



**PENGARUH *TOOLBOX MEETING* TERHADAP
PEKERJAAN AWAK KAPAL (*CREW*) DI *RISK AREA*
MV. TANTO MITRA**

SKRIPSI

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

Oleh

SADEWO SATRIO PAMUNGKAS
NIT. 531611105985 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH *TOOLBOX MEETING* TERHADAP PEKERJAAN *CREW* DI
RISK AREA MV. TANTO MITRA

Disusun Oleh :

SADewo SATRIO PAMUNGKAS
NIT. 531611105985 N

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

Semarang, 10-02-2021

Dosen Pembimbing I
Materi



Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

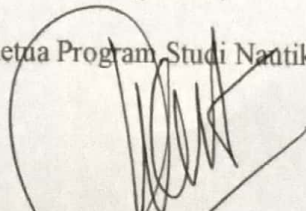
Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



ARYA WIDIATMAJA, S.ST, M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 0003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENGARUH *TOOLBOX MEETING* TERHADAP PEKERJAAN *CREW* DI *RISK AREA* MV. TANTO MITRA" karya

Nama : SADEWO SATRIO PAMUNGKAS

NIT : 531611105985 N

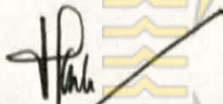
Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Rabu, 24 Februari*..... 2021.

Semarang,

2021

Penguji I



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

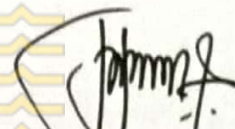
Penguji II



04/21
/03

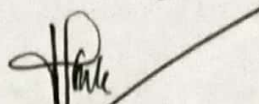
Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji III



DARUS PRAYOGA M. Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850618 201012

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang



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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : SADEWO SATRIO PAMUNGKAS

NIT : 531611105985 N

Program Studi : NAUTIKA


Skripsi dengan judul "PENGARUH *TOOLBOX MEETING* TERHADAP PEKERJAAN *CREW* DI *RISK AREA* MV. TANTO MITRA".

Dengan ini saya sebagai penulis menyatakan bahwa yang tersurat dalam skripsi ini riil hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, tidak mengandung unsur plagiarisme dari karya tulis orang lain atau tidak mengutip dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat atau temuan dari ahli atau orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasar pada kode etik ilmiah. Atas pernyataan yang saya buat ini, saya siap bertanggung jawab atas resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2021

Yang membuat pernyataan,

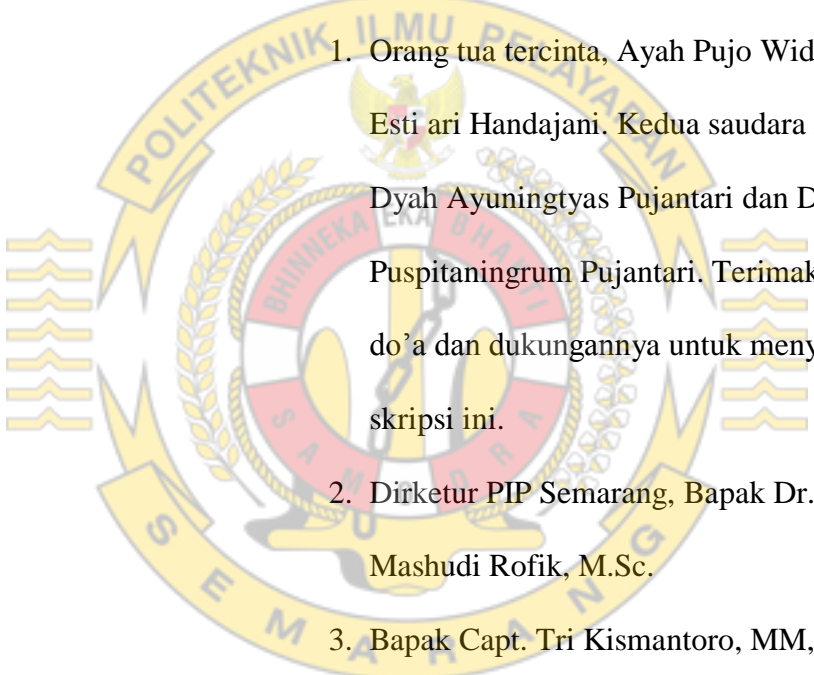



SADEWO SATRIO PAMUNGKAS
NIT. 531611105985 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Kamu tidak perlu menjadi luar biasa untuk memulai, tapi kamu harus memulai untuk menjadi luar biasa.” (Zig Ziglar)
2. “Tidak ada yang akan berhasil kecuali kau melakukannya.” (Maya Angelou)
3. “Pekerjaan-pekerjaan kecil yang selesai dilakukan lebih baik daripada rencana-rencana besar yang hanya didiskusikan.” (Peter Marshall)

Persembahan:

- 
1. Orang tua tercinta, Ayah Pujo Widodo dan Ibu Esti ari Handajani. Kedua saudara kandung, Dyah Ayuningtyas Pujantari dan Dian Puspitaningrum Pujantari. Terimakasih atas do'a dan dukungannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
 2. Dirketur PIP Semarang, Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc.
 3. Bapak Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar dan Bapak Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si selaku dosen pembimbing skripsi yang telah membimbing dan mengarahkan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

PRAKATA

Puji serta syukur sudah semestinya kami selalu panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat, rido serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“PENGARUH *TOOLBOX MEETING* TERHADAP PEKERJAAN AWAK KAPAL (*CREW*) DI *RISK AREA* MV. *TANTO MITRA*”**

Skripsi ini penulis susun untuk memenuhi persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dan sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyusun skripsi ini, penulis banyak memperoleh bimbingan dan arahan yang sangat berharga dari berbagai pihak yang sungguh membantu dan sangat bermanfaat. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta kedua saudara kandung yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Bapak Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.

5. Bapak Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
6. Semua dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sungguh bermanfaat dalam membantu penyusunan skripsi ini.
7. Perusahaan PT. Tanto Intim Line dan semua awak kapal MV. Tanto Mitra yang telah memberikan kesempatan serta dukungan kepada penulis untuk melaksanakan penelitian dan praktek laut sehingga sangat membantu penulisan skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan taruna/i PIP Semarang angkatan LIIL.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan rahmat dan keberkahan-Nya kepada semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Sungguh penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan di dalam skripsi yang penulis susun, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap supaya skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca.

Semarang2021
Penulis

SADEWO SATRIO PAMUNGKAS
NIT. 531611105985 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
INTISARI	xii
ABSTRACT.....	xiii
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	8
1.3 Tujuan penelitian	9
1.4 Manfaat penelitian.....	9
1.5 Sistematika Penulisan	10
BAB II : LANDASAN TEORI.....	12
2.1 Tinjauan pustaka	12
2.2 Hipotesis	18
2.3 Kerangka pikir	21

BAB III : METODE PENELITIAN.....	23
3.1 Pendekatan dan desain penulisan.....	23
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	25
3.3 Sumber data	26
3.4 Teknik pengumpulan data.....	27
3.5 Teknik keabsahan data.....	30
3.6 Teknik analisa data.....	31
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
4.1 Gambaran umum dan obyek penelitian	34
4.2 Analisa penelitian.....	35
4.3 Pembahasan masalah.....	48
4.4 Keterbatasan penelitian.....	58
BAB V : PENUTUP	59
5.1 Kesimpulan	59
5.2 Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN.....	62
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	70

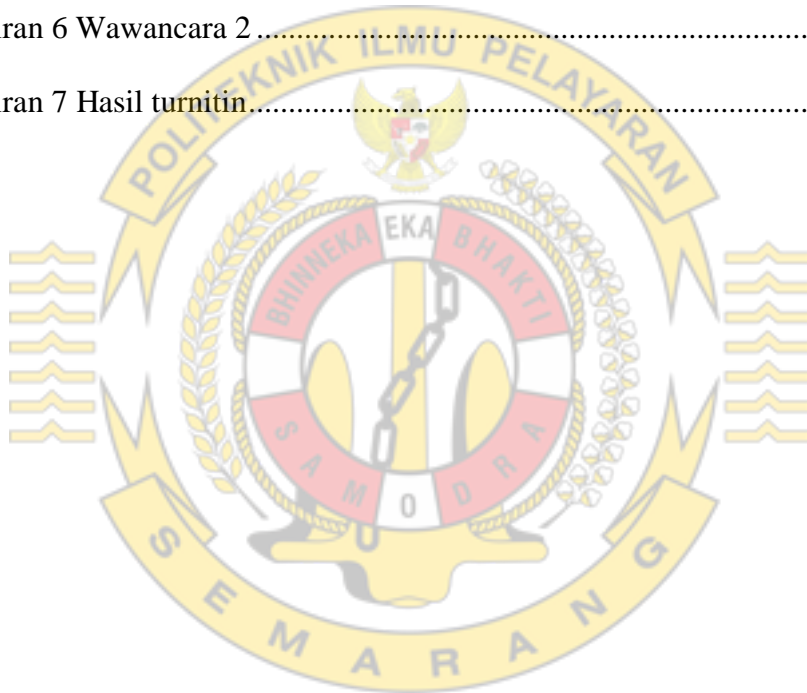
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir.....	22
Gambar 3.1 Triangulasi dengan tiga sumber data	31
Gambar 4.1 MV. Tanto Mitra	35
Gambar 4.2 Juru mudi mempersiapkan tangga pandu.....	39
Gambar 4.3 Pengecatan lambung kapal.....	43
Gambar 4.4 Pelaksanaan <i>toolbox meeting</i>	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particullar</i>	62
Lampiran 2 Awak kapal (<i>crew</i>) <i>list</i>	63
Lampiran 3 Surat pernyataan	64
Lampiran 4 <i>Daily report</i>	65
Lampiran 5 Wawancara 1	66
Lampiran 6 Wawancara 2	67
Lampiran 7 Hasil turnitin.....	68



INTISARI

Pamungkas, Sadewo Satrio, 531611105985 N, 2021, “*Pengaruh Toolbox Meeting Terhadap Pekerjaan Awak kapal (crew) di Risk Area MV. Tanto Mitra*”. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Begitu pula dengan orang yang memiliki pekerjaan di atas kapal baik itu awak kapal (*crew*) kapal atau bukan awak kapal (*crew*) kapal yang memiliki resiko kecelakaan saat bekerja karena oleh beberapa faktor penyebab yang dapat menjadikan suatu pekerjaan tersebut terhambat. Oleh sebab itu sebelum melakukan suatu pekerjaan harus dipersiapkan dengan matang untuk meminimalisir resiko kecelakaan di dalam pekerjaan. Banyak awak kapal (*crew*) kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungannya.

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti mengutamakan metode pendekatan deskriptif kualitatif. Memilih pendekatan deskriptif kualitatif karena permasalahan yang diteliti kompleks, holistik dan dinamis sehingga tidak mungkin data yang diperoleh pada situasi tersebut didapatkan dengan pendekatan kuantitatif yang mengutamakan instrumen seperti kuisioner untuk memperoleh datanya. Pendekatan deskriptif kualitatif adalah sebuah metode penelitian yang memanfaatkan data kualitatif dan dijabarkan secara deskriptif dengan menampilkan hasil apa adanya tanpa proses manipulasi atau perlakuan lain.

Pada hasil penelitian ini diperoleh pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) di *Risk Area* di MV. Tanto Mitra yaitu para awak kapal (*crew*) lebih berhati-hati dalam melaksanakan pekerjaan agar terhindar dari kecelakaan pada saat bekerja dan alasan *toolbox meeting* harus dilaksanakan terlebih dahulu sebelum melakukan suatu pekerjaan adalah agar terhindar dari kecelakaan pada saat melakukan suatu pekerjaan

Kata Kunci : *Toolbox meeting*, *Risk area*, Awak kapal (*crew*), Keselamatan

ABSTRACT

Pamungkas, Sadewo Satrio, 531611105985 N, 2021, "*The Influence of Toolbox Meeting on Awak kapal (crew) Work in MV. Tanto Mitra's Risk Area.*". Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Marchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar Supervisor II: Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si

Work safety is an effort or activity to create a safe work environment, preventing all forms of accidents. With a cautious attitude and careness in actions will make the other party do not get worries. Similarly, people who have a job on the ship whether it is a awak kapal (crew) member or not a awak kapal (crew) member who has risk of accidents while working regarding to some factors that can make a job hampered. Therefore, preparation to do a job must be carefully prepared in order to minimize work risks. Many awak kapal (crew) members who work just simply fulfill their obligations according to their responsibilities, without having concern for themselves, others and the environment. Some are selfish regardless of the safety of the others and the surrounding environment.

In writing this thesis, researcher uses descriptive qualitative approach method. Choosing descriptive qualitative approach because the problems studied are complex, holistic and dynamic so it is impossible that the data obtained in the concerned situation is obtained by quantitative approach that uses instruments such as questionnaires to obtain the data. Qualitative descriptive approach is a research method that utilizes qualitative data and described descriptively by displaying the results without the process of manipulation or other treatment.

In the results of this study, researcher obtained *The Influence of Toolbox Meeting on Awak kapal (crew) Work in MV. Tanto Mitra's Risk Area*, namely, the awak kapal (crew) have to be careful in carrying out work in order to avoid accidents at work and the reason that *toolbox meeting* must be held first before carrying out a job is in order to avoid accidents while doing a job.

Keywords : *Toolbox meeting, Risk area, Awak kapal (crew), Safety*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

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

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

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

Penulis mengangkat penelitian ini berdasarkan kejadian diatas kapal saat kapal akan sandar dipelabuhan Sibolga, Sumatera Utara pada 16

maret 2019. Kapal bermanuver dan pandu akan naik ke kapal. Seperti biasa awak kapal (*crew*) akan menyiapkan tangga pandu untuk pandu naik. Semua awak kapal (*crew*) bersiap siaga di tempat masing-masing sesuai dengan tugasnya masing-masing. Setelah kapal memulai olah gerak dan nahkoda memerintahkan juru mudi untuk memasang tangga pandu untuk pandu naik ke kapal.

Ketika menyiapkan tangga pandu juru mudi tersebut tidak memakai alat keselamatan yang sesuai prosedur dan menganggap tidak berbahaya. Pada saat menurunkan tangga pandu juru mudi tidak berhati-hati dan tergesa-gesa, saat itu juru mudi tersebut terpleset kemudian jatuh ke laut, mungkin karena waktu malam hari dan kondisi cuaca yang kurang baik menyebabkan terbatasnya penglihatannya. Juru mudi tersebut langsung jatuh karena tidak memakai *safety harness*.

Pelaksanaan *toolbox meeting* di kapal sangat penting karena bertujuan menunjang kinerja awak kapal (*crew*) kapal dan meningkatkan keselamatan kerja di kapal. Didalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang beresiko terhadap keselamatan awak kapal (*crew*) kapal. Dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada awak kapal (*crew*) kapal sewaktu bekerja dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, maka *toolbox meeting* menjadi salah satu upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi awak kapal (*crew*) kapal itu sendiri. Insiden atau kecelakaan pada awak kapal (*crew*)

sewaktu bekerja baik di *deck* maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan saat bekerja. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari awak kapal (*crew*) kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, atau dalam bentuk luka

Paparan tersebut didasarkan pada hal-hal sebagai berikut :

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

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

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

1.1.2 Dari beberapa hasil diskusi dengan dosen maupun awak kapal (*crew*) kapal saat melaksanakan praktik laut maka penulis mengambil tema

tentang pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) di *risk area* MV. Tanto Mitra, karena menurut penulis *toolbox meeting* masih sering diabaikan oleh awak kapal (*crew*) kapal dan dianggap hal yang sepele. Pelaksanaan *toolbox meeting* di kapal perlu dilaksanakan karena berpengaruh terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) terutama saat berada di *risk area* kapal dan meningkatkan keselamatan.

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

Insiden atau kecelakaan pada awak kapal (*crew*) sewaktu bekerja baik di *deck* maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan saat bekerja. Kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari awak kapal (*crew*) kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam

bentuk luka atau memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

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

Dari alasan-alasan yang telah dikemukakan diatas maka penulis menyusun skripsi dengan judul “Pengaruh *Toolbox Meeting* Terhadap Pekerjaan Awak kapal (*crew*) di *Risk Area* MV. Tanto Mitra.”

- 1.1.3 Di MV. Tanto Mitra pelaksanaan *toolbox meeting* jarang dilaksanakan kegiatan tersebut dapat mempengaruhi pekerjaan awak kapal (*crew*) diatas kapal. Hal tersebut diketahui setelah memberikan pertanyaan kepada awak kapal (*crew*) kapal tentang pelaksanaan *toolbox meeting* di kapal yang pernah mereka bekerja. Serta penulis melakukan observasi tentang pelaksanaan *toolbox meeting* di atas kapal dan bagaimana pelaksanaan prosedur pekerjaan awak kapal (*crew*) kapal saat melaksanakan praktik laut. Beberapa awak kapal (*crew*)

kapal masih menganggap bahwa *toolbox meeting* itu hal yang sepele dan hanya menghabiskan waktu. Tetapi awak kapal (*crew*) tidak tahu bahwa sebenarnya hal yang mereka sepelekan ternyata dapat mempengaruhi pekerjaan mereka bahkan bisa menyebabkan hal yang fatal sehingga menimbulkan kerugian bagi beberapa pihak.

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

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

Selama penulis melakukan observasi antara sebelum dan sesudah dilakukan pelaksanaan *toolbox meeting* diatas kapal, serta membandingkan hasil pekerjaan awak kapal (*crew*). Ada beberapa hal yang perlu dibahas dalam penulisan skripsi ini terkait

pelaksanaan *toolbox meeting* diatas kapal.

1.1.4 Berdasarkan survei lapangan dan untuk melengkapi penelitian terdahulu untuk menambah wawasan bagi pembaca maka penulis mengambil penelitian tentang pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) di *risk area*. Berikut penelitian-penelitian terdahulu

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

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

1.2 Perumusan Masalah

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

1.2.1 Apa pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) di *risk area* ?

1.2.2 Mengapa *toolbox meeting* harus dilaksanakan sebelum bekerja?

1.3 Tujuan Penelitian

- 1.3.1 Untuk mengetahui pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) di *risk area*.
- 1.3.2 Untuk mengetahui mengapa *toolbox meeting* harus dilaksanakan sebelum bekerja.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

- 1.4.1.1 Dapat menambah wawasan dan pengetahuan tentang pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan supaya sebelum melakukan suatu pekerjaan harus dipersiapkan secara matang terlebih dahulu baik alat maupun rencana pengerjaan.
- 1.4.1.2 Untuk menambah kesadaran bahwa hal yang dianggap sepele dan memakan waktu justru sangat berpengaruh.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi Taruna

Taruna dapat lebih paham tentang pengaruh *toolbox meeting* sebagai bekal untuk taruna sebelum melakukan praktik laut maupun taruna yang baru menyelesaikan pendidikan sebelum terjun ke dunia kerja.

1.4.2.2 Bagi Pihak Awak kapal (*crew*)

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

1.4.2.3 Bagi Perusahaan

Dapat lebih paham tentang pengaruh *toolbox meeting* sehingga dapat memberikan perhatian terhadap pelaksanaan kegiatan tersebut di atas kapal agar dapat dilaksanakan dengan baik.

1.5 Sistematika Penulisan

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

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

1.2 Perumusan Masalah

1.3 Tujuan Penelitian

1.4 Manfaat Penelitian

1.5 Sistematika Penulisan

BAB II. LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.2 Hipotesis

2.3 Kerangka Pikir

BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian

3.2 Fokus dan Lokus Penelitian

3.3 Sumber Data

3.4 Teknik Pengumpulan Data

3.5 Teknik Keabsahan Data

3.6 Teknik Analisa Data

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

4.2 Analisa Penelitian

4.3 Pembahasan Masalah

4.4 Keterbatasan Penelitian

BAB V. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN****DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengaruh

Menurut Yosi Abdian Tindaon (2012) Pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi apa-apa yang ada di sekitarnya.

Sedangkan menurut Norman Barry (2010), pengaruh adalah suatu tipe kekuasaan agar bertindak dengan cara tertentu, terdorong untuk bertindak demikian, sekalipun ancaman sanksi yang terbuka tidak merupakan motivasi yang mendorongnya. Jadi, pengaruh adalah daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu baik itu orang, benda maupun gejala yang dapat memberikan perubahan terhadap sekelilingnya.

2.1.2. *Toolbox Meeting*

Toolbox Meeting atau yang biasa pula disebut *Safety talk* merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan kepada para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja di area kerja. Biasanya materi yang diberikan melalui *toolbox meeting* ini sifatnya spesifik kepada lingkungan kerja, dilakukan pada lingkup tempat

kerja yang spesifik dan tidak harus selalu dilakukan di ruang yang khusus

Cukup dengan memberikan briefing di area terbuka, karena pada intinya pokoknya adalah adanya komunikasi tentang memberitahukan bagaimana selalu menjalankan aturan dari kesehatan dan keselamatan kerja itu sendiri. dilakukan selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal shift kerja) yang dilakukan oleh seluruh tenaga kerja (*Leighton International Limited*, 2009).

Toolbox meeting merupakan pertemuan keselamatan informal yang berfokus pada topik keselamatan yang terkait dengan pekerjaan tertentu, seperti bahaya tempat kerja dan praktik kerja yang aman. Pertemuan ini biasanya berdurasi pendek dan dilakukan pada lokasi kerja sebelum dimulainya pekerjaan atau shift kerja. Ini adalah salah satu metode yang sangat efektif untuk menyegarkan pengetahuan pekerja, mencakup pemeriksaan keselamatan menit terakhir, dan bertukar informasi dengan pekerja yang berpengalaman, *Toolbox meeting* juga bertujuan untuk memfasilitasi diskusi kesehatan dan keselamatan di lokasi kerja dan mempromosikan budaya keselamatan dalam organisasi

2.1.3 Pekerjaan

Menurut Daniel bali (2011) Pekerjaan adalah sebuah aktivitas intelektual yang dipelajari sebelumnya dan menjadi sebuah

keahlian yang menjadi sebuah kegiatan rutin yang dilakukan . dan profeasi penting untuk memiliki keterampilan yang teknis dan moral dalam ruang lingkup masyarakat.

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

2.1.4 Awak kapal (*crew*) (ABK)

Menurut H. Supriadi (2011) Anak Buah Kapal adalah semua orang yang bekerja dikapal, yang bertugas untuk mengoperasikan dan memelihara kapal dan muatannya, kecuali nahkoda. Begitulah menurut Hukum Laut. Dalam menjalankan tugasnya mereka sering mengalami kesulitan yang disebabkan oleh banyak hal. Mulai dari pelecehan seksual, pelanggaran HAM, hingga kejahatan perdagangan manusia. Keberadaan mereka di tengah laut, menyebabkan pemerintah kesulitan memantau mereka. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum dalam kerangka Hukum Nasional dan kerangka Hukum Internasional. Penelitian menunjukkan bahwa dalam memberikan perlindungan hukum yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan, pemerintah Indonesia

menuangkannya kedalam beberapa Undang-undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri. Sedangkan dalam kerangka Hukum Internasional, terdapat beberapa konvensi yang didalamnya mengatur dan memberikan perlindungan hukum terhadap Anak Buah Kapal yang sesuai dengan standar Internasional.

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

2.1.5 Risk Area (Tempat Berbahaya)

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

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

2.1.6 Dasar Hukum Tentang Keselamatan Kerja

Dengan adanya dasar hukum ini maka keselamatan awak kapal (*crew*) kapal akan lebih terjamin sehingga perusahaan juga akan menekan awak kapal (*crew*) kapal

khususnya perwira kapal dan perusahaan agar selalu memberikan perhatian tentang pentingnya keselamatan kerja.

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

- a. Memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan.
- b. Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.

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

- a. Setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.
- b. Setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya.

- c. Setiap sumber produksi perlu dipakai dan diperuntukkan secara aman dan efisien.
- d. Berhubung dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.
- e. Pembinaan norma-norma itu perlu diwujudkan dalam undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan umum tentang keselamatan kerja yang sesuai dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi, teknik dan teknologi.

2.1.7 ISM Code Yang Membahas Tentang Tingkat Pengetahuan Dan Kesiapan Awak kapal (*crew*) Yang Bekerja Di Atas Kapal Pada *Safety Of Life At Sea 1974 (SOLAS)*, tentang keselamatan hidup di laut BAB IX yaitu ISM Code dibahas tentang tingkat pengetahuan dan kesiapan awak kapal (*crew*) yang bekerja diatas kapal khususnya Code 6.2, 6.3 dan 6.5

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

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

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

2.2 Hipotesis

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

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

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

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

Pekerjaan yang dilakukan awak kapal (*crew*) dituntut agar semua rencana kerja dijalankan sebaik mungkin. Apalagi dikapal juga terdapat tempat-tempat yang berbahaya. Pekerjaan ditempat berbahaya seperti pengecatan *crane*, pengecatan lambung kapal, *cleaning palka*, dan lain-lain.

Oleh karena untuk menghindari resiko kecelakaan kerja dan mendapatkan hasil kerja yang maksimal maka dibutuhkan kecakapan, pengetahuan tentang prosedur pekerjaan dan keselamatan kerja.

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

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

Dengan faktor-faktor tersebut terutama faktor manusia yang berperan penting dalam suatu pekerjaan, maka perlu diperhatikan dan dievaluasi agar pekerjaan berjalan lancar, mendapat hasil maksimal serta resiko kecelakaan kerja kecil, sehingga tidak timbul kerugian baik pihak kapal maupun perusahaan.

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

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

2.3 Kerangka Pikir Penelitian

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

KERANGKA BERPIKIR



Gambar 2.1 Kerangka pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

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

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari uraian yang telah disampaikan tentang pengaruh *toolbox meeting* terhadap pekerjaan awak kapal (*crew*) di *risk area* adalah :

5.1.1 *Toolbox meeting* sangat berpengaruh terhadap kualitas pekerjaan.

Dengan *toolbox meeting* setiap pekerjaan dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada sehingga pekerjaan dapat berjalan dengan lancar

5.1.2 *Toolbox meeting* dilaksanakan sebelum bekerja untuk memperkecil resiko kecelakaan kerja dengan memberikan teknis pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan kerja dan dapat menambah wawasan atau pengetahuan awak kapal (*crew*) terhadap peralatan yang akan digunakan beserta cara penggunaannya

5.2 Saran

Dari kesimpulan di atas maka penulis dapat memberikan saran terhadap permasalahan yang dibahas sebelumnya, yang mana saran tersebut semoga dijadikan pedoman dalam menyelesaikan masalah yang terjadi di atas kapal yaitu :

5.2.1 *Toolbox meeting* yang mempengaruhi pada pekerjaan awak kapal (*crew*) maka sebaiknya perusahaan maupun perwira kapal lebih memperhatikan lagi pelaksanaan *toolbox meeting* di atas kapal supaya pekerjaan berjalan lancar dan hasil yang optimal .

5.2.2 Dengan kurangnya pengetahuan, kesadaran dan kedisiplinan awak kapal (*crew*) kapal tentang keselamatan kerja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja maka sebaiknya *toolbox meeting* di atas kapal dilaksanakan dengan rutin dan baik untuk memperlancar pekerjaan

DAFTAR PUSTAKA

- Alfari, shabrina. (2018). *Mengenal wawancara dan etikanya*. Jakarta: Ruang Guru.\
- Bali, Daniel.(2011).*Pengertian Pekerjaan Dalam Struktur Kerja*
- Barry, Norman (2010). *Makna Pengaruh Dalam Lingkup Kekuasaan*
- Depdikbud. (2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Edi, F. R. S. (2016). *Teori wawancara psikodignostik*. Penerbit LeutikaPrio.
- Ferdiansyah, M. (2016). *Asesmen terhadap Keterampilan Mahasiswa Bimbingan dan Konseling dalam Menyusun Skripsi Penelitian Kualitatif*. Jurnal Fokus Konseling, 2(2).
- International Safety and Management Code (ISM CODE) 2018 Edition. International Maritime Organization.
- Jurnal Jumantik Vol. 4 No. 1. (2018). *Gambaran Pelaksanaan Program Promosi K3*. Jakarta: PT Pertamina Trans Kontinental
- Kristin Yulianti Putri Iye, I. (2017). *DALAM PELAKSANAAN PEMBANUNTKN DESA (Suatu Penelitian Deskriptif Kualitatif di Desa Pandowoharjo, Kecamatan Sleman Kabupaten Sleman DIY)*.
- Leighton International Limited. (2011). *Project Toolbox Plan*. Jakarta: PT. Leighton Contactors Indonesia.
- Lutfi, Sukmadanu (2017) *Optimalisasi Pelaksanaan Tool Box Meeting Terhadap Keselamatan Kerja Awak kapal (crew) Kapal Di Mv. Ultra Alpha*.
- Mikkelsen, B. (2011). *Metode penelitian partisipatoris dan upaya pemberdayaan: Panduan bagi praktisi lapangan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Moch., Novi Bayu Aji Cahyono (2015) *Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Menguntungkan Safety Meeting Yang Mengacu Pada ISM CODE Di Atas Kapal Mv. Gayatri*.
- Mukhtar. (2013). *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta: GP Press Group.
- Rahardjo, M. (2011). *Metode pengumpulan data penelitian kualitatif*.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, (2015), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmanadinata, Nana Syaodih. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Sunarsi, D., Winata, H., Untukrtin, G., & Paeno, P. (2020). *Analisis Gaya Kepemimpinan Kepala Desa Dalam Pengembangan Desa Cidokom Gunung Sindur Kabupaten Bogor*. Jurnal Ekonomi Efektif, 2(3).
- Supriyadi, H. (2011). *Crew Kapal*
- Surakhmad, Winarno. 2012. *Pengantar Penelitian Ilmiah*. edited by Tarsito. Bandung.
- Tindaon, Yosi Abdian.(2012). *Pengertian Pengaruh Yang Bersifat Menyeluruh*


LAMPIRAN 2

AWAK KAPAL (CREW) LIST

SEACREW LIST - PT. TANTO INTIM LINE SURABAYA												
NK	NAME	AGE	BORN DATE	RELIGION	RANK	FORMAL EDUCATION	PHONE	CELL PHONE	SINCE	PKL ENDS	TENURE (Y/M/D)	STATUS
SANTO MITRA												
D-0001809	DIAN AJI RIFIA SYAIFUDIN	39	31 Oct 1979	ISLAM	NAHKODA	ANT I		06520269292	29 Apr 2016	10 Jul 2019	03-02-03	MUTATION
D-0001810	DEDI SUMARGONO	47	19 Apr 1972	ISLAM	MUALIM 1	ANT II	081223206694	081789237415	12 Nov 2016	5 Mar 2020	02-07-20	SIGN ON
D-0002047	DANY EKA ZATNIKA	35	12 May 1990	ISLAM	MUALIM 2	ANT III	065220836200	081446129015	3 Jun 2017	28 Jan 2020	02-00-29	PROMOTION
D-0002701	ALDONERI FELIG	27	20 May 1992	ISLAM	MUALIM 3	ANT III		08121360353	4 Aug 2018	28 Jan 2020	00-10-29	SIGN ON
D-0001479	EFFENDI	56	6 Jun 1963	ISLAM	KEPALA	ATT I	0214416612	082127776517	16 Jan 2018	17 Nov 2019	01-05-17	MUTATION
D-0001653	RACHMAD KARTONO	45	8 Feb 1974	ISLAM	MASINIS 1	ATT I	081270145811	081394310191	20 Nov 2018	24 Apr 2020	00-07-12	SIGN ON
D-0000877	ISWANTO	32	20 Jul 1986	ISLAM	MASINIS 2	ATT II		085647995166	23 Jan 2019	22 Jul 2019	00-05-10	SIGN ON
D-0002175	FAISAL	26	6 Nov 1992	ISLAM	MASINIS 3	ATT III	02165909837	081268492004	30 Jun 2019	29 Jul 2019	00-05-03	SIGN ON
D-0001870	ROEM JANUAR	44	27 Jan 1975	ISLAM	ELECTRICIAN	ATTD	0214355840	08170036227	12 Nov 2016	5 Mar 2020	02-07-20	SIGN ON
D-0002943	SALIKIN	56	29 Mar 1960	ISLAM	SERANG	BST		081299432109	8 Aug 2017	28 Jan 2020	01-10-25	SIGN ON
D-0001953	MULYADI	50	18 Oct 1968	ISLAM	JURU MUDI	ANT D	087776174546	082114029663	3 Dec 2016	2 Apr 2020	02-06-30	SIGN ON
D-0000605	SARIFUDIN	49	10 Mar 1970	ISLAM	JURU MUDI	ATTD		065230558023	1 Dec 2017	2 Apr 2020	01-07-01	SIGN ON
D-0003344	TRISNA ISTRIYANTO	27	21 Mar 1992	ISLAM	JURU MUDI	RATINGS		082257643071	9 Dec 2018	10 Jul 2019	00-06-28	SIGN ON
D-0001030	AHMAD YANTO	47	10 Jan 1972	ISLAM	JURU MINYAK	ATTD	081322141994	081320310096	1 Oct 2016	29 Jan 2020	02-09-01	MUTATION
D-0002967	KRISTIADI	24	2 Feb 1995	ISLAM	JURU MINYAK	BST		082243715119	18 Aug 2017	29 Jan 2020	01-10-17	SIGN ON
D-0003332	OKTOVIANUS	26	24 Oct 1992	KRISTEN	JURU MINYAK	RATINGS		042261581069	18 Nov 2018	24 Apr 2020	00-07-14	SIGN ON
D-0003461	EDI SUWARDI	44	5 Apr 1975	ISLAM	JURU MASAK	BST		082110612829	21 Mar 2019	20 Sep 2019	00-03-12	SIGN ON
D-0003465	RISWANDI	20	23 Jul 1998	ISLAM	PELAYAN	BST		082148737267	6 Mar 2019	6 Sep 2019	00-03-27	SIGN ON
D-0003282	SADEWO Satrio	21	7 Nov 1997	ISLAM	CADET DECK	BST		081392099747	23 Nov 2018		00-07-09	SIGN ON

LAMPIRAN 3

SURAT PERNYATAAN



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

MV. TANTO MITRA

Tanggal : 09 April 2019
 Tempat : Pelabuhan Sibolga
 Hal : jurumudi jatuh kelaut (A/B: Trisna)

SURAT PERNYATAAN

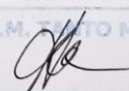
Pada hari ini Rabu Tgl 16 Maret 2019 pukul 17.08 Lt, Ketika kapal bergerak untuk sandar setelah mendapat instruksi dari kependuan Sibolga, 17.13 Lt saya menerima instruksi dari Nahkoda di anjungan untuk mempersiapkan tangga pandu sebelah kanan. Saya sebagai perwira yang ditunjuk untuk mempersiapkan tangga pandu dibantu oleh jurumudi Trisna, deck cadet dan Udin. Dalam proses persiapan tiba-tiba terjadi insiden dimana jurumudi Trisna terpeleset dan jatuh kelaut. Cuaca saat itu mendung dan gerimis disertai angin cukup kencang

Melihat juru mudi Trisna jatuh kelaut langsung saya infokan ke anjungan melalui walkie talkie, jurumudi Udin dengan segera melemparkan pelampung penolong yang dilengkapi dengan lampu sambal meneriakan "orang jatuh kelaut" terus-menerus dan saya menekan tombol alarm untuk orang jatuh kelaut dan melanjutkan pengamatan posisi dari jurumudi Trisna. Pukul 17.12 Lt Abk berkumpul di buritan untuk mengamati korban dengan bantuan senter dan lampu kapal di buritan kanan dan kiri dan kapal bermanouver untuk mencari korban tersebut.

Pada waktu kapal terus bermanouver sekitar pukul 15.20 Lt Nahkoda mendapat info dari kapal MV. Indah Mas (Roro) yang sedang berlabuh di sekitar kapal MV. Tanto Mitra melihat sosok korban berteriak dan sedang mendekati ke kapal. Lalu mereka melakukan pertolongan dengan cara melempar pelampung kearah korban dan menaikan korban dengan menggunakan gangway kapal, setelah mendapat dari MV. Indah Mas bahwa korban sudah dievakuasi ke kapal dengan selamat kapal bermanouver kembali menuju pilot station untuk menaikan pandu.

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

Jakarta, 09 April 2019
 Hormat Kami,




K.M. TANTO MITRA

Dany Eka Zatnika
 Muallim II

LAMPIRAN 4

DAILY REPORT

 <p>PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PT. TANTO INTIMLINE YCS SLDARSON MEGA BUILDING J. YCS SLDARSON BELUKA KAW. 15, JAKARTA UTARA 143 TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818</p>	<p>DAILY REPORT MV. TANTO MITRA YBNT2</p>
--	--

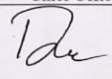
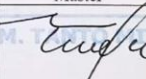
REPORT DAILY WORK & MAINTENANCE

(DECK DEPARTMENT)

NAME OF VESSEL : MV. TANTO MITRA
 MASTER : DIAN AJI RIFIA SYAIFUDIN
 CHIEF OFFICER : DEDI SUMARSONO
 VOYAGE : 202 A
 DATE : 03 Mei 2019

YEARS/MONTH	DAY	PLACE	MAINTENANCE
Mei 2019	2	Padang	to be continue
			

Padang, 03 Mei 2019

Chief Officer	Master
	
Dedi Sumarsono	Dian Aji/Rifia S.

LAMPIRAN 5

WAWANCARA 1

LAMPIRAN WAWANCARA

Tanggal : 26 Juni 2019

Narasumber : Capt. Dian Aji Napra J. (Nahkoda)

1. Sudah berapa lama mualim Nahkoda bekerja dikapal ?

Saya berlayar mulai tahun 1996. Saya alumni dari SMK Cirebon. Saya berlayar kira-kira hampir 23 th lamanya

2. Apa yang dimaksud dengan *toolbox meeting*?

toolbox meeting itu merupakan meeting yg dilakukan setiap sebelum pekerjaan dimulai agar nantinya terhindar dari kecelakaan kerja.

3. Pendapat pribadi tentang *toolbox meeting* terhadap pekerjaan crew?

toolbox meeting wajib dilakukan karena saya melihat banyak crew tidak paham apa yg akan dikerjakan & agar tidak terjadi hal-hal yg tidak diinginkan. Maka dari itu saya mengizinkan *toolbox meeting* dilaksanakan secara intensif setiap sebelum melaksanakan pekerjaan

Narasumber

Nahkoda

LAMPIRAN 6

WAWANCARA 2

LAMPIRAN WAWANCARA

Tanggal : 27 Juni 2019

Narasumber : EFFENDI (KKM)

1. Sudah berapa lama mualim KKM / Chief Engineer bekerja dikapal ?

SAYA BELAJAR SESAT TAHUN 1980. TIRAK LAMA SEBELUM SAYA DIBANGUN LULUH DARI POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMERANG JADI KURANG LEBIH SUPAN 31 TAHUN SAYA BEKERJA SEBAGAI KELUAT

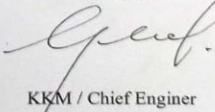
2. Apa yang dimaksud dengan *toolbox meeting*?

MUSYAWARAH BERSAMA YANG DILAKUKAN SEBELUM BEKERJA UNTUK MENINGBATAKAN KESADARAN CREW KAPAL TENTANG KESELAMATAN KERJA

3. Pendapat pribadi tentang *toolbox meeting* terhadap pekerjaan crew?

TOOLBOX MEETING SANGAT PERLU DILAKUKAN KARENA EKWIPOR YANG MENGHAMBAT PEKERJAAN YAITU TERDAPATNYA KECELAKAAN KERJA DUA ITU DILANDASI KARENA KURANGNYA PELAKSANAAN TOOLBOX MEETING YANG DILAKUKAN SEBELUM BEKERJA ATAU PUN PADA WAKTU LUANG SEHINGGA CREW KURANG SADAK & PAMAM MENGENAI KESELAMATAN KERJA DAN PEMALAMAN TENTANG KESELAMATAN KERJA YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN KERJA

Narasumber


KKM / Chief Engineer

LAMPIRAN 7

HASIL TURNITIN

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 292/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/02/2021


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

Nama : SADEWO SATRIO PAMUNGKAS
NIT : 531611105985 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENGARUH *TOOLBOX MEETING* TERHADAP PEKERJAAN CREW DI *RISK AREA* MV. TANTO MITRA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 5 %* (Lima Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 8 Februari 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


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

*Catatan:

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

PENGARUH TOOLBOX MEETING TERHADAP PEKERJAAN CREW DI RISK AREA MV. TANTO MITRA

ORIGINALITY REPORT

5%	5%	0%	0%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.uin-suska.ac.id Internet Source	2%
2	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	2%
3	www.jogloabang.com Internet Source	2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Sadewo Satrio Pamungkas
2. Tempat, Tanggal lahir : Surabaya, 07 November 1997
3. Alamat : Jl. Untung Suropati Blok G No.51 RT 5 / RW 9
Gelangan, Magelang Tengah, Magelang
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua :
 - a. Ayah : Pujo Widodo
 - b. Ibu : Esti Ari Handajani
6. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD : SD Negeri Potrobangsari 2 Kota Magelang
Lulus Tahun 2009
 - b. SMP : SMP Negeri 1 Secang Kab. Magelang
Lulus Tahun 2012
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Mertoyudan Kab. Magelang
Lulus Tahun 2015
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA):

Kapal : MV. Tanto Bersatu dan MV. Tanto Mitra

Perusahaan : PT. Tanto Intim Line

Alamat : Jl. Yos Sudarso No. 36, RT 5 / RW 14 Kb.
Bawang
Tj. Priok, Kota Jakarta Utara,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14230