISMANTORO, MM, M.Mar
Pemata (III/c)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19560625 198203 1 002

Penguji III


Capt. KAROLUS G. LEUK SENGADJI, M.M
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19501016 199503 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Akbar Bagus Ismail

NIT : 531611106019 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul "Penerapan *Safety Management* Terhadap Keselamatan

Tenaga Kerja Bongkar Muat Pada Kapal MV KT 06"

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 29 Juni 2020

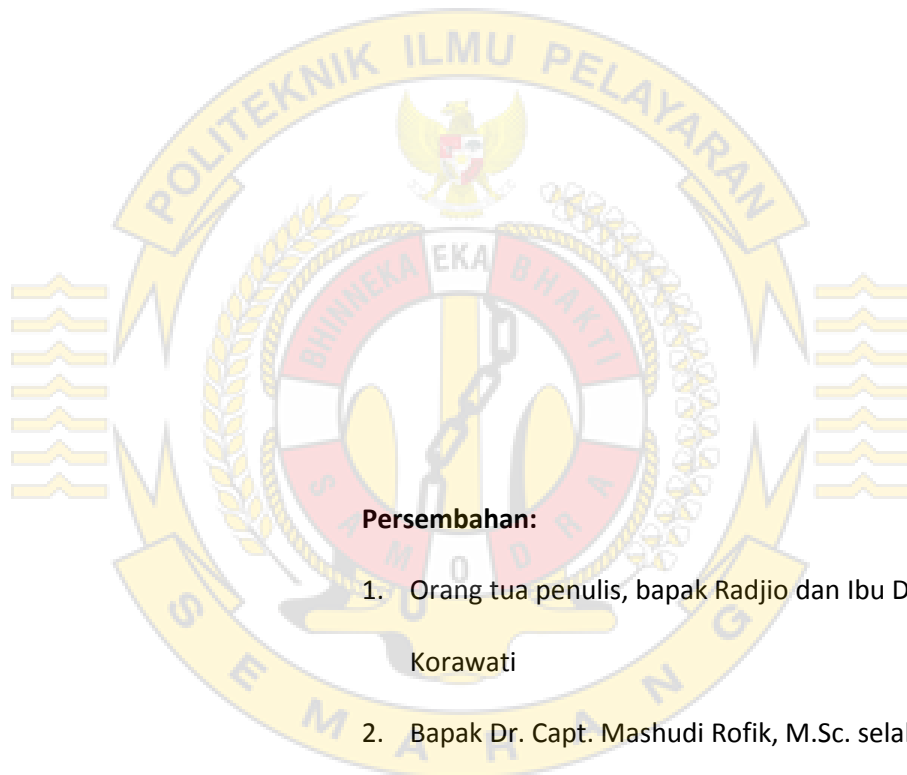
Yang membuat pernyataan,



AKBAR BAGUS ISMAIL
NIT. 531611106019 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Masa depan milik mereka yang mempersiapkan hari “Man Saaro ‘alaa Darbi Washola”.



Persembahan:

1. Orang tua penulis, bapak Radjio dan Ibu Dwi Korawati
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku dosen pembimbing
3. Ibu Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM. selaku dosen pembimbing
4. Taruna Taruni Angkatan 53 PIP Semarang
5. Seluruh Senior, Rekan, dan Junior kasta Tegal

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Penerapan *safety management* terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV. KT 06”**

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak dan Ibu serta keluarga tercinta yang selalu memberikan motivasi, kasih sayang dan doa serta dukungan moral yang telah diberikan.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku dosen pembimbing materi penulisan skripsi yang telah membimbing saya dengan sangat sabar dan tanggung jawab telah memberikan bimbingan, arahan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini,. Terima kasih atas semua bantuannya, tanpa bapak skripsi ini tidak akan dapat terselesaikan dengan tepat waktu.
3. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang

4. Ibu Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM. selaku dosen pembimbing metode penulisan skripsi yang telah membimbing saya dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan bimbingan, arahan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan tepat waktu.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tersayang atas dorongan moril dan materil.
7. Kepada seluruh crew kapal MV. KT-06 periode 2018-2019 yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati peneliti menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 29 JULI 2020
Penulis


Akbar Bagus Ismail
NIT. 531611106019 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 TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	5
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	7
BAB II. LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Tinjauan pustaka	9
2.2 Definisi operasional	21

2.3	Kerangka pikir.....	23
BAB III.	METODE PENELITIAN	25
3.1	Pendekatan dan desain penelitian.....	25
3.2	Tempat dan waktu penelitian	27
3.3	Sumber data penelitian.....	28
3.4	Teknik pengumpulan data.....	29
3.5	Teknik keabsahan data	33
3.6	Teknik analisis data.....	38
BAB IV.	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	39
4.1	Gambaran Umum Objek Penelitian	39
4.2	Analisa Masalah.....	42
4.3	Pembahasan.....	47
BAB V.	PENUTUP.....	66
5.1	Simpulan	66
5.2	Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA.....		69
LAMPIRAN.....		70
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....		83

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	:	Kerangka Berpikir.....	23
Gambar 3.1	:	Diagram Triangulasi Teknik Pengumpulan Data.....	34
Gambar 3.2	:	Diagram Triangulasi Sumber Data.....	34
Gambar 3.3	:	Diagram Triangulasi Waktu Pengumpulan Data.....	35
Gambar 4.1	:	Gambar Kapal MV. KT06.....	39
Gambar 4.2	:	Proses Pemindahan <i>Loader</i> Ke Tongkang.....	36
Gambar 4.3	:	Proses Pemuatan Semen Dalam Kemasan.....	65
Gambar 4.4	:	Contoh TKBM yang tidak menggunakan APD.....	66
Gambar 4.5	:	TKBM melakukan penataan muatan tanpa APD.....	67

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Tabel <i>Crew List</i>	41
Tabel 4.2	Tabel <i>Ship Particular</i>	42



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>	70
Lampiran 2	<i>Crew List</i>	71
Lampiran 3	Foto Stowage Plan.....	72
Lampiran 4	Foto Sertifikat Safety Management.....	73
Lampiran 5	Foto Surat Laut.....	74
Lampiran 6	Foto TKBM yang Tidak Melaksanakan <i>Safety Management</i>	75
Lampiran 7	Transkrip Wawancara.....	76

ABSTRAKSI

Akbar Bagus Ismail, 531611106019 N, 2020, “Penerapan *Safety Management* Terhadap Keselamatan Tenaga Kerja Bongkar Muat Pada Kapal MV. KT 06”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,
Pembimbing I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M. Sc., Pembimbing II: Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM

Dalam kegiatan bongkar muat diperlukan keselamatan dalam bekerja. Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah semua bentuk kecelakaan. Berdasarkan pengalaman penulis, banyak pelanggaran yang dilakukan oleh TKBM pada saat bekerja. Maka peneliti mengangkat rumusan masalah : 1) Bagaimana penerapan *safety management* terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV. KT06. 2) Apa saja kendala ketika menerapkan *safety management* terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV.KT06.

Penelitian ini berlandaskan teori-teori yang menjelaskan tentang judul yang diangkat berkaitan dengan *safety management* seperti UU No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, dan Peraturan Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia NO. PER.08/MEN/VII/2010 tentang alat pelindung diri. Disertai dengan kerangka pikir yang mendasari penelitian ini.

Metode penelitian skripsi ini adalah kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Observasi, wawancara dan dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan sehingga didapatkan teknik keabsahan data.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa penerapan *safety management* pada saat proses bongkar muat sangat buruk, dan banyak ditemukan kendala seperti : 1) kurangnya pengawasan. 2) Kurangnya pengetahuan akan *safety management*. 3) Kurangnya kesadaran TKBM akan pentingnya *safety management*. 4) Ketidaknyamanan para TKBM saat menggunakan APD. 5) Minimnya persediaan APD. 6) Lupa. Untuk itu saran yang diberikan yaitu : 1) Agar perusahaan bongkar muat memberikan APD yang mencukupi. 2) Agar pemerintah sebaiknya mengutus seseorang yang tidak terlibat dalam proses bongkar muat untuk pengawasan. 3) Agar TKBM sebaiknya melakukan pendidikan dan pelatihan-pelatihan. 4) Agar *foreman* sebaiknya selalu melakukan pengecekan sebelum melaksanakan bongkar muat.

Kata Kunci: *Safety management*, TKBM, Bongkar Muat

ABSTRACT

Akbar Bagus Ismail, 531611106019 N, 2020, "**The Application of Safety Management To The Safety Of Labour Unloading On MV.KT06**", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Politechnic, Advisor I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M. Sc., Supervisor II: Sri Purwantini SE, S.Pd, MM.

In unloading activities required safety in the work. Occupational safety is an effort or activity to create a safe work environment and prevent all forms of accidents. According to the author's experience, many of the violations made by TKBM are employed. Then the researcher raised the formulation of problems: 1) How the application of safety management to the safety of the labor force load on MV. KT06. 2) What are the obstacles when applying safety management to the safety of unloading labor on MV.KT06.

This research is based on theories describing the title raised in relation to safety management such as LAW No. 13 year 2003 on employment, Decree of the Minister of Transportation No. KM 14 years 2002 about the implementation and loading and unloading of goods from and to the ship, and the labor and transmigration regulation of the Republic of Indonesia NO. PER. 08/MEN/VII/2010 on personal protective equipment. Accompanied by the framework of the underlying think this research.

This thesis research method is qualitative. The data source is fetched from primary and secondary data. Observation, interviews and documentation is a data collection technique used to obtain data validity techniques.

The results concluded that the implementation of safety management during the loading process was very poor, and many obstacles were found as such: 1) lack of supervision. 2) Lack of knowledge about safety management. 3) Lack of awareness of TKBM will the importance of safety management. 4) inconvenience of TKBM when using APD. 5) Lack of APD supplies. 6) forgotten. Therefore, the advice given are: 1) in order for the loading and unloading company to provide adequate APD. 2) in order for the government to send someone who is not involved in the stevedoring process for supervision. 3) for TKBM should conduct education and training. 4) in order for Foreman should always check before carrying out the loading and unloading.

Keywords: Safety management, TKBM, stevedoring

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada zaman sekarang ini, transportasi laut menjadi berkembang begitu pesat sesuai dengan perkembangan-perkembangan teknologi yang ada. Semua perusahaan yang mempunyai investasi di bidang perkapalan berkeinginan untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dengan biaya produksi yang sekecil mungkin. Sering kali terjadi, perusahaan secara terus menerus hanya memperhitungkan keuntungan tanpa memperhatikan keselamatan kapal.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak, akan membuat pihak lain mengalami kekhawatiran. Berdasarkan pengalaman penulis pada saat melaksanakan praktek layar banyak tenaga kerja bongkar muat yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain, dan lingkungan sekitarnya. Bahkan, ada tenaga kerja bongkar muat yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu dapat berakibat sangat fatal serta dapat terjadi kapan saja.

Karena itu, faktor keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam bekerja. Tanpa memperhatikan faktor keselamatan maka pada saat bekerja akan menemui suatu masalah yang dapat menyebabkan suatu

kecelakaan baik ringan hingga yang fatal. Perlu diketahui ¹menurut dari hasil statistik, dari semua kecelakaan kapal 80% di sebabkan oleh kesalahan manusia atau *human error*. karena kelalaian baik secara sengaja ataupun tidak disengaja, dan juga kesalahan dalam mengambil keputusan atau tindakan. Namun, bukan hanya saja karena kesalahan manusia akan tetapi karena kesalahan manajemen (*management error*), yang oleh pakar dalam dunia maritim dikatakan “*Lack Of Management Control*”. Pada kenyataannya dilapangan bahwa 75%-79% dari kesalahan manusia tadi disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk.

Karena itulah, sangat membutuhkan suatu sistem manajemen keselamatan yang mengatur segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja mereka dengan tetap memperhatikan keselamatan awak kapal dan pengoperasian kapal, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran-pencemaran yang mungkin akan terjadi. Sebab itu, Organisasi Kelautan International (*International Maritime Organization/IMO*) dalam sidang umumnya mensahkan suatu kode internasional mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang disebut dengan Ketentuan Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management Code/ISM Code*) yang tertuang dalam resolusi No. A 443 (XI) yang berbunyi “ Dimana melalui resolusi ini dewan mengundang pemerintah untuk mengambil langkah-langkah penting untuk melindungi kapal dalam proses

¹ Dephub, Modul *International Safety Management Code*,(Jakarta:Badan Diklat Perhubungan,2000), hlm 6.

pembongkaran yang sesuai dengan pedoman keamanan maritim dan perlindungan lingkungan laut “ dan No. A 680 (17) yang berbunyi “ Melalui permintaan anggota pemerintahan untuk mendorong pertanggungjawaban atas manajemen dan pengoperasian kapal untuk melaksanakan langkah-langkah pengembangan yang tepat, dalam peralatan dan penilaian keamanan dan manajemen pencegahan polusi sesuai dengan pedoman manajemen IMO, untuk pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi “.

Dalam pengoperasian bongkar muat ditemukan banyak sekali tenaga kerja bongkar muat yang tidak memperhatikan keselamatan dirinya sendiri, banyak dari mereka tidak menggunakan alat keselamatan seperti : *safety harness, safety gloves, safety shoes*. Bahkan mereka hanya menggunakan kaos, celana pendek, dan sandal yang dalam hal tersebut sangat berbahaya sekali saat akan naik ke *crane*.

Penulis mengamati bahwa pernah terjadi insiden atau kecelakaan pada tenaga kerja bongkar muat pada saat proses bongkar muat yang disebabkan kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan diri. Kecelakaan fatal yang pernah ditemukan adalah jatuhnya tenaga kerja bongkar muat jatuh dari *crane*. Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan – kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu system manajemen keselamatan yang baik agar dapat dilaksanakan dengan baik pula.

Berdasarkan latar belakang masalah diatas dan mengingat pentingnya manajemen keselamatan, maka penulis tertarik mengambil judul :

“PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* TERHADAP KESELAMATAN TENAGA KERJA BONGKAR MUAT PADA KAPAL MV.KT06”

1.2. Perumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan tulisan singkat yang berada di bagian pembukaan karya tulis, bagian ini menjelaskan secara terperinci mengenai fenomena sosial yang terjadi dalam sejumlah pertanyaan-pertanyaan tertentu. Rumusan permasalahan ini secara singkat mengungkapkan tentang latar belakang tulisan yang disampaikan terhadap batasan-batasan penyelesaian yang diharapkan. Maka perumusan masalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana penerapan *safety management* terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV. KT06?
- 1.2.2. Apa saja kendala ketika menerapkan *safety management* terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV. KT06?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut :

1.3.1. Mengidentifikasi dan menganalisis masalah yang dialami pada saat menerapkan *safety management* guna menjaga keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV.KT06.

1.3.2. Untuk menemukan solusi agar penerapan *safety management* dapat berjalan dan dilaksanakan dengan baik oleh tenaga kerja bongkar muat.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

1.4.1.1. Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan, pengalaman, dan pengetahuan bagi penulis dan pembaca dalam dunia kerja nantinya tentang bagaimana penerapan *safety management* yang baik untuk tenaga kerja bongkar muat guna menunjang keselamatan pada saat bekerja.

1.4.1.2. Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya bisa menjadi bahan peningkatan dalam hal penanganan *safety management*

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1. Bagi Pelabuhan

Sebagai evaluasi bagi para pekerja untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja yang sering disebabkan kurangnya pemahaman terhadap pelaksanaan *safety management* akibat dari kelalaian para pekerja.

1.4.2.2. Bagi Kapal

Dapat dijadikan peringatan bagi para crew kapal untuk lebih memperhatikan faktor keselamatan pada saat bekerja

1.4.2.3. Bagi Tenaga Kerja Bongkar Muat

1.4.2.3.1. Sebagai media edukasi untuk memahami *safety management* lebih dalam dan meminimalisir kecelakaan.

1.4.2.3.2. Agar dapat lebih mematuhi SOP yang sudah ditetapkan.

1.4.2.4. Bagi Sekolah Kemaritiman di Indonesia

1.4.2.4.1. Menambah wawasan bagi para pelajar yang bersekolah di bidang maritim

1.4.2.4.2. Dapat dijadikan sebagai bahan referensi di perpustakaan PIP Semarang .

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah mengetahui pokok-pokok permasalahan dan bagian-bagian skripsi ini maka penulis membagi skripsi ini menjadi

beberapa bagian yang saling berkesinambungan satu sama lain sehingga tercapai tujuan dari penulisan skripsi ini. Dan juga di dalamnya tercantum halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman motto dan persembahan, daftar isi, dan abstraksi. Pada akhir skripsi juga terdapat kesimpulan dan saran sesuai pokok permasalahan. Pada isi dari skripsi ini terbagi menjadi lima bab yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan tinjauan pustaka, definisi operasional, dan kerangka berpikir guna mendukung uraian dan memperjelas serta menegaskan dalam menganalisa data yang di dapat untuk penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang pendekatan dan desain penelitian, tempat/lokasi penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, teknik keabsahan data serta teknik analisis data yang menguraikan tentang tahapan-tahapan cara membahas penelitian yang dilakukan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini mengemukakan tentang gambaran umum objek yang diteliti, analisa masalah, serta pembahasan masalah yang diteliti.

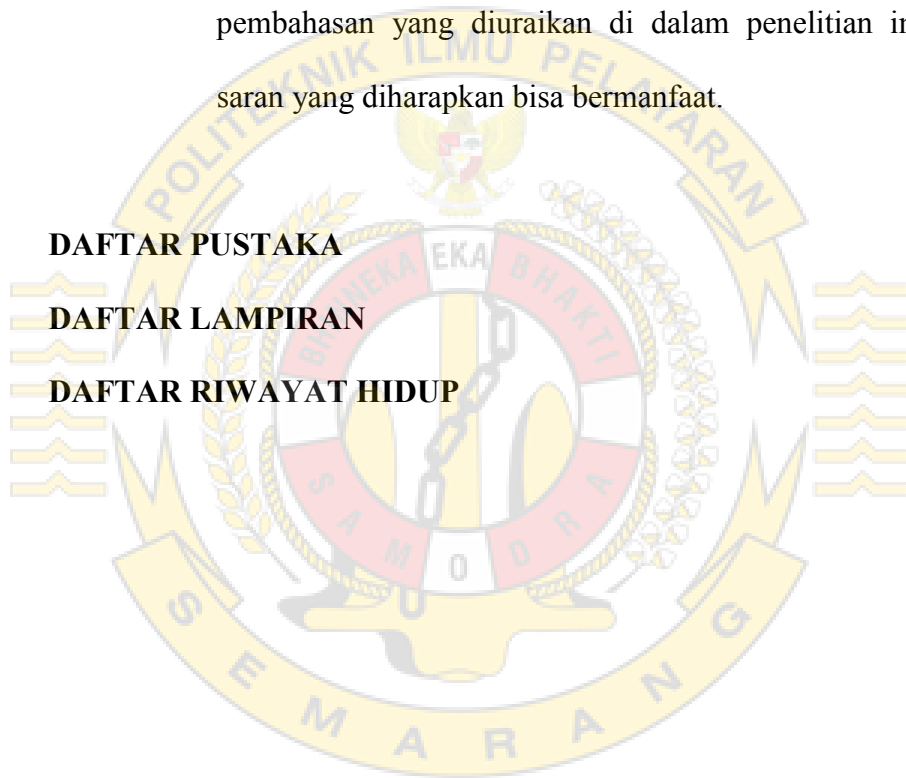
BAB V PENUTUP

Berisi tentang bagian kesimpulan dari seluruh pembahasan yang diuraikan di dalam penelitian ini dan saran yang diharapkan bisa bermanfaat.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan pustaka

Untuk mendukung pemahaman tentang penerapan safety management terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat pada kapal MV. KT06 maka peneliti akan menambahkan teori-teori penunjang dan definisi dari berbagai istilah agar mempermudah pemahaman dalam penulisan skripsi ini.

2.1.1. Penerapan

Definisi-definisi kata penerapan dari Kamus Besar Bahasa Indonesia. Seperti :

2.1.1.1. Proses, cara, perbuatan menerapkan

2.1.1.2. Pemanfaatan, perihal mempraktikan

2.1.2. *Management*

Management atau manajemen menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia² adalah sebagai berikut :

2.1.2.1. Penggunaan sumber daya secara efektif untuk mencapai sasaran

2.1.2.2. Pimpinan yang bertanggung jawab atas jalannya perusahaan dan organisasi

2.1.3. *Safety*

² Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm.708

2.1.3.1. *Safety* atau keselamatan menurut Hoetomo M.A. menyatakan bahwa keselamatan adalah perihal (keadaan dsb) selamat, kesejahteraan, kebahagiaan dsb³.

2.1.3.2. Menurut Bangun Wilson menyatakan bahwa keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan⁴.

2.1.4. Tenaga kerja

Menurut UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyatakan bahwa tenaga kerja ialah setiap orang yang dapat melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi suatu kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.

2.1.5. Bongkar muat

Perlindungan definisi bongkar muat menurut Gianto dan Martopo dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut”⁵, adalah sebagai berikut :

2.1.5.1. Bongkar

³Hoetomo M.A., Kamus Bahasa Indonesia (Jakarta : Pusat Bahasa, 2008), hlm. 1290

⁴Bangun Wilson, Manajemen Sumber Daya Manusia (Jakarta : Erlangga, 2012), hlm. 377

⁵ Herry Gianto, Arso Martopo, Pengoperasian Pelabuhan Laut, (Semarang : Balai Pendidikan dan Pelatihan Pelayaran, 1999), hlm. 31-32

Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang.

2.1.5.2. Muat

Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal.

2.1.5.3. Alat-alat bongkar muat

Peralatan bongkar muat adalah alat-alat penunjang pekerjaan bongkar muat yang meliputi :

2.1.4.3.1. *Stevedoring*

2.1.4.3.1.1. Jala-jala lambung kapal

2.1.4.3.1.2. Tali baja/wire sling

2.1.4.3.1.3. Tali rami manila/rope sling

2.1.4.3.1.4. Jala-jala baja/wire net

2.1.4.3.1.5. Jala-jala tali manila/rope net

2.1.4.3.1.6. *Forklift*

2.1.4.3.2. *Cargodoring*

2.1.4.3.2.1. Gerobak dorong

2.1.4.3.2.2. Palet

2.1.4.3.2.3. *Forklift*

2.1.4.3.3. *Receiving/delivery*

2.1.4.3.3.1. Gerobak dorong

2.1.4.3.3.2. Palet

2.1.4.3.3.3. *Forklift*

2.1.6. Alat pelindung diri

Menurut Peraturan Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia NO. PER.08/MEN/VII/2010 tentang alat pelindung diri menyatakan bahwa⁶:

2.1.6.1. Pasal 1 ayat (1)

Alat pelindung diri selanjutnya disingkat APD adalah suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja

2.1.6.2. Pasal 2

2.1.6.2.1. Pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja

2.1.6.2.2. APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar yang berlaku

2.1.6.2.3. APD sebagaimana pada ayat (1) wajib diberikan oleh pengusaha secara cuma-cuma.

2.1.6.3. Pasal 3

⁶ Menakertrans RI, Peraturan Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia NO. PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri, (Jakarta : 2010)

2.1.6.3.1 APD sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 meliputi:

2.1.6.3.1.1. Pelindung kepala

2.1.6.3.1.2. Pelindung mata dan muka

2.1.6.3.1.3. Pelindung telinga

2.1.6.3.1.4. Pelindung pernapasan beserta perlengkapannya

2.1.6.3.1.5. Pelindung tangan; dan/atau

2.1.6.3.1.6. Pelindung kaki

2.1.6.3.2. Selain APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1), termasuk APD:

2.1.6.3.2.1. Pakaian pelindung

2.1.6.3.2.2. Alat pelindung jatuh perorangan; dan/atau

2.1.6.3.2.3. Jenis dan fungsi APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tercantum dalam lampiran Peraturan Menteri ini.

2.1.6.4. Pasal 4 ayat (1) g

APD wajib digunakan di tempat kerja dimana dikerjakan bongkar muatan di kapal, perahu, dermaga, dok, stasiun, bandar udara dan gudang

2.1.6.5. Lampiran (Fungsi dan Jenis APD)

2.1.6.5.1. Alat pelindung kepala

2.1.6.5.1.1. Fungsi

Alat pelindung kepala adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan, terantuk, kejatuhan atau terpukul benda tajam atau benda keras yang melayang atau meluncur di udara, terpapar oleh radiasi panas, api, percikan bahan-bahan kimia, jasad renik (mikro organisme) dan suhu yang ekstrim.

2.1.6.5.1.2. Jenis

Jenis alat pelindung kepala terdiri dari helm pengaman (*safety helmet*), topi atau tudung kepala, penutup atau pengaman rambut, dan lain-lain.

2.1.6.5.2. Alat pelindung mata dan muka

2.1.6.5.2.1. Fungsi

Alat pelindung mata dan muka adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi mata dan muka dari paparan bahan kimia berbahaya, paparan partikel-partikel yang melayang di udara dan di badan air, percikan benda-benda kecil, panas, atau uap panas, radiasi gelombang elektromagnetik yang mengion maupun yang tidak mengion, pancaran cahaya, benturan atau pukulan benda keras atau benda tajam.

2.1.6.5.2.2. Jenis

Jenis alat pelindung mata dan muka terdiri dari kacamata pengaman (*spectacles*), goggles, tameng muka (*face shield*), masker selam, tameng muka dan kacamata pengaman dalam kesatuan (*full face masker*).

2.1.6.5.3. Alat pelindung telinga

2.1.6.5.3.1. Fungsi

Alat pelindung telinga adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi alat pendengaran terhadap kebisingan atau tekanan.

2.1.6.5.3.2. Jenis

Jenis alat pelindung telinga terdiri dari sumbat telinga (*ear plug*) dan penutup telinga (*ear muff*).

2.1.6.5.4. Alat pelindung pernapasan beserta perlengkapannya

2.1.6.5.4.1. Fungsi

Alat pelindung pernapasan beserta perlengkapannya adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi organ pernapasan dengan cara menyalurkan udara bersih dan sehat dan/atau menyaring cemaran bahan kimia, mikro-organisme, partikel yang berupa debu, kabut (*aerosol*), uap, asap, gas/ fume, dan sebagainya

2.1.6.5.4.2. Jenis

Jenis alat pelindung pernapasan dan perlengkapannya terdiri dari masker, respirator, katrit, kanister, *Re-breather*, *Airline respirator*, *Continues Air Supply Machine=Air Hose Mask Respirator*, tangki selam dan regulator (*Self-Contained Underwater Breathing Apparatus /SCUBA*), *Self-Contained Breathing Apparatus (SCBA)*, dan *emergency breathing apparatus*

2.1.6.5.5. Alat pelindung tangan

2.1.6.5.5.1. Fungsi

Pelindung tangan (sarung tangan) adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi tangan dan jari-jari tangan dari pajanan api, suhu panas, suhu dingin, radiasi elektromagnetik, radiasi mengion, arus listrik, bahan kimia, benturan, pukulan dan tergores, terinfeksi zat

patogen (virus, bakteri) dan jasad renik

2.1.6.5.5.2. Jenis

Jenis pelindung tangan terdiri dari sarung tangan yang terbuat dari logam, kulit, kain kanvas, kain atau kain berpelapis, karet, dan sarung tangan yang tahan bahan

kimia

2.1.6.5.6. Alat pelindung kaki

2.1.6.5.6.1. Fungsi

Alat pelindung kaki berfungsi untuk melindungi kaki dari tertimpa atau berbenturan dengan benda-benda berat, tertusuk benda tajam, terkena cairan panas atau dingin, uap panas, terpajan suhu yang ekstrim, terkena bahan kimia berbahaya dan jasad renik, tergelincir

2.1.6.5.6.2. Jenis

Jenis Pelindung kaki berupa sepatu keselamatan pada pekerjaan peleburan, pengecoran logam, industri, konstruksi bangunan, pekerjaan yang berpotensi bahaya peledakan, bahaya listrik, tempat kerja yang basah atau licin, bahan kimia dan jasad renik, dan/atau bahaya binatang dan lain-lain.

2.1.6.5.7. Pakaian pelindung

2.1.6.5.7.1. Fungsi

Pakaian pelindung berfungsi untuk melindungi badan sebagian atau seluruh bagian badan dari bahaya temperatur panas atau dingin yang ekstrim, pajanan api dan benda-benda panas, percikan bahan-bahan kimia, cairan dan logam panas, uap panas, benturan (*impact*) dengan mesin, peralatan dan bahan, tergores, radiasi, binatang, mikro-

organisme patogen dari manusia, binatang, tumbuhan dan lingkungan seperti virus, bakteri dan jamur.

2.1.6.5.7.2. Jenis

Jenis pakaian pelindung terdiri dari rompi (vests), celemek (apron/coveralls), Jacket dan pakaian yang menutupi sebagian atau seluruh bagian badan.

2.1.6.5.8. Pakaian pelindung jatuh perorangan

2.1.6.5.8.1. Fungsi

Alat pelindung jatuh perorangan berfungsi membatasi gerak pekerja agar tidak masuk ke tempat yang mempunyai potensi jatuh atau menjaga pekerja berada pada posisi kerja yang diinginkan dalam keadaan miring maupun tergantung dan menahan serta membatasi pekerja jatuh sehingga tidak membentur lantai dasar.

2.1.6.5.8.2. Jenis

Jenis alat pelindung jatuh perorangan terdiri dari sabuk pengaman tubuh (*harness*), karabiner, tali koneksi (*lanyard*), tali pengaman (*safety rope*), alat penjepit tali (*rope clamp*), alat penurun (*decender*), alat penahan jatuh bergerak (*mobile fall arrester*), dan lain-lain.

2.1.7. Tanggung Jawab TKBM

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia NO. PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal pada pasal 16 menyatakan bahwa untuk mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, perusahaan bongkar muat wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan menggunakan anggota Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang sudah diregistrasi oleh penyelenggara pelabuhan setempat dan telah memiliki jaminan sosial.⁷

⁷ Menhub RI, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia NO. PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal (Jakarta : 2014), hal. 14

2.2. Definisi operasional

Menurut *Saifudin Azwar* definisi operasional adalah suatu definisi yang memiliki arti tunggal dan diterima secara objektif bilamana indikator variabel yang bersangkutan tersebut tampak, atau suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik-karakteristik variabel tersebut yang diamati⁸. Berikut definisi operasional variabel dalam penelitian ini :

2.3.1. Perusahaan bongkar muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

2.3.2. Tenaga kerja bongkar muat

Semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat dipelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKMB) dan peralatan bongkar muat.

2.3.3. Penyedia jasa bongkar muat

Perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargoing dan receiving/delivery*) dengan

⁸ Saifudin Azwar, Metode Penelitian (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2011), hlm. 61

menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKMB) dan peralatan bongkar muat.

2.3.4. Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan yang meliputi kegiatan:

2.3.4.1. *Stevedoring*

Pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

2.3.4.2. *Cargodoring*

Pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*extackel*) di dermaga dan mengangkat daridermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya

2.3.4.3. *Receiving/delivery*

pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan digudang/lapangan penumpukan dan

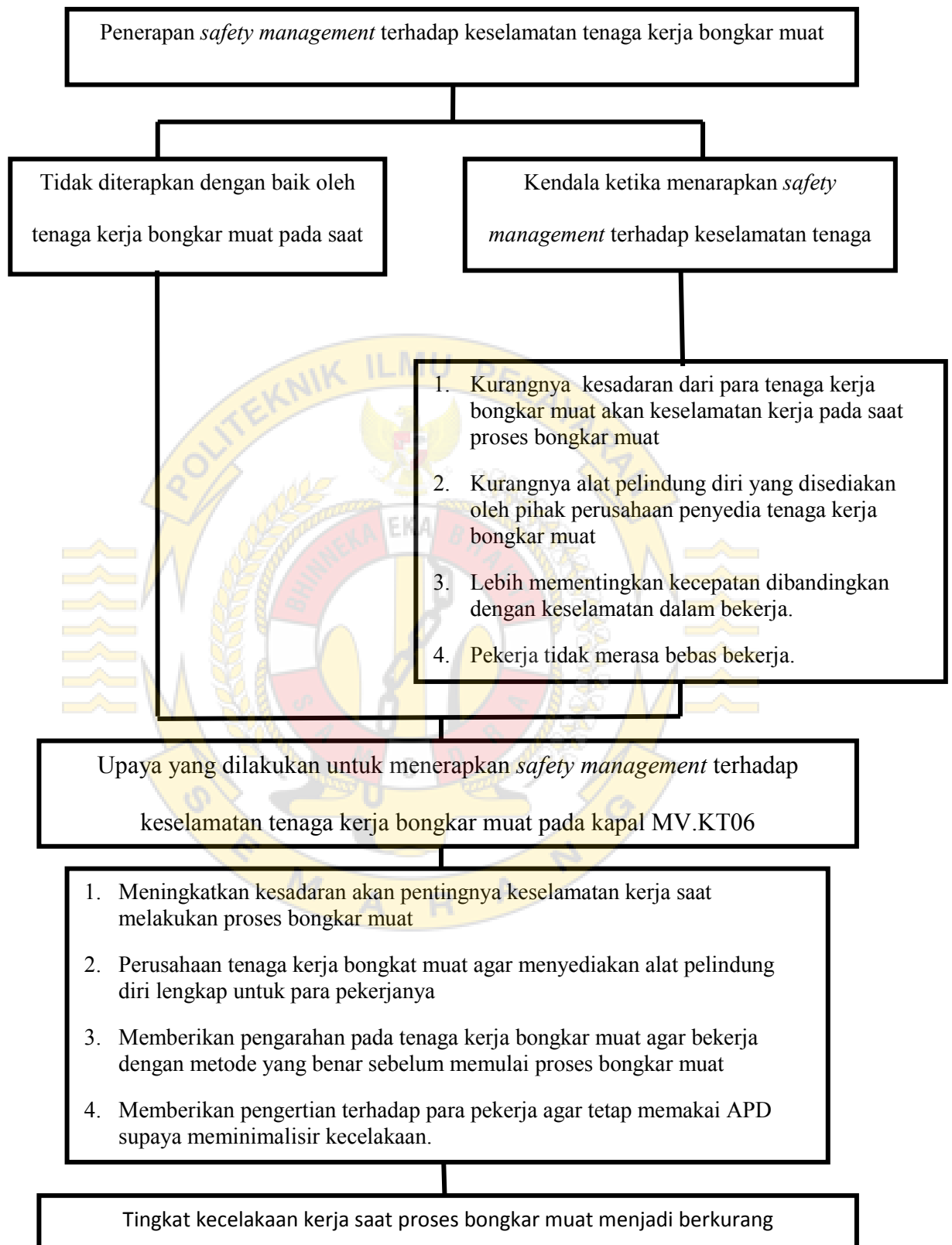
menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

2.3.5. *Stowage plan*

Merupakan sebuah gambaran informasi mengenai rencana pengaturan muatan diatas kapal diatas kapal yang mana gambar tersebut menunjukkan pandangan samping (denah) serta pandangan atas (profil) dari letak-letak muatan, jumlah, dan berat muatan yang berada dalam palka sesuai tanda pengiriman.

2.3. **Kerangka berpikir**

Pada penelitian skripsi ini peneliti menggunakan kerangka berpikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap penyelesaian pokok permasalahan penelitian yaitu penerapan *safety management* terhadap tenaga kerja bongkar muat di MV.KT06. Secara jelas dapat digambarkan kerangka pikir tersebut dalam bentuk alur bagan sebagai berikut



Gambar 2.1. Kerangka pikir penelitian



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan mengenai penerapan *safety management* untuk keselamatan TKBM pada MV. KT.06. Maka dapat disimpulkan bahwa :

5.1.1 Penerapan *safety management* terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat masih sangat buruk atau tidak terlaksana dengan baik.

Di lapangan banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran terhadap pelaksanaan *safety management* yang dilakukan oleh TKBM yang dapat membahayakan keselamatan jiwa. Mengingat banyaknya pelanggaran yang terjadi, prosedur-prosedur kerja perlu dibenahi agar keselamatan TKBM terjamin.

5.1.2 Banyak kendala yang dihadapi saat menerapkan *safety management* yang diakibatkan oleh sebagai berikut :

1. Kurangnya pengawasan oleh *foreman* dan pihak pelabuhan
2. Kurangnya pengetahuan akan *safety management*
3. Kurangnya kesadaran TKBM akan pentingnya *safety management*
4. Ketidaknyamanan para TKBM saat menggunakan APD
5. Minimnya persediaan APD

5.2 Saran

Pada akhir dari penelitian ini, akan memberikan beberapa saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi semua pihak. Baik bagi perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan pihak yang berkepentingan lainnya berkaitan dengan pelaksanaan *safety management* TKBM pada saat proses bongkar muat. Adapun saran-saran yang dapat disampaikan agar penerapan *safety management* berjalan dengan baik adalah sebagai berikut:

- 5.2.1 Agar perusahaan memberikan APD yang mencukupi baik secara jumlah maupun ukurannya. Karena APD yang akan digunakan TKBM saat proses bongkar muat bila ukurannya pas dan nyaman digunakan sehingga bisa meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja yang fatal.
- 5.2.2 Agar otoritas pelabuhan/pihak berwenang sebaiknya meningkatkan pengawasan yang lebih ketat dan memberikan teguran atau sanksi yang tegas terhadap TKBM yang tidak menerapkan *safety management* pada saat proses bongkar muat sedang berlangsung sehingga TKBM akan berfikir dua kali untuk berbuat pelanggaran.
- 5.2.3 Agar TKBM sebaiknya melakukan pendidikan seperti sertifikasi operator bongkar muat dan pelatihan-pelatihan agar terbiasa dengan pekerjaannya sehingga pelaksanaan bongkar muat dapat berjalan dengan baik dan aman.
- 5.2.4 Agar *foreman* sebaiknya selalu melaksanakan pengecekan kepada TKBM sebelum melaksanakan bongkar muat sehingga apabila ada

TKBM yang lupa tidak mengenakan APD dapat melengkapinya dan pekerjaannya dapat terjamin keselamatannya.



DAFTAR PUSTAKA

- Dephub, 2000, Modul *International Safety Management Code*, Badan Diklat Perhubungan, Jakarta.
- M.A., Hoetomo, 2012, *Kamus Bahasa Indonesia*, Pusat Bahasa, Jakarta.
- Wilson, Bangun, 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Erlangga. Jakarta.
- Martopo, Arso dan Gianto, Harry, 1999, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Balai Pendidikan dan Pelatihan Pelayaran. Semarang.
- RI, UU No.13 Tahun 2003 Tentang *Ketenagakerjaan*
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 tentang *Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal*
- Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Bisnis*, Alfabeta, Bandung.
- Nazir, Moh., 2014, *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Bogor.
- Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT.Remaja Rosdakarya. Bandung
- Sekaran, Uma. 2011. *Methods For Business*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Dephub, 2000. *Personal Safety And Social Responsibility*. Badan Diklat Perhubungan. Jakarta

Lampiran 1

Foto Ship Particular

KT		PT. KARYA SUMBER ENERGY SHIP'S PARTICULARS		SATELLITE COMMUNICATIONS																																									
NAME	MV. KT MENS TOP GENIUS	NET TARE	30 Feb 84																																										
CALL SIGN	3 E J 8 8	LAUNCHED	24-06-84	E-MAIL																																									
FLAG	RAMANA	DELIVERED	26-01-84	PHONE																																									
PORT OF REGISTRY	RAMANA	SHIPYARD	KOYO DOCKYARD CO. LTD	FAX																																									
KIND OF SHIP	BULK CARRIER			TELEX	NA																																								
TYPE OF SHIP	Push Dock With Forecastle			MMSI																																									
IMO NUMBER	9180265			EX. NAME	ENS TOP GENIUS ENS BIKAROS P 0917140																																								
CLASS SOCIETY	AK																																												
CLASSIFICATION	TAT																																												
P & I CLUB	NORTH OF ENGLAND																																												
OWNERS	KOKOEA LTD																																												
OPERATORS	PT. KARYA SUMBER ENERGY, J. KAL. BESAK BARAT NO 31 JARAYA-SARWI - 11231 INDONESIA TEL +6221091552. PID SURABAYA MOBILE PHONE +62210109008 EMAIL: kseha@kcsbshipping.com - coa.kar1@gmail.com																																												
GENERAL DIMENSIONS L.O.A. 192.43 M LBP 179.8 BREADTH 31 M DEPTH (molded) 30.5 M HEIGHT (maximum) 45.22 M BRIDGE FRONT - BOW BRIDGE FRONT - STERN																																													
TONNAGE NET 15,463 MT GROSS 25,943 MT GROSS Reduced (P&I) N/A		TANK CAPACITY (cubic) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">CARGO HOLD CAPACITY</th> <th colspan="2">BLST TRK (100%)</th> </tr> <tr> <th>GRAIN (M3)</th> <th>BALE (M3)</th> <th>F.F.Ts</th> <th>1400/42</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NO 1 11,752 m</td> <td>NO 1 11,574 m</td> <td>NO 1RS</td> <td>277.32</td> </tr> <tr> <td>NO 2 12,370 m</td> <td>NO 2 11,975 m</td> <td>NO 2RS</td> <td>681.35</td> </tr> <tr> <td>NO 3 12,370 m</td> <td>NO 3 11,875 m</td> <td>NO 3RS</td> <td>852.32</td> </tr> <tr> <td>NO 4 12,370 m</td> <td>NO 4 11,975 m</td> <td>NO 4RS</td> <td>627.87</td> </tr> <tr> <td>NO 5 11,833 m</td> <td>NO 5 11,748 m</td> <td>NO 5RS</td> <td>503.49</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>APT</td> <td>348.84</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>NO CH</td> <td>12,374.20</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>50,917 m</td> <td>TOTAL</td> <td>26,267.16</td> </tr> </tbody> </table>				CARGO HOLD CAPACITY		BLST TRK (100%)		GRAIN (M3)	BALE (M3)	F.F.Ts	1400/42	NO 1 11,752 m	NO 1 11,574 m	NO 1RS	277.32	NO 2 12,370 m	NO 2 11,975 m	NO 2RS	681.35	NO 3 12,370 m	NO 3 11,875 m	NO 3RS	852.32	NO 4 12,370 m	NO 4 11,975 m	NO 4RS	627.87	NO 5 11,833 m	NO 5 11,748 m	NO 5RS	503.49			APT	348.84			NO CH	12,374.20	TOTAL	50,917 m	TOTAL	26,267.16
CARGO HOLD CAPACITY		BLST TRK (100%)																																											
GRAIN (M3)	BALE (M3)	F.F.Ts	1400/42																																										
NO 1 11,752 m	NO 1 11,574 m	NO 1RS	277.32																																										
NO 2 12,370 m	NO 2 11,975 m	NO 2RS	681.35																																										
NO 3 12,370 m	NO 3 11,875 m	NO 3RS	852.32																																										
NO 4 12,370 m	NO 4 11,975 m	NO 4RS	627.87																																										
NO 5 11,833 m	NO 5 11,748 m	NO 5RS	503.49																																										
		APT	348.84																																										
		NO CH	12,374.20																																										
TOTAL	50,917 m	TOTAL	26,267.16																																										
LOAD LINE INFORMATION (PREVAILING)		<table border="1"> <thead> <tr> <th>PREVAILING</th> <th>DRAFT</th> <th>DWT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TROPICAL WINTER</td> <td>11.802 M</td> <td>47,267 MT</td> </tr> <tr> <td>FRESH</td> <td>11.826 M</td> <td>45,261 MT</td> </tr> <tr> <td>TROPICAL</td> <td>11.920 M</td> <td>47,066 MT</td> </tr> <tr> <td>SUMMER</td> <td>11.68 M</td> <td>45,903 MT</td> </tr> <tr> <td>WINTER</td> <td>11.416 M</td> <td>44,643 MT</td> </tr> </tbody> </table>				PREVAILING	DRAFT	DWT	TROPICAL WINTER	11.802 M	47,267 MT	FRESH	11.826 M	45,261 MT	TROPICAL	11.920 M	47,066 MT	SUMMER	11.68 M	45,903 MT	WINTER	11.416 M	44,643 MT																						
PREVAILING	DRAFT	DWT																																											
TROPICAL WINTER	11.802 M	47,267 MT																																											
FRESH	11.826 M	45,261 MT																																											
TROPICAL	11.920 M	47,066 MT																																											
SUMMER	11.68 M	45,903 MT																																											
WINTER	11.416 M	44,643 MT																																											
MACHINERY / PROPELLER / REIDER MAIN ENGINE WITOLUB SH HARADA 6 E202LS E 1 SET M.C.O 9650 PS (7120KW) 111 RPM I.C.R 75% - 7462 PS 85 RPM Consumption 23 MT / DAY MAX CRITICAL RANGE 37-72 RPM AUX. BOILER TYPE VERTICAL CYL TRIST GCS-22H GENERATOR (3 sets) YANMAR M 220L-3V X 3 SET Working - Idle 4.5 MT / DAY - 2.6 MT / DAY		FIRE FIGHTING <table border="1"> <thead> <tr> <th>TYPE</th> <th>HULL</th> <th>ENG.</th> <th>CAPACITY</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO2 fire extinguishing</td> <td></td> <td>145</td> <td>45.4 kg</td> </tr> <tr> <td>Foam type portable fire extinguishing</td> <td>17</td> <td>16</td> <td>9 L</td> </tr> <tr> <td>Foam type removable fire extinguishing</td> <td></td> <td>1</td> <td>45 L</td> </tr> <tr> <td>CO2 type portable fire extinguishing</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6.8 kg</td> </tr> <tr> <td>Foam type portable applicator</td> <td></td> <td>1</td> <td>20 L</td> </tr> <tr> <td>Fixed powder fire extinguishing</td> <td></td> <td>1</td> <td>40 kg</td> </tr> <tr> <td>Powder type portable fire extinguishing</td> <td>1</td> <td></td> <td>6 kg</td> </tr> </tbody> </table>				TYPE	HULL	ENG.	CAPACITY	CO2 fire extinguishing		145	45.4 kg	Foam type portable fire extinguishing	17	16	9 L	Foam type removable fire extinguishing		1	45 L	CO2 type portable fire extinguishing	4	1	6.8 kg	Foam type portable applicator		1	20 L	Fixed powder fire extinguishing		1	40 kg	Powder type portable fire extinguishing	1		6 kg								
TYPE	HULL	ENG.	CAPACITY																																										
CO2 fire extinguishing		145	45.4 kg																																										
Foam type portable fire extinguishing	17	16	9 L																																										
Foam type removable fire extinguishing		1	45 L																																										
CO2 type portable fire extinguishing	4	1	6.8 kg																																										
Foam type portable applicator		1	20 L																																										
Fixed powder fire extinguishing		1	40 kg																																										
Powder type portable fire extinguishing	1		6 kg																																										
BALLAST PUMPING SYSTEM <table border="1"> <thead> <tr> <th>MAIN PUMP</th> <th>NO.</th> <th>CAPACITY</th> <th>HEAD</th> <th>RPM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BALLAST PUMP</td> <td></td> <td>60 T/HOUR</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>BALLAST TANK 100%</td> <td></td> <td>12,882 M</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>FRESH WATER</td> <td></td> <td>325.16 M</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		MAIN PUMP	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM	BALLAST PUMP		60 T/HOUR			BALLAST TANK 100%		12,882 M			FRESH WATER		325.16 M			DECK MACHINERY <table border="1"> <thead> <tr> <th>ITEM</th> <th>TOTAL</th> <th>TYPE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>WINDLASS</td> <td>2</td> <td>ELECTRIC HYDRAULIC</td> </tr> <tr> <td>MORING WINCH</td> <td>2</td> <td>ELECTRIC HYDRAULIC</td> </tr> <tr> <td>LIFE BOAT DAVID WINCH</td> <td>2</td> <td>SWE-08-380</td> </tr> <tr> <td>STEERING GEAR</td> <td>1</td> <td>ELECTRIC HYDRAULIC</td> </tr> <tr> <td>AIR CONDITIONING</td> <td>1</td> <td>RU-30H</td> </tr> </tbody> </table>				ITEM	TOTAL	TYPE	WINDLASS	2	ELECTRIC HYDRAULIC	MORING WINCH	2	ELECTRIC HYDRAULIC	LIFE BOAT DAVID WINCH	2	SWE-08-380	STEERING GEAR	1	ELECTRIC HYDRAULIC	AIR CONDITIONING	1	RU-30H		
MAIN PUMP	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM																																									
BALLAST PUMP		60 T/HOUR																																											
BALLAST TANK 100%		12,882 M																																											
FRESH WATER		325.16 M																																											
ITEM	TOTAL	TYPE																																											
WINDLASS	2	ELECTRIC HYDRAULIC																																											
MORING WINCH	2	ELECTRIC HYDRAULIC																																											
LIFE BOAT DAVID WINCH	2	SWE-08-380																																											
STEERING GEAR	1	ELECTRIC HYDRAULIC																																											
AIR CONDITIONING	1	RU-30H																																											
CRANES 4 X 25 T SWL																																													

Lampiran 2

Foto Crew List

CREW LIST

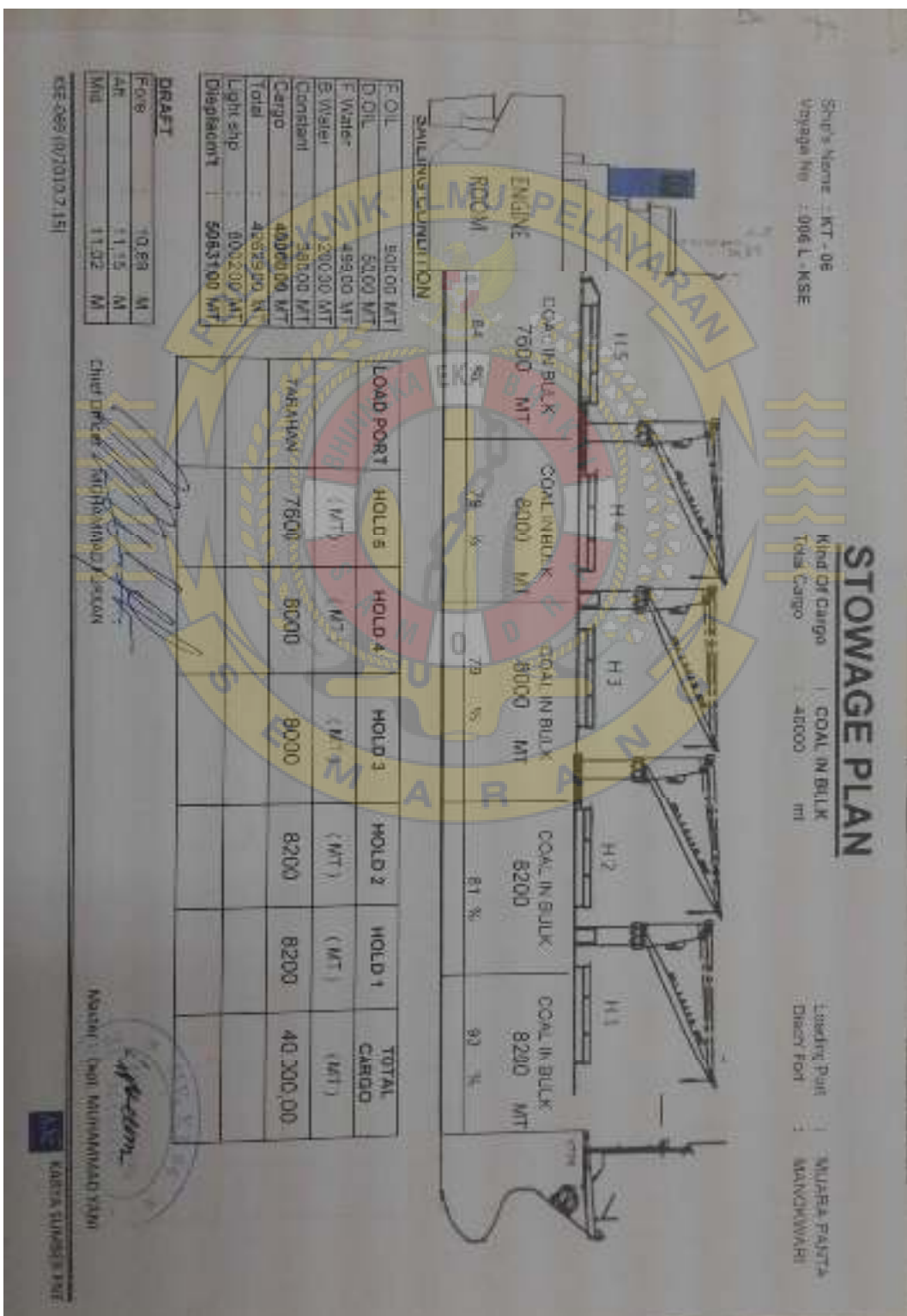
(Name of shipping line, agent, etc.)										Arrival	✓	Departure	Page No.		
1. Name of ship MV. KT 06										2. Port of Departure / Arrival PANGKALAN SUSU		3. Port Of Registry TANJUNG PRIOK			
4. Nationality of ship INDONESIA										5. Last port of Call BALIKPAPAN COAL TERMINAL (BCT)		6. Nature and No. of identity document (seamen's Book/validity) (DD / MM / YY)		Date and Place of Engagement (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)	Book/validity (DD / MM / YY)										
1	MUHAMMAD YANI	MASTER	INDONESIA	Jakarta 03/05/1957	D 048974 17/02/2020	Sangatta, Indonesia		17/01/2019							
2	ORAL JOHANIS PANGEMANAN	C/OFF	INDONESIA	Tomohon 25/07/1965	F 042819 24/07/2020	Pangkalanusu, Indonesia		23/04/2019							
3	HERDIAN BOBBY MARTIN B.	2/OFF	INDONESIA	Semarang 18/03/1993	E 057612 04/05/2021	Cilacap, Indonesia		23/02/2019							
4	SYAHRUL RAMADHANI	3/OFF	INDONESIA	Surabaya 24/02/1995	D 075154 16/06/2020	Salira, Indonesia		23/10/2018							
5	ALI SUDARMONO	CHIEF ENG.	INDONESIA	Jepara 31/08/1985	E 043219 26/04/2019	Suralaya, Indonesia		07/08/2018							
6	ROMI ADRIANTO	2/ENG	INDONESIA	Batipuh Atas 03/06/1978	F 181663 08/10/2021	Sangatta, Indonesia		17/01/2019							
7	ANTHONIUS SRI WIDODO	3/ENG	INDONESIA	Klaten 01/04/1989	F 133672 16/04/2021	Suralaya, Indonesia		30/01/2019							
8	KRESDIAN LENDRA SULISTI	4/ENG	INDONESIA	Lamongan 29/05/1995	D 038315 28/01/2020	Bayah, Indonesia		24/11/2018							
9	RAKA CHABIB PRATAMA	Jr 4/ENG	INDONESIA	Kendal 20/11/1995	E 057221 28/03/2021	Cilacap, Indonesia		23/02/2019							
10	MANUTO	BOSUN	INDONESIA	Pemalang 04/03/1974	E 086095 08/05/2021	Bayah, Indonesia		20/11/2018							
11	FATHONI SARYADI	A/B - 1	INDONESIA	Jakarta 17/08/1979	F 094041 02/01/2021	Bayah, Indonesia		16/11/2018							
12	TONNY SETIAWAN	A/B - 2	INDONESIA	Garut 31/12/1979	F 220572 21/02/2022	Cilacap, Indonesia		24/03/2019							
13	SYARIFUDDIN	A/B - 3	INDONESIA	Ujung Pandang 24/07/1975	F 167800 27/08/2021	Salira, Indonesia		23/10/2018							
14	MAX RAINIER S	FITTER	INDONESIA	Jakarta 06/09/1961	B 046066 21/02/2020	Suralaya, Indonesia		06/12/2017							
15	SUPARDIN	OILER - 1	INDONESIA	Dongkala 05/01/1993	B 023745 10/12/2019	Suralaya, Indonesia		30/01/2019							
16	HERMAN RALI	OILER - 2	INDONESIA	Parepare 06/09/1978	F 001308 02/05/2020	Cilacap, Indonesia		24/03/2019							
17	THOMAS PAULUS	OILER - 3	INDONESIA	Ujung Pandang 08/10/1981	E 087145 18/05/2019	Suralaya, Indonesia		30/01/2019							
18	YUDI ANDRE	OILER - 4	INDONESIA	Solok 23/07/1993	E 034383 23/11/2020	EOPL, Malaysia		14/04/2019							
19	EKO SUWARSO	COOK	INDONESIA	Tegal 04/12/1975	E 096957 14/06/2019	EOPL, Malaysia		14/04/2019							
20	AKBAR BAGUS ISMAIL	D/CADET 1	INDONESIA	Pemalang 07/04/1998	F 120860 24/05/2021	Suralaya, Indonesia		31/07/2018							
21	MUHAMMAD EDO TRI WARDANA	D/CADET 2	INDONESIA	Banyumas 09/12/1997	F 120678 15/05/2021	Suralaya, Indonesia		31/07/2018							
22	RIVO ILHAM FAHRIAN NEGARA	D/CADET 3	INDONESIA	Sragen 28/05/1998	F 120364 30/04/2021	Suralaya, Indonesia		01/08/2018							
23	DIAZ PRADANA	ENG/CADET 1	INDONESIA	Blora 29/08/1998	F 120490 03/05/2021	Suralaya, Indonesia		01/08/2018							
24	ADITYA BAGAS MAHESWARA	ENG/CADET 2	INDONESIA	Bojolali 06/03/1998	F 120406 02/05/2021	Sangatta, Indonesia		20/08/2018							

MASTER

Scanned by CamScanner

Lampiran 3

Foto Stowage Plan



Lampiran 4

Foto sertifikat *safety management*



SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE
 No. PK.401/553/SMC/DK-18

REPUBLIK INDONESIA
 REPUBLIC OF INDONESIA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONSENENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974, sebagaimana telah diamandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
KT 06	YBWY2	TANJUNG PRIOK	26982	9100396
Tipe Kapal* <i>Type of Ship*</i>	Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of Company</i>		Nomor Identifikasi Perusahaan <i>Company Identification Number</i>	
KAPAL PENGANGKUT MUATAN CURAH (BULK CARRIER SHIP)	PT. KARYA SUMBER ENERGY JL. KALIBESAR BARAT NO. 37 RT. 006 RW. 003 KEL. ROA MALAKA KEC. TAMBORA JAKARTA BARAT - INDONESIA		IMO 5483348	

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code), melengkapinya verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the company is applicable to this type of ship.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **17th AUGUST 2022** dengan kewajiban dilaksanakan
This Safety Management Certificate is valid until subject to periodical verification

verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan.
and the Document of Compliance remaining valid.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat **18th AUGUST 2017**
Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di **JAKARTA** Tanggal **15th JANUARY 2018**
Issued at Date of issue

PUP.NO.820180115532952

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
 O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
 DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS
 U.b.
 For

KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
 DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND SHIP SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION

Capl. ABDUL ROCHMAN
 Pembina Tk. 1 (IV/b)
 NIP. 19651031 199709 1 001

* Dilisi dengan tipe kapal sebagai berikut: kapal penumpang, kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang dengan kecepatan tinggi, kapal pengangkut muatan curah, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, kapal tangki pengangkut gas, unit pengeboran lepas pantai berpindah, kapal barang lainnya.
 * Insert the type of ship from among the following: passenger ship, passenger ship speed craft, cargo high speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier mobile offshore

Lampiran 6

Foto Surat Laut

REPUBLIK INDONESIA

SURAT LAUT
RD, NC, 205/1000/SL-PI/DG-16
 Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM-13 Tahun 2012

Direktur Perkapalan dan Kelautan

Yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa Kapal Baik Carrier

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
KT 02 oks SPAR CETUS	YBLF2	TANJUNGPINAK	2016 Ba No. 4689E

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
178.08 x 30.40 x 16.50	25983	16797	1998	9154689

PENGERAK UTAMA	MERK TIKKW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MERU	MIITSUBISHI MAN B&W MAN B&W	BAJA	SATU	SATU

MILK PT PELAYARAN KAKYA TEKNIK OPERATOR berkedudukan di JAKARTA BARAT memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selat : OT 25983 No. 4170Ba

RT. NO. 16042755

Diterbitkan di : Jakarta
 Pada tanggal : 8 September 2016

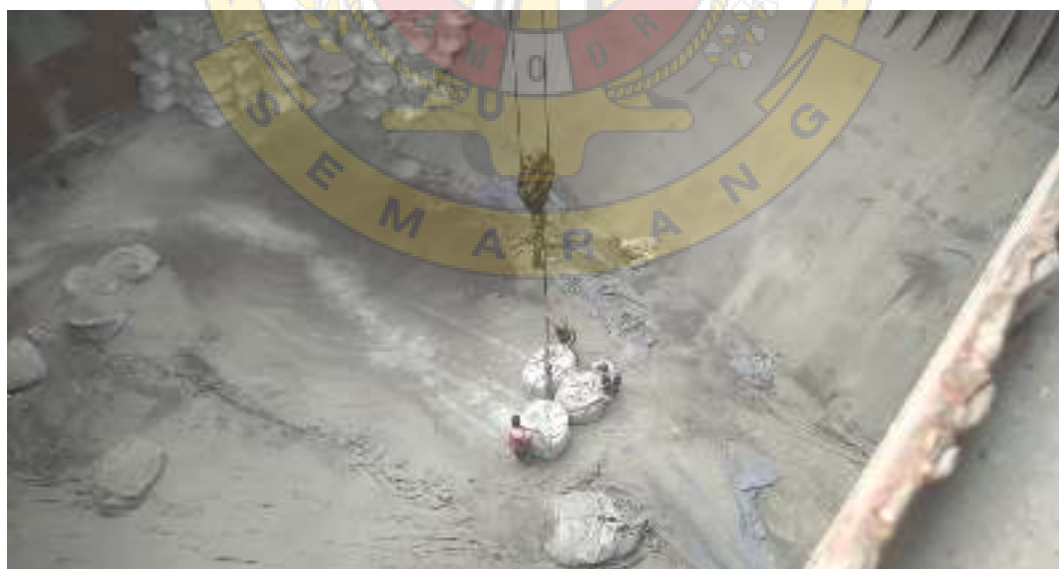
Didaftarkan dalam Register Surat Laut
 No. Unit : 7773
 No. Halaman : 44
 Buku Register : XI

Ah, MENTERI PERHUBUNGAN
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
 U. B.
 KEPALA SIDHIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
 DAN KEBANGSAAN KAPAL

[Signature]

Lampiran 7

Foto TKBM yang tidak melaksanakan *safety management*



Lampiran 8

Transkrip Wawancara

DAFTAR WAWANCARA 1

Sumber informasi

Jabatan : Mualim 3

Tempat : MV. KT 06

Daftar pertanyaan :

1. Apa pendapat anda mengenai *safety management* yang diterapkan oleh TKBM?

Jawab : Penerapan *safety management* para tenaga kerja bongkar muat belum baik dan banyak penyimpangan yang dilakukan karena mereka hanya sekedar bekerja dan tidak adanya pengawasan yang ketat. Beberapa dari mereka masih memiliki sifat yang acuh untuk masalah keselamatan diri saat bekerja. Hal tersebut disebabkan karena mereka sebelum melaksanakan pekerjaan tidak diberi pengarahan atau *safety meeting*. Padahal pemberian *safety meeting* sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat sangat penting dilakukan, karena apabila terjadi kecelakaan kerja akan mengganggu proses bongkar muat dan banyak pihak yang dirugikan akan hal itu. Setidaknya sebagai peringatan kepada para pekerja akan betapa pentingnya keselamatan diri bagi diri mereka dan sekitarnya.

2. Apa kendala yang dihadapi saat menerapkan *safety management* kepada TKBM?

Jawab : Kendala untuk menerapkan *safety management* kepada para tenaga kerja bongkar muat adalah acuhnya para pekerja akan pentingnya

keselamatan kerja, mereka juga kurang memperhatikan alat pelindung diri yang seharusnya mereka kenakan. Mereka merasa sudah menguasai keadaan dan kondisi pekerjaan dengan tidak memperhatikan hal-hal yang akan terjadi akibat dari kelalaian mereka pada saat bekerja. Kebiasaan tersebut terus berulang karena tidak ada pengawasan yang ketat dari pihak yang berwajib.

3. Dimana anda melihat buruknya penerapan *safety management* yang dilakukan oleh TKBM ?

Jawab : Saya melihat hal tersebut hampir di setiap tempat memuat. Kemungkinan hal itu terjadi karena pada saat pemuatan dilakukan di laut atau ship to ship sehingga kurangnya pengawasan dari pihak pelabuhan.

4. Bagaimana cara untuk mengatasi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh TKBM?

Jawab : Cara untuk mengatasi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh TKBM adalah dengan memberi edukasi atau pendidikan kepada TKBM tentang pentingnya *safety management* agar mereka tidak acuh. Sehingga dapat melaksanakan prosedur yang telah ada.

DAFTAR WAWANCARA 2

Sumber informasi

Jabatan : *Foreman*

Tempat : MV. KT 06

Daftar pertanyaan :

1. Apa pendapat anda mengenai *safety management* yang diterapkan oleh TKBM?

Jawab : Perilaku pekerja yang kurang baik dalam memahami resiko kecelakaan yang mungkin terjadi dan banyak dari mereka yang tidak memahami apa itu arti dari *safety management* yang mana dapat melindungi keamanan dirinya dan terhindar dari kecelakaan, yang dimengerti asal pekerjaan bisa berjalan secara lancar tanpa kendala apapun. Alat pelindung diri yang diberikan dari perusahaan tenaga kerja bongkar muat hanyalah sarung tangan dan sepatu (*safety shoes*). Mereka juga merasa tidak nyaman bahkan risih karena tidak terbiasa memakainya, bahkan ada yang merasa malu karena bentuk APD yang terkesan aneh bagi mereka. Para TKBM merasa sangat yakin bahwa tanpa menerapkan *safety management* akan tetap aman. Hal tersebut terjadi akibat perilaku sebelumnya, dimana saat melakukan tugasnya saat proses bongkar muat ternyata aman-aman saja. Dan masih banyak lagi alasan-alasan para TKBM.

2. Apa kendala yang dihadapi saat menerapkan *safety management* kepada TKBM?

Jawab : Banyak kendala yang dihadapi ketika menerapkan *safety management* kepada TKBM seperti : jumlah anggota yang banyak maka susah untuk memberikan pengarahan kepada mereka karena banyak dari mereka yang suka ngeyel dan susah diberi diperingatkan. Mereka menginginkan kerja cepat agar cepat selesai dan dapat berpindah ke kapal lain untuk melakukan bongkar muat kembali nama istilahnya “kejar setoran” sehingga mereka melakukan pekerjaan secara terburu-buru. Alat pelindung diri yang didapatkan dari perusahaan tenaga kerja bongkar muat hanyalah sarung tangan dan sepatu (*safety shoes*) dan jumlahnya pun sangat terbatas. Mereka juga merasa tidak nyaman bahkan risih karena tidak terbiasa memakainya, karena merasa bahwa pekerjaannya terasa terganggu dan menjadi lamban. Mereka merasa sangat yakin bahwa tanpa menerapkan *safety management* akan tetap aman. Kegiatan tersebut terjadi akibat perilaku sebelumnya, dimana saat melakukan tugasnya saat proses bongkar muat ternyata aman-aman saja.

3. Dimana anda melihat buruknya penerapan *safety management* yang dilakukan oleh TKBM?

Jawab : Karena saya ikut terlibat dalam proses pemuatan sehingga saya melihat buruknya penerapan *safety management* yang dilakukan oleh TKBM di setiap kapal yang kami naiki.

4. Bagaimana cara untuk mengatasi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh TKBM?

Jawab : Pada dasarnya TKBM tidak paham dengan *safety management* sehingga yang perlu dilakukan adalah dengan memberi pengarahannya tentang *safety management*, dan juga dari pihak perusahaan perlu melengkapi dan menambah jumlah APD yang akan digunakan oleh TKBM pada saat akan bekerja.



DAFTAR WAWANCARA 3

Sumber informasi

Jabatan : TKBM

Tempat : MV. KT 06

Daftar pertanyaan :

1. Apa pendapat anda mengenai *safety management* yang telah diterapkan?

Jawab : Kami tidak bisa menilai tentang penerapan *safety management* karena banyak dari kami yang tidak paham akan hal tersebut dikarenakan tidak ada pengarahan untuk masalah itu. Kami hanya melaksanakan pekerjaan dengan baik dan tidak ada kendala itu saja sudah cukup. Yang terpenting masih dalam keadaan selamat juga. Untuk masalah penggunaan APD hanya semata-mata saja karena tidak nyaman memakainya, bahkan merasa mengganggu pada saat sedang bekerja, dan ribet pada saat akan mengenakannya. Maka dari itu banyak yang malas untuk memakai APD. Dan kami sudah terbiasa akan hal itu karena pada pekerjaan sebelumnya selalu aman dan pekerjaan juga selalu lancar tidak ada kendala. Walaupun terkadang ada beberapa kecelakaan kecil yang mengakibatkan luka di tubuh.

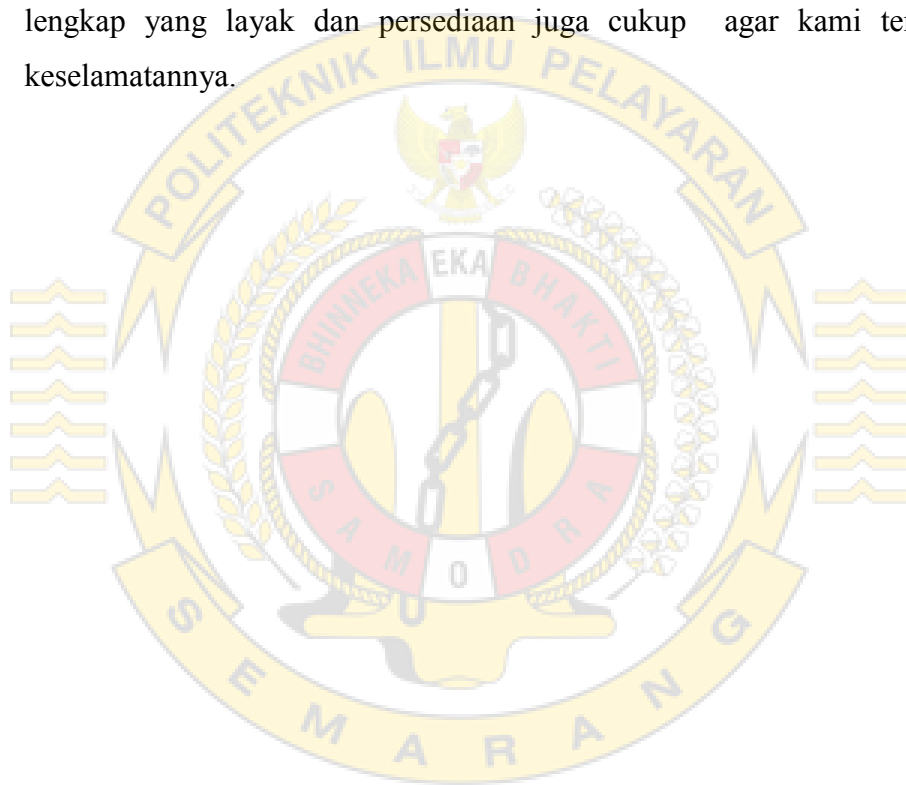
2. Apa kendala yang anda dihadapi saat menerapkan *safety management*?

Jawab : Kendala yang dihadapi para pekerja saat menerapkan *safety management* adalah kurangnya pendidikan atau edukasi tentang *safety management*, kurangnya kesadaran untuk menggunakan dan merawat alat pelindung diri, kurangnya persediaan alat pelindung diri yang diberikan dari pihak perusahaan bongkar muat, kebiasaan kami yang selalu mengenakan pakaian atau alat pelindung diri seadanya membuat kami sudah terbiasa akan situasi dan kondisi pada saat bekerja yang mana pada

akhirnya apabila kami mengenakan alat pelindung diri lengkap membuat ketidaknyamanan dalam bekerja.

3. Bagaimana cara untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi?

Jawab : Untuk mengatasi kendala yang dihadapi yaitu dengan memberikan pengetahuan-pengetahuan akan keselamatan kerja dan memberikan APD lengkap yang layak dan persediaan juga cukup agar kami terjamin keselamatannya.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Akbar Bagus Ismail
2. Tempat, Tanggal Lahir : Pemalang, 7 April 1998
3. Alamat : Jl. Raya Desa Losari no.25, Kec. Ampelgading, Kab. Pemalang, Jawa Tengah, Indonesia.
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Radjio
 - b. Ibu : Dwi Korawati
6. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD Negeri Losari 01 Lulus Tahun 2010
 - b. SMP Negeri 01 Comal Lulus Tahun 2013
 - c. SMA Negeri 01 Comal Lulus Tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

Kapal : MV. KT 06

Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy

Alamat : Jl. Kopi No.2F, DKI Jakarta barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 11230

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 70/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

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

Nama : AKBAR BAGUS ISMAIL
NIT : 531611106019 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : Penerapan Safety Management Terhadap Keselamatan Tenaga Kerja Bongkar Muat Pada Kapal MV. KT06

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 8 %* (Delapan Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN
Pelaksana Harian,


PURWANTO

Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19680510 198903 1 002

*Catatan:

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

Penerapan Safety Management Terhadap Keselamatan Tenaga Kerja Bongkar Muat Pada Kapal MV. KT06

ORIGINALITY REPORT

8%

SIMILARITY INDEX

8%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	id.scribd.com Internet Source	2%
2	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	2%
3	pt.scribd.com Internet Source	2%
4	pip-semarang.ac.id Internet Source	2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On