



**PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* UNTUK
MEMINIMALISIR RESIKO KECELAKAAN KERJA DI
MT. SANANA**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh:

SALSABILA RAHMA SARITA
551811136825 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIKI LMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**



**PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* UNTUK
MEMINIMALISIR RESIKO KECELAKAAN KERJA DI
MT. SANANA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

**SALSABILA RAHMA SARITA
551811136825 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIKI LMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* UNTUK MEMINIMALISIR
RESIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MT. SANANA

Disusun Oleh :

SALSABILA RAHMA SARITA
551811136825 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Capt. SUHERMAN, M.Si, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 19903 1 001

Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd
Pembina (III/c)
NIP. 19850731 200812 2 002

Mengesahni
Ketua Program Studi Nautika

YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M.LM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PENERAPAN *SAFETY MANAGEMENT* UNTUK MEMINIMALISIR RESIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MT. SANANA” karya,

Nama : Salsabila Rahma Sarita

NIT : 551811136825 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari , tanggal Januari 2023,

Semarang, Januari 2023

PENGUJI

Penguji I : YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Penguji II : Capt. SUHERMAN, M.Si, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 19903 1 001

Penguji III : DARYANTO, SH, MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Salsabila Rahma Sarita

NIT : 551811136825 N

ProgramStudi : Nautika

Skripsi dengan judul “Penerapan *Safety Management* Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja Di Kapal MT. Sanana”

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, 30 Januari 2023
Yang menyatakan pernyataan,



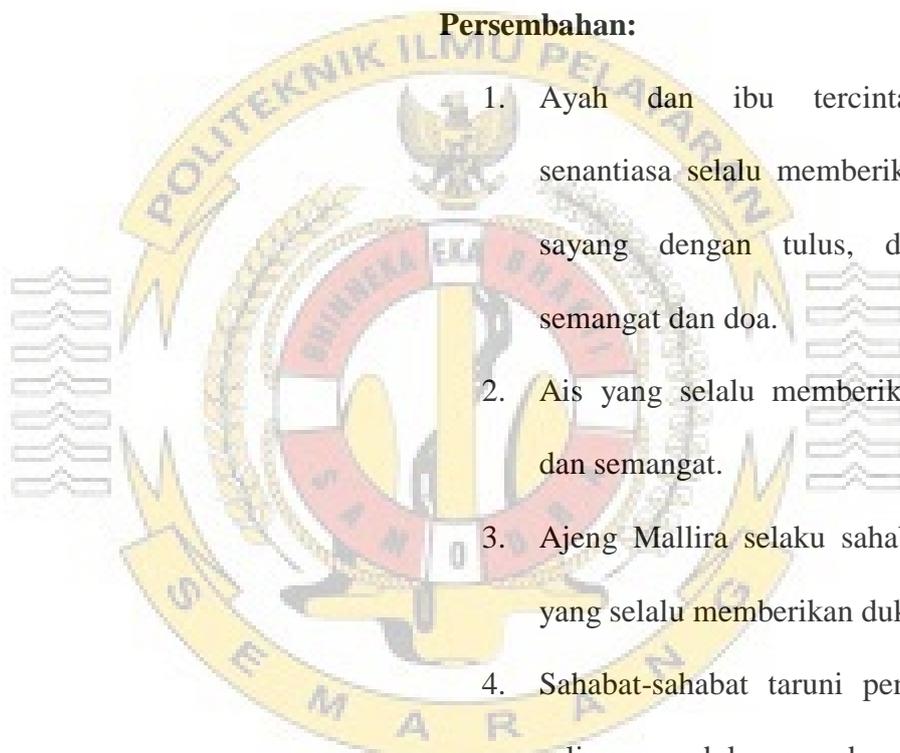
SALSABILA RAHMA SARITA
NIT. 551811136825 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Selalu melakukan yang terbaik disetiap kesempatan yang ada.
2. La Tahzan Innallaha Ma'ana “Jangan engkau bersedih, sesungguhnya Allah bersama kita” (QS. At-Taubah : 40)
3. Didunia ini orang jujur tinggal sedikit, maka jadilah salah satu orang jujur itu.

Persembahan:

- 
1. Ayah dan ibu tercinta, yang senantiasa selalu memberikan kasih sayang dengan tulus, dukungan, semangat dan doa.
 2. Ais yang selalu memberikan support dan semangat.
 3. Ajeng Mallira selaku sahabat penulis yang selalu memberikan dukungan.
 4. Sahabat-sahabat taruni penulis, yang saling mendukung dan membantu terkhusus taruni Angkatan LV periode 96.
 5. Almamaterku, PIP Semarang beserta reka-rekan seangkatan LV yang memberikan dukungan dan bantuannya selama ini

PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Penerapan *Safety Management* Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja Di Kapal MT. Sanana”**.

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

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

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana ,M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Yustina Sapan, S.St, M.M. selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang yang telah memberikan kemudahan dan motivasi serta arahan yang baik selama ini.
3. Bapak Capt. Suherman, M.Si, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan tanggung jawab telah memberikan dukungan dan bimbingan serta pengarahan dalam Menyusun skripsi dengan baik.

4. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan yang memberikan bimbingan serta arahan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Perusahaan PT. Pertamina yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktik laut serta membantu penulisan skripsi ini.
7. Rekan-rekan seperjuangan taruna/i PIP Semarang angkatan LV khususnya periode 96.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

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

Semarang, Januari 2023
Penulis

SALSABILA RAHMA SARITA
NIT. 551811136825 N

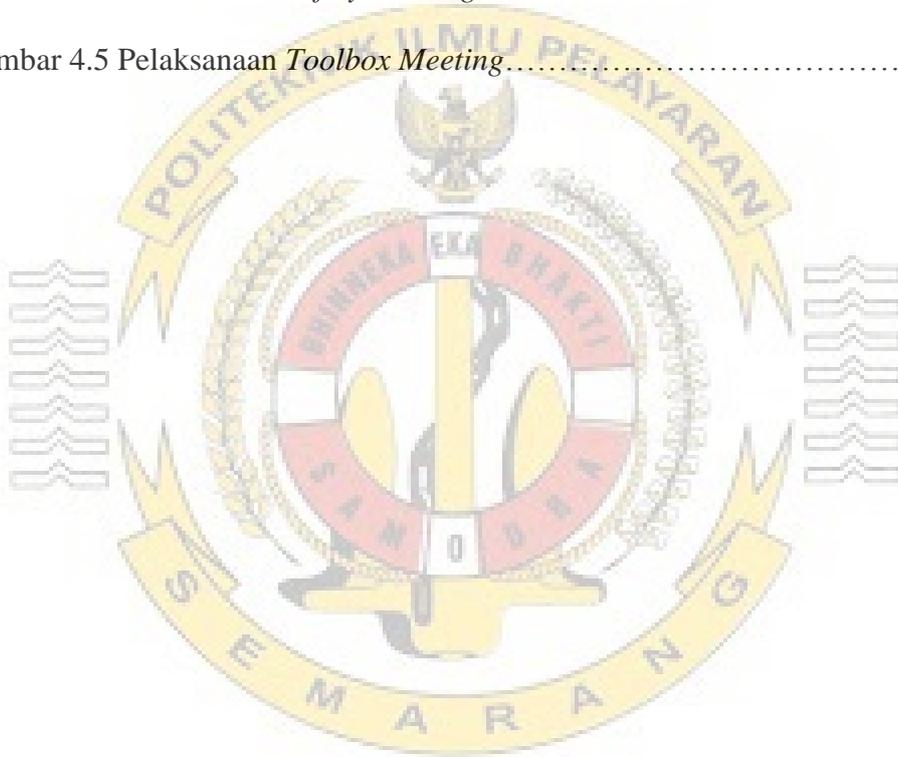
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTODAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI	7

A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN.....	20
A. Metode Penelitian.....	21
B. Tempat Penelitian.....	22
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	24
D. Teknik Pengumpulan Data	25
E. Instrumen Penelitian.....	28
F. Teknik Analisa Data Kualitatif.....	29
G. Pengujian Keabsahan Data	31
BAB IV HASIL PENELITIAN	34
A. Gambaran Konteks Penelitian	34
B. Deskripsi Data.....	36
C. Temuan	38
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	61
A. Kesimpulan	61
B. Keterbatasan Penelitian	62
C. Saran	63
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN.....	62
DAFTAR RIWAYAT.....	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Dokumentasi kapal MT. Sanana	37
Gambar 4.1 Masinis II dan Kru melakukan pengecekan mesin induk	41
Gambar 4.2 Poster kecelakaan kerja di MT. Sanana.....	42
Gambar 4.3 Muallim IV mengawasi pekerjaan di <i>deck</i>	47
Gambar 4.4 Pelaksanaan <i>Safety Meeting</i>	48
Gambar 4.5 Pelaksanaan <i>Toolbox Meeting</i>	49



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kerangka Pikir	20
Tabel 3.1	Triangulasi tiga teknik pengumpulan data	33
Tabel 3.2	Triangulasi tiga sumber data	33
Table 4.1	Penelitian Terdahulu	35



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 Contoh Form *Nearmiss* MT. Sanana
- Lampiran 3 Contoh Form *Risk Assesment* MT. Sanana
- Lampiran 4 Contoh Form Catatan *Safety Meeting* MT. Sanana
- Lampiran 5 *Ship Particular* MT. Sanana



ABSTRAKSI

Sarita, Salsabila Rahma, 551811136825 N, 2003, “Penerapan *Safety Management* Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja Di Kapal MT. Sanana”, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Suherman, M.Si,M.Mar. Pembimbing II: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Sangat penting bagi kru di atas kapal melaksanakan *safety management* untuk meminimalisir kecelakaan kerja. Kecelakaan yang terjadi dikarenakan kelalaian para pekerja untuk menggunakan alat keselamatan, meremehkan dalam penggunaan alat keselamatan pada waktu bekerja dan kurang disiplinnya kru dalam memakai alat keselamatan. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan *safety management* demi mengurangi resiko kecelakaan kerja di kapal dan untuk mengetahui usaha apa yang bisa dilakukan guna memaksimalkan penerapan *safety management* untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, dimana data yang didapatkan dari kapal MT.Sanana melalui observasi di atas kapal, wawancara dengan narasumber, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan terhadap Nakhoda, Mualim I dan Mualim III sebagai informan terkait bagaimana pelaksanaan *safety management* di atas kapal. Penelitian ini menggunakan triangulasi sebagai uji keabsahan data. Triangulasi yang digunakan oleh penulis adalah triangulasi dengan tiga teknik yaitu dengan melaksanakan wawancara, observasi dan dokumentasi serta triangulasi sumber data yaitu Nakhoda, Mualim I dan Mualim III sebagai informan.

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapatkan peneliti di atas kapal, maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan *safety management* di kapal MT. Sanana belum memenuhi standart karena masih terdapat beberapa kru yang belum memenuhi prosedur dalam melakukan pekerjaan. Upaya yang dilakukan untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja dengan melakukan familiarisasi terkait *safety management* untuk menumbuhkan kesadaran dan pemahaman kru.

Kata Kunci: kecelakaan kerja, alat keselamat, *safety management*

ABSTRACT

Sarita, Rahma, Salsa, 55181136825 N, 2023, "Application of Safety Management to Minimize the Risk of Work Accidents on MT Ships. Sanana", Nautical Study Program, Semarang Maritime Polytechnic, Advisor I: Capt. Suherman, M.Si, M.Mar. Supervisor II: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

It is very important for the crew on board to carry out safety management to minimize work accidents. Accidents that occur due to the negligence of workers to use safety equipment, underestimating the use of safety equipment at work and the crew's lack of discipline in using safety equipment. The purpose of this research is to find out how to apply safety management to reduce the risk of work accidents on ships and to reveal the efforts that can be implemented to maximize the application of safety management to minimize the risk of work accidents.

This research is a qualitative descriptive study, where the data obtained from the ship MT.Sanana through observations on board, interviews with informants, and documentation. Interviews were conducted with the Captain, Chief Officer I and Chief Officer III as informants regarding the implementation of safety management on board. This study uses triangulation as a test of data validity. The triangulation used by the author is triangulation with three techniques, namely by carrying out interviews, observation and documentation as well as triangulation of data sources, namely the Captain, Chief Officer I and Chief Officer III as informants.

Based on the explanations that have been described and the findings or data obtained by the researchers on board, it can be concluded that the implementation of safety management on the MT. Sanana has not met the standards because there are still several crew members who have not complied with the procedures for carrying out the work. Efforts are being made to minimize the risk of work accidents by familiarizing them with safety management to raise awareness and understanding of the crew

Keywords : work accident, safety equipment, safety management

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Letak geografis Indonesia yang dikelilingi samudera membuat negara ini didaulat sebagai salah satu negara maritim terbesar. Oleh karena itu, peranan kapal sangatlah krusial sebagai sebuah alat transportasi yang menggunakan jalur laut. Kehadiran kapal mampu mengakomodasi berbagai bidang kepentingan, mencakup bidang perekonomian antar pulau, pariwisata, teknologi, bahkan relasi antarnegara—terutama dalam transaksi tertentu.

Menurut Ardiansyah (2020) banyak manfaat atau keuntungan yang diperoleh dari moda transportasi jalur laut. Salah satu yang paling umum dan signifikan yakni dalam urusan perdagangan. Hampir seluruh barang yang diekspor maupun diimpor dikirim melalui kapal. Jenis transportasi ini memang terkenal terkait keamanan, kecepatan, penyimpanan atau kekuatan muatan, dan ongkos kirim yang lebih murah dibandingkan dengan pesawat. Pengiriman di jalur udara membutuhkan biaya yang banyak dan barang yang dibawa hanya sedikit. Karena itu, manusia perhubungan harus senantiasa ditingkatkan agar kualitas jasa pelayaran juga semakin dapat diandalkan.

Berdasarkan ISM Code 2000, guna menurunkan angka kecelakaan di kapal didefinisikan sebagai: sebuah rumusan, konsep, atau sistem yang secara utuh membahas rincian monitoring biaya program, waktu yang dibutuhkan untuk melaksanakan, dan total tenaga kerja yang diperlukan. Selain itu,

seluruh perangkat, alat, maupun piranti angkutan dioperasikan oleh para pelaut yang telah siap dan mumpuni. Dengan begitu, seluruh individu di dalam kapal dapat dipastikan keselamatannya. Meskipun ada kesulitan, mereka telah andal menggunakan berbagai alat pertolongan atau penyelamatan. Berdasarkan Ardiansyah (2020) kegagalan penanggulangan masalah atau penyelamatan disebabkan minimnya pengetahuan operasi alat.

Latar belakang pemilihan judul studi ini adalah kejadian kecelakaan di kapal yang masih cukup sering terjadi. Kecelakaan yang terjadi dikarenakan kelalaian para pekerja untuk menggunakan alat keselamatan, meremehkan dalam penggunaan alat keselamatan pada waktu bekerja dan kurang disiplinnya kru dalam memakai alat keselamatan. Pada saat melakukan penelitian penulis mengalami pergantian Nakhoda dan kru sebanyak 3 kali dan saat melakukan pengamatan penulis menemukan prosedur *safety management* yang jarang dilaksanakan pada saat Nakhoda pertama dan ketiga sedangkan pada saat Nakhoda kedua prosedur dilaksanakan sebagaimana mestinya. Wawancara yang dilakukan oleh penulis adalah dengan Nakhoda kedua. Penulis menjumpai beberapa kejadian kecelakaan pada waktu bekerja di kapal MT. SANANA seperti pada tanggal 16 Maret 2021 Bosun yang terbentur pipa bagian kepala karena tidak memakai helm, tanggal 10 Agustus 2021 tangan Pumpman terjepit pada waktu mengganti pipa karena tidak memakai hand glove atau sarung tangan. Kecelakaan kerja dapat terjadi tidak hanya karena tidak menggunakan alat keselamatan dengan lengkap tetapi juga butuh kefokuskan serta ketelitian pada saat melakukan

pekerjaan. Dalam praktik keseharian, para kru belum sampai pada kesadaran bersama terkait keselamatan seluruh anggota. Pada saat bekerja di atas kapal, penulis menemukan kru yang secara ironis tidak mengacuhkan prosedur bahkan peringatan. Tindakan ini tentu bisa berdampak pada kesalahan maupun kecelakaan dan mengakibatkan dampak yang fatal. Kecelakaan dapat menimpa siapa saja yang bekerja karena kurangnya kedisiplinan crew dalam bekerja dan pemahaman akan pentingnya penggunaan alat keselamatan sehingga dapat menimbulkan kecelakaan. Akhirnya pekerjaan menjadi tertunda, menimbulkan kematian, kerusakan pada lingkungan dan sebagainya. Faktor dari kecelakaan yang sering terjadi berasal dari manusia itu sendiri dan pengaruh dari luar. Pengaruh dari luar manusia misalnya bocornya pipa muatan sehingga muatan keluar dan terkena tubuh dari pekerja, ombak yang besar sehingga kapal tidak seimbang yang mengakibatkan kru kapal terjatuh dan jalan di deck menjadi licin karena naiknya air laut. Oleh karena itu diperlukan aturan atau SOP tertentu sebagai masukan untuk perusahaan pelayaran sehingga mereka lebih menaruh perhatian pada keselamatan setiap kru. Berbagai regulasi tersebut di antaranya: 1) Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 terkait keselamatan di atas kapal dan persyaratannya, 2) UU No. 1 Tahun 1970 terkait Keselamatan Kerja. 3) Standard Training Certificate and Watchkeeping for seafarers (STCW) 1978 Amandemen 1995 terkait standar yang ditetapkan untuk melatih pelaut agar siap beroperasi di kapal, dan 4) International Safety Management Code (ISM) Code terkait keselamatan pelayaran menggunakan kapal berbasis pengetahuan dari kode

manajemen internasional.

Berdasarkan observasi, kecelakaan kerja kru juga sering disebabkan oleh kurangnya perhatian dan pemahaman urgensi pemanfaatan alat keselamatan dalam setiap aktivitas kerja. Padahal, pelbagai kecelakaan yang terjadi merugikan kru dan lebih jauh kesatuan anggota bahkan perusahaan. Berangkat dari uraian yang telah dikemukakan, penulis mengajukan penelitian berjudul “Penerapan Safety Management Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja Di Kapal MT. SANANA”.

B. Fokus Penelitian

Fokus yang sebenarnya dalam penelitian diperoleh setelah penulis melakukan praktek laut atau yang disebut prala. Setelah melakukan praktek laut ini akan memperoleh gambaran umum menyeluruh untuk mengetahui ruang lingkup yang akan diteliti. Dalam studi ini, pembahasan mengerucut pada penerapan *Safety Management* beserta usaha yang mesti dilakukan guna meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan kerja. Dalam hal ini judul yang diangkat penulis mengenai pengaruh penerapan *Safety Management* di kapal. Maka penulis memfokuskan sebuah penelitian mengenai bagaimana pengaruh penerapan *Safety Management* terhadap resiko kecelakaan kerja di kapal serta peran dari *Crew* kapal terhadap penerapan tersebut.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan serta yang telah penulis

amati saat melakukan praktek di MT. SANANA maka terdapat beberapa hal yang perlu diteliti, dari hasil pengamatan yang telah dilakukan maka terdapat beberapa rumusan yang diajukan, yakni:

1. Bagaimana penerapan *safety management* di kapal MT. SANANA ?
2. Apa upaya yang dilakukan untuk memaksimalkan penerapan *safety management* di kapal MT. SANANA ?

D. Tujuan Penelitian

Studi ini secara general dilaksanakan guna mengungkap seberapa maksimalnya *safety management* yang sudah diterapkan di kapal MT. SANANA. Berangkat dari rumusan masalah yang telah dikemukakan, tujuan yang hendak dicapai studi ini yakni:

1. Untuk mengetahui bagaimana penerapan *safety management* demi mengurangi resiko kecelakaan kerja di kapal.
2. Untuk mengetahui usaha yang bisa dilakukan guna memaksimalkan penerapan *safety management* untuk meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan kerja di kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

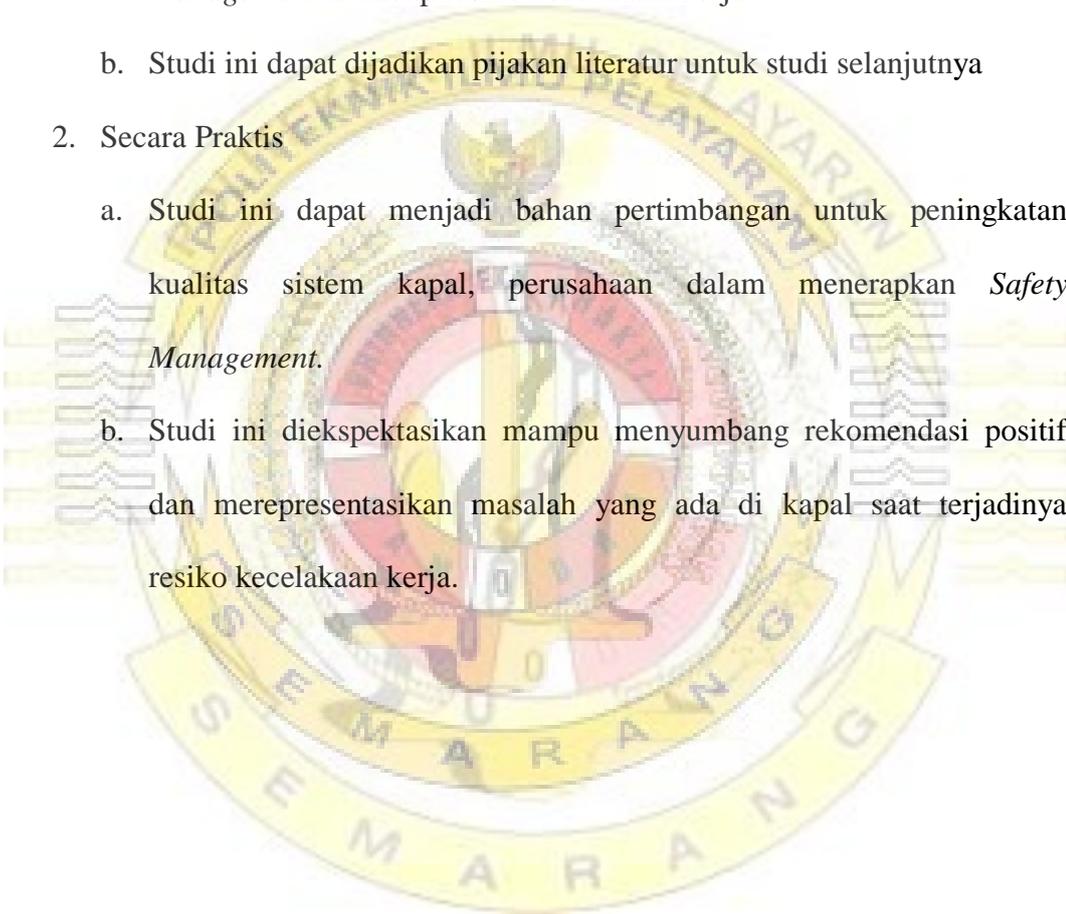
Penelitian ini diekspektasikan mampu membagi manfaat bagi banyak pihak. Secara garis besar, manfaat yang diharapkan yakni manfaat praktis dan teoretis sebagaimana berikut:

1. Secara Teoretis

- a. Studi ini mampu menambah pengetahuan, informasi, maupun kecakapan para pembaca (termasuk umum) terkait pengaruh *Safety Management* terhadap resiko kecelakaan kerja.
- b. Studi ini dapat dijadikan pijakan literatur untuk studi selanjutnya

2. Secara Praktis

- a. Studi ini dapat menjadi bahan pertimbangan untuk peningkatan kualitas sistem kapal, perusahaan dalam menerapkan *Safety Management*.
- b. Studi ini diekspektasikan mampu menyumbang rekomendasi positif dan merepresentasikan masalah yang ada di kapal saat terjadinya resiko kecelakaan kerja.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam penulisan deksripsi mengambil data dari buku-buku yang ada di kapal selama melakukan praktek laut, buku-buku dari perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan beberapa sumber dari internet. Pada bab ini menjelaskan mengenai deskripsi teori yang berkaitan dengan judul skripsi “Penerapan *Safety Management* Untuk Meminimalisir Risiko Kecelakaan Kerja Di Kapal MT. Sanana” pembuatan deskripsi ini dalam sebuah penelitian menjadi hal yang penting karena deskripsi teori ini menjadi sebuah pondasi dalam penelitian tersebut.

1. Penerapan

Pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penerapan disebut juga dengan perluasan. Pengertian penerapan adalah kegiatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli penerapan adalah kegiatan mempratekkan suatu metode untuk mencapai suatu tujuan tertentu. penerapan juga merupakan kemampuan menggunakan materi yang telah dipelajari kedalam situasi kongkret atau nyata

Dari istilah–istilah diatas penerapan bermuara pada aktifitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu system. Penerapan dapat diartikan aktivitas, aksi atau tindakan yang tersusun berdasarkan suatu prosedur yang sudah ditetapkan untuk mencapai tujuan tertentu. Penerapan juga diartikan suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

2. *Safety*

Menurut Chaidir Sitomorang (2015:1), keselamatan dan kesehatan kerja dapat dideskripsikan secara filosofis dan keilmuan. Secara filosofis yaitu suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani dan rohani tenaga kerja, hasil karya dan budayanya menuju masyarakat yang adil dan makmur. Sedangkan secara keilmuan keselamatan dan kesehatan kerja adalah merupakan ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan atau penyakit akibat kerja

Pengertian *safety* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan kata keselamatan berasal dari kata bahasa Inggris '*safety*' dan dikaitkan dengan selalu bebas atau selamat dari kecelakaan. bahwa *safety* adalah tindakan yang dilakukan berdasarkan tata cara atau aturan yang sudah ditetapkan untuk melindungi diri dari suatu bahaya yang sengaja maupun tidak sengaja terjadi. Sedangkan risiko adalah tingkat

kemungkinan terjadinya suatu bahaya yang menyebabkan kecelakaan dan intensitas bahaya tersebut.

Menurut Purnama dalam Widodo (2015:239) dalam Awaluddin safety atau keselamat kerja dalam filosofi berarti suatu pemikiran atau tindakan untuk menjamin keutuhan secara jasmani atau rohani bagi para pekerja.

Dijelaskan oleh Suma'mur dalam Widodo (2015:239), pengertian safety ialah keselamatan yang berhubungan dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan, tata cara pengolahan, atau cara – cara melakukan pekerjaan.

Gunawan dan Waluyo (2015:23), keselamatan kerja adalah upaya manusia untuk mencegah kecelakaan kerja yang terjadi di perusahaan, karyawan, masyarakat, Begitu juga dengan lingkungan. Terdapat dua pendekatan untuk keselamatan kerja yaitu :

a. Pendekatan Keselamatan Industri (*Industry Safety*)

Pendekatan ini didasari pada pemikiran bahwa di tempat kerja tenaga kerja akan bertemu dengan sarana produksi. Membiarkan kecelakaan kerja terjadi dalam bentuk berikut: ketinggian tinggi, paparan bahan kimia berbahaya, sengatan listrik, terjebak dalam mesin, sakit di tempat kerja. Oleh karena itu kekuatan pekerjaan harus dilindungi dengan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD), poster keselamatan kerja, aturan keselamatan seperti pekerjaan.

b. Pendekatan Keselamatan Operasi (*Operation Safety*)

Manufaktur dan kegiatan bisnis yang menggunakan bahan berbahaya

diproses dengan parameter operasi tertentu, tekanan, suhu, laju aliran, dll. Aktivitas operasi/produksi ini melibatkan risiko bahaya operasional/proses dalam bentuk kebakaran, ledakan, dan tumpahan bahan berbahaya dan beracun (B3). Oleh karena itu upaya untuk mengelola risiko operasional tersebut risiko diintegrasikan ke dalam pendekatan keamanan operasional ini.

3. *Management*

a. Pengertian *Managemnet*

Kata Manajemen Kinerja merupakan penggabungan dari kata manajemen dan kinerja. Manajemen berasal dari kata to manage yang berarti mengatur. Menurut George R Terry (2010) dalam bukunya *Principles of Management*, Manajemen merupakan suatu proses yang menggunakan metode ilmu dan seni untuk menerapkan fungsi-fungsi perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian pada kegiatan-kegiatan dari sekelompok manusia yang dilengkapi dengan sumber daya/faktor produksi untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan lebih dahulu, secara efektif dan efisien. Sedangkan menurut John R Schermerhorn Jr dalam bukunya *Management*, manajemen adalah proses yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian terhadap penggunaan sumber daya yang dimiliki, baik manusiadan material untuk mencapai tujuan.

Pengertian *management* yang dikutip dari Malayu S.P. Hasibuan (2012:1) management adalah ilmu dan seni mengatur proses yang

memanfaatkan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *management* adalah penggunaan sumber daya efektif untuk mencapai suatu sasaran. Secara etimologis, manajemen berarti seni pelaksanaan dan pengelolaan. Pengertian ini diambil dari kata Perancis *management*,. Kata *management* juga dapat diartikan sebagai pengendalian, berdasarkan kata *managere* yang berasal dari bahasa Italia.

Menurut Eiji Ogawa (2016), manajemen adalah perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian semua kegiatan perusahaan atau organisasi dengan menetapkan tujuan yang disesuaikan dengan kondisi. Dijelaskan oleh Prajudi Atmosudirdjo (2021) bahwa manajemen mengatur sesuatu dengan cara memindahkan orang, uang, mesin dan alat sesuai dengan kebutuhan. Menurut Luther Gulick (2014:1) juga mengatakan bahwa manajemen adalah cabang ilmu yang berusaha memahami secara sistematis bagaimana dan mengapa orang bekerja sama untuk menghasilkan sesuatu yang bermanfaat.

b. Fungsi *Management*

Berikut adalah fungsi-fungsi *management* menurut Luther Gulick (2014:1)

a) *Planning* atau perencanaan.

Fungsi *management* yang pertama adalah perencanaan. Perencanaan adalah proses dari serangkaian kegiatan untuk

memperoleh tujuan yang diharapkan pada suatu jangka waktu tertentu atau waktu yang telah ditetapkan, serta tahapan yang harus dilalui untuk mencapai suatu tujuan ketika memulai suatu kegiatan atau perusahaan, manajemen diperlukan untuk menyusun rencana dan strategi.

1) *Organizing* atau pengorganisasian

Suatu fungsi *management* yang bertujuan untuk membagi tugas sesuai dengan kemampuan. Fungsi administrasi ini diperlukan untuk mengelola kelompok atau organisasi. Dimana-mana dalam suatu organisasi atau perusahaan terdapat tugas-tugas yang didistribusikan sesuai dengan jabatannya masing-masing

2) *Actuating* atau Pengarahan

Pengarahan dibutuhkan untuk tanggung jawab setiap masing – masing bidang yang sudah di tetapkan. Pengarahan dibutuhkan untuk meminimalisir terjadinya hambatan pada suatu kegiatan dan agar tersebut tercapai pada tujuannya.

3) *Controlling* dan Evaluasi

Penilaian adalah untuk mengevaluasi pekerjaan yang dilakukan. Evaluasi diperlukan untuk mengelola kemajuan rencana yang direncanakan. Hal ini juga dapat digunakan untuk menilai apakah perubahan dalam strategi diperlukan.

4. *Safety Management*

Berdasarkan tindakan kompensasi pekerja pertama tahun 1908 yang

menyatakan “akibatnya, terlepas dari kesalahan, manajemen akan membayar cedera yang terjadi pada pekerja” Petersen (2001;11) manajemen keselamatan adalah prinsip keselamatan dan menggunakan prinsip teknik yang sama seperti yang digunakan di bidang manajemen lainnya. Antara keselamatan dan manajemen keselamatan hal pertama mengacu pada keadaan yang terakhir adalah proses kegiatan tertentu. Keselamatan adalah proses untuk mewujudkan fungsi keselamatan tertentu dalam hal ini maka tujuan manajemen keselamatan adalah untuk keselamatan, melindungi manusia, lingkungan, serta properti dari resiko yang tidak dapat diterima. Harms-Ringdahl (2004) menyatakan manajemen sebenarnya menciptakan sistem manajemen keselamatan dan menggabungkan proses dan aktivitas manajemen ke satu sistem.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 45 Tahun 2012 Pasal 1 manajemen keselamatan kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman sebagai upaya pencegahan pencemaran lingkungan seperti yang diterapkan oleh perusahaan dan yang diterapkan diatas kapal. Sistem manajemen keselamatan juga sebagai penataan dan pendokumentasian supaya *crew* atau personil diatas kapal menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan secara efektif.

5. Meminimalisir

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) meminimalisasi berasal dari kata minimalisasi. Meminimalisasi memiliki arti dalam bentuk

kata verba atau kata kerja. Kata meminimalisir berarti minimalisasi yang berarti meminimalkan atau mengupayakan sekecil mungkin terjadinya suatu kejadian. Meminimalisir artinya minimalkan, secara umum digunakan untuk menyatakan bahwa sesuatu tidak dapat sepenuhnya dihilangkan atau diselesaikan, tetapi hanya beberapa persen yang dapat diselesaikan.

6. Kecelakaan Kerja

a. Pengertian Kecelakaan Kerja

Menurut Rolan Kristiawan (2020) Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak direncanakan, tidak terkendali, dan tidak dikehendaki (unplanned, uncontrolled, and undesired) pada saat bekerja, yang disebabkan, baik secara langsung atau tidak langsung, oleh tindakan tidak aman dan atau kondisi tidak aman, sehingga terhentinya kegiatan kerja. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan seringkali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau properti maupun korban jiwa yang terjadi di dalam proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. Kecelakaan akibat kerja adalah berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan pekerjaan atau pada waktu pekerjaan berlangsung. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Tidak terduga, oleh karena di belakang peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan.

Tidak diharapkan, oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai ke yang paling berat.

Menurut Septian Budiyanto (2019) Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak direncanakan, tidak terkendali, dan tidak dikehendaki (unplanned, uncontrolled, and undesired) pada saat bekerja, yang disebabkan, baik secara langsung atau tidak langsung, oleh tindakan tidak aman, sehingga terhentinya kegiatan kerja. Kecelakaan adalah suatu kejadian mendadak, tidak disangka-sangka, saat bekerja di industri pertambangan tersebut, disebabkan oleh faktor-faktor dari luar diri pekerja, dan mengganggu kesehatan orang yang menyimpannya. Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan berhubungan langsung dengan pekerjaan, oleh karena itu tidak terdapat unsur kesengajaan yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta, benda, atau properti maupun korban jiwa yang terjadi dalam suatu proses industri. Berdasarkan pendapat dari beberapa ahli di atas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak disengaja saat bekerja di industri pertambangan yang disebabkan oleh kondisi dan tindakan tidak aman, serta mengganggu kesehatan orang yang menyimpannya dan menimbulkan kerugian hingga terhentinya kegiatan kerja. Berdasarkan selang waktu akibatnya, kecelakaan terbagi menjadi dua yaitu kecelakaan langsung dan kecelakaan tidak langsung. Kecelakaan

langsung merupakan kecelakaan yang akibatnya langsung tampak atau terasa. Sedangkan kecelakaan tidak langsung adalah kecelakaan yang akibatnya baru terasa setelah selang waktu dari saat kejadiannya. Manusia merupakan salah satu penyebab kecelakaan kerja atau tingkah laku tidak aman. Adapun faktor penyebab tingkah laku tidak aman yaitu faktor kebiasaan, emosi, atau psikologi dan kurang terampil. Menyimpulkan bahwa kurang lebih 80% kecelakaan kerja disebabkan oleh tingkah laku dan kelalaian manusia yang tidak aman. Cidera akibat kecelakaan tambang dicatat dalam buku daftar kecelakaan tambang dan digolongkan dalam kategori sebagai cidera ringan, cidera berat, dan mati. Salah satu tugas manajemen keselamatan kerja yaitu membuat statistik pada kecelakaan kerja perusahaannya.

Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak diinginkan dapat menyebabkan suatu bahaya. Kecelakaan kerja berdasarkan OHSAS (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) suatu hal yang menyebabkan cedera atau penyakit dalam pekerjaan, dapat menyebabkan kematian. Menurut Pratiwi (2012) Kecelakaan yang berhubungan dengan perusahaan. Pekerjaan yang ditargetkan adalah kecelakaan yang terjadi di tempat kerja atau selama bekerja. Menurut Rachman (1990) dalam (Pratiwi, 2012), Pekerjaan adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diinginkan Ini dapat menyebabkan hilangnya nyawa dan harta benda.

Berdasarkan definisi diatas kecelakaan kerja dapat diartikan kejadian

yang tidak terduga yang dapat menyebabkan cedera atau penyakit. Kecelakaan kerja terjadi dengan tidak sengaja. Kecelakaan kerja juga dapat menyebabkan kerugian baik fisik, harta benda atau bahkan kematian. Kecelakaan kerja terjadi dengan tidak sengaja.

b. Teori Kecelakaan Kerja

1) Teori Heinrich / Teori Domino

Menurut buku Keselamatan Industri (Pratiwi, 2012) Kecelakaan di tempat kerja adalah peristiwa di luar kendali, pribadi, situasional, atau lingkungan yang mengganggu atau mengganggu proses kerja, tidak ada cedera, penyakit, kematian atau bahaya. Menurut teori domino (1969) dalam Pratiwi (2012) Kecelakaan terdiri dari lima faktor yang saling terkait kondisi kerja, kesalahan manusia, perilaku berbahaya, kecelakaan atau cedera. Teori domino ini dijelaskan dengan baik seperti kartu yang disusun secara vertikal, satu kartu jatuh, kartu itu jatuh tertimpa kartu lain sampai kelimanya runtuh. Ungkapan ini menyerupai efek domino yang kita semua kenal sebelumnya peristiwa ini dipicu ketika sebuah bangunan runtuh serangkaian peristiwa yang menyebabkan runtuhnya bangunan lain. Menurut teori domino Henry, ini adalah kunci pencegahan kecelakaan menghilangkan perilaku tidak aman seperti poin ketiga dari lima faktor penyebab kecelakaan yaitu : situasi kerja, kesalahan orang, tindakan tidak aman, kecelakaan, dan cidera atau kerusakan.

2) Teori multifaktor

Menurut (Winarsunu, 2008) Faktor-faktor yang mempengaruhi kontribusi meliputi 4M: *man, material, machines, methode* atau dalam bahasa Indonesia adalah manusia, material, mesin dan metode. Faktor manusia atau manusia meliputi usia, jenis kelamin, kemampuan, keterampilan, pelatihan selesai, kekuatan, motivasi, keadaan emosi, dll. Faktor media meliputi: Lingkungan kerja seperti suhu, kebisingan, getaran, gedung, jalan, dll. Faktor termasuk mesin atau mesin ukuran, berat, bentuk, sumber energi, cara kerja, jenis gerakan, mesin itu sendiri. Konteks di mana tiga elemen, termasuk gaya, ada dan bekerja manajemen, struktur organisasi, komunikasi, politik, prosedur lain yang dilakukan dalam organisasi.

Dari dua teori tentang kecelakaan kerja, telah sampai pada kesimpulan bahwa apa yang menyebabkan kecelakaan itu tenaga kerja, yaitu faktor manusia dan lingkungan. Namun, kedua teori tersebut menjelaskan bahwa faktor yang mendominasi kecelakaan kerja adalah faktor tidak aman dari manusia (Unsafe Action).

Faktor-faktor yang menjadi pendukung atau penyebab tidak aman antara lain tidak seimbangny fisik (tidak sesuai kekuatan dan jangkauan , posisi tubuh salah, kepekaan tubuh dan panca indra, cacat fisik atau cacat sementara, kurang Pendidikan atau pelatihan, penggunaan APD tidak benar, human error atau tidak melakukan

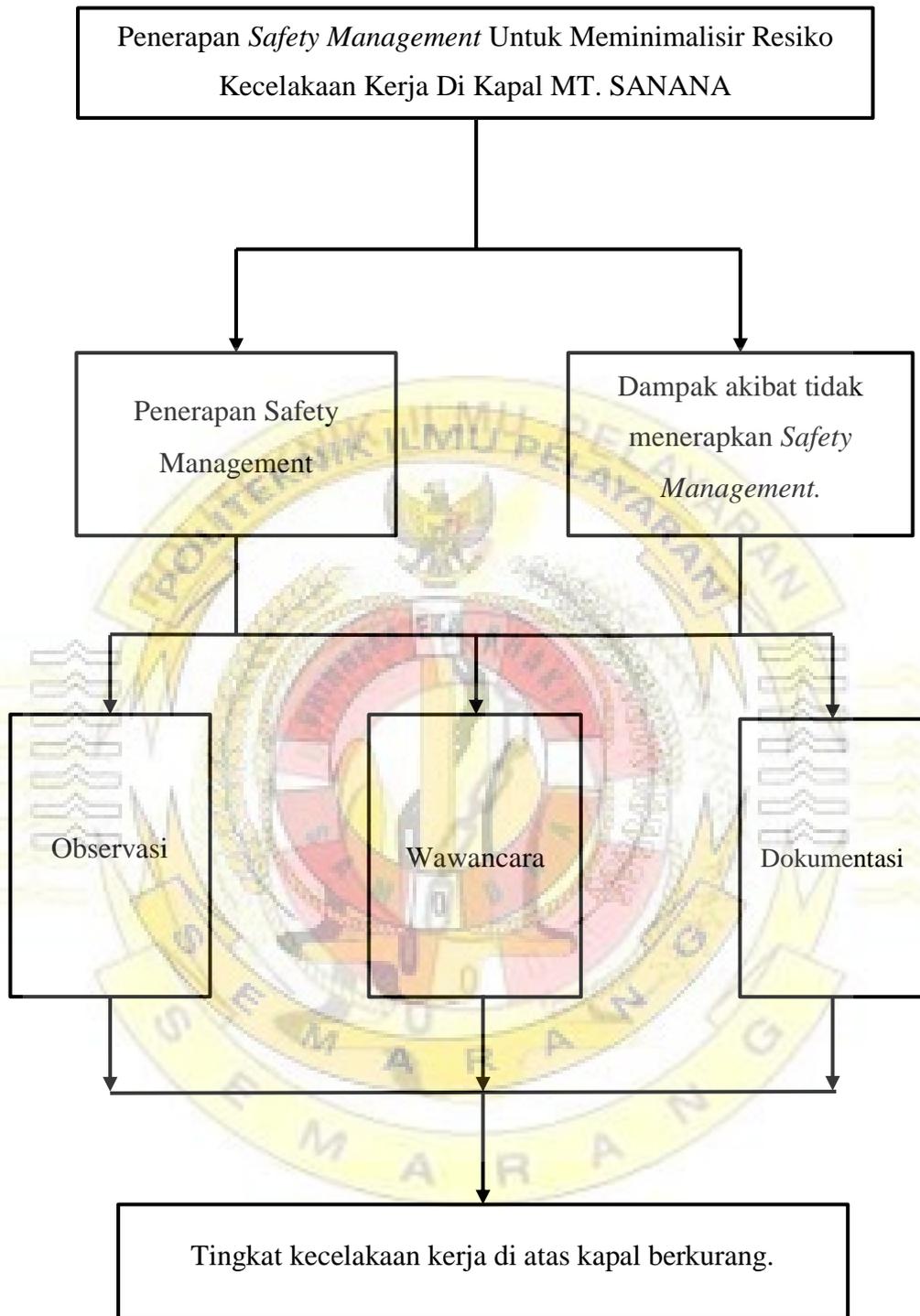
pekerjaan sesuai dengan SOP, menjalankan tanpa alat dan perintah.

c. Teori Kecelakaan Kerja

Menurut (Ikhsan, 2011) kecelakaan dapat dinilai berdasarkan biaya kecelakaan dan hilangnya hari kerja. Penilaian tersebut meliputi kecelakaan berat yaitu kecelakaan kerja yang kehilangan hari kerja lebih dari 21 hari, kehilangan anggota badan serta biaya kecelakaan.

B. Kerangka Penelitian

Pada penelitian skripsi ini peneliti menggunakan kerangka berfikir untuk memaparkan secara kronologis serta memberikan sudut pandang dari penulis mengenai urutan hal-hal yang terjadi dan dihadapi dalam proses penelitian hingga timbulnya suatu masalah yang menjadi pembahasan dalam penyusunan penelitian. Untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi ini peneliti menggunakan kerangka pikir penelitian secara sistematis berupa *chart part way*. Pada kerangka pikir tersebut yang disusun peneliti, menitik beratkan pada penelitian pengaruh *safety management* untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja di kapal. Dengan memperhatikan fakta-fakta yang menyebabkan resiko kecelakaan kerja, maka peneliti memberikan acuan-acuan dalam upaya meminimalisir resiko guna mencegah kecelakaan kerja di atas kapal. Acuan tersebut berupa meningkatkan *safety management* dan pemberian pemahaman tentang resiko kecelakaan kerja. Hal ini dilakukan dengan harapan kurangnya tingkat resiko kecelakaan kerja yang terjadi diatas kapal dengan memahami *safety management*.



Tabel 2.1 Kerangka Pikiran

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti di kapal yang berkaitan dengan pelaksanaan *safety management* di atas kapal MT. Sanana, maka dapat disimpulkan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga dapat meningkatkan pelaksanaan *safety management* di atas kapal untuk meminimalisir kecelakaan kerja.

1. Pelaksanaan penerapan *safety management* di kapal MT. Sanana
 - a. Pelaksanaan *safety management* di atas kapal MT. Sanana belum memenuhi prosedur pelaksanaan, misalnya masih terdapat beberapa kru yang tidak memakai alat pelindung diri pada saat bekerja. Hal itu disebabkan karena kurangnya kesadaran kru kapal tentang bagaimana pentingnya *safety management* sehingga pada saat bekerja sering kali tidak menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap. Kurangnya kesadaran dan pemahaman kru kapal tersebut dapat mengakibatkan adanya resiko kecelakaan kerja.
 - b. Dari pembahasan masalah yang sudah dipaparkan dapat disimpulkan bahwa penyebab dari adanya kecelakaan kerja di atas kapal adalah kurangnya ketelitian atau konsentrasi serta pengawasan dalam melakukan pekerjaan. Pemaparan yang telah disampaikan dapat disimpulkan bahwa dengan adanya memberikan arahan sebelum melakukan pekerjaan serta pengawasan dari perwira terhadap kru yang

sedang melakukan pekerjaan dapat meminimalisir adanya resiko kecelakaan kerja yang terjadi.

2. Upaya yang dapat dilakukan untuk dalam pelaksanaan *safety management* untuk mencegah terjadinya resiko kecelakaan kerja di atas kapal MT.

Sanana yaitu:

- a. Melakukan pelatihan atau familiarisasi tentang *safety management* terhadap kru di atas kapal agar dapat menimbulkan kesadaran dan pemahaman kru. Melaksanakan *safety meeting* setiap bulan dan *toolbox meeting* dipagi hari sebelum melakukan pekerjaan secara rutin untuk memberikan evaluasi dan arahan pada saat melakukan pekerjaan serta melakukan pengecekan terhadap alat-alat yang akan digunakan untuk bekerja.
- b. Melakukan pengawasan yang dilakukan oleh perwira *deck* maupun perwira mesin terhadap kru yang sedang melakukan pekerjaan baik pekerjaan ringan maupun berat.

Upaya di atas perlu dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan, kedisiplinan dan kesadaran kru terhadap pentingnya keselamatan dalam melakukan sebuah pekerjaan untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja.

A. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari, bahwa dalam penulisan ini masih terdapat kekurangan karena adanya keterbatasan yang dihadapi peneliti. Berikut ini beberapa keterbatasan peneliti:

1. Pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapatkan peneliti beberapa hilang dikarenakan *handphone* yang digunakan peneliti dalam memperoleh data sudah rusak. Sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data.
2. Hanya dapat melakukan penelitian satu kali dengan waktu yang terbatas dan hanya dapat dibuktikan sewaktu melakukan praktek di atas kapal.

B. Saran

Penulis mengajukan beberapa saran sebagai upaya yang dapat memberikan masukan terhadap permasalahan mengenai pelaksanaan *safety management*, semoga saran tersebut dapat dijadikan pedoman dalam penyelesaian permasalahan yang terjadi di atas kapal, yaitu:

1. Nakhoda dan perwira kapal sebaiknya dapat memberikan familiarisasi terkait *safety management system* terhadap setiap kru yang baru naik di atas kapal, agar kru tersebut dapat memahami tentang pelaksanaan *safety management* yang sudah berjalan di atas kapal.
2. Nakhoda dan perwira kapal sebaiknya dapat memberikan contoh tentang pelaksanaan *safety management* yang sesuai dengan prosedur agar kru kapal dapat mengikuti dan memberikan teguran yang tegas serta memberikan sanksi bila terdapat kru kapal yang melanggar pelaksanaan *safety management* di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah. (2020). *Menejemen Transportasi*. Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Atmosudirdjo, P. (2021). *Administrasi dan Management Umum*. Ghalia Indonesia.
- Awaluddin. (2017). *Pengaruh Lingkungan Kerja Dan Keselamatan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pt. Pln (Persero) Updk Bakaru Pare-Pare*. Economis Bosowa
- Gulick, L. (2014). *Notes on the Theory of Organization. Classics of Organization Theory*. Cengage Learning.
- Istanto, T. (2019). *Implementasi International Safety Management Code (ISM CODE) Guna Meningkatkan Keselamatan Crew Diatas Kapal MV*. Kartini Samudra. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Kristiawan, Rolan. (2020). *Faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja pada area penambangan batu kapur unit alat berat PT. SEMEN PADANG*. Bina Tambang 5.2 (11-21)
- Moleong. (2011). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Rosda Karya.
- Mudamakin, J. A. P. (2019). *Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja Di MV*. New Glory. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Ogawa, E. (2016). *Manajemen Produksi Modern*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Petersen, D. (2001). *Safety Management: A Human Approach*. American Society

of Safety Engineers.

Pratiwi. (2012). *nalisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tindakan Tidak Aman (Unsafe Act) Pada Pekerja Di Pt X Tahun 2011*. Universitas Indonesia.

Sitomorang, Chaidir. (2015). *Hubungan Pengetahuan Keselamatan Kerja dengan Kewaspadaan Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Karyawan Bagian Pengisian LPG PT. Pertamina (Persero) Fuel Retail Marketing Region VII Sulawesi*.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Afabeta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan*. Alfabeta.

Terry, G. R. (2010). The Management Of Human Resource Development Based On The Action,Planning, Organizing, And Controlling. *Jurnal Manajemen*, 10(2).



LAMPIRAN 1

HASIL WAWANCARA

Wawancara yang saya lakukan terhadap narasumber untuk memperoleh informasi maupun bahan masukan bagi skripsi yang saya susun sehingga diperoleh data-data yang mendukung terhadap penulisan yang saya lakukan. Adapun wawancara yang saya lakukan Bersama narasumber adalah sebagai berikut:

Tanggal : 11 Juli 2021

Nama : Capt. Indra Yusuf Pasau

Jabatan : Nakhoda MT. Sanana

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan nakhoda kapal MT. Sanana pada saat melakukan penelitian atau saat melakukan praktek laut adalah sebagai berikut:

Penulis :“Selamat sore capt, ijin capt meminta waktunya untuk wawancara, apakah capt berkenan ? ?”

Nakhoda :“Selamat sore det, silakan”

Penulis :“Ijin capt saya ingin meminta pendapat tentang bagaimana pelaksanaan *safety management* di kapal?”

Nakhoda :“Pelaksanaan *safety management* di atas kapal sudah berjalan sesuai dengan aturan standart perusahaan, di perusahaan Pertamina *safety management* berjalan dengan baik. ”

Penulis :”Dalam pelaksanaannya, pengaruh *safety management* sendiri terhadap kecelakaan kerja apa capt ?”

- Nakhoda :”Sangat berpengaruh, karena bila kapal tidak menerapkan *safety management* di atas maka akan banyak kecelakaan yang terjadi di atas kapal baik kecelakaan ringan maupun berat.”
- Penulis :”Langkah yang harus kita perhatikan apa saja capt dalam melaksanakan *safety management* ?”
- Nakhoda :”Beberapa langkah yang perlu diperhatikan dalam menerapkan *safety management* adalah penggunaan alat keselamatan, merecord semua kegiatan, membuat daftar atau *checklist*, dan membuat laporan tentang pekerjaan yang telah dilakukan “
- Penulis :”Apakah ada hal lain yang perlu diperhatikan oleh kru capt dalam menerapkan *safety management* pada saat bekerja ?”
- Nakhoda :”Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah dengan penggunaan alat pelindung diri dengan lengkap, diadakan koordinasi *safety briefing* sebelum bekerja.”
- Penulis :”Dari pengamatan capt kendala apa yang sering terjadi dalam pelaksanaan *safety management* ?”
- Nakhoda :”Menurut pengamatan saya kendala yang sering terjadi adalah kurangnya pemahaman kru, terdapat beberapa perwira yang kurang mensosialisasikan tentang bahaya pekerjaan dan kurangnya support dari perusahaan. ”
- Penulis :”Untuk meminimalisir kendala tersebut, solusi apa yang capt berikan agar pelaksanaan *safety management* dapat berjalan dengan baik ?”

Nakhoda :”Beberapa solusi yang dapat dilakukan adalah dengan memberikan familiarisasi kepada kru, officer wajib memberikan pelatihan dengan bukti pelatihan yang di tandatangi oleh perwira atau kru, mengirimkan laporan bulanan kepada perusahaan agar perusahaan juga dapat memonitor bagaimana jalannya *safety management* di atas kapal.”

Penulis :”Terimakasih banyak atas waktunya capt.”

Tanggal : 13 September 2021

Nama : Abdul Jalal

Jabatan : Mualim I MT. Sanana

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim I MT. Sanana pada saat melakukan penelitian atau saat melakukan praktek laut adalah sebagai berikut:

Penulis : “Selamat malam chief, mohon ijin meminta waktunya untuk bertanya chief. Apakah chief berkenan?”

Mualim I : “Selamat malam sal, silakan”

Penulis :” Ijin chief selama co di kapal Sanana menurut chief bagaimana pelaksanaan *safety management* di Sanana ?”

Mualim I :”Pelaksanaan sudah bagus, *safety management* sangat penting untuk diterapkan atau dilaksanakan dalam setiap kegiatan dan pekerjaan di atas kapal. Sebelum memulai pekerjaan lakukan mitigasi resiko atau *risk assessment* agar dapat menilai resiko-

resiko yang akan terjadi, gunakan alat pelindung diri serta peralatan penunjang yang standart, jalankan semua prosedur keselamatan pekerjaan baik dalam pengoperasian alat maupun sistem kerja.”

Penulis :”Siapa chief, pengaruh *safety management* sendiri terhadap kecelakaan kerja apa chief?”

Mualim I :”pada saat pelaksanaan *safety management* di setiap kegiatan maupun pekerjaan di atas kapal dapat menekan / meminimalisir angka kecelakaan kerja bahkan dalam pencapaian terbaik yang di harapkan *zero accident* atau bekerja tanpa adanya kecelakaan”

Penulis :”Dalam melakukan *safety management* langkah apa yang harus kita ambil chief ?”

Mualim I :”Langkah yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan *safety management* adalah memastikan segala sesuatu yang akan digunakan dalam bekerja benar-benar berfungsi dengan baik, bila perlu lakukan pengetesan terhadap alat-alat sebelum digunakan, buat rencana tentang pekerjaan yang akan dilakukan yaitu dengan melaksanakan *toolbox meeting* sebelum melakukan pekerjaan. “

Penulis :”Bila kita sudah melakukan langkah dengan benar tetapi masih terjadi kecelakaan lalu hal apa saja yang harus diperhatikan oleh kru untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja ?”

Mualim I :”Yang perlu diperhatikan bagi kru dalam bekerja agar meminimalisir resiko yaitu dengan menjalankan setiap pekerjaan

sesuai dengan prosedur yang benar, jangan bekerja tanpa menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap, sebelum bekerja lakukan pengecekan terhadap alat-alat yang akan digunakan terlebih dahulu.”

Penulis :”Dalam melaksanakan *safety management* pasti ada sebuah kendala, kendala apa yang sering chief jumpai dalam pelaksanaan *safety management* ?”

Mualim I :”kendala yang sering terjadi dalam penerapan *safety management* adalah perilaku yang menyepelekan dalam bekerja sehingga tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan, mengabaikan keselamatan kerja dan acuh terhadap kondisi maupun tindakan yang tidak aman sehingga dapat menimbulkan *nearmiss* hingga dapat menghiangkan nyawa. ”

Penulis :”Bagaimana solusi dari kendala yang sering terjadi pada saat penerapan *safety management* ?”

Mualim I :”Ada beberapa solusi yang dapat diambil dari kendala yang saya sebutkan tadi antara lain dengan menerapkan P.I.P yaitu Peduli setiap pekerja di atas kapal harus patih dengan ,ematuhi prosedur dan peraturan yang sudah ditetapkan dalam bekerja, lalu bertindak Intervensi yaitu jika ada kru yang bekerja tidak sesuai dengan prosedur dan tidak menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap jangan ragu-ragu untuk memberikan teguran dan saling mengingatkan, yang teraktir Peduli lagi jangan acuh dan

jangan abaikan hal-hal yang apat menimbulkan kecelakaan kerja, apabila temukan kondisi yang dapat membuat kecelakaan sebaiknya segera ambil tindakan misalnya ada tumpahan minyak segera dibersihkan agar tidak membuat kru terpleset atau terjatuh.

Penulis :”Baik chief, terimakasih atas waktunya chief”

Tanggal : 14 Agustus 2021

Nama : Hanif Fatkhiriza

Jabatan : Mualim III MT. Sanana

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim III MT. Sanana pada saat melakukan penelitian atau saat melakukan praktek laut adalah sebagai berikut:

Penulis : “Selamat pagi ted, mohon ijin meminta waktunya untuk bertanya ted, apakah ted berkenan?”

Mualim III : “Selamat pagi sal, silakan”

Penulis :”Tentang *safety management*, menurut ted bagaimana pelaksanaan *safety management* di kapal ?”

Mualim III :”Pelaksanaan sudah cukup bagus, *safety management* memang sangat penting untuk dilaksanakan atau diterapkan dalam melakukan sebuah pekerjaan, hanya saja dalam pelaksanaan kru masih kurang dalam pemahaman dan kesadaran diri.”

Penulis :”Baik ted, pengaruh *safety management* sendiri terhadap kecelakaan kerja apa ted?”

Mualim III :”Jika dalam melakukan pekerjaan tidak menerapkan *safety*

management maka akan banyak kecelakaan yang terjadi karena bekerja tidak sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan, bekerja seenaknya sendiri sal”

Penulis :”Lalu langkah apa yang bisa kita ambil ted, agar penerapan *safety management* dapat berjalan sesuai prosedur ?”

Mualim III :”Langkah yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan *safety management* adalah memastikan segala sesuatu yang akan digunakan dalam bekerja benar-benar berfungsi dengan baik, dan memastikan bahwa seluruh kru yang bekerja menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap. “

Penulis :”Selain langkah yang ted sebutkan apakah ada hal lain yang harus diperhatikan oleh kru ?”

Mualim III :”Ada beberapa hal yang harus diperhatikan kru dalam bekerja untuk mengurangi resiko yaitu dengan menjalankan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang benar, jangan bekerja tanpa menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap, dan melakukan pekerjaan sesuai dengan arahan.”

Penulis :”Dalam melaksanakan *safety management* pasti terdapat sebuah kendala, kendala apa yang sering ted jumpai dalam pelaksanaan *safety management* ?”

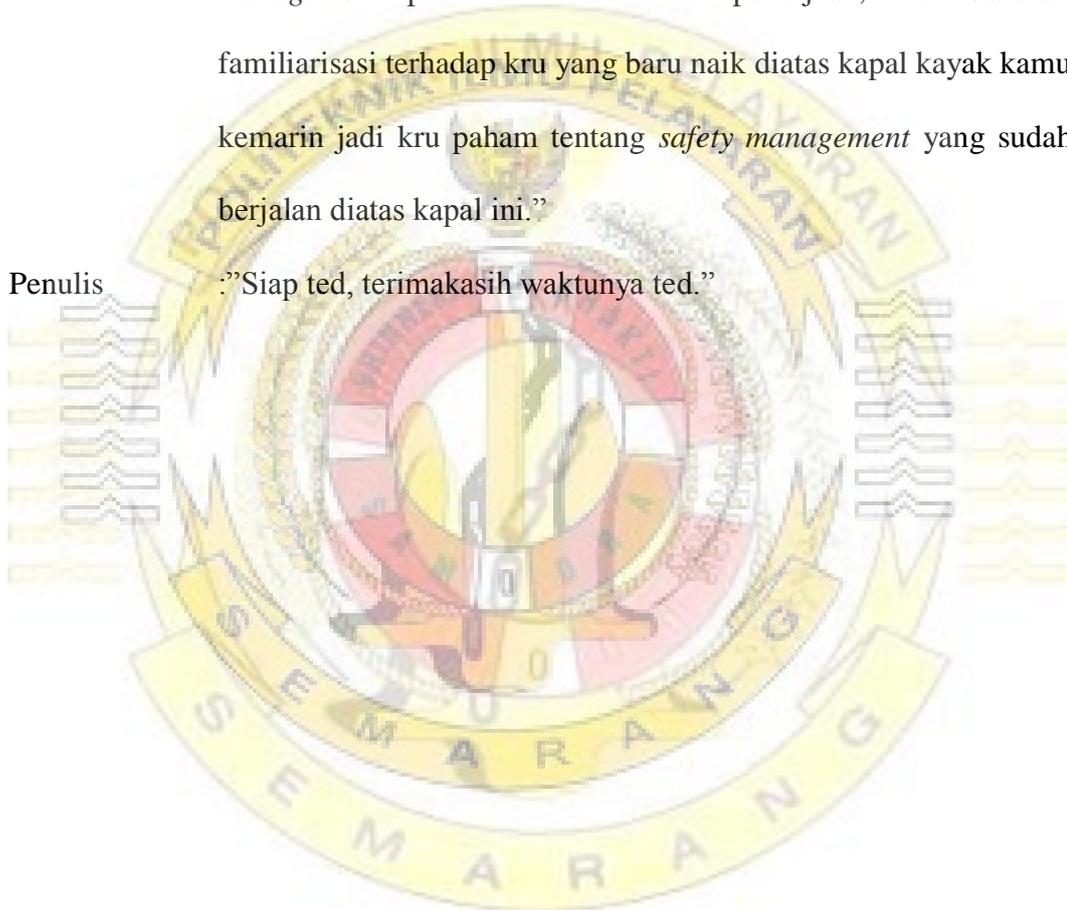
Mualim III :”Kendala yang sering saya jumpai kurangnya kesadaran kru sal, misalnya pada saat bekerja mereka tidak memakai alat pelindung diri dengan lengkap dan seringkali bekerja tidak sesuai prosedur

yang di tetapkan”

Penulis :”Solusi apa yang bisa dilakukan untuk mengurangi kendala tersebut ted ?”

Mualim III :”Solusi yang dapat dilakukan dengan menumbuhkan rasa kesadaran dan pemahaman kru sal tentang pentingnya *safety management* pada saat melakukan pekerjaan, melaksanakan familiarisasi terhadap kru yang baru naik diatas kapal kayak kamu kemarin jadi kru paham tentang *safety management* yang sudah berjalan diatas kapal ini.”

Penulis :”Siap ted, terimakasih waktunya ted.”



Lampiran 2**Contoh Form *Nearmiss* MT. Sanana**

	PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING	FORM 104	
	NEAR MISS / UNSAFE ACT / UNSAFE CONDITION REPORT	Page	1 of 1
Prepared: LPSQ/DPA	Approved: Director of Fleet Management	Rev: 1	Date: 15.06.21

SHIP SANANA	SHIP TYPE TANKER	DATE 05 October 2021
NAME OF REPORTER* Yohanes Tri Bahyu S	RANK 2nd Officer	DEPT. DECK
DESCRIPTION OF EVENT: UNSAFE ACT Crew not used safety gloves when was going to sounding activity		
POSSIBLE CONSEQUENCE Personal Injury		
DETAILS OF THE EVENT On 5 October 2021, during vessel moored at SBM 150 Tuban, after completed discharge, Officer on duty found Able Seaman didn't used safety gloves when was going to sounding activity		
IMMEDIATE ACTION TAKEN Immediately order Able Seaman to wear his safety gloves.		
DIRECT CAUSE Able Seaman forget to bring his safety gloves		
ROOT CAUSE Personal factors		
ACTION TAKEN ON BOARD TO AVOID RE-OCCURRENCE Remind to all crew always wear PPE during jobs and always follow correct and safety regulation		
ANY OTHER REMARKS		

* Name of Reporter is optional

Master

Vega Christian Sopacua

Lampiran 3

Contoh Form *Risk Assesment* MT. Sanana

P.T. PERTAMINA

RISK ASSESSMENT



Guidance: Risk assessment instructions & guidance are included in procedure SAFE 07 "Work Permit System". Carry out risk assessment for the Risk aspects / Hazards related to the Activity in accordance with the subsequent table. Mark the risk assessment results in the respective column as follows: • TR= Trivial Risk • TOL= Tolerable Risk • MOD= Moderate Risk • SUB=Substantial Risk • INT= Intolerable Risk	Consequence			
		Slightly Harmful	Harmful	Extremely Harmful
	Highly Unlikely	Trivial Risk	Tolerable Risk	Moderate Risk
	Unlikely	Tolerable Risk	Moderate Risk	Substantial Risk
Likely	Moderate Risk	Substantial Risk	Intolerable Risk	

Vessel / Company (delete as appropriate): MT. SANANA / P.3019	Date: 20 February 2021
Description of Activity / New or Non routine task : Entry Check Cargo Oil Tank	
Reason for Activity, Task or Change: Close Up Survey Cargo Oil Tank (COT) No. 4 Starboardside	
Note: Please refer to previous relevant Risk Assessment (if any).	

Risk Aspects / Identified Hazards	Existing Controls (Procedures, PPE, Safety arrangements)	Risk Level	Actions needed to reduce risk to acceptable level	Level of risk after implementation of additional/new control measures	Person in Charge	Action Completed Y / N
1. Slipping / trips	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Lighting to adequate and in order. 2. Ladders conditions to be checked by C/O carefully.	TOL	C/O C/O	
2. Inadequate operation planning / monitoring	Procedures, safety arrangements	MOD	1. Procedures as per IOGTT V to be reviewed by all involved personals. 2. Only very well trained personnel to be involved. 3. If work stops for any reason, a new work permit is required. 4. Rescue and resuscitations equipments to be in order, properly maintained and available for immediate use. 5. Attention to be given to use only intrinsically safe equipment. 6. Safety officer assigned as in charge of the rescue operation. 7. Check list for rescue from enclosed space is to be reviewed.	TOL	C/O C/O C/O C/O C/O 3/O 3/O	

RISK ASSESSMENT



3. Falling	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Personnel to use safety harness where possible and necessary. 2. Exercise caution when using tank ladder.	TOL	C/O C/O	
4. Inadequate ventilation	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Ventilation equipment should be in order and atmosphere continuous checks should be conducted, as appropriate. 2. When entering , keep fresh air hose with you.	TOL	C/O C/O	
5. Adverse weather	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Task should executed in good weather condition & no swell. 2. Monitoring weather forecast	TOL	C/O C/O	
6. Accidental flooding	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Make sure all valve fully close & tag to CCR, Cargo Control pannel "Do Not Operate". 2. Cut off Hydraulic power when valve in close position.	TOL	C/O C/O	
7. Presence of toxic gases	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Check atmosphere prior entry and keep multi gas detector with the personnel entering space.	TOL	D/O	
8. Lack of Oxygen	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Check atmosphere prior entry and keep multi gas detector with the personnel entering space.	TOL	D/O	

If above control measures fail then mention relevant Contingency plan:

Assessment Team Members Name	Rank	Signature
Coordinator: Capt. Dwi Harnanto	Master	
Abdul Jalal	Chief Officer	

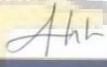
Office Use Only

Management System Revision Required? Y□/N□	Responsible for Revisions(s):	Target Date:
--	-------------------------------	--------------

Lampiran 3

Contoh Form Catatan Safety Meeting MT. Sanana

Form Number: 9.10 Safety Meeting Record		
Vessel/Office: SANANA		Date: 26 September 2021
Part A -I Persons Attending the Meeting		
Chairman of the meeting	Vega Christian Sopacua	
Meeting Review Period	Monthly	26 September 2021
Attendees		
Vega Christian Sopacua	Delta	Seruni Putri
Sofyan Arif	Chandra Nababan	Alifin Nurul
Yohanes Tri Bayu Setiadji	Freddi Haryono	
Muhammad Hanif	Muhammad Ikhsan	
Oktaviana Kurnia	Sugianto Hamsa	
Sabar Budi Santoso	Muhammad Fard	
Lasman Adhy Dhana Dwiputra	Hermanto	
Sahat Marulitua	Ari Irawan	
Rudolf Valentino	Taufiq Rizqi	
Riyadhi	Achmad Azun	
Ahmad Lafzi	Nawir	
Dedy	Makmur	
Syaiful Fajar	Salsabilla	
Part A-2 Outstanding items from the last meeting		
<input type="checkbox"/>	1. Overhaul main engine, Renew cylinder liner number 4 (Done)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Hydraulic Pipe windlass aft starboard side leaking (Has been renew hydraulic pipe/done)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Anchor light number one out of order (Renew anchor light / Done)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Level monitoring CCR, tank pressure error (awaiting shore technician)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. Valve circulation Boiler no 2 leaking	<input type="checkbox"/>
Part A-3 Near miss, incidents and accident reports since last meeting		
<ol style="list-style-type: none"> On 02 September 2021, When ship at Tuban processing shifting to berthing, 3rd Officer found mooring gang stand near from the mooring line when the mooring line were tightened, its dangerous zone On 18 September 2021, A/B found store sample is dirty and slippery, it will be dangerous if someone entering store sample and fall down or sleep On 22 September 2021, When Pre Sire Inspection, Inspector found Snap-back zones were not marked using ropes, barricades, and signs On 27 September 2021, When vessel anchor at Pengerang anchorage at 14:00 LT rained, makes port side bridge deck lots of puddle rain water due to clogged drainage 		
Part A-4 Safety and/or health hazards identified since last meeting		
Reminded All Crew about Quality service with zero accident and zero spills. Permit and Risk Assessment must done before conduct High Risk, clean lines should maintain On Board.		
Part A-5 Unsafe equipment, systems and routines		
<ul style="list-style-type: none"> - Bosun store exhaust vent flame screen damage - Battery room exhaust vent flame screen damage - The AC room air intake vent can't not open close jammed 		

Part A-6 Level of compliance with safety and environmental procedures	
Following drill and training carried out of this month as per schedule :	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Abandhon Ship Drill carried out on Sept 14, 2021 2. Fire On Bridge Drill carried out on Sept 14, 2021 3. Oil Spill Pollution Prevention out on Sept 14, 2021 4. Use Of life raft Training carried out on Sept 14, 2021 5. Use of fixe fire fighting equipment Sept, 20 2021 6. Handling Pandemic Sickness on Board carried out on Sept, 14, 2021 7. Fix Portable Gas Detector Training carried out on Sept, 20 2021 	
Part A-7 Improvement proposals	
No Improvement proposal for this month	
Part A-8 Need for additional training (including on the job)	
Training of ballast water managemet Training of VOC Training of solas training manual	
Part A-9 Management of change activities	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sahat Marulitua join the Vessel on September,21 2021, replaced Muhammad Hamzah Widya 2. Riyadhi join the Vessel on September,13 2021 replaced Sugeng Riyadi 3. Hermanto Join the Vessel on September, 21 2021 replaced Muhammad Yusuf 4. Achmad Azun Join the Vessel on September,21 2021 replaced Devvy Supriatna 5. Seruni Putri Utami Join the Vessel on September,21 2021 replaced Johannes Benarivo 	
Part A-10 Risk assessment activities	
<ol style="list-style-type: none"> 6. Risk assessment of mooring/unmooring at Jetty V Vopak Sebarok 7. Risk assessment of lowering Pilot ladder at Pengerang, Malaysia 8. Risk Assessment of Loading Cargo Operation at Jetty 602 Pengerang, Malaysia 9. Risk Assessment of Anchoring at Singapore 	
Part A-11 Additional information	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Preparing for SIRE Inspection 2. Remind to all officer and engineer to update for TMS/GL 3. Remind to all Officer/Engineer on board aware of safety rules and applicable Procedures 4. Remind to all crew wearing PPE (Personal Protective Equipment) with correct procedure on board (Circular letter Of Oktober 2021, from LPSQ/DPA) 	
Part A-12 Action Items	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Reminded to all crew on duty aware with the surrounding environment ship safety and use PPE during on job 2. Reminded to all crew increase safety regulation and keep aware to prevention COVID 19. 	
Signature of Management Team Member	Sofyan Arif 
Part B - Attendees Review and Approval of Minutes	
SEE Attendent List as Attached	
Signature of Safety Member	Sofyan Arif 

Part C - Chairman Final Review & Completion of Minutes	
*** Please select the records listed below if appropriate ***	
Comments	
All Crew were show good interest and active during the Safety Meeting, Thank you for participant	
Signature of Chairman	Vega Christian Sopacua  
Part D - DPA's Review and Comments	
Comments	
Signature of DPA	

Lampiran 3

Ship Particular MT. Sanana

PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING		SHIP PARTICULARS					
Name Of Vessel	SANANA	Call Sign	YBJO 2				
Flag / Port	INDONESIA / JAKARTA	MMSI	525008131				
Official Registration No.	48070-PEXT	Radio Telex (NBDP) no.	452503528 SANA X				
IMO - Class Number	9 7 4 6 0 6 1	Inmarsat F Tel / Fax					
Builder	NEW TIMES SHIPBUILDING CO., LTD.	Sea Area	A1 + A2 + A3 (MF/HF)				
Keel Laid	6. Aug. 2015.	Inmarsat C	452503528				
Launched	3. Dec. 2015.	In Port GSM Mobile	83155607005				
Delivered	23. Mar. 2016.	Email	sanana@pertamina.com				
Last Drydock	N/A - NB	Class :	B.V Hull, OilTanker, ESP, CSR, Unrestricted Navigation, VCS - Transfer, Inwater Survey, SPM, Green Pasport, Clean Ship, CPS (WBT), WBT, ERS, + Aut-UMS, Mon-Shaft				
OWNER	PT Pertamina International Shipping, Jl. Gatot Subroto Kav. 32-34, Kel. Kuningan Timur, Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan, 12950						
Technical Operator	PT Pertamina International Shipping Jl. Yos Sudarso no. 32 - 34 Jakarta Utara, Jakarta						
CONTACT							
GRT	27.286	L.O.A.	183.00 mtr				
NRT	11.023	L.B.P.	175.50 mtr				
Summer Deadweight	40627 MT	Breadth (max)	32.50 mtr				
Lightship	10562 Ton	Depth	17.60 mtr				
Displacement (Design)	51189 Ton	Summer Draught	11.00 mtr				
Displacement (Scantling)	51189 Ton	Scantling Draught	11.00 mtr				
LCG	74.737 mtr	VCG	10.974 mtr				
Engine	6G50ME-B9.3 TII	SMCR Speed	16.25 kts				
SMCR x RPM	8,500 KW x 100.0 RPM	CSR+15%S.M.	15.24 kts				
		Prop Dia / Pitch	Dia 6.60 mtr / Pitch 5.152 mtr				
Anchors	2 x 6225 kg, chain70 mm	Anchor Chain Length	Port 11 Shckls / Stbd 12 Shckls				
Windlass	2 sets x 11 MT	Windlass Brake	41.6 MT				
Mooring Winch	2 sets x 5.2 MT	Winch Brake	41.6 MT				
Bow Chain Stopper	2 x 200 T SWL 73mm chain	Mooring Rope Additional	Nylon Rope x 220 M x 80 T				
Mooring Tails Fitted 8 x	Nylon 11 M / 70mm BS 94.5 T	Mooring Wire 8 x	Galvanize Steel WR (FC) x 69 T				
Cargo gear Cranes	Manif. 1x15 T, centre Midship	Provision Crane	1 x 5.0 T SWL // 1 x 0.9 T SWL				
Cargo Oil Pumps (turbine)	1300 m3/h x 135mWG x 3 sets	Ballast Pump (Motor)	650 m3 x 25mWG x .. sets				
Cargo Stripping Pump	150 m3 / h x 125mWG x 1 set	Ballast Capacity	19124.42 m3				
Eductor Pump	150A x 200A x 200A x 1 set	NRT	22678				
Cargo Tanks Cap. 100%(full)	50484.05 m3 (incl. Slop Tk P/S)	HFO Capacity 100% (full)	1269.29 m3				
Max Loading Rate	1 Arm 1833m ³ /hr / 3 Arm 5500 m ³ /hr	MDO Capacity 100% (full)	262.01 m3				
Max. Temp. Loaded	60° C or 2028° F	Fresh Water Cap. 100%	601.67 m3				
	Parallel body ballast = 76.22 m		Parallel body at SDWT = 89.55 m				
Manifold per side:	3 x 16" JIS + 2 x 12" Vapour	Bridge to Stern	37.96 mm				
Bow to cntr Manifold	88990 mm	Bridge to Bow	145.04 mm				
Manifold to Ship rail	4250 mm	Bridge to Center Manifold	56050 mm				
Manifold to Ship side	4600 mm	Stern to Center Manifold	94010 mm				
Top of rail to center manifold	742 mm	Centre to Centre	2560 mm				
	Draft	Freeboard	Displ	DWT	MANOEUVERING:	RPM	Ahead Speed (kts)
	Meters	Meters	Tonnes	Tonnes	Ahd / Astn	Laden / Ballast	
Lightship	2.647	14.467	10.562	40.627	Emergency Full	100 / 70	16.10 / 16.60
Tropical(FW)	11.469	5.645	52.410	41.848	FULL	83 / 70	13.46 / 14.26
Summer FW	11.240	5.874	51.189	40.627	HALF	67 / 67	10.55 / 11.02
Tropical	11.229	5.885	52.410	41.848	SLOW	53 / 53	7.86 / 8.31
Summer	11,000	6,114	51,189	40,627	DEAD SLOW	40 / 40	5.67 / 6.03
Winter	10,761	6,353	49,914	39,354	TPC		53.3 MT SDWT
Normal Ballast Condition	6,265	10,849	26,852	16,290	FWA		240 mm

Nakhoda,



Capt. Vega Christian Sopacua
NP : 88009672

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Salsabila Rahma Sarita
2. Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 19 Juli 1999
3. NIT : 551811136825N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Blumbang, RT. 001 RW. 002, Blumbang,
Tawangmangu, Karanganyar, Surakarta, Jawa Tengah
8. Nama Orang Tua
Ayah : Parmun Ronol Butomo
Ibu : Sri Wahyuni
9. Riwayat Pendidikan :
SD : SDN 04 Tlogosari Kulon
SMP : SMPN 01 Tawangmangu
SMA : SMAN 02 Karanganyar
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Nama Kapal : MT. Sanana

11. Perusahaan Praktek : PT. Pertamina
12. Alamat Perusahaan : Jl. Yos Sudarso No.36, RT.5/RW.14, Kb. Bawang,
Kec. Tj. Priok, Kota Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14230



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

B. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti di kapal yang berkaitan dengan pelaksanaan *safety management* di atas kapal MT. Sanana, maka dapat disimpulkan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga dapat meningkatkan pelaksanaan *safety management* di atas kapal untuk meminimalisir kecelakaan kerja.

3. Pelaksanaan penerapan *safety management* di kapal MT. Sanana

a. Pelaksanaan *safety management* di atas kapal MT. Sanana belum memenuhi prosedur pelaksanaan, misalnya masih terdapat beberapa kru yang tidak memakai alat pelindung diri pada saat bekerja. Hal itu disebabkan karena kurangnya kesadaran kru kapal tentang bagaimana pentingnya *safety management* sehingga pada saat bekerja sering kali tidak menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap. Kurangnya kesadaran dan pemahaman kru kapal tersebut dapat mengakibatkan adanya resiko kecelakaan kerja.

b. Dari pembahasan masalah yang sudah dipaparkan dapat disimpulkan bahwa penyebab dari adanya kecelakaan kerja di atas kapal adalah kurangnya ketelitian atau konsentrasi serta pengawasan dalam melakukan pekerjaan. Pemaparan yang telah disampaikan dapat disimpulkan bahwa dengan adanya memberikan arahan sebelum melakukan pekerjaan serta pengawasan dari perwira terhadap kru yang

sedang melakukan pekerjaan dapat meminimalisir adanya resiko kecelakaan kerja yang terjadi.

4. Upaya yang dapat dilakukan untuk dalam pelaksanaan *safety management* untuk mencegah terjadinya resiko kecelakaan kerja di atas kapal MT.

Sanana yaitu:

- c. Melakukan pelatihan atau familiarisasi tentang *safety management* terhadap kru di atas kapal agar dapat menimbulkan kesadaran dan pemahaman kru. Melaksanakan *safety meeting* setiap bulan dan *toolbox meeting* dipagi hari sebelum melakukan pekerjaan secara rutin untuk memberikan evaluasi dan arahan pada saat melakukan pekerjaan serta melakukan pengecekan terhadap alat-alat yang akan digunakan untuk bekerja.
- d. Melakukan pengawasan yang dilakukan oleh perwira *deck* maupun perwira mesin terhadap kru yang sedang melakukan pekerjaan baik pekerjaan ringan maupun berat.

Upaya di atas perlu dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan, kedisiplinan dan kesadaran kru terhadap pentingnya keselamatan dalam melakukan sebuah pekerjaan untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja.

C. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari, bahwa dalam penulisan ini masih terdapat kekurangan karena adanya keterbatasan yang dihadapi peneliti. Berikut ini beberapa keterbatasan peneliti:

3. Pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapatkan peneliti beberapa hilang dikarenakan *handphone* yang digunakan peneliti dalam memperoleh data sudah rusak. Sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data.
4. Hanya dapat melakukan penelitian satu kali dengan waktu yang terbatas dan hanya dapat dibuktikan sewaktu melakukan praktek di atas kapal.

D. Saran

Penulis mengajukan beberapa saran sebagai upaya yang dapat memberikan masukan terhadap permasalahan mengenai pelaksanaan *safety management*, semoga saran tersebut dapat dijadikan pedoman dalam penyelesaian permasalahan yang terjadi di atas kapal, yaitu:

3. Nakhoda dan perwira kapal sebaiknya dapat memberikan familiarisasi terkait *safety management system* terhadap setiap kru yang baru naik di atas kapal, agar kru tersebut dapat memahami tentang pelaksanaan *safety management* yang sudah berjalan di atas kapal.
4. Nakhoda dan perwira kapal sebaiknya dapat memberikan contoh tentang pelaksanaan *safety management* yang sesuai dengan prosedur agar kru kapal dapat mengikuti dan memberikan teguran yang tegas serta memberikan sanksi bila terdapat kru kapal yang melanggar pelaksanaan *safety management* di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah. (2020). *Menejemen Transportasi*. Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Atmosudirdjo, P. (2021). *Administrasi dan Management Umum*. Ghalia Indonesia.
- Awaluddin. (2017). *Pengaruh Lingkungan Kerja Dan Keselamatan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pt. Pln (Persero) Updk Bakaru Pare-Pare*. Economis Bosowa
- Gulick, L. (2014). *Notes on the Theory of Organization. Classics of Organization Theory*. Cengage Learning.
- Istanto, T. (2019). *Implementasi International Safety Management Code (ISM CODE) Guna Meningkatkan Keselamatan Crew Diatas Kapal MV*. Kartini Samudra. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Kristiawan, Rolan. (2020). *Faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja pada area penambangan batu kapur unit alat berat PT. SEMEN PADANG*. Bina Tambang 5.2 (11-21)
- Moleong. (2011). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Rosda Karya.
- Mudamakin, J. A. P. (2019). *Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja Di MV*. New Glory. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Ogawa, E. (2016). *Manajemen Produksi Modern*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Petersen, D. (2001). *Safety Management: A Human Approach*. American Society

of Safety Engineers.

Pratiwi. (2012). *nalisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tindakan Tidak Aman (Unsafe Act) Pada Pekerja Di Pt X Tahun 2011*. Universitas Indonesia.

Sitomorang, Chaidir. (2015). *Hubungan Pengetahuan Keselamatan Kerja dengan Kewaspadaan Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Karyawan Bagian Pengisian LPG PT. Pertamina (Persero) Fuel Retail Marketing Region VII Sulawesi*.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Afabeta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan*. Alfabeta.

Terry, G. R. (2010). The Management Of Human Resource Development Based On The Action, Planning, Organizing, And Controlling. *Jurnal Manajemen*, 10(2).



LAMPIRAN 1

HASIL WAWANCARA

Wawancara yang saya lakukan terhadap narasumber untuk memperoleh informasi maupun bahan masukan bagi skripsi yang saya susun sehingga diperoleh data-data yang mendukung terhadap penulisan yang saya lakukan. Adapun wawancara yang saya lakukan Bersama narasumber adalah sebagai berikut:

Tanggal : 11 Juli 2021

Nama : Capt. Indra Yusuf Pasau

Jabatan : Nakhoda MT. Sanana

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan nakhoda kapal MT. Sanana pada saat melakukan penelitian atau saat melakukan praktek laut adalah sebagai berikut:

Penulis :“Selamat sore capt, ijin capt meminta waktunya untuk wawancara, apakah capt berkenan ? ?”

Nakhoda :“Selamat sore det, silakan”

Penulis :“Ijin capt saya ingin meminta pendapat tentang bagaimana pelaksanaan *safety management* di kapal?”

Nakhoda :“Pelaksanaan *safety management* di atas kapal sudah berjalan sesuai dengan aturan standart perusahaan, di perusahaan Pertamina *safety management* berjalan dengan baik. ”

Penulis :”Dalam pelaksanaannya, pengaruh *safety management* sendiri terhadap kecelakaan kerja apa capt ?”

- Nakhoda :”Sangat berpengaruh, karena bila kapal tidak menerapkan *safety management* di atas maka akan banyak kecelakaan yang terjadi di atas kapal baik kecelakaan ringan maupun berat.”
- Penulis :”Langkah yang harus kita perhatikan apa saja capt dalam melaksanakan *safety management* ?”
- Nakhoda :”Beberapa langkah yang perlu diperhatikan dalam menerapkan *safety management* adalah penggunaan alat keselamatan, merecord semua kegiatan, membuat daftar atau *checklist*, dan membuat laporan tentang pekerjaan yang telah dilakukan “
- Penulis :”Apakah ada hal lain yang perlu diperhatikan oleh kru capt dalam menerapkan *safety management* pada saat bekerja ?”
- Nakhoda :”Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah dengan penggunaan alat pelindung diri dengan lengkap, diadakan koordinasi *safety briefing* sebelum bekerja.”
- Penulis :”Dari pengamatan capt kendala apa yang sering terjadi dalam pelaksanaan *safety management* ?”
- Nakhoda :”Menurut pengamatan saya kendala yang sering terjadi adalah kurangnya pemahaman kru, terdapat beberapa perwira yang kurang mensosialisasikan tentang bahaya pekerjaan dan kurangnya support dari perusahaan. ”
- Penulis :”Untuk meminimalisir kendala tersebut, solusi apa yang capt berikan agar pelaksanaan *safety management* dapat berjalan dengan baik ?”

Nakhoda :”Beberapa solusi yang dapat dilakukan adalah dengan memberikan familiarisasi kepada kru, officer wajib memberikan pelatihan dengan bukti pelatihan yang di tandatangani oleh perwira atau kru, mengirimkan laporan bulanan kepada perusahaan agar perusahaan juga dapat memonitor bagaimana jalannya *safety management* di atas kapal.”

Penulis :”Terimakasih banyak atas waktunya capt.”

Tanggal : 13 September 2021

Nama : Abdul Jalal

Jabatan : Mualim I MT. Sanana

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim I MT. Sanana pada saat melakukan penelitian atau saat melakukan praktek laut adalah sebagai berikut:

Penulis : “Selamat malam chief, mohon ijin meminta waktunya untuk bertanya chief. Apakah chief berkenan?”

Mualim I : “Selamat malam sal, silakan”

Penulis :” Ijin chief selama co di kapal Sanana menurut chief bagaimana pelaksanaan *safety management* di Sanana ?”

Mualim I :”Pelaksanaan sudah bagus, *safety management* sangat penting untuk diterapkan atau dilaksanakan dalam setiap kegiatan dan pekerjaan di atas kapal. Sebelum memulai pekerjaan lakukan mitigasi resiko atau *risk assessment* agar dapat menilai resiko-

resiko yang akan terjadi, gunakan alat pelindung diri serta peralatan penunjang yang standart, jalankan semua prosedur keselamatan pekerjaan baik dalam pengoperasian alat maupun sistem kerja.”

Penulis :”Siapa chief, pengaruh *safety management* sendiri terhadap kecelakaan kerja apa chief?”

Mualim I :”pada saat pelaksanaan *safety management* di setiap kegiatan maupun pekerjaan di atas kapal dapat menekan / meminimalisir angka kecelakaan kerja bahkan dalam pencapaian terbaik yang di harapkan *zero accident* atau bekerja tanpa adanya kecelakaan”

Penulis :”Dalam melakukan *safety management* langkah apa yang harus kita ambil chief ?”

Mualim I :”Langkah yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan *safety management* adalah memastikan segala sesuatu yang akan digunakan dalam bekerja benar-benar berfungsi dengan baik, bila perlu lakukan pengetesan terhadap alat-alat sebelum digunakan, buat rencana tentang pekerjaan yang akan dilakukan yaitu dengan melaksanakan *toolbox meeting* sebelum melakukan pekerjaan. “

Penulis :”Bila kita sudah melakukan langkah dengan benar tetapi masih terjadi kecelakaan lalu hal apa saja yang harus diperhatikan oleh kru untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja ?”

Mualim I :”Yang perlu diperhatikan bagi kru dalam bekerja agar meminimalisir resiko yaitu dengan menjalankan setiap pekerjaan

sesuai dengan prosedur yang benar, jangan bekerja tanpa menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap, sebelum bekerja lakukan pengecekan terhadap alat-alat yang akan digunakan terlebih dahulu.”

Penulis :”Dalam melaksanakan *safety management* pasti ada sebuah kendala, kendala apa yang sering chief jumpai dalam pelaksanaan *safety management* ?”

Mualim I :”kendala yang sering terjadi dalam penerapan *safety management* adalah perilaku yang menyepelekan dalam bekerja sehingga tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan, mengabaikan keselamatan kerja dan acuh terhadap kondisi maupun tindakan yang tidak aman sehingga dapat menimbulkan *nearmiss* hingga dapat menghiangkan nyawa. ”

Penulis :”Bagaimana solusi dari kendala yang sering terjadi pada saat penerapan *safety management* ?”

Mualim I :”Ada beberapa solusi yang dapat diambil dari kendala yang saya sebutkan tadi antara lain dengan menerapkan P.I.P yaitu Peduli setiap pekerja di atas kapal harus patih dengan ,ematuhi prosedur dan peraturan yang sudah ditetapkan dalam bekerja, lalu bertindak Intervensi yaitu jika ada kru yang bekerja tidak sesuai dengan prosedur dan tidak menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap jangan ragu-ragu untuk memberikan teguran dan saling mengingatkan, yang teraktir Peduli lagi jangan acuh dan

jangan abaikan hal-hal yang apat menimbulkan kecelakaan kerja, apabila temukan kondisi yang dapat membuat kecelakaan sebaiknya segera ambil tindakan misalnya ada tumpahan minyak segera dibersihkan agar tidak membuat kru terpleset atau terjatuh.

Penulis :”Baik chief, terimakasih atas waktunya chief”

Tanggal : 14 Agustus 2021

Nama : Hanif Fatkhiriza

Jabatan : Mualim III MT. Sanana

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim III MT. Sanana pada saat melakukan penelitian atau saat melakukan praktek laut adalah sebagai berikut:

Penulis : “Selamat pagi ted, mohon ijin meminta waktunya untuk bertanya ted, apakah ted berkenan?”

Mualim III : “Selamat pagi sal, silakan”

Penulis :”Tentang *safety management*, menurut ted bagaimana pelaksanaan *safety management* di kapal ?”

Mualim III :”Pelaksanaan sudah cukup bagus, *safety management* memang sangat penting untuk dilaksanakan atau diterapkan dalam melakukan sebuah pekerjaan, hanya saja dalam pelaksanaan kru masih kurang dalam pemahaman dan kesadaran diri.”

Penulis :”Baik ted, pengaruh *safety management* sendiri terhadap kecelakaan kerja apa ted?”

Mualim III :”Jika dalam melakukan pekerjaan tidak menerapkan *safety*

management maka akan banyak kecelakaan yang terjadi karena bekerja tidak sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan, bekerja seenaknya sendiri sal”

Penulis :”Lalu langkah apa yang bisa kita ambil ted, agar penerapan *safety management* dapat berjalan sesuai prosedur ?”

Mualim III :”Langkah yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan *safety management* adalah memastikan segala sesutau yang akan digunakan dalam bekerja benar-benar berfungsi dengan baik, dan memastikan bahwa seluruh kru yang bekerja menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap. “

Penulis :”Selain langkah yang ted sebutkan apakah ada hal lain yang harus diperhatikan oleh kru ?”

Mualim III :”Ada beberapa hal yang harus diperhatikan kru dalam bekerja untuk mengurangi resiko yaitu dengan menjalankan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang benar, jangan bekerja tanpa menggunakan alat pelindung diri dengan lengkap, dan melakukan pekerjaan sesuai dengan arahan.”

Penulis :”Dalam melaksanakan *safety management* pasti terdapat sebuah kendala, kendala apa yang sering ted jumpai dalam pelaksanaan *safety management* ?”

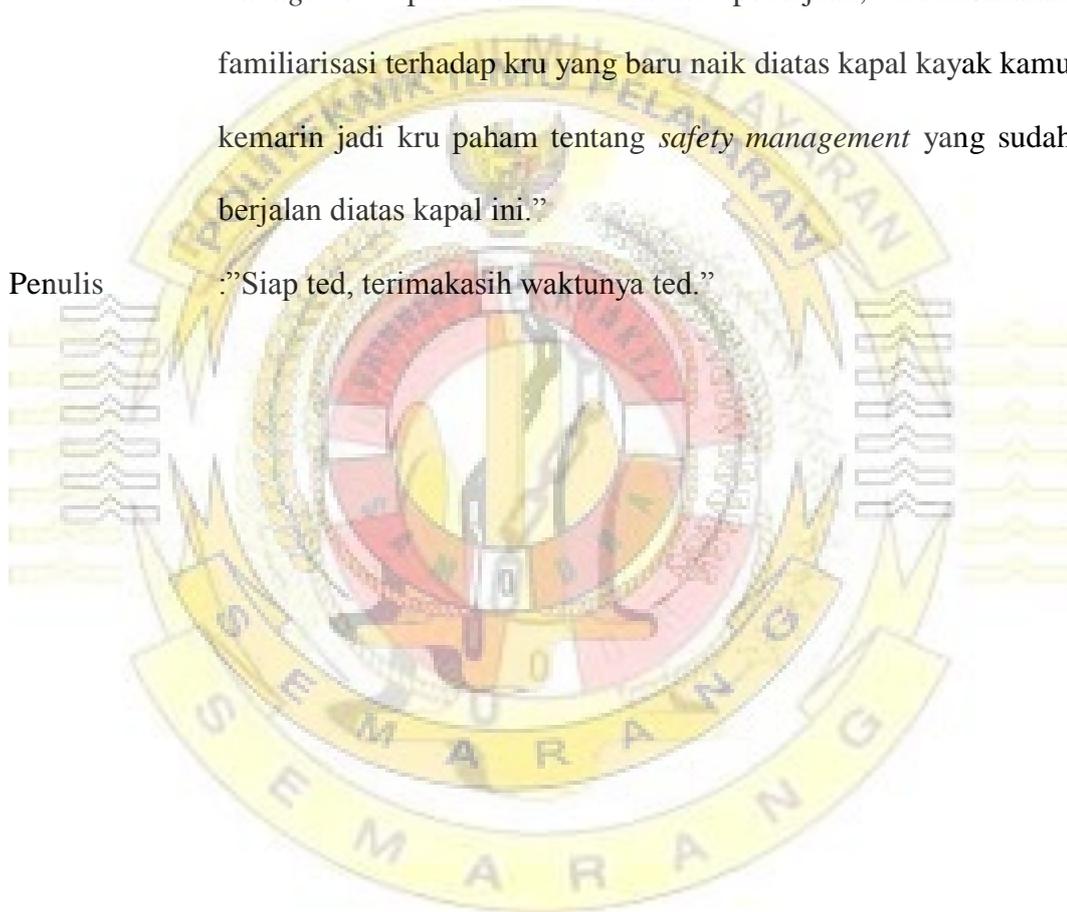
Mualim III :”Kendala yang sering saya jumpai kurangnya kesadaran kru sal, misalnya pada saat bekerja mereka tidak memakai alat pelindung diri dengan lengkap dan seringkali bekerja tidak sesuai prosedur

yang di tetapkan”

Penulis :”Solusi apa yang bisa dilakukan untuk mengurangi kendala tersebut ted ?”

Mualim III :”Solusi yang dapat dilakukan dengan menumbuhkan rasa kesadaran dan pemahaman kru sal tentang pentingnya *safety management* pada saat melakukan pekerjaan, melaksanakan familiarisasi terhadap kru yang baru naik diatas kapal kayak kamu kemarin jadi kru paham tentang *safety management* yang sudah berjalan diatas kapal ini.”

Penulis :”Siap ted, terimakasih waktunya ted.”



Lampiran 2

Contoh Form *Nearmiss* MT. Sanana



	PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING	FORM 104	
	NEAR MISS / UNSAFE ACT / UNSAFE CONDITION REPORT	Page	1 of 1
Prepared: LPSQ/ DPA	Approved: Director of Fleet Management	Rev: 1	Date: 15.06.21

SHIP SANANA	SHIP TYPE TANKER	DATE 05 October 2021
NAME OF REPORTER* Yohanes Tri Bahyu S	RANK 2nd Officer	DEPT. DECK
DESCRIPTION OF EVENT: UNSAFE ACT Crew not used safety gloves when was going to sounding activity		
POSSIBLE CONSEQUENCE Personal Injury		
DETAILS OF THE EVENT On 5 October 2021, during vessel moored at SBM 150 Tuban, after completed discharge, Officer on duty found Able Seaman didn't used safety gloves when was going to sounding activity		
IMMEDIATE ACTION TAKEN Immediately order Able Seaman to wear his safety gloves.		
DIRECT CAUSE Able Seaman forget to bring his safety gloves		
ROOT CAUSE Personal factors		
ACTION TAKEN ON BOARD TO AVOID RE-OCCURRENCE Remind to all crew always wear PPE during jobs and always follow correct and safety regulation		
ANY OTHER REMARKS		

* Name of Reporter is optional

Master

Vega Christian Sopacua

Lampiran 3

Contoh Form *Risk Assesment* MT. Sanana

P.T. PERTAMINA

RISK ASSESSMENT



Guidance: Risk assessment instructions & guidance are included in procedure SAFE 07 "Work Permit System". Carry out risk assessment for the Risk aspects / Hazards related to the Activity in accordance with the subsequent table. Mark the risk assessment results in the respective column as follows: • TR= Trivial Risk • TOL= Tolerable Risk • MOD= Moderate Risk • SUB=Substantial Risk • INT= Intolerable Risk	Consequence			
		Slightly Harmful	Harmful	Extremely Harmful
	Highly Unlikely	Trivial Risk	Tolerable Risk	Moderate Risk
	Unlikely	Tolerable Risk	Moderate Risk	Substantial Risk
Likely	Moderate Risk	Substantial Risk	Intolerable Risk	

Vessel / Company (delete as appropriate): MT. SANANA / P.3019	Date: 20 February 2021
Description of Activity / New or Non routine task : Entry Check Cargo Oil Tank	
Reason for Activity, Task or Change: Close Up Survey Cargo Oil Tank (COT) No. 4 Starboardside	
Note: Please refer to previous relevant Risk Assessment (if any).	

Risk Aspects / Identified Hazards	Existing Controls (Procedures, PPE, Safety arrangements)	Risk Level	Actions needed to reduce risk to acceptable level	Level of risk after implementation of additional/new control measures	Person in Charge	Action Completed Y / N
1. Slipping / trips	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Lighting to adequate and in order. 2. Ladders conditions to be checked by C/O carefully.	TOL	C/O C/O	
2. Inadequate operation planning / monitoring	Procedures, safety arrangements	MOD	1. Procedures as per IOGTT V to be reviewed by all involved personals. 2. Only very well trained personnel to be involved. 3. If work stops for any reason, a new work permit is required. 4. Rescue and resuscitations equipments to be in order, properly maintained and available for immediate use. 5. Attention to be given to use only intrinsically safe equipment. 6. Safety officer assigned as in charge of the rescue operation. 7. Check list for rescue from enclosed space is to be reviewed.	TOL	C/O C/O C/O C/O C/O 3/O 3/O	

RISK ASSESSMENT



3. Falling	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Personnel to use safety harness where possible and necessary. 2. Exercise caution when using tank ladder.	TOL	C/O C/O	
4. Inadequate ventilation	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Ventilation equipment should be in order and atmosphere continuous checks should be conducted, as appropriate. 2. When entering , keep fresh air hose with you.	TOL	C/O C/O	
5. Adverse weather	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Task should executed in good weather condition & no swell. 2. Monitoring weather forecast	TOL	C/O C/O	
6. Accidental flooding	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Make sure all valve fully close & tag to CCR, Cargo Control pannel "Do Not Operate". 2. Cut off Hydraulic power when valve in close position.	TOL	C/O C/O	
7. Presence of toxic gases	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Check atmosphere prior entry and keep multi gas detector with the personnel entering space.	TOL	D/O	
8. Lack of Oxygen	Procedures, PPE, safety arrangements	MOD	1. Check atmosphere prior entry and keep multi gas detector with the personnel entering space.	TOL	D/O	

If above control measures fail then mention relevant Contingency plan:

Assessment Team Members Name	Rank	Signature
Coordinator: Capt. Dwi Harnanto	Master	
Abdul Jalal	Chief Officer	

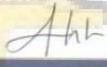
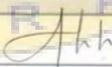
Office Use Only

Management System Revision Required? Y□/N□	Responsible for Revisions(s):	Target Date:
--	-------------------------------	--------------

Lampiran 3

Contoh Form Catatan Safety Meeting MT. Sanana

Form Number: 9.10 Safety Meeting Record		
Vessel/Office: SANANA		Date: 26 September 2021
Part A -I Persons Attending the Meeting		
Chairman of the meeting	Vega Christian Sopacua	
Meeting Review Period	Monthly	26 September 2021
Attendees		
Vega Christian Sopacua	Delta	Seruni Putri
Sofyan Arif	Chandra Nababan	Alifin Nurul
Yohanes Tri Bayu Setiadji	Freddi Haryono	
Muhammad Hanif	Muhammad Ikhsan	
Oktaviana Kurnia	Sugianto Hamsa	
Sabar Budi Santoso	Muhammad Fard	
Lasman Adhy Dhana Dwiputra	Hermanto	
Sahat Marulitua	Ari Irawan	
Rudolf Valentino	Taufiq Rizqi	
Riyadhi	Achmad Azun	
Ahmad Lafzi	Nawir	
Dedy	Makmur	
Syaiful Fajar	Salsabilla	
Part A-2 Outstanding items from the last meeting		
<input type="checkbox"/>	1. Overhaul main engine, Renew cylinder liner number 4 (Done)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Hydraulic Pipe windlass aft starboard side leaking (Has been renew hydraulic pipe/done)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Anchor light number one out of order (Renew anchor light/ Done)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Level monitoring CCR, tank pressure error (awaiting shore technician)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. Valve circulation Boiler no 2 leaking	<input type="checkbox"/>
Part A-3 Near miss, incidents and accident reports since last meeting		
<ol style="list-style-type: none"> On 02 September 2021, When ship at Tuban processing shifting to berthing, 3rd Officer found mooring gang stand near from the mooring line when the mooring line were tightened, its dangerous zone On 18 September 2021, A/B found store sample is dirty and slippery, it will be dangerous if someone entering store sample and fall down or sleep On 22 September 2021, When Pre Sire Inspection, Inspector found Snap-back zones were not marked using ropes, barricades, and signs On 27 September 2021, When vessel anchor at Pengerang anchorage at 14:00 LT rained, makes port side bridge deck lots of puddle rain water due to clogged drainage 		
Part A-4 Safety and/or health hazards identified since last meeting		
Reminded All Crew about Quality service with zero accident and zero spills. Permit and Risk Assessment must done before conduct High Risk, clean lines should maintain On Board.		
Part A-5 Unsafe equipment, systems and routines		
<ul style="list-style-type: none"> - Bosun store exhaust vent flame screen damage - Battery room exhaust vent flame screen damage - The AC room air intake vent can't not open close jammed 		

Part A-6 Level of compliance with safety and environmental procedures	
Following drill and training carried out of this month as per schedule :	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Abandhon Ship Drill carried out on Sept 14, 2021 2. Fire On Bridge Drill carried out on Sept 14, 2021 3. Oil Spill Pollution Prevention out on Sept 14, 2021 4. Use Of life raft Training carried out on Sept 14, 2021 5. Use of fixe fire fighting equipment Sept, 20 2021 6. Handling Pandemic Sickness on Board carried out on Sept, 14, 2021 7. Fix Portable Gas Detector Training carried out on Sept, 20 2021 	
Part A-7 Improvement proposals	
No Improvement proposal for this month	
Part A-8 Need for additional training (including on the job)	
Training of ballast water managemet Training of VOC Training of solas training manual	
Part A-9 Management of change activities	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sahat Marulitua join the Vessel on September,21 2021, replaced Muhammad Hamzah Widya 2. Riyadhi join the Vessel on September,13 2021 replaced Sugeng Riyadi 3. Hermanto Join the Vessel on September, 21 2021 replaced Muhammad Yusuf 4. Achmad Azun Join the Vessel on September,21 2021 replaced Devvy Supriatna 5. Seruni Putri Utami Join the Vessel on September,21 2021 replaced Johannes Benarivo 	
Part A-10 Risk assessment activities	
<ol style="list-style-type: none"> 6. Risk assessment of mooring/unmooring at Jetty V Vopak Sebarok 7. Risk assessment of lowering Pilot ladder at Pengerang, Malaysia 8. Risk Assessment of Loading Cargo Operation at Jetty 602 Pengerang, Malaysia 9. Risk Assessment of Anchoring at Singapore 	
Part A-11 Additional information	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Preparing for SIRE Inspection 2. Remind to all officer and engineer to update for TMS/GL 3. Remind to all Officer/Engineer on board aware of safety rules and applicable Procedures 4. Remind to all crew wearing PPE (Personal Protective Equipment) with correct procedure on board (Circular letter Of Oktober 2021, from LPSQ/DPA) 	
Part A-12 Action Items	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Reminded to all crew on duty aware with the surrounding environment ship safety and use PPE during on job 2. Reminded to all crew increase safety regulation and keep aware to prevention COVID 19. 	
Signature of Management Team Member	Sofyan Arif 
Part B - Attendees Review and Approval of Minutes	
SEE Attendent List as Attached	
Signature of Safety Member	Sofyan Arif 

Part C - Chairman Final Review & Completion of Minutes	
*** Please select the records listed below if appropriate ***	
Comments	
All Crew were show good interest and active during the Safety Meeting, Thank you for participant	
Signature of Chairman	Vega Christian Sopacua  
Part D - DPA's Review and Comments	
Comments	
Signature of DPA	

Lampiran 3

Ship Particular MT. Sanana

PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING		SHIP PARTICULARS					
Name Of Vessel	SANANA	Call Sign	YBJO 2				
Flag / Port	INDONESIA / JAKARTA	MMSI	525008131				
Official Registration No.	48070-PEXT	Radio Telex (NBDP) no.	452503528 SANA X				
IMO - Class Number	9 7 4 6 0 6 1	Inmarsat F Tel / Fax					
Builder	NEW TIMES SHIPBUILDING CO., LTD.	Sea Area	A1 + A2 + A3 (MF/HF)				
Keel Laid	6. Aug. 2015.	Inmarsat C	452503528				
Launched	3. Dec. 2015.	In Port GSM Mobile	83155607005				
Delivered	23. Mar. 2016.	Email	sanana@pertamina.com				
Last Drydock	N/A - NB	Class :	B.V <small> *Hull, OilTanker, ESP, CSR, Unrestricted Navigation, VCS - Transfer, Inwater Survey, SPM, Green Pasport, Clean Ship, CPS (WBT), WBT, ERS, + Aut-UMS, Mon-Shaft </small>				
OWNER	PT Pertamina International Shipping, Jl. Gatot Subroto Kav. 32-34, Kel. Kuningan Timur, Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan, 12950						
Technical Operator	PT Pertamina International Shipping Jl. Yos Sudarso no. 32 - 34 Jakarta Utara, Jakarta						
CONTACT							
GRT	27.286	L.O.A.	183.00 mtr				
NRT	11.023	L.B.P.	175.50 mtr				
Summer Deadweight	40627 MT	Breadth (max)	32.50 mtr				
Lightship	10562 Ton	Depth	17.60 mtr				
Displacement (Design)	51189 Ton	Summer Draught	11.00 mtr				
Displacement (Scantling)	51189 Ton	Scantling Draught	11.00 mtr				
LCG	74.737 mtr	VCG	10.974 mtr				
Engine	6G50ME-B9.3 TII	SMCR Speed	16.25 kts				
SMCR x RPM	8,500 KW x 100.0 RPM	CSR+15%S.M.	15.24 kts				
		Prop Dia / Pitch	Dia 6.60 mtr / Pitch 5.152 mtr				
Anchors	2 x 6225 kg. chain70 mm	Anchor Chain Length	Port 11 Shckls / Stbd 12 Shckls				
Windlass	2 sets x 11 MT	Windlass Brake	41.6 MT				
Mooring Winch	2 sets x 5.2 MT	Winch Brake	41.6 MT				
Bow Chain Stopper	2 x 200 T SWL 73mm chain	Mooring Rope Additional	Nylon Rope x 220 M x 80 T				
Mooring Tails Fitted 8 x	Nylon 11 M / 70mm BS 94.5 T	Mooring Wire 8 x	Galvanize Steel WR (FC) x 69 T				
Cargo gear Cranes	Manif. 1x15 T, centre Midship	Provision Crane	1 x 5.0 T SWL // 1 x 0.9 T SWL				
Cargo Oil Pumps (turbine)	1300 m3/h x 135mWG x 3 sets	Ballast Pump (Motor)	650 m3 x 25mWG x .. sets				
Cargo Stripping Pump	150 m3 / h x 125mWG x 1 set	Ballast Capacity	19124.42 m3				
Eductor Pump	150A x 200A x 200A x 1 set	NRT	22678				
Cargo Tanks Cap. 100%(full)	50484.05 m3 (incl. Slop Tk P/S)	HFO Capacity 100% (full)	1269.29 m3				
Max Loading Rate	1 Arm 1833m ³ /hr / 3 Arm 5500 m ³ /hr	MDO Capacity 100% (full)	262.01 m3				
Max. Temp. Loaded	60° C or 2028° F	Fresh Water Cap. 100%	601.67 m3				
Parallel body ballast = 76.22 m		Parallel body at SDWT = 89.55 m					
Manifold per side:	3 x 16" JIS + 2 x 12" Vapour	Bridge to Stern	37.96 mm				
Bow to cntr Manifold	88990 mm	Bridge to Bow	145.04 mm				
Manifold to Ship rail	4250 mm	Bridge to Center Manifold	56050 mm				
Manifold to Ship side	4600 mm	Stern to Center Manifold	94010 mm				
Top of rail to center manifold	742 mm	Centre to Centre	2560 mm				
	Draft	Freeboard	Displ	DWT	MANOEUVERING:	RPM	Ahead Speed (kts)
	Meters	Meters	Tonnes	Tonnes	Ahd / Astn	Laden / Ballast	
Lightship	2.647	14.467	10.562	40.627	Emergency Full	100 / 70	16.10 / 16.60
Tropical(FW)	11.469	5.645	52.410	41.848	FULL	83 / 70	13.46 / 14.26
Summer FW	11.240	5.874	51.189	40.627	HALF	67 / 67	10.55 / 11.02
Tropical	11.229	5.885	52.410	41.848	SLOW	53 / 53	7.86 / 8.31
Summer	11,000	6,114	51.189	40.627	DEAD SLOW	40 / 40	5.67 / 6.03
Winter	10.761	6.353	49.914	39.354	TPC		53.3 MT SDWT
Normal Ballast Condition	6,265	10,849	26.852	16.290	FWA		240 mm

Nakhoda,



Capt. Vega Christian Sopacua
NP : 88009672

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



13. Nama : Salsabila Rahma Sarita
14. Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 19 Juli 1999
15. NIT : 551811136825N
16. Agama : Islam
17. Jenis Kelamin : Perempuan
18. Golongan Darah : B
19. Alamat : Blumbang, RT. 001 RW. 002, Blumbang,
Tawangmangu, Karanganyar, Surakarta, Jawa Tengah
20. Nama Orang Tua
- Ayah : Parmun Ronol Butomo
- Ibu : Sri Wahyuni
21. Riwayat Pendidikan :
- SD : SDN 04 Tlogosari Kulon
- SMP : SMPN 01 Tawangmangu
- SMA : SMAN 02 Karanganyar
- Perguruan Tinggi : PIP Semarang
22. Nama Kapal : MT. Sanana

23. Perusahaan Praktek : PT. Pertamina
24. Alamat Perusahaan : Jl. Yos Sudarso No.36, RT.5/RW.14, Kb. Bawang,
Kec. Tj. Priok, Kota Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14230

