

**UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
CREW MESIN DI KM. ARMADA SENADA**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh:

MUHAMMAD HARUN SINGGIH PRAYOGA
NIT. 531611206149 T

PROGRAM STUDI TEKNIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG 2021

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA *CREW*

MESIN DI KM. ARMADA SENADA

Disusun Oleh:



MUHAMMAD HARUN SINGGIH PRAYOGA
NIT 531611206149. T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2021

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi Penelitian dan Penulisan

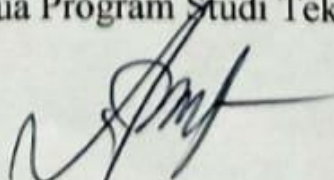


H. MUSTHOLIQ, MM, M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19650320 199303 1 002



DARUL PRAYOGO, M.Pd.
Penata Tingkat 1, III/d
NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknika

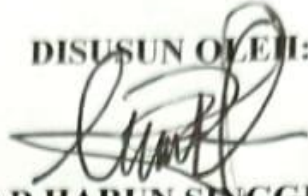


H. AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19641212 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

UPAYA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KERJA CREW
MESIN DI KM. ARMADA SENADA

DISUSUN OLEH:

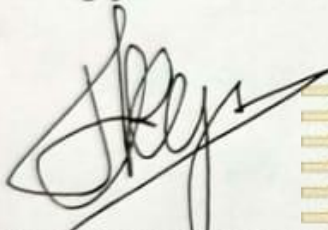


MUHAMMAD HARUN SINGGIH PRAYOGA
NIT. 531611206149.T

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan Lulus

Dengan nilai..... pada tanggal...../...../2021

Penguji I



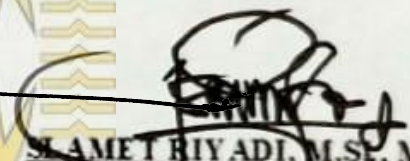
H. RAHYONO, SP.L MM., M.Mar.E
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19590401198211 1 001

Penguji II



H. MUSTHOLIO, MM, Mar.E
Pembina IV/a
NIP. 196503201993 1 002

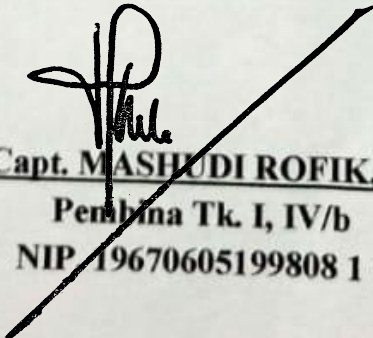
Penguji III



SLAMET RIYADI, M.Sc., M.Mar.
Pembina IV/a
NIP. 19750502199808 1 001

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I, IV/b
NIP. 19670605199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : MUHAMMAD HARUN SINGGIH PRAYOGA
NIT : 531611206149. T
Jurusan : TEKNIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja *crew* mesin di KM. Armada Senada”. Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

2021

Yang menyatakan



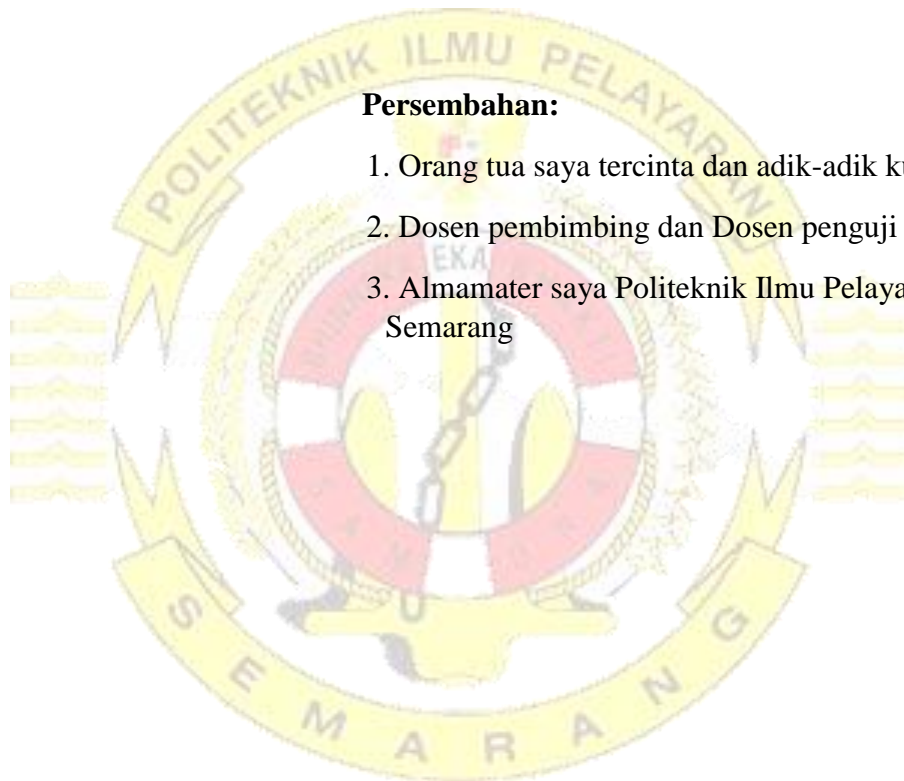
MUHAMMAD HARUN SINGGIH PRAYOGA
NIT. 531611206149. T

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- Taqwa kepada Allah SWT adalah kunci kesuksesan hidup yang sebenarnya.
- Al-Quran yang menjadi panduan hidupku, hanyalah Nabi Muhammad SAW yang pantas menjadi suri tauladan hidupku, dan islam menjadi agama sampai akhir hidupku.
- Pengalaman adalah pelajaran yang paling berharga bagi diri sendiri.

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta dan adik-adik ku
2. Dosen pembimbing dan Dosen penguji saya
3. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul “Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kerja *Crew* Mesin di KM. Armada Senada”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan mendapat gelar Sarjana Sains Terapan (S.S.T.Pel), minimal harus setelah menyusun dan harus lulus ujian skripsi.

Atas terselesainya skripsi ini tidak lupa penulis menghaturkan terimakasih yang sebesar-besarnya atas segala dukungan, arahan serta bimbingannya. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan kepada semua pihak yang baik langsung ataupun tidak langsung membantu dalam menyusun Skripsi.

Terima kasih penulis ucapkan kepada:

1. Bapak Capt. Mashudi Rofik, M.Se,M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak H. Amad Narto, M.Pd, M.Mar.E selaku ketua program studi Teknika
3. Bapak Mustholiq, MM, M.Mar.E selaku dosen pembimbing materi
4. Bapak Darul Prayogo M.pd selaku dosen pembimbing penulisan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
INTISARI	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan	4
BAB II	6
2.1 Tinjauan Pustaka	6
2.2 Kerangka Pikir Penelitian	14
2.3 Pengertian Operasional	16

BAB III	18
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian	18
3.2 Jenis Data	18
3.3 Metode Pengumpulan Data	20
3.4 Teknik Analisis Data	22
BAB IV	30
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	30
4.2 Analisa Masalah	32
4.3 Pemecahan Masalah.....	51
BAB V.....	62
5.1. Kesimpulan.....	62
5.2. Saran	64
DAFTAR PUSTAKA.....	66



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka pikir penelitian.....	15
Gambar 4. 1 SWOT Strategi	44
Gambar 4. 2 Matriks pemetaan strategi pemecahan masalah.	45



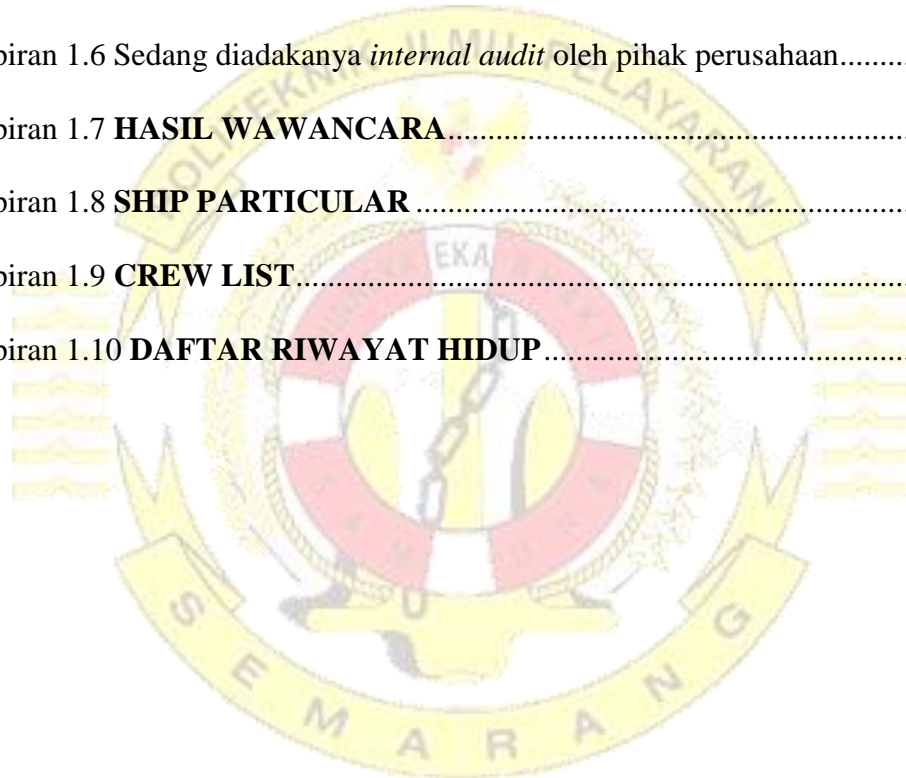
DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Manfaat alat keselamatan kerja.....	12
Tabel 3.1 Tabel SWOT	25
Tabel 3.2 Pencermatan Lingkungan	26
Tabel 3.3 Faktor Internal dan Eksternal.....	27
Tabel 4.1 Komparasi urgensi faktor internal dan eksternal	34
Tabel 4.2 Pokok pembahasan.....	35
Tabel 4.3 Nilai keterkaitan.....	36
Tabel 4.4 Nilai dukung (ND) faktor internal dan eksternal	37
Tabel 4.5 Nilai relatif keterkaitan faktor internal dan eksternal.....	38
Tabel 4.6 Matriks ringkasan analisis faktor internal dan eksternal.....	39
Tabel 4.7 Kunci keberhasilan.....	42
Tabel 4.8 Hasil penentuan koordinat	43
Tabel 4.9 Daftar bahaya serta pencegahannya.....	57



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.1 Bekerja tidak Konsentrasi.....	67
Lampiran 1.2 <i>Safety Meeting</i>	67
Lampiran 1.3 Bekerja tidak menggunakan alat pelindung diri	68
Lampiran 1.4 <i>Safety Working</i>	68
Lampiran 1.5 Bekerja tidak <i>safety</i>	69
Lampiran 1.6 Sedang diadakanya <i>internal audit</i> oleh pihak perusahaan.....	69
Lampiran 1.7 HASIL WAWANCARA	70
Lampiran 1.8 SHIP PARTICULAR	74
Lampiran 1.9 CREW LIST	75
Lampiran 1.10 DAFTAR RIWAYAT HIDUP	76



INTISARI

Prayoga, Muhammad Harun Singgih, 2021, NIT: 531611206149.T, “Upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja *crew* bagian mesin KM. Armada Senada”, Program Studi Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Mustholiq M.M., M.Mar.E, Pembimbing II: Darul Prayogo, M.Pd

Pesatnya perkembangan teknologi tentunya akan berpengaruh terhadap masalah keselamatan kerja. Penanggulangan pesawat-pesawat bantu dan motor diesel utama dalam proses pengoperasian dan perbaikan atau dalam bekerja di atas kapal terutama di kamar mesin. masing-masing tentu memiliki segi positif dan negatif. Dengan banyaknya teknologi baru, manusia dipermudah pekerjaannya. Tetapi perubahan-perubahan seperti itu juga bisa menimbulkan dampak negatif terhadap para pekerja maupun perusahaan. khususnya dalam hal keselamatan kerja. Keselamatan kerja di dunia pelayaran sangat penting karena resiko terjadinya kecelakaan sangat tinggi. Hal ini adalah salah satu program yang dibuat pekerja maupun perusahaan sebagai upaya mencegah timbulnya kecelakaan kerja. dengan cara mengenali hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja serta tindakan antisipatif apabila terjadi kecelakaan kerja.

Penelitian ini menggunakan metode observasi, wawancara, dan studi pustaka dengan menggunakan teknik analisis data *Strengths, weaknesses, opportunities*, dan *Threats* (SWOT) dan menggunakan teknik analisis data *software, hardware, environment*, dan *liveware* (SHEL) yaitu identifikasi berbagai faktor secara sistematis yang bertujuan untuk mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berjalan dan memberikan data apa adanya sehingga dalam penelitian ini mendapatkan hasil penelitian yang sebenarnya terjadi di KM. Armada Senada. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan kerja disebabkan oleh faktor manusia yang mana kurang mempunyai kesadaran, kebiasaan buruk yang cenderung melanggar prosedur sehingga sering terjadi kecelkaan dalam pekerjaan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja penyebab kecelakaan kerja awak kapal, dampak apa saja jika terjadi kecelakaan kerja di kamar mesin, dan upaya apa saja untuk mencegah terjadinya kecelakaan agar tercapainya proses bekerja yang aman. Dan tidak menghambat pengoperasian pesawat-pesawat yang berada di kapal serta tidak menghambat pelayaran kapal. Dalam pelaksanaan identifikasi dapat diperoleh sumber-sumber bahaya dan akibat yang ditimbulkan, dan hasilnya dapat digunakan untuk mencari alternatif perbaikan sehingga kecelakaan kerja bisa dikurangi.

Kata Kunci: Keselamatan kerja, kecelakaan kerja, SWOT, SHEL

ABSTRACT

Prayoga, Muhammad Harun Singgih, 2021, NIT: 531611206149.T, “*The Effort to Prevent accidents at Work for the Crew of the Engine Departement KM. Armada Senada*”, Diploma Course IV, Merchant Marine Polytechnic Of Semarang, Supervisor I: Mustholiq M.M., M.Mar.E, Supervisor II: Darul Prayogo, M.Pd

The rapid development of technology will certainly affect the safety issues. Countermeasures of auxiliary and diesel motors in the process of operation and repair or in working on board especially in the engine room. Each of it will has a positive and negative aspects. With so many new technologies, people make their work easier. But such changes can also have a negative impact on workers and companies. especially in terms of occupational safety. Due to the lack of skill of the ship's crew and awareness in occupational safety. Safety work in the world of shipping is very important because the risk of accidents is very high. This is one of the programs made by workers and workers in an effort to prevent the occurrence of work accidents. By identifying the potential for workplace accidents and anticipatory action in the event of an accident.

This research uses observation, interview, and literarture review method by using data analysis technique of strengths, waeknesses, oppotunities, and threats (SWOT) and using data analysis technique of software, hardware, environment, and liveware (SHEL) that is systematic identification of various factors which aim to reveal facts, condition, phenomenon, variable and situation that happened when research run and give data as it is so that in this research get the actual research result that happened in KM. Armada Senada The result of research show that accident in work because of human error whose doesn't have awarnes, the bad habbit inclined collide procedures until something accident in work field.

The purpose of this study is to find out what are the causes of crew work accident. And any effort to prevent accidents in order to achieve safe working process. And it does not hamper the operation of the aircraft on board and does not restrict the voyage of the ship. In the implementation of the identification can be obtained the sources of hazards and effects caused, and the results can be used to find alternative improvements so that accidents can be reduced.

Kata Kunci: Safety Work, work accident, SWOT, SHEL

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan memiliki peran pokok dalam pendistribusian barang terutama transportasi laut yang menjadi opsi pertama dalam pendistribusian barang baik antar pulau, antar negara ataupun antar benua, kemudian perusahaan-perusahaan maritim menjadi wadah pengangkutan aset berlomba-lomba supaya jadi yang terbaik. Tiap-tiap perusahaan pelayaran menginginkan supaya seluruh armada dapat berjalan dengan mudah, lancar tanpa mengalami ganjalan. Sekecil apapun permasalahan yang terjadi di kapal bisa menghambat proses suatu pendistribusian barang, maka dari itu sebuah perusahaan pelayaran sudah menentukan suatu penerapan yang diusahakan supaya proses kegiatan kapal bisa berjalan dengan baik dan tepat guna.

Bilamana pengiriman barang tidak terhambat dan tepat waktu, akan bisa mendapatkan laba banyak bagi perusahaan maritim itu. Kecuali bilamana terjadi ketidak tepatan pengiriman aset yang disebabkan kapal tidak tepat waktu saat kondisi kapal berangkat ataupun kapal datang, perusahaan akan mendapati kemerosotan yang dikarenakan meningkatnya beban ongkos yang mesti dibelanjakan oleh perusahaan maritim. Agar operasionalisasi kapal tidak ada hambatan, jadi dibutuhkan *maintenance* dan *repair* yang terstruktur mengenai semua mesin-mesin dan perangkat yang terdapat di kapal dengan menaati seluruh ketentuan dan strategi yang diberlakukan oleh bagian perusahaan. Disaat melakukan *maintenance* dan *repair*, *crew* kapal di bagian mesin

keamanan adalah hal paling utama dan meminimalisir dampak dari kecelakaan supaya tidak menghalangi jalanya *maintenance* dan *repair* permesinan.

Berdasarkan pengalaman saya praktek di KM. Armada Senada, pernah mendapati permasalahan pada waktu akan memasang silinder head pada mesin induk tetapi tali yang digunakan tidak kuat yang mengakibatkan silinder head jatuh dan menimpa tangan salah satu ABK dan menyebabkan laka kerja disaat memasuki *crankcase* dan terpeleset masuk ke ruang engkol.

Kecelakaan bisa terjadi akibat saat sedang bekerja maupun pada keadaan pelaksanaan kegiatan. Berdasarkan UU No.1 1970 tentang keselamatan kerja, Kecelakaan diartikan sebagai suatu peristiwa yang tak terduga, awalnya tidak diharapkan yang mengganggu jalannya yang sudah direncanakan dalam sebuah kegiatan atau aktifitas dan bisa menyebabkan kemunduran dari segi pekerja atau aset benda. Lain hal menurut (OHSAS 18001, 1999 dalam sheriff (2007) kecelakaan kerja ialah suatu peristiwa yang tak disangka-sangka dan tidak diinginkan dan tidak terencana yang menimbulkan efek cedera, sakit, kerugian terhadap anak buah, pihak perusahaan, benda atau lingkungan.

Dengan alasan demikian dan didukung dengan pengetahuan yang didapat waktu praktek di kapal, menyusun berkeinginan untuk membuat karya ilmiah dan berupaya menulis persoalan penyelesaiannya. Dengan judul sebagai berikut: “Upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja *crew* mesin di KM. Armada Senada”

1.2 Rumusan Masalah

Dari hasil pengamatan dan pengalaman ternyata dari aspek *crew* dalam munculnya kecelakaan banyak disebabkan oleh kelengahan atau keabaiian *crew*, baik pelaksanaan kerja maupun pimpinan kerja. Menurut penjabaran di atas, kemudian diambil inti sari agar dalam penulisan skripsi ini berada dijalur yang tepat dan untuk membantu menemukan solusinya. masalah yang diambil penulis ialah:

- 1.2.1. Faktor penyebab terjadinya laka kerja di kamar mesin?
- 1.2.2. Dampak apa saja jika terjadi kecelakaan kerja di kamar mesin?
- 1.2.3. Upaya yang dilakukan demi mencegah terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin diraih dalam skripsi ini ialah:

- 1.3.1. Untuk mengenali penyebab apa saja yang bisa menjadi penyebab kecelakaan dalam pekerjaan, khususnya kepada pelaut sehingga dalam melaksanakan tugas atau pekerjaan di kamar mesin secara aman dan terhindar dari kecelakaan.
- 1.3.2. Untuk mengetahui dampak jika terjadi kecelakaan kerja di kamar mesin sehingga dapat memberikan pengetahuan di masa datang agar tidak terjadi kembali.
- 1.3.3. Untuk memahami tindakan apa saja yang dilaksanakan agar mencegah terjadinya kejadian yang tidak diharapkan di kamar mesin.

1.4 Manfaat Penelitian

- 1.4.1. Manfaat Teoritis Meningkatkan literature dan wawasan perihal keselamatan kerja di atas kapal. Hasil penelitian ini dapat memberikan subangsih ilmu pengetahuan tentang prosedur dan cara pemakaian alat keselamatan kerja dengan sungguh-sungguh dan seperti ketetapan yang sudah ditetapkan.
- 1.4.2. Manfaat Praktis Sebagai panduan praktis dalam mengatasi masalah kecelakaan kerja dalam tipe dan jenis kecelakaan di kapal. Dapat mengetahui dampak kerugian yang ditimbulkan apabila terjadi kecelakaan kerja di atas kapal.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk sampai yang diharapkan, dan sebagai mempermudah dalam pengertian, penulisan karya ilmiah dirancang dengan penataan terdiri lima bab secara berkesinambungan yang pengulasanya terdiri dari serangkaian yang tidak tergantung. Sistematika itu dirancang sebagai contoh:

BAB I. PENDAHULUAN

Terdiri kerangka dasar, rumusan permasalahan, tujuan observasi, keuntungan observasi dan pola penyusunan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Merupakan tinjauan artikel berisi landasan konsep yang jadi dasar observasi masalah dan kerangka pikir.

BAB III. METODE PENELITIAN

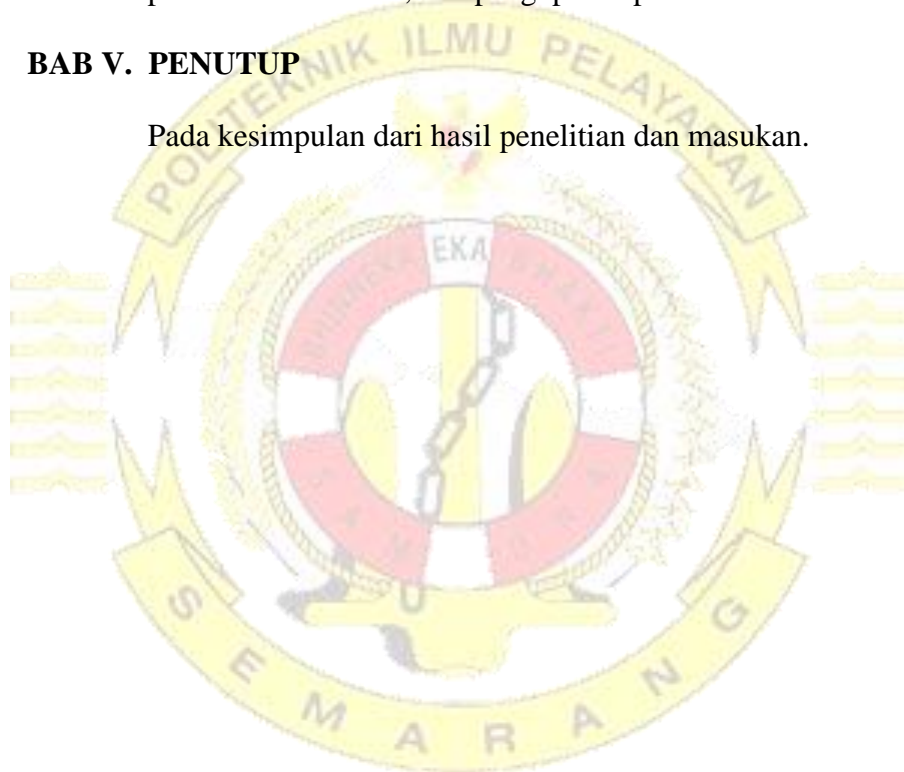
Terdiri dari waktu dan tempat penulis melakukan penelitian, metode observasi yang digunakan, metode pengkolektifan bukti, dan teknik analisis bukti.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Terdiri penjabaran global objek observasi, telaah permasalahan, pemecahan masalah, dan pengupasan permasalahan.

BAB V. PENUTUP

Pada kesimpulan dari hasil penelitian dan masukan.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1. Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi III tahun 2003 yang dimaksud dengan “Upaya adalah usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu tujuan, menyelesaikan permasalahan, menemukan solusi) daya upaya”. Sedangkan menurut poerwadarminta, (1991: 574), “upaya ialah aksi untuk menyampaikan kehendak, ala; dan ikhtiar. Upaya ialah semua sesuatu yang bersifat mengusahakan kepada suatu perihal agar bisa lebih efisien dan sukses guna sesuai dengan kehendak, tujuan dan fungsi beserta keuntungan sebuah hal tersebut dilakukan “. Jadi berdasarkan menurut para ahli di atas bisa di simpulkan bahwa upaya ialah suatu upaya untuk memecahkan dan menemukan solusi permasalahan.

2.1.2. Kecelakaan Kerja

2.2.2.1. Pengertian

Kecelakaan kerja ialah peristiwa yang tidak diharapkan dan terkondisikan, yang disebabkan oleh manusia situasi/*factor* sekitar atau gabungan dari penyebab tersebut yang menghalangi pekerjaan, yang bisa (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, meregang nyawa, luluh lantak

aset, ataupun insiden yang tak diharapkan. Banyak orang berpendapat bahwasanya kecelakaan itu ada kaitanya dengan takdir seseorang. sebenarnya kecelakaan tidak berlaku kebetulan tetapi ada faktornya, oleh sebab itu kecelakaan bisa di hindari asalkan kita memiliki keinginan untuk mencegahnya (Suma'mur PK.,1996: 212). Dengan demikian insiden itu bisa dicari faktornya.

2.2.2.2. Penyebab Kecelakaan Kerja

Suatu kecelakaan kerap terjadi disebabkan oleh lebih dari satu faktor. Kecelakaan bisa dihindari dengan menyingkirkan perihal tentang mengakibatkan kecelakaan tersebut. Terdapat dua faktor baku terjadinya suatu kecelakaan yaitu *unsafe act* dan keadaan kerja tidak aman. Orang yang mengalami luka-luka kerap diakibatkan oleh orang lain atau lantaran aksinya sendiri yang tidak memperhatikan keadaan sekitar. Berdasarkan Poerwanto, (1987: 4), bahwasanya 80% kecelakaan diakibatkan lantaran kelakuan pekerja yang tidak benar, meskipun sesungguhnya terdapat penyebab lain yang tak teridentifikasi. Berdasarkan (Suma'mur PK.,1996: 212) Menjabarkan bahwasanya terjadinya kecelakaan ditempat kerja bisa dihipun ala sketsa menjadi dua faktor:

2.2.2.2.1. *Unsafe human act*, seperti:

Melakukan pekerjaan tanpa pengawasan atau pengawas tidak sukses memberi tau atau menganjurkan seseorang, Mengoperasikan peralatan/mesin dengan *speed* melebihi batas, berdampak pada piranti keselamatan tidak bekerja, Mengenakan alat yang usang.

2.2.2.2.2. Kondisi tidak aman, seperti:

Piranti pengamanan yang tidak sesuai standar, Piranti yang tidak bisa digunakan, Aliran udara dan pencahayaan redup, Kondisi sekitar yang penuh lembab dan berisik. Bahaya percikan/terbakar, Kurangnya media tanda.

2.2.2.3. Pemahaman Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja ialah sebuah aktivitas guna mewujudkan lingkungan kerja yang aman, damai dan cara mendingkatkan dan *maintenance* Kesehatan pekerja baik sosial, rohani, ataupun jasmani. Keselamatan dan kesehatan kerja khususnya berkeinginan guna menghindari atau meminimalisir kecelakaan dan dampaknya, dan guna menyelamatkan kapal, piranti kerja dan *load*. Umumnya wajib didapati faktor-faktor penghambat mengenai kecelakaan, piranti, serta tata cara dan peringatan bahaya pada bidang

aktivitas semua ABK harus mengerti operasi penangkapan dengan baik.

Elemen utama dalam memelihara keselamatan jiwa dan keselamatan peralatan kerja ialah wawasan perihal pemakaian peranti keselamatan kerja *crew* kapal. Fundamentalnya ialah *crew* bagian mesin. Pemakaian alat perlengkapan keselamatan kerja ini sudah dibakukan baik secara nasional ataupun internasional, Jadi harus dipakai saat akan melakukan aktivitas kerja pokoknya ialah aktivitas kerja di kamar mesin. Demikian seperti ini ketentraman kerja pada kondisi kerja bisa terwujud, dan kecelakaan yang disebabkan faktor keteledoran *crew* ataupun sebab karena kecapekan bahan dampak yang muncul dapat diminimalkan atau dicegah.

2.2.2.4. Kaidah Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Kaidah-kaidah yang berkenaan pada keselamatan dan kesehatan kerja di kapal seperti:

- 2.2.2.4.1. UU No. 1 Th. 1970 berkenaan keselamatan kerja.
- 2.2.2.4.2. Ketetapan menteri No. 4 Tahun 1980 berkenaan prasyarat penerapan dan *maintenance* alat pemadam api ringan.
- 2.2.2.4.3. SOLAS 1974 beserta amandemen-amandemennya berkenaan persyaratan keselamatan kapal.

2.2.2.5. Peralatan Keselamatan Kerja

Menurut UU Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970, pasal 12b dan pasal 12c, bahwasanya pekerja diharuskan:

2.2.2.5.1. Mengerti alat-alat penjagaan diri.

2.2.2.5.2. Mematuhi atau mengikuti prasyarat keselamatan kerja.

Dalam pasal 13 dicantumkan juga bahwasanya barangsiapa yang hendak menuju tempat kerja. Diharuskan mematuhi seluruh petunjuk Kesehatan dan keselamatan kerja dan harus memakai alat-alat penjagaan pribadi yang diharuskan.

Pada pasal 14 dicantumkan bahwasanya perusahaan diharuskan dengan cara gratis menyuguhkan seluruh alat penjagaan diri yang diwajibkan terhadap tenaga kerja yang berada dibawah dan untuk setiap orang yang menuju tempat kerja tersebut.

Terdapat dua jenis alat-alat keselamatan yang wajib dimengerti ialah mencakup dari:

2.2.2.5.3. Peranti penjagaan buat mesin-mesin dan peralatan tenaga

Peranti penjaga ini disuguhkan oleh pabrik pembikin mesin dan alat dayanya contohnya kap-

kap *cover* dari elektrik motor, katup-katup pengaman dari boiler, pompa-pompa dan lainnya.

2.2.2.5.4. Alat pelindung untuk para pekerja

Alat pelindung untuk semua *crew* ialah tujuannya guna memberi perlindungan ABK dari dampak-dampak yang memungkinkan menimpa kapan saja saat sedang melakukan pekerjaannya, seperti: helm pelindung kepala, alat pelindung muka dan mata, alat pelindung anggota tubuh, alat pelindung pernafasan, alat pelindung pendengaran.

2.2.2.6. Manfaat Alat Keselamatan Kerja

Beberapa macam peranti kerja bersama kegunaannya dapat ditinjau pada tabel berikut:

Peralatan Keselamatan	Manfaat
Topi keselamatan	Pelindung kepala dari hantaman dan tertimpa alat yang jatuh
Masker Las yang dilengkapi dengan tangkai pemegang	Dikenakan oleh pekerja yang memanfaatkan las listrik, gunanya meng <i>cover</i> wajah dan mata dari percikan kembang api listrik.
Masker las yang disertai dengan tutup kepala	Dikenakan oleh pekerja yang memakai las listrik, tujuannya melindungi wajah, mata dan kepala dari tempas kembang api listrik.
Topeng pelindung wajah	Dikenakan oleh pekerja yang kegiatannya kontak langsung dengan reaksi kimia.
Pelindung mata	Dikenakan oleh pekerja yang aktivitasnya berhubungan dengan

	las listrik, manfaatnya melindungi mata .
Kaca mata las acyelin	Dipakai oleh pekerja yang memakai las Acyeline yang tujuannya melindungi dari tempas kembang api.
Kaca mata yang tercipta dari karet	Buat melindungi pekerja yang aktivitasnya berkaitan dengan debu.
Peralatan pelindung dada	Dipakai oleh pekerja yang pekerjaannya memakai las listrik dan las karbit. manfaatnya untuk menghindari badan khususnya area dada dari tempas bunga api.
Sarung tangan yang terbuat dari kain	Dipakai buat mengecat dan melaksanakan <i>maintenance</i> dan <i>repair</i> terhadap motor diesel.
Sarung tangan las	Dipakai oleh pekerja yang pekerjaannya memakai las listrik.
Sepatu keselamatan	Dipakai oleh pekerja yang mencegah dari terpeleset dan mendapat beban berat pada ketika kerja
Sumbat telinga	Dipakai oleh <i>crew</i> untuk menghindari dari suara bising

Tabel 2.1 Manfaat alat keselamatan kerja

2.2.2.7. Perawatan Perlengkapan Keselamatan Kerja Awak Kapal

Maintenance ialah salah satu aktivitas utama dalam usaha memperpanjang ketahanan fungsi dari peralatan keselamatan kerja. Adapun tipe perawatan yang dilaksanakan pada masing-masing tipe peralatan kerja bisa ditinjau dibawah ini, seperti demikian:

2.2.2.7.1. Topi Keselamatan

Membersihkan topi sesudah dikenakan, meletakan sesuai wadahnya, hindari meletakan topi ditempat yang kontak langsung dengan panas.

2.2.2.7.2. Topeng las yang disertai dengan ganggang pemegang.

Bersihkan masker las sesuai dipakai, meletakkan topeng las ditempat yang *safety*, membersihkan kaca masker las dari kotoran.

2.2.2.7.3. Topeng las yang dilengkapi dengan tutup kepala

Membersihkan masker las sesuai dipakai, meletakkan masker di wadah yang aman, merawat kebersihan kaca masker dari kotoran.

2.2.2.7.4. Masker pelindung muka

Dibersihkan setelah digunakan, meletakkan masker di wadah yang aman, menjaga kebersihan kaca topeng dari kotoran.

2.2.2.7.5. Pelindung mata

Mencegah kaca pelindung mata dari benda solid, menjaga pelindung mata ditempat yang aman.

2.2.2.7.6. Kaca mata las acytelin

Bersihkan kaca mata sesudah dipakai, meletakkan ditempat yang aman, merawat kaca mata dari hantaman benda solid.

2.2.2.7.7. Peranti pelindung dada

Merawat kebersihan peralatan, merawat pada wadah yang aman, mencegah piranti dari benda tajam.

2.2.2.7.8. Sepatu Keselamatan

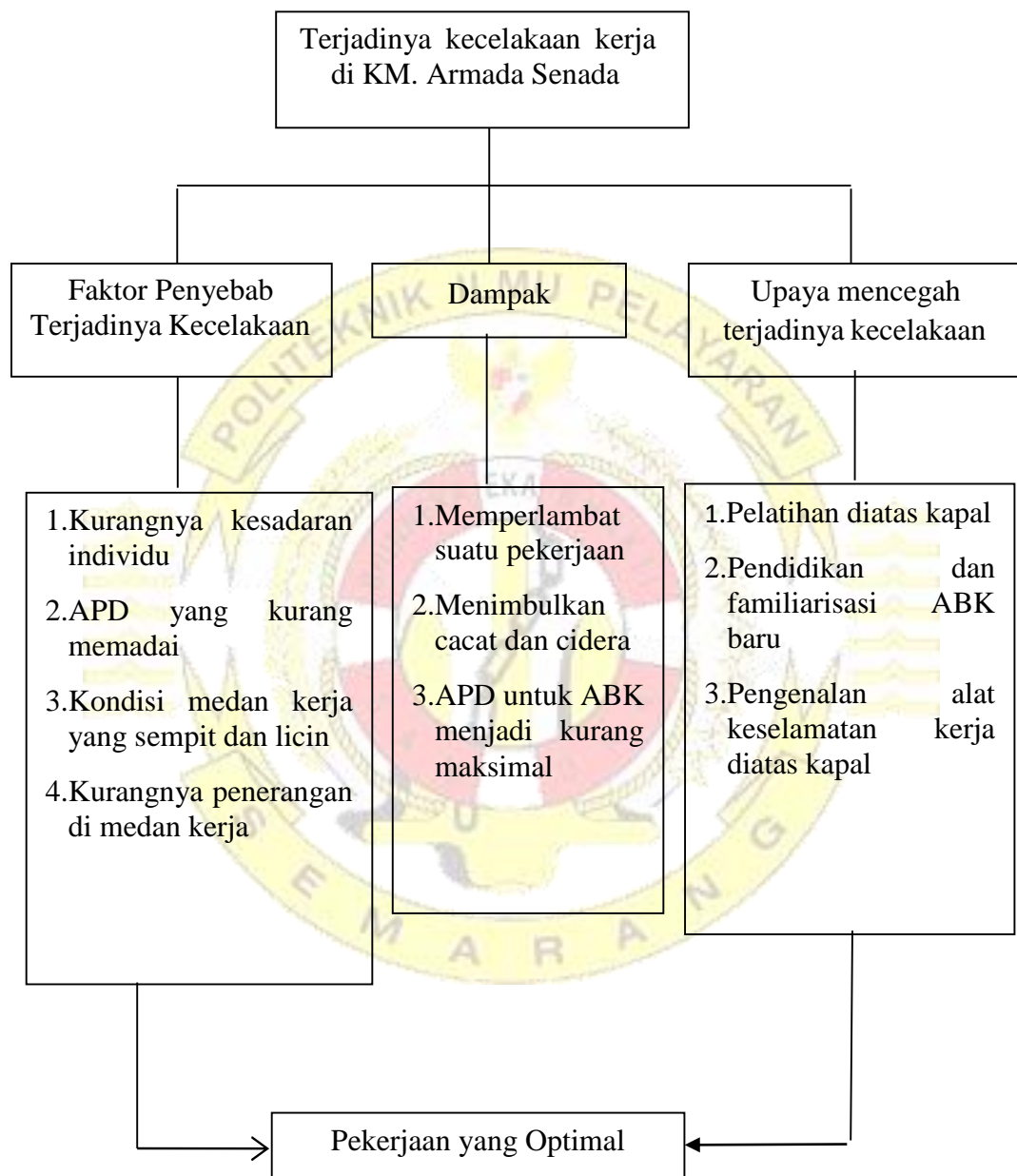
Menyimpan pada lokasi yang aman, menjaga kebersihan sepatu, mencegah sepatu terkena benda bersuhu tinggi.

2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Semua pekerjaan jelas memiliki dampak kecelakaan. Hal ini berperan juga terhadap seluruh pekerjaan khususnya disektor mesin. Seperti yang sudah dijabarkan sebelumnya,ada sejumlah faktor terjadinya kecelakaan kerja.Kemudian untuk memperlancar penanganan kecelakaan kerja atau penghindaran kecelakaan kerja wajib dilandasi oleh wawasan yang memadai perihal keselamatan kerja di bagian mesin menurut kaidah yang ditetapkan.

Sebagai memperlancar mengenai skripsi ini maka penyusun membikin sebuah kerangka berpikir yang menggambarkan penguraian secara kronologis dalam menanggapi inti pembahasan observasi berlandaskan pengetahuan ide dan konsep-konsep. Penguraian ini dideskripsikan dalam bentuk bagan alir yang simple, dilengkapi dengan penjabaran ringkas perihal bagan tersebut. Dimana dalam bagan tersebut dijabarkan mengenai faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja kemudian dampak yang terjadi jika terjadi kecelakaan kerja di

kamar mesin dan upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Untuk memperjelas dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 2. 1 Kerangka pikir penelitian

2.3 Pengertian Operasional

Pengertian operasional ialah pengertian praktis/fungsional perihal fleksibel atau sebutan lain dalam observasi yang dirasa kritis. Pengertian ini ditujukan untuk menyelaraskan tanggapan terhadap fleksibel yang dipakai serta melancarkan pengakumulasian dan pengkajian fakta. Selanjutnya ialah pengertian operasional yang terdapat di sekripsi ini:

2.3.1. *Unsafe act*

Unsafe act ialah faktor tingkah laku seseorang yang bisa menimbulkan efek kecelakaan kerja. Lainnya itu *Unsafe act* bisa didefinisikan seumpama contoh pelanggaran kepada siasat keselamatan. Yang sudah ditentukan dimana memberikan kesempatan guna terjadinya kecelakaan kerja. Contohnya adalah ketika kru kapal sedang bekerja tidak mengenakan APD (alat pelindung diri) yang komplit.

2.3.2. *Unsafe Condition*

Unsafe Condition ialah suatu keadaan fisik di lapangan kerja yang berbahaya berpotensi terjadinya kecelakaan. Contohnya adalah kurangnya penerangan dalam bekerja, lantai yang licin, kondisi peralatan kerja yang tidak layak pakai.

2.3.3. *Hazard*

Hazard ialah suatu kondisi yang bisa berpotensi munculnya kecelakaan bisa berbentuk cedera, sakit, kerusakan dan

ketidakmampuan melakukan tugas yang sudah ditentukan. Contohnya kabel yang terkelupas.

2.3.4. *Risk*

Risk ialah suatu kemungkinan (tinggi, sedang dan rendah) atau kemungkinan seseorang terdampak bahaya sehingga tercipta kecelakaan imbas hal tersebut pada waktu tertentu. Contohnya keracunan bahan kimia, tersengat listrik.

2.3.5. *Accident*

Accident adalah sebuah kejadian yang tidak diharapkan dimana bisa berdampak cedera pada manusia dan kerusakan lainnya. Contohnya adalah kebakaran.

2.3.6. *Near Miss*

Near Miss adalah suatu insiden yang tidak tersusun, tidak menimbulkan cedera, tetapi mempunyai kemungkinan untuk melakukannya. Contohnya adalah ketika saat sedang bekerja terpeleset atau tersandung.

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Menurut hasil analisis dan permasalahan beserta ulasan yang sudah penyusun jabarkan pada bab–bab sebelumnya, oleh itu dalam usaha mencegah kecelakaan untuk menjamin keselamatan jiwa *crew* kapal, penyusun memberikan kesimpulan antara lain sebagai berikut:

5.1.1. faktor yang menghambat terciptanya prosedur keselamatan kerja dan menjadikan penyebab terjadinya kecelakaan kerja yakni:

5.1.1.1. Faktor manusia

Dari sekian faktor, faktor manusia menjadi penyebab paling sering terjadinya kecelakaan kerja. Kecelakaan disebabkan karena kurangnya kesadaran para awak kapal dalam penerapan prosedur keselamatan kerja seperti penggunaan alat keselamatan diri, dan kurangnya sosialisasi kepada awak kapal.

5.1.1.2. Faktor alat

Salah satu penyebab terjadinya kecelakaan kerja yakni faktor alat yang kurang layak dan kurang memadai sehingga tidak bisa menjamin keselamatan para *crew* dan memperbesar peluang terjadinya kecelakaan saat sedang bekerja.

5.1.2. Dampak buruk dari kecelakaan kerja bisa mempengaruhi beberapa pihak antara lain:

5.1.2.1. Kerugian bagi diri sendiri

Dampak buruk bila terjadi kecelakaan kerja ialah bagi diri sendiri seperti cedera ringan, cacat bagia anggota tubuh sehingga tidak bisa berfungsi sebagaimana mestinya hingga yang paling fatal yaitu kematian.

5.1.2.2. Kerugian bagi pihak perusahaan

Bila terjadinya kecelakaan kerja, Pihak perusahaan tentu juga ikut terkena imbasnya sebagai contoh wajib membiayai *crew* yang mengalami kecelakaan bahkan hingga menelan korban jiwa, terlambatnya pendistribusian muatan disebabkan awak kapal mengalami kecelakaan.

5.1.3. Meninjau kerap terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal teruntuk awak kapal bagian mesin, oleh itu usaha yang dilaksanakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan di kamar mesin antara lain:

5.1.3.1. Memberi pemahaman dan pencegahan bahaya pada saat kerja.

Memberi pemahaman dan pencegahan bahaya kepada *crew* harus selalu diberikan supaya dalam pelaksanaan kerja terhindar dari kecelakaan kerja.

5.1.3.2. Memberikan edukasi

Penyuluhan tentang prosedur keselamatandalam bekerja bisa lewat media tulis seperti poster, buletin juga bisa lewat media video.

5.1.3.3. Memberikan pelatihan pada pekerja

Pelatihan juga menjadi agenda wajib yang harus dilaksanakan terlebih kepada awak kapal yang baru dan belum paham akan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.

5.2. Saran

Menurut kesimpulan diatas penyusun berupaya memberikan masukan-masukan yang berkenaan dengan penulisan skripsi ini ialah seperti berikut:

- 5.2.1. Sebaiknya memberikan hukuman tegas terhadap awak kapal yang tidak taat aturan, memberikan penyuluhan insentif serta diadakan inspeksi mendadak langsung ke lapangan.
- 5.2.2. Sebaiknya pada saat bekerja wajib memakai alat keselamatan diri yang lengkap sesuai dengan regulasi yang berlaku dan sesuai pekerjaan yang sedang dikerjakan.
- 5.2.3. Sebaiknya memberikan pengenalan dan pencegahan pada saat kerja di kapal, pendidikan berkenaan dengan alat keselamatan seperti presentasi video dan demonstrasi dari peserta lewat pemberian bekal

pengetahuan kepada awak kapal lewat program pendidikan dan pelatihan kerja khusus.

Sekian kesimpulan dan saran yang bisa penyusun sampaikan, guna merampungkan permasalahan di lapangan dan meningkatkan kualitas penyusunan skripsi ini.



DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, 1999, *Prosedur Penelitian Satuan Pendekatan Praktek*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Badan Diklat Perhubungan BST; Modul 4

ISM CODE, CORPS PIP SEMARANG

Kartono, Kartini, 1996, *Pengantar Metodologi Riset Sosial*, Bandung: CV Mandar Maju.

Layton, 1973, *Dictionary Of Nautical Words And Terms*, Taipei.

Sugiyono, 2013, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Semarang: PT. Rineka Cipta.

Soedjono, 1994, *Keselamatan Kerja*, Jakarta: PT. Batara.

Suma'mur, 1981, *Keselamatan Kerja Dan Pencegahannya*, Jakarta: PT. Gunung Agung.

Sutrisno, 1992, *Perawatan Kapal*, Jakarta: PT. Pranya Paramitha.

Toha, Halili, 1991, *Hubungan Majikan Dan Buruh*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.

DAFTAR LAMPIRAN



Lampiran 1.1 Bekerja tidak Konsentrasi



Lampiran 1.2 *Safety Meeting*



Lampiran 1.3 Bekerja tidak menggunakan alat pelindung diri



Lampiran 1.4 *Safety Working*



Lampiran 1.5 Bekerja tidak *safety*



Lampiran 1.6 Sedang diadakanya *internal audit* oleh pihak perusahaan

Lampiran 1.7 Hasil wawancara

Hasil wawancara dengan Kepala Kamar Mesin Bp. Mursito pada saat saya berada di atas kapal.

1. Kendala-kendala apakah yang menghambat terlaksanannya prosedur keselamatan yang berkaitan dengan alat pelindung diri di KM. Armada Senada? Jawab:

Kendala yang sering dihadapi dalam pelaksanaan prosedur keselamatan yang berkaitan dengan alat pelindung diri adalah **kurangnya kesadaran** dari masing-masing individu.

2. Apakah dari perusahaan pernah mengadakan inspeksi mendadak langsung kelapangan?

Jawab:

Pernah, tetapi tahun 2019 ini agak terhambat. Biasanya dilakukan inspeksi setiap 1 bulan sekali tetapi setelah saya mengalami kecelakaan tahun 2019 ini belum diadakan sama sekali.

3. Apakah pelanggaran dari prosedur masih sering dilakukan di lapangan?

Jawab:

Pelanggaran prosedur keselamatan berkaitan dengan pemakaian alat pelindung diri **masih sering terjadi** seperti yang anda lihat di lapangan.

4. Apakah pekerja sudah diberikan sanksi-sanksi tegas terhadap pelanggaran yang dilakukan sesuai ketentuan yang berlaku?

Jawab:

Selama ini **belum ada sanksi tegas** yang diberikan biasanya hanya berupa teguran.

5. Apakah sudah pernah terjadi kecelakaan kerja di lapangan selama tahun

20192020?

Jawab:

Selama tahun 2019-2020 ini sudah terjadi **kecelakaan kerja sebanyak 2 kali**, ini anda dapat lihat di buku laporan kejadian kecelakaan kerja.

Hasil wawancara dengan Masinis 1

1. Apakah bapak mengetahui penyebab mengapa pekerja lapangan tidak mengenakan alat pelindung diri secara lengkap?

Jawab:

Saya rasa mereka tidak mengenakan alat pelindung diri dengan lengkap dikarenakan oleh beberapa faktor, misalnya: **kurang sadar** akan pentingnya alat pelindung diri untuk keselamatan kerja, **alat pelindung diri** mereka **sudah rusak/hilang** tetapi tidak melapor dan ada juga anggapan dari para pekerja bahwa mereka **kurang nyaman** untuk melaksanakan kerja apabila mengenakan alat pelindung diri secara lengkap.

2. Apakah maksud dari kurang nyaman apabila mengenakan alat pelindung diri secara lengkap pada saat melakukan kerja?

Jawab:

Maksudnya adalah mereka **sudah terbiasa bekerja tanpa menggunakan alat pelindung diri secara lengkap** sehingga untuk melaksanakan hal tersebut masih memberatkan sebagai contoh: pekerja di bidang pengelasan masih terlihat tidak menggunakan sarung tangan padahal perilaku tersebut akan membahayakan bagi pekerja.

3. Apakah sudah diberikan penjelasan tentang kegunaan dari tiap-tiap alat pelindung diri pada saat kerja?

Jawab:

Menurut saya, pekerja **sudah mengetahui** hal tersebut sebelum pelaksanaan kerja.

Hasil wawancara dengan Masinis 2

1. Apakah anda mendapat alat-alat pelindung diri untuk bekerja dari perusahaan?

Jawab:

Ya, kami sudah **mendapatkan** alat pelindung diri lengkap.

2. Mengapa bapak melakukan kerja disini tetapi tidak mengenakan alat pelindung diri seperti helm, kaca mata pelindung dan sarung tangan ?

Jawab:

Karena alat pelindung diri saya **sudah rusak** dan **saya lebih nyaman jika tidak menggunakan** karena sudah terbiasa.

3. Apakah anda segera **melaporkan** apabila terjadi kerusakan alat pelindung diri anda? Jawab:

Ya, tetapi jatah dari perusahaan hanya 1. Selain itu apabila melapor **alat pelindung diri pengganti terlambat datang.**

4. Apakah bapak sadar akan bahaya yang diakibatkan dari pekerjaan bapak (pengelasan)?

Jawab:

Saya tahu tetapi asalkan kita berhati-hati bahaya dapat dicegah.

5. Apakah bapak pernah mengalami kecelakaan kerja disini?

Jawab:

Kecelakaan ringan pernah terjadi seperti tangan terkena percikan api, tetapi **kecelakaan serius belum pernah terjadi.**

Hasil wawancara dengan Masinis 3

1. Apakah pernah diadakan penyuluhan dari perusahaan sehubungan dengan keselamatan?

Jawab:

Pernah tetapi sudah **jarang** dilakukan biasanya dilakukan setelah ada kejadian kecelakaan kerja.

2. Mengapa anda tidak mengenakan sarung tangan pada saat kerja?

Jawab: Saya sudah **terbiasa tidak mengenakan sarung tangan pada saat berkerja.**



Lampiran 1.8 SHIP PARTICULAR

NAME : KM.ARMADA SENADA
 CALL SIGN : P O I A
 BUILDER : SINGAPORE TECHNOLOGI MARINE LTD 27 SEPTEMBER 1991
 OWNER/OPERATOR : PT.SPIL
 FLAG : INDONESIA
 CLASSIFICATION : B.K.I
 IMO NUMBER : 9013139
 PORT OF REGISTER : SURABAYA
 OFFICIAL NUMBER : 525015931
 TYPE OF VESSEL : FEEDER CONTAINER
 DWT : 7834,67 M/T L.O.A : 120.60 Mtr
 G R T : 5320 M/T L.B.P : 112.60 Mtr
 N R T : 2892 M/T Breadth Moulded : 18.40 Mtr
 LIGHT SHIP : 2657 M/T Depth to Main Deck : 9.00 Mtr
 L B P : 92.12 M/T Height Above Keel : 36.99 Mtr

DISPLACMENT
 SUMMER F'BOARD : 2530 mm 10492 M/T
 SUMMER DRAFT : 6.5025 M 10747 M/T
 TROPICAL DRAFT : 6.6375 M 10493 M/T
 FRESH WATER DRAFT : 6.6415 M
 FWA : 139 mm
 ENGINE FOWER : 4440 Kw@720 RPM
 TYPE OF ENGINE : WARTSILA VASA 12 V 32D Sr NO 5357
 MAKERS NAME : OY WARTSILA DIESEL,FINLAND
 BOW THRUSTER : 370 Kw
 NO CRANE : 2 X 40 TONNES (HAGGLUNDS CONT. JIB CRANE
 NO OF HOLD : 2
 HATCH COVERS : 6

STACK Wt SUMMARY
 MAX Wt OF HARCH COVERS: 32.4 M/T
 CAPACITY : 20 FT ON DECK = 277 TEUS BAY 01 (20FT CONT) 48 M/T
 : 20 FT IN HOLD = 176 TEUS BAY 03-25:20 FT CONT ON H/C 51 M/T
 : TOTAL = 453 TEUS BAY 03-25:20 FT ON STANCH 49,5 M/T
 : REEFER = 50 UNIT BAY 04,08,12,16,20,24 80 M/T
 BAY 27 OUT-1,20 FTCONT ON M/DK 50 M/T
 45 FT: AT BAY S4,12,24 BAY 27 OUT-2,20 FT CONT ON STANCH 49,5M/
 BAY 4 = 9 UNITS
 BAY 12 & 24 = 10 UNITS BAY 27-IN-1-2-3,20 FT : 53 M/T
 TTL = 29 UNITS BAY 02-25,20 FT CONT I/HOLD : 72 M/T
 BAY 04,08,12,16,20,24 40 FT : 108 M/T



Capt. Supandji
 Nakhoda



PT. SALAM PASIFIC INDONESIA LINES
KM. ARMADA SENADA / POJA

CREW LIST
(DAFTAR AWAK KAPAL)

NAMA KAPAL : KM. ARMADA SENADA
IMO NUMBER : 9013139
CALL SIGN : POJA
GRT : 5320 T

BENDERA : INDONESIA
AGEN : PT SPIL
DARI : PANTOLOAN
TUJUAN : BALIKPAPAN

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	NOMOR IJAZAH	TANGGAL LAHIR	SIGN ON	BUKU PELAUT		NO SIJIL	NOMOR PKL
							NOMOR	EXPIRE		
1	NURUL AKBAR	NAKHODA	ANT-II	6200510166N20415	07/10/1973	19/05/2019	F 132354	22.06.2021	0	3349 PKL SBA.V.2019
2	MUHARY WARDHANA	MUALIM-I	ANT-II	6200543155N20214	12/01/1984	14/12/2018	E 068502	31.03.2021	92	10250 PKL SBA.XII.2018
3	ARIF FIRDIA SYAH	MUALIM-II	ANT-III	6202003355N30317	02/01/1991	30/01/2019	F 109893	05.04.2021	98	781 PKL SBA.I.2019
4	RIO ENRICO BANJARNAHOR	MUALIM-III	ANT-III	6211414339N30117	13/10/1994	17/03/2019	F 221630	14.03.2022	99	215 PKL-SBY.III.2019
5	MURSITO	KKM	ATT-I	6200089818T10216	11/04/1976	21/03/2019	B 089949	22.08.2020	100	9513 PKL SBA.XI.2018
6	IBAYU NURCAHYONO	MASINIS-II	ATT-II	6200091417T20216	06/03/1973	29/08/2019	F 159028	24.10.2021	85	
7	LASMIRAN	MASINIS-III	ATT-III	6201481436T30517	07/03/1979	22/10/2018	F 163237	03.09.2021	88	3526 PKL SBA.V.2018
8	YONATA BAYU RAWANDHA	MASINIS-IV	ATT-III	621155263T30518	15/03/1993	07/12/2018	E 075406	20.03.2021	90	10252 PKL SBA.XII.2018
9	ARIS MARDIYONO	ELECTRISEN	ETO	6200565338	08/08/1974	05/11/2019	F 245552	11.07.2022	88	
10	AGUS HARJONO	SERANG	ABLE	6200149179340716	05/08/1976	21/09/2019	B 035943	28.01.2020	86	
11	AHMAD MUBAROK	JURUMUDI	ANT-V	6200348753N50215	06/09/1989	11/02/2019	D 048775	06.04.2020	89	298 PKL SBA.I.2019
12	HADI SUPARIANTO	JURUMUDI	ANT-V	6201481216N50517	09/07/1992	06/07/2019	F 070639	15.11.2020	91	3844 PKL SBA.VI.2019
13	ABD RASYID	JURUMUDI	ABLE	6202098760340517	05/08/1992	01/07/2019	F 245548	11.07.2022	85	4837 PKL SBA.VII.2019
14	RAHARJO WIDIATMOKO	MANDOR MESIN	ABLE	6200425160420710	22/07/1985	20/05/2019	C 040418	02.04.2020	79	7829 PKL SBA.IV.2018
15	KARPOV H.J. SIAGIAN	JURUMINYAK	ATT-IV	6200219352T42417	29/07/1996	25.05.2019	E 016099	21.09.2020	81	3376 PKL SBA.V.2019
16	MUHAMMAD SYAH RONY	JURUMINYAK	ABLE	6202078216420510	01/01/1995	16/07/2019	B 089771	20.08.2020	82	3412 PKL SBA.VII.2019
17	SUTRISNO	JURUMINYAK	ABLE	6200219106420210	17/11/1996	29/08/2019	F 246331	16.08.2022	84	
18	DWI JULIANTO	JURUMASAK	BST	6201318702010519	13/07/1968	10/05/2019	E 095848	29.08.2021	80	132 PKL SBA.I.2018
19	HADY GIDEON GINTING	CADET DECK	BST	6211839239010510	05/08/1999	12.9.2019	F 190898	14.06.2022	93	
20	MUHHARUN SINGGIH PRAYOGO	CADET MESIN	BST	6211754585010320	29/10/1997	21/01/2019	F 130485	03.05.2021	84	

JUMLAH CREW TERMASUK NAKHODA : 20 ORANG

PANTOLOAN, 11 JULI 2020
KM. ARMADA SENADA
CPT. NURUL AKBAR
NAKHODA

Lampiran 1 10

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Muhammad Harun Singgih Prayoga
Tempat/Tanggal Lahir : Samarinda, 29 Oktober 1997
NIT : 531611206149. T
Alamat Asal : JL. Kenanga No 4 Tidar Asri, Danurejo, Mertoyudan,
Magelang

Agama : Islam
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Menikah
Hobby : Sepak Bola, Bola voli, Musik
Orang Tua
Nama Ayah : Kasmanto
Pekerjaan Ayah : TNI-AD
Nama Ibu : Astuti hariyati
Pekerjaan Ibu : Bidan
Alamat : JL. Kenanga No. 4, Tidar Asri, Danurejo, Mertoyudan,
Magelang

Riwayat Pendidikan

1. SD Muhammadiyah 1 Kota Magelang Lulus Tahun 2010
2. SMP Negeri 7 Kota Magelang Lulus Tahun 2013
3. SMA Negeri 1 Mertoyudan Lulus Tahun 2016
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2016 – 2021

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Nama Kapal : KM. Armada Senada
Perusahaan : PT. SPIL
Alamat : Jl. Kalianak 51F, Asemrowo, kota Surabaya