



**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
KRU MESIN MENGGUNAKAN *TOOLBOX MEETING*
YANG MENGACU PADA *ISM CODE* DI MV. PAN
OPTIMUM**

SKRIPSI

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

Oleh

ANNAS IBNU MALIK

NIT. 551811236948 T

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TEKNIKA
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA KRU MESIN
MENGUNAKAN *TOOLBOX MEETING* YANG MENGACU PADA ISM
CODE DI MV. PAN OPTIMUM**

Disusun Oleh :

ANNAS IBNU MALIK
NIT. 551811236948 T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,.....2023

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

TONY SANTIKO, S.ST, M.Si., M.Mar
Pembina (III/c)
NIP. 19760107 200912 1 001

PRITHA KURNIASIH, M.Sc
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknika

AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar. E
Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA KRU MESIN MENGGUNAKAN *TOOLBOX MEETING* YANG MENGACU PADA ISM *CODE* DI MV. PAN OPTIMUM**”

Karya,

Nama : ANNAS IBNU MALIK

NIT : 551811236948 T

Program Studi : Teknika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Teknika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....

Semarang,.....2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

H. MUSTOLIQ, MM. M.Mar.E

DIDIK DWI SUHARSO, S.Si. T., M.Pd

PURWANTONO, S.Psi. M.Pd

Pembina (IV/a)

Penata (III/c)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19650320 199303 1 002

NIP. 19770920 200912 1 001

NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : ANNAS IBNU MALIK

NIT : 551811236948 T

Program Studi : TEKNIKA

Menyatakan bahwa hasil karya skripsi yang saya buat dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA MENGGUNAKAN TOOLBOX MEETING YANG MENGACU PADA ISM CODE DI MV. PAN OPTIMUM”** merupakan asli hasil karya saya sendiri bukan hasil dari karya jiplakan ataupun plagiat skripsi orang lain dan saya akan bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana hasil dari karya skripsi ini terbukti hasil jiplakan dari orang lain maka saya bersedia dan siap untuk membuat skripsi dengan judul baru ataupun menerima sanksi lain sesuai peraturan yang ada.

Semarang,
Semarang, Februari 2023

Yang menyatakan,



ANNAS IBNU MALIK
NIT. 55181116561.N

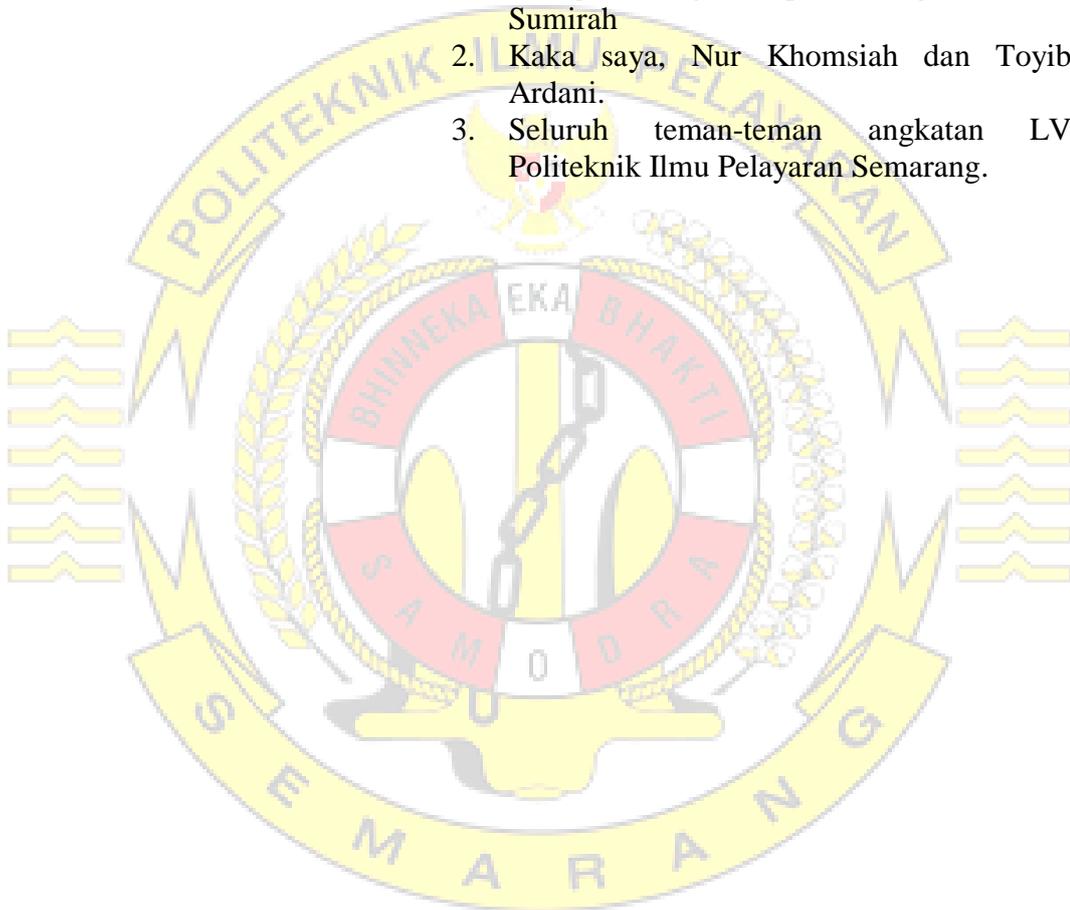
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Menikmati hidupmu dengan apa yang ada untuk menikmati masa depanmu.
2. Jadilah dirimu sendiri karena dirimulah yang mengerti kemauanmu.
3. Mencapai puncak itu butuh proses maka kuatlah dirimu selagi masih muda.

Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Sumijo dan Ibu Sumirah
2. Kaka saya, Nur Khomsiah dan Toyib Ardani.
3. Seluruh teman-teman angkatan LV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Kru Mesin Menggunakan *Toolbox Meeting* yang Mengacu pada *ISM CODE* di MV. Pan Optimum”.

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

Penulis juga menyadari bahwa selama penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

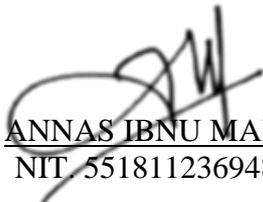
1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang;
2. Bapak Amad Narto, M.Pd, M. Mar. E selaku Ketua Program Studi Teknika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang;
3. Bapak Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas bimbingan dan arahnya.
4. Ibu Pritha Kurniasih, M.Sc. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan atas bimbingan dan arahnya.

5. Dosen penguji pada skripsi ini.
6. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini;
7. Perusahaan PT. Jasindo Duta Segara dan kru MV. Pan Optimum yang telah memberikan kesempatan untuk penelitian dan praktek laut serta membantu proses penulisan skripsi ini;
8. Bapak Sumijo, Ibu Sumirah, serta keluarga, yang turut membantu dan mendukung baik secara moril maupun materi hingga selesainya skripsi ini;
9. Seluruh teman-teman seperjuangan angkatan LV terutama teman-teman Prodi Teknik yang tidak mungkin disebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dalam penyempurnaan skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya prodi Teknik dan bagi seluruh pembaca skripsi ini.

Semarang, Februari 2023

Penulis


ANNAS IBNU MALIK
NIT. 551811236948 T

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMAHAN.....	v
HALAMAN PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II. KAJIAN TEORI.....	6
A. Tinjauan Pustaka.....	6
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	19

BAB III. METODE PENELITIAN.....	21
A. Metode Penelitian.....	21
B. Waktu dan Tempat Penelitian	23
C. Sumber Data Penelitian.....	23
D. Teknik Pengumpulan Data.....	25
E. Instrumen Penelitian.....	26
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	27
G. Pengujian Keabsahan data.....	31
BAB IV. HASIL PENELITIAN	33
A. Gambaran Konteks Penelitian	33
B. Deskripsi Data	34
C. Temuan	38
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	55
BAB V. PENUTUP.....	58
A. Simpulan	58
B. Keterbatasan Penelitian.....	58
C. Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN.....	63
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	20
Gambar 3.2 <i>Diagram Fishbone</i>	29
Gambar 4.1 <i>Ship's Particulars</i>	36
Gambar 4.2 MV. Pan Optimum	37
Gambar 4.3 PT. Jasindo Duta Segara.....	38
Gambar 4.4 Pelaksanaan <i>Safety Meeting</i>	39
Gambar 4.5 Kru sedang <i>tool box meeting</i>	43
.....
Gambar 4.6 <i>Safe Working Rules</i>	44
Gambar 4.7 Kru Memakai <i>Wearpack</i> Tidak Sesuai.....	47
Gambar 4.8 Kru Memakai <i>Safety Harnnes</i> Saat Bekerja.....	49
Gambar 4.9 Kru Memakai Alat Pelindung dengan Baik	52
Gambar 4.10 <i>Diagram Fishbone</i>	55

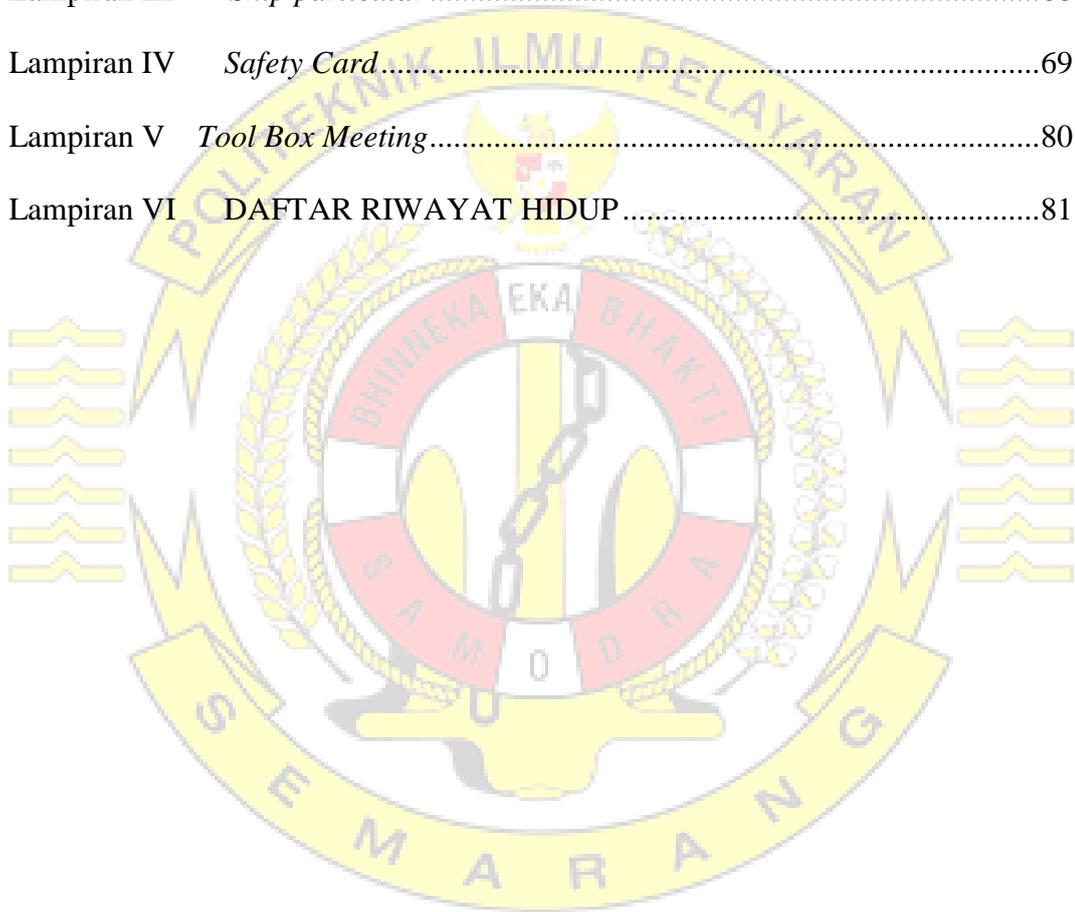
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu yang Relevan dengan Penelitian ini.....	33
Tabel 4.2 Garis besar <i>fishbone</i>	58
Tabel 4.3 Hasil garis besar <i>fishbone</i>	59



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Transkrip wawancara	63
Lampiran II	<i>Crew list</i>	67
Lampiran III	<i>Ship particular</i>	68
Lampiran IV	<i>Safety Card</i>	69
Lampiran V	<i>Tool Box Meeting</i>	80
Lampiran VI	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	81



ABSTRAKSI

Malik, Annas Ibnu 551811236848 T, 2023, “*Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Kru Mesin Menggunakan Tool Box Meeting yang Mengacu pada ISM CODE di MV. Pan Optimum*”, Program Diploma IV, Program Studi Teknik, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Tony Santiko, S. ST, M.Si., M. Mar. E, Pembimbing II: Pritha Kurniasih, M. Sc.

Setiap perusahaan ingin agar pegawainya memperhatikan keselamatan kerja dan bekerja dalam keadaan yang aman sehingga mereka dapat bekerja secara optimal. Kecelakaan kerja bisa terjadi di mana saja salah satunya di atas kapal, hal tersebut akan menjadi hambatan serta kerugian. Sehingga kepedulian dan kesadaran diri secara individu sangat dibutuhkan dalam manajemen di atas kapal. *Toolbox meeting* atau *safety talk* merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja. Pelaksanaan *tool box meeting* di kapal sangat penting karena dapat menunjang kinerja kru mesin dan meningkatkan keselamatan kerja.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Untuk menguji keabsahan data dilakukan dengan metode triangulasi. Teknik analisis data yang dilakukan yaitu dengan metode *fish bone*.

Setelah penulis menganalisis permasalahan, ditemukan faktor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja yaitu manusia, material, dan lingkungan. Sehingga kesimpulan penelitian di kapal MV. Pan Optimum adalah manajemen keselamatan kerja kurang berjakan dengan baik, kurangnya disiplin dan kesadaran diri dan *tool box meeting* mempunyai pengaruh yang sangat penting dalam hal meningkatkan keselamatan kerja. Saran dari penelitian ini yaitu meningkatkan kedisiplinan kru mesin dan melaksanakan *tool box meeting* setiap akan memulai pekerjaan, serta memperluas edukasi tentang *tool box meeting*.

Kata Kunci: Keselamatan kerja, *tool Box Meeting*, kapal

ABSTRACT

Malik, Annas Ibnu 551811236848 T, 2023, "*Efforts to Improve Work Safety for Machine Crews Using Tool Box Meetings Referring to ISM CODE at MV. Pan Optimum*", Diploma IV Program, Marine Engineering, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 1st Supervisor: Tony Santiko, S. ST, M.Si., M. Mar. E, 2nd Supervisor: Pritha Kurniasih, M. Sc.

Every company wants its employees to pay attention to work safety and work in safe conditions so that they can work optimally. Work accidents can occur anywhere, one of them on a ship, this will become an obstacle and a loss. So individual care and self-awareness is needed in management on board. Toolbox meeting or safety talk is an effort to remind workers about the importance of occupational health and safety. Implementation of tool box meetings on ships is very important because it can support the performance of the engine crew and improve work safety.

This study used descriptive qualitative method. The data collection techniques used were observation, interviews and documentation. To test the validity of the data is done with the triangulation method. The data analysis technique used is the fish bone method.

After the writer analyzes the problem, it is found that the factors that lead to work accidents are human, material, and the environment. So the conclusion of the research on the MV. Pan Optimum is work safety management that is not working well, lack of discipline and self-awareness and the tool box meeting has a very important influence in terms of improving work safety. Suggestions from this study are to increase the discipline of the engine crew and carry out tool box meetings every time they start work, as well as expand education about tool box meetings.

Keywords: Work safety, Toolbox Meeting, ship

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setiap perusahaan selalu menuntut agar pegawainya bekerja dalam keadaan yang aman sehingga saat melaksanakan pekerjaan mereka dapat bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja. Untuk keselamatan ini meliputi diri sendiri dan lingkungan kerja. Hal ini, instansi terkait juga harus berperan dalam mengoptimalkan keselamatan dalam bekerja.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap hati-hati dalam segala tindakan maka tidak akan membuat kekhawatiran di pihak lain. Kepedulian dan kesadaran diri secara individu sangat dibutuhkan dalam manajemen di atas kapal. Tidak jarang suatu pekerjaan baik di darat maupun di kapal, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga dapat menimbulkan korban jiwa. Kecelakaan yang terjadi di atas kapal menjadi hambatan serta kerugian secara langsung, yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan serta proses kerja untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja dan sebagainya. Dari hasil analisa peneliti menunjukkan bahwa setiap kecelakaan memiliki faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kerugian. Penyebab kecelakaan kerja berasal dari alat-alat kerja, lingkungan serta manusia itu sendiri.

Pemerintah serta organisasi seperti *International Maritime Organization* (IMO) memiliki slogan *Safe, Secure and Efficient Shipping On Clean Ocean*.

Dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi dan lingkungan alam laut yang bersih. Peraturan-peraturan keselamatan kerja di kapal antara lain adalah :

1. *International Safety Management Code (ISM CODE)*, tentang manajemen keselamatan di kapal.
2. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*, tentang keselamatan hidup di laut.

Peraturan-peraturan ini secara internasional bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan kerja, serta menjamin keselamatan kerja bagi kru kapal. Berdasarkan pengalaman praktek layar dari 10 November 2020 sampai 20 Oktober 2021 di kapal MV. Pan Optimum maka peneliti mengambil judul skripsi yang berkaitan dengan *toolbox meeting*. Menurut Anonim (2019) *toolbox meeting* atau yang biasa disebut *safety talk* merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan kepada para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja di area kerja. Pelaksanaan *tool box meeting* di kapal sangat penting karena dapat menunjang kinerja kru mesin dan dapat meningkatkan keselamatan kerja. Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang sangat beresiko terhadap keselamatan. Dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada kru mesin saat bekerja dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, maka *tool box meeting* menjadi salah satu upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi kru mesin itu sendiri. Insiden atau kecelakaan pada saat bekerja di kamar mesin, seperti kejatuhan benda, terjepit oleh benda, terjatuh, terpeleset, terkena arus

listrik karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan kerja. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat disebabkan karena tidak memperhatikan keselamatan saat bekerja yang dapat merugikan diri sendiri maupun merugikan perusahaan itu sendiri. Kecelakaan kerja menyebabkan memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan lain sebagainya. Pengarahan terhadap kru mesin mengenai keselamatan harus dilaksanakan secara terus-menerus.

Menurut Buntarto (2015;2), keselamatan kerja merupakan keselamatan yang berkaitan dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Dengan keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan, kenyamanan dan semangat kerja untuk melaksanakan pekerjaan dengan nyaman. Saat peneliti melakukan penelitian di atas kapal terdapat beberapa kru mesin yang kurang memperhatikan dan menerapkan keselamatan, seperti kru mesin saat bekerja tidak memakai *wearpack* dengan benar. Dari alasan-alasan dan permasalahan yang sudah dicantumkan di atas maka peneliti menyusun skripsi dengan judul “Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Kru Mesin Menggunakan *Tool Box Meeting* Yang Mengacu Pada *ISM CODE* di MV. Pan Optimum”.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah memutuskan untuk fokus pada tujuan penelitian atau topik pembahasan penelitian yang dilakukan. Pada penelitian ini, peneliti memfokuskan pembahasan terhadap keselamatan kerja kru mesin di MV. Pan

Optimum. Fokus penelitian dilakukan untuk memudahkan pencarian informasi permasalahan berupa solusi suatu masalah yang terdapat dalam penelitian ini.

Dalam konteks penelitian yang akan dikaji, fokus utama dari penelitian ini adalah pelaksanaan *toolbox meeting* yang dilakukan untuk keselamatan kerja kru mesin.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apa yang dilakukan dalam *Tool Box Meeting* untuk meningkatkan keselamatan kerja di MV. Pan Optimum?
2. Apa tujuan diterapkan *Tool Box Meeting* di MV. Pan Optimum?
3. Bagaimana pengaruh *Tool Box Meeting* terhadap keselamatan kerja kru mesin di MV. Pan Optimum?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari uraian latar belakang penulisan dan rumusan masalah di atas memiliki beberapa tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui hal-hal dalam *tool box meeting* yang dapat meningkatkan keselamatan kerja.
2. Untuk mengetahui tujuan diterapkannya *tool box meeting*.
3. Untuk mengetahui pengaruh *tool box meeting* terhadap keselamatan kerja kru mesin di kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan skripsi adalah sebagai berikut.

1. Manfaat Teoritis

- a. Menambah wawasan dan pengetahuan cara menerapkan dan mengoptimalkan *tool box meeting* di dalam dunia kerja dan memecahkan dengan ilmu yang didapat.
- b. Menganalisa suatu permasalahan dengan lebih kritis dan dapat berfikir secara cerdas dalam menanggapi suatu masalah kerja di atas kapal.

2. Manfaat Praktis

- a. Manfaat bagi taruna secara praktis untuk pengetahuan sebelum melakukan praktek laut, sehingga dapat menambah wawasan pembaca tentang hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan kerja.
- b. Bagi pihak kru mesin sebagai bahan masukan kepada pihak-pihak terkait di bagian mesin seperti masinis, mandor, juru minyak, dan kadet tentang bagaimana mengoptimalkan *tool box meeting* terhadap keselamatan di kapal.
- c. Bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dapat menambah ilmu pengetahuan yang bermanfaat untuk membantu kru mesin jika mendapatkan kesulitan dan permasalahan yang sama, serta dapat menjadi salah satu acuan bagi para perwira yang akan naik kapal untuk meningkatkan keselamatan kerja di kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Upaya

Menurut Kamus Bahasa Indonesia (2023), pengertian upaya adalah usaha, ikhtiar untuk mencapai suatu yang dimaksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar.

Menurut Anwar (Rusby, 2017:20), upaya adalah salah satu usaha atau syarat untuk mencapaikan sesuatu maksud tertentu, usaha, akal, ikhtiar boleh juga dikatakan suatu kegiatan dengan mengarah tenaga, pikiran atau badan untuk mencapai sesuatu yang dimaksud tujuan.

Jadi, upaya adalah usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan mencari jalan keluar.

2. Pengertian Tenaga Kerja (Buruh)

Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Bab 1 pasal 1 ayat 2, tenaga kerja yakni setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.

Menurut Sumitro (Zenda dan Suparno, 2017:372), tenaga kerja adalah semua orang yang bersedia dan sanggup, dan golongan ini meliputi mereka yang bekerja untuk diri sendiri, anggota keluarga yang tidak menerima bayaran serta mereka yang bekerja untuk menerima bayaran/upah/gaji.

Boediono (Lube dkk, 2021:27), mengemukakan tenaga kerja merupakan salah satu faktor produksi yang digunakan dalam melaksanakan proses produksi. Dalam proses produksi tenaga kerja memperoleh pendapatan sebagai balas jasa dari usaha yang telah dilakukannya yakni upah. Maka pengertian permintaan tenaga kerja adalah tenaga kerja yang diminta oleh pengusaha pada berbagai tingkat upah.

Sedangkan menurut Simanjuntak (Lube dkk, 2021: 27), tenaga kerja adalah penduduk yang sudah atau sedang bekerja, yang sedang mencari pekerjaan dan melakukan kegiatan lain seperti bersekolah atau mengurus rumah tangga dengan batasan umur 15 tahun.

Yang dimaksud dengan tenaga kerja, menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 yang ditetapkan dalam pasal 1 ayat (3), pekerja/buruh adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Jadi dapat disimpulkan bahwa tenaga kerja adalah semua orang yang bersedia dan sanggup bekerja, termasuk mereka yang menganggur meskipun bersedia dan sanggup bekerja maupun mereka yang menganggur terpaksa akibat tidak ada kesempatan kerja.

3. Pengertian Keselamatan Kerja

Menurut Kuswana (Lestariani dkk, 2020:1080), keselamatan kerja yaitu suatu keadaan yang aman dan selamat dari penderitaan dan kerusakan serta kerugian di tempat kerja, baik pada saat memakai alat, bahan, mesin-mesin dalam proses pengolahan, teknik pengepakan,

penyimpanan, maupun menjaga dan mengamankan tempat kerja serta lingkungan kerja.

Sedangkan menurut Honiatri (Lestariani dkk, 2020:1080), keselamatan kerja merupakan keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja mempunyai sasaran segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air, maupun di udara. Keselamatan kerja termasuk sarana untuk melakukan pencegahan kecelakaan, cacat, dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja.

Dengan demikian dapat disimpulkan secara umum, keselamatan kerja memiliki makna mengendalikan kerugian dari kecelakaan (*control of accident loss*) dan kemampuan untuk mengidentifikasi, mengurangi, dan mengendalikan risiko yang tidak bisa diterima.

Fungsi keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar sebagai berikut:

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan yang menjadi penyebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau diminimalisir, sehingga pembiayaan dapat dihindari.
- 2) Tingkat keselamatan yang tinggi sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif, efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.

- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat disesuaikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi juga.
- 4) Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah-pisahkan dengan keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja.

Dalam keselamatan kerja juga mempunyai tujuan, yaitu dengan memperhatikan keselamatan kerja tentunya bisa menciptakan sistem yang aman, kemudian juga akan mencegah terjadinya kerugian baik moral maupun material akibat terjadinya kecelakaan yang disebabkan tidak memperhatikan keselamatan dalam bekerja.

Banyak kru mesin dalam melaksanakan pekerjaannya tidak memakai alat keselamatan kerja, disebabkan karena mereka tidak mendapatkan teguran dari perwira kapal. Kru mesin juga merasa mereka selama ini tidak pernah diberikan sanksi oleh perwira kapal jika kru mesin tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Menurut H.W. Heinrich (Damkar, 2020), kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokan berdasarkan penyebab, yaitu:

1. Keturunan

Keturunan mencakup latar belakang seseorang, seperti pengetahuan yang kurang atau mencakup sifat seseorang, seperti keras kepala.

2. Kesalahan manusia / *fault of person*

Kelalaian manusia meliputi motivasi rendah, stres, konflik, masalah yang berkaitan dengan fisik pekerja, keahlian yang tidak sesuai, dan lain-lain.

3. Sikap dan kondisi tidak aman/ *unsafe act or condition*

Sikap tindakan tidak aman, seperti kecerobohan, tidak mematuhi prosedur kerja, tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD), tidak mematuhi rambu-rambu di tempat kerja, tidak mengurus izin kerja berbahaya sebelum memulai pekerjaan dengan risiko tinggi, dan sebagainya. Sedangkan, kondisi tidak aman, meliputi pencahayaan yang kurang, alat kerja kurang layak pakai, tidak ada rambu-rambu keselamatan kerja, atau tidak tersedianya APD yang lengkap.

4. Kecelakaan/*accident*

Kecelakaan kerja, seperti terpeleset, luka bakar, tertimpa benda di tempat kerja terjadi karena adanya kontak dengan sumber bahaya.

5. Dampak kerugian / *injury*

Dampak kerugian bisa berupa pekerja cedera, cacat, atau meninggal dunia. Pengusaha juga mendapatkan kerugian secara langsung dan tidak langsung seperti ketersediaan *spare part* yang ada di atas kapal.

Sebab utama yang dikenal antara lain sebagai berikut:

- 1) Kondisi tidak aman dari mesin, peralatan, bahan, lingkungan, prosesi, sifat pekerjaan, dan cara kerja.
- 2) Perusahaan tidak aman dari manusia yang disebabkan karena kurangnya pengetahuan dan keterampilan, cacat tubuh yang tidak kentara, keletihan dan kelesuan, sikap dan tingkah laku yang tidak aman.
- 3) Khusus untuk penyakit akibat kerja yang disebabkan karena faktor biologis, faktor kimia (termasuk debu dan uap logam), faktor fisik (termasuk kebisingan, radiasi, penerangan, getaran, suhu dan kelembaban), faktor yang berhubungan dengan mental atau tekanan mental dan faktor mekanis.

Setiap kejadian kecelakaan akan menimbulkan kerugian. Menurut Muttaqin (2022:20-21), kerugian akibat kecelakaan kerja dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Kerugian Fisik/Kesehatan

Kerugian fisik/kesehatan berarti kecelakaan tersebut mengakibatkan kerugian yang berhubungan dengan fisik dan kesehatan karyawan, contohnya: sakit permanen atau sakit non permanen bahkan kematian.

2. Kerugian Finansial

Kerugian finansial berarti kecelakaan tersebut mengakibatkan kerugian yang berhubungan dengan keuangan, contohnya: mesin atau alat yang rusak, material yang rusak, karyawan tidak dapat bekerja sehingga produksi menurun, dan sebagainya.

3. Kerugian Sosial (*Social loss*)

Kerugian sosial berarti kecelakaan tersebut mengakibatkan kerugian yang erat kaitannya dengan hubungan antar manusia, contoh: kehilangan sahabat baik, kesedihan bagi keluarga yang keluarganya terkena musibah kecelakaan kerja, dan lain sebagainya.

Kerugian fisik/kesehatan dan kerugian sosial tidak dapat dinilai dengan uang sedangkan kerugian finansial masih dapat dikelompokkan lagi menjadi dua, yaitu kerugian dengan biaya langsung dan biaya tak langsung, yaitu:

1. Biaya langsung (*Direct cost*)
 - a. Gaji, upah dan kompensasi.
 - b. Biaya perawatan dan pengobatan.
 - c. Kerugian dan kerusakan alat, material, dan lain-lain.
2. Biaya tidak langsung (*Indirect cost*)
 - a. Kehilangan waktu karena pekerjaan terhenti.
 - b. Menolong karyawan yang mendapatkan kecelakaan.
 - c. Mempersoalkan apa yang baru saja terjadi.

Menurut Permenakertrans PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri, yang menjelaskan alat-alat pelindung diri serta fungsinya yang dimaksud adalah sebagai berikut:

a. *Safety Helmet*

Safety helmet adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan, terantuk, kejatuhan atau terpukul benda tajam atau

benda keras yang melayang atau meluncur di udara, terpapar oleh radiasi panas, api, percikan bahan-bahan kimia, jasad renik (*mikro organisme*) dan suhu yang ekstrim. Jenis alat pelindung kepala terdiri dari helm pengaman (*safety helmet*), topi atau tudung kepala, penutup atau pengaman rambut, dan lain-lain.

b. Alat pelindung mata dan muka

Alat pelindung mata dan muka adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi mata dan muka dari paparan bahan kimia berbahaya, paparan partikel-partikel yang melayang di udara dan di air, percikan benda-benda kecil, panas, atau uap panas, radiasi gelombang elektromagnetik yang meng-ion maupun yang tidak meng-ion, pancaran cahaya, benturan atau pukulan benda keras atau benda tajam. Jenis alat pelindung mata dan muka terdiri dari kacamata pengaman (*spectacles*), *googles*, tameng muka (*face shield*), masker selam, tameng muka dan kacamata pengaman dalam kesatuan (*full face masker*).

c. Alat pelindung telinga

Alat pelindung telinga adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi alat pendengaran terhadap kebisingan atau tekanan. Jenis alat pelindung telinga terdiri dari sumbat telinga dan penutup telinga.

d. Alat pelindung pernapasan beserta perlengkapannya

Alat pelindung pernapasan beserta perlengkapannya adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi organ pernapasan dengan cara menyalurkan udara bersih dan sehat atau menyaring pencemaran

bahan kimia, mikro-organisme, partikel yang berupa debu, kabut (*aerosol*), uap, asap, gas / fume, dan sebagainya. Jenis alat pelindung pernapasan dan perlengkapannya terdiri dari masker, respirator, katrit, kanister, *Re-breather*, *Airline respirator*, *Continues Air Supply Machine* *Air Hose Mask respirator*, tangki selam dan regulator (*Self-Contained Underwater Breathing Apparatus / SCUBA*), *Self-Contained Breathing Apparatus (SCBA)*, dan *emergency breathing apparatus*.

e. Alat pelindung tangan

Pelindung tangan (sarung tangan) adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi tangan dari jari-jari tangan dari semburan api, suhu panas, suhu dingin, radiasi elektromagnetik, radiasi meng-ion, arus listrik, bahan kimia, benturan, pukulan dan tergores, terinfeksi zat patogen (virus, bakteri) dan jasad renik. Jenis pelindung tangan terdiri dari sarung tangan yang terbuat dari logam, kulit, kain, kanvas, kain atau kain berlapis, karet, dan sarung tangan yang tahan bahan kimia.

f. Alat pelindung kaki

Alat pelindung kaki berfungsi untuk melindungi kaki dari tertimpa atau berbenturan dengan benda-benda berat, tertusuk benda tajam, terkena cairan panas atau dingin, uap panas, terkena bahan kimia berbahaya dan jasad renik, dan tergelincir. Jenis pelindung kaki berupa sepatu keselamatan pada pekerjaan peleburan, pengecoran logam, industri, konstruksi bangunan, pekerjaan yang berpotensi bahaya peledakan,

bahaya listrik, tempat kerja yang basah atau licin, bahan kimia dan jasad renik, dan bahaya binatang dan lain sebagainya.

g. Pakaian pelindung

Pakaian pelindung berfungsi untuk melindungi badan sebagian atau seluruh bagian badan dari bahaya temperatur panas atau dingin yang ekstrim, semburan api dan benda-benda panas, percikan bahan-bahan kimia, cairan dan logam panas, uap panas, benturan (*impact*) dengan mesin, peralatan dan bahan, tergores, radiasi, binatang, mikro-organisme patogen dari manusia, binatang, tumbuhan dan lingkungan seperti virus, jamur dan bakteri. Jenis pakaian pelindung terdiri dari rompi (*Vests*), celemek (*Apron/Coveralls*), jaket, dan pakaian pelindung yang menutupi sebagian atau seluruh bagian tubuh.

h. Alat pelindung perorangan

Alat pelindung perorangan berfungsi untuk membatasi gerak pekerja agar tidak masuk ke tempat yang mempunyai potensi jatuh atau menjaga pekerja berada pada posisi kerja yang diinginkan dalam keadaan miring maupun tergantung dan menahan serta membatasi pekerja jatuh sehingga tidak membentur lantai dasar. Jenis alat pelindung perorangan terdiri dari sabuk pengaman tubuh (*safety harness*), tali koneksi, tali pengaman (*safety rope*), alat penjepit tali (*rope clamp*), alat penurunan (*descender*), dan alat penahan jatuh bergerak (*mobile fall arrester*).

i. Pelampung

Pelampung berfungsi untuk menjaga tubuh tetap mengambang saat berenang. Jenis pelampung terdiri dari jaket keselamatan (*life jacket*), rompi keselamatan (*life vest*), rompi pengatur keterapungan (*Buoyancy Control Device*).

Dengan penggunaan alat pelindung diri secara baik dan benar bagi seorang pekerja dalam suatu pelaksanaan pekerjaan akan meningkatkan keselamatan kerja sehingga proses pekerjaan akan berjalan dengan lancar dan dapat menekan kerugian yang dapat terjadi.

4. *Toolbox Meeting*

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

Dengan memberikan pengarahan di area terbuka, tentang komunikasi dan bagaimana menjalankan aturan dari kesehatan dan keselamatan kerja itu sendiri, dilakukan selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal shift kerja) yang dilakukan oleh seluruh tenaga kerja (*Leighton International Limited, 2009*).

Toolbox meeting merupakan pertemuan keselamatan informal yang berfokus pada topik keselamatan yang terkait dengan pekerjaan tertentu, seperti bahaya tempat kerja dan praktik kerja yang aman. Pertemuan ini

biasanya berdurasi pendek dan dilakukan pada lokasi kerja sebelum dimulainya pekerjaan atau shift kerja. Ini adalah salah satu metode yang sangat efektif untuk menyegarkan pengetahuan pekerja, mencakup pemeriksaan keselamatan pada menit terakhir, dan bertukar informasi dengan pekerjaan yang berpengalaman, *toolbox meeting* juga bertujuan untuk memfasilitasi diskusi kesehatan dan keselamatan di lokasi kerja dan mempromosikan budaya keselamatan dalam organisasi.

5. Dasar Hukum Tentang Keselamatan Kerja

Adanya dasar hukum ini maka keselamatan kru kapal akan lebih terjamin sehingga perusahaan juga akan menekan awak kapal (*crew*) kapal khususnya perwira kapal dan perusahaan agar selalu memberikan pemahaman tentang pentingnya keselamatan kerja.

Di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Bab VIII pasal 12 b dan c tentang Kewajiban dan Hak Tenaga Kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan:

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

Di dalam UU Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, karena pentingnya keselamatan kerja yang perlu ditingkatkan untuk menunjang keselamatan kerja pemerintah membuat perundang-undangan untuk masyarakat, meliputi:

a. Bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.

- a. Bahwa setiap orang lain yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya.
- b. Bahwa setiap sumber produksi perlu dipakai dan diperuntukkan secara aman dan efisien.
- c. Bahwa berhubung dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.
- d. Bahwa pembinaan norma-norma itu perlu diwujudkan dalam undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan umum tentang keselamatan kerja yang sesuai dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi, teknik dan teknologi.

ISM *Code* yang membahas tentang tingkat pengetahuan dan kesiapan awak kapal (*crew*) yang bekerja di atas kapal pada *Safety Of Life At Sea* 1974 (SOLAS), tentang keselamatan hidup di laut Bab IX ,yaitu ISM *Code* dibahas tentang tingkat pengetahuan dan kesiapan awak kapal (*crew*) yang bekerja di atas kapal khususnya, meliputi:

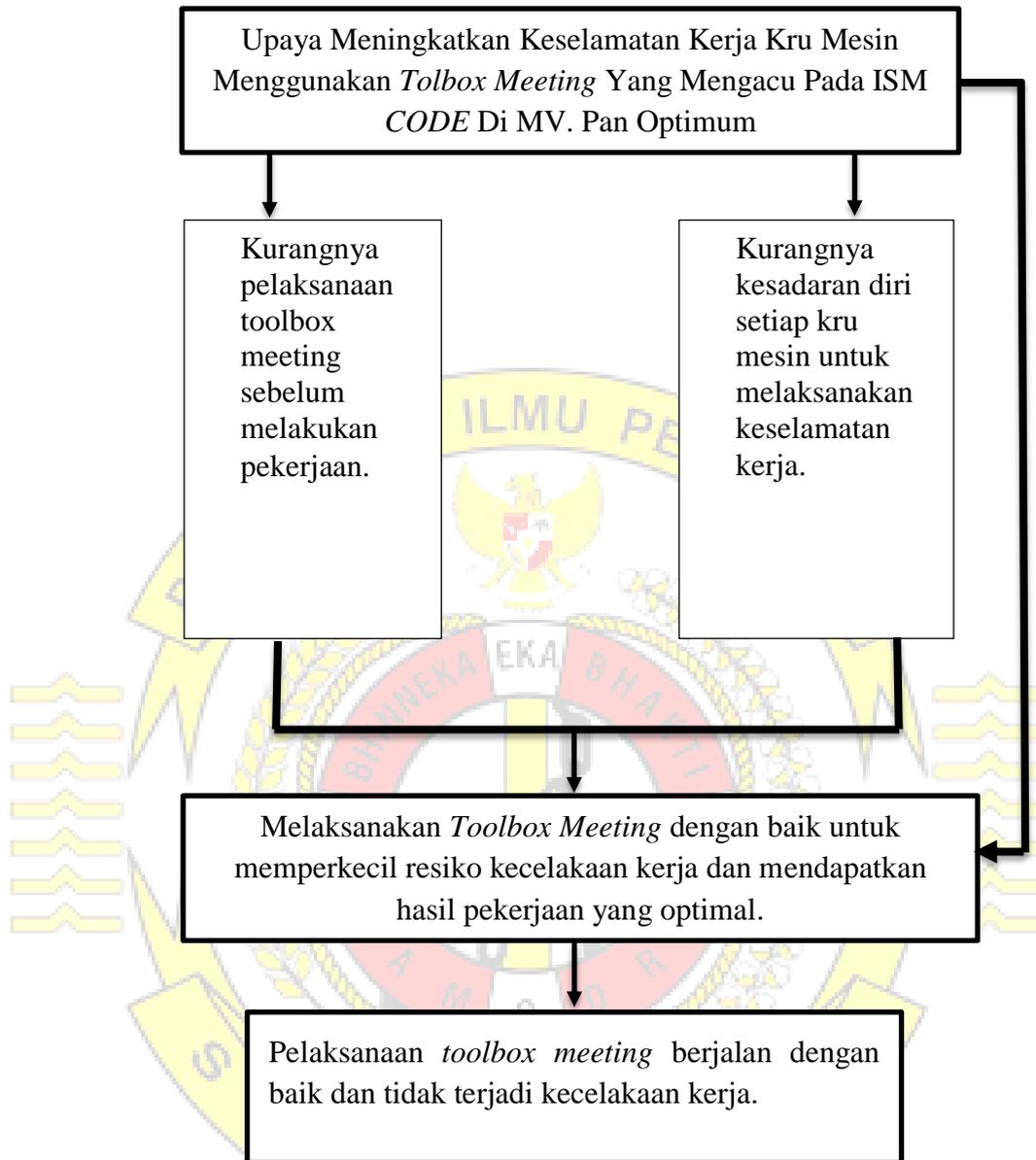
- a. ISM *Code* 6.2 menyatakan bahwa perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal harus diawaki pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan.

- b. *ISM Code* 6.3 bahwa personil yang ditempatkan harus sudah menjalankan prosedur familiarisasi terhadap peralatan dan terhadap tugas-tugasnya.
- c. *ISM Code* 6.5 juga menyatakan bahwa personil harus sudah menjalankan prosedur pelatihan yang diperlukan dalam melaksanakan tugasnya.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah memahami skripsi ini maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan pemaparan secara kronologis dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Penjelasan ini digambarkan dalam bentuk bagan alur yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Bagan tersebut menjelaskan tentang bagaimana tenaga kerja bekerja dalam hal pelaksanaan prosedur keselamatan kerja dan apakah pelaksanaannya sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan.

Berdasarkan kerangka pikir yang peneliti buat dapat dijabarkan dari topik yang akan dibahas yaitu upaya meningkatkan keselamatan kerja kru mesin menggunakan toolbox meeting yang mengacu pada *ISM CODE* di MV. Pan Optimum, yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja di MV. Pan Optimum. Dalam hal ini untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan kerja dilakukan bagaimana upaya untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal yang agar tidak terjadi kecelakaan dan melakukan pekerjaan sesuai prosedur sehingga pekerjaan berjalan dengan baik.



Gambar 2.1 Tentang Prosedur Keselamatan Kerja

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari keseluruhan hasil pembahasan dari bab IV mengenai Upaya Meningkatkan Keselamatan Kerja Kru Mesin Menggunakan *Toolbox Meeting* yang Mengacu pada ISM CODE di MV. Pan Optimum, maka penleliti dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan manajemen keselamatan di MV. Pan Optimum kurang berjalan dengan baik, hal ini disebabkan oleh kru mesin kurang disiplin dalam menerapkan manajemen keselamatan.
2. Pelaksanaan penerapan *tool box meeting* di MV. Pan Optimum kurang optimal dapat terjadi karena kurangnya kesadaran dari kru mesin akan pentingnya keselamatan jiwa dan manfaatnya dalam proses pekerjaan.
3. *Tool box meeting* mempunyai pengaruh yang sangat penting dalam hal meningkatkan keselamatan kerja serta turunya angka kecelakaan di atas kapal karena kru mesin dapat memahami bahaya-bahaya yang dapat terjadi saat bekerja.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam menyusun skripsi ini peneliti memiliki keterbatasan penelitian. Keterbatasan penelitian memaparkan hal-hal atau variabel yang sebenarnya tercakup di dalam lingkup penelitian, akan tetapi karena kesulitan-kesulitan mengenai prosedural atau perlengkapan tertentu sehingga tidak dapat

dicakup dalam penelitian dan di luar kendali peneliti. Adapun keterbatasan penelitian tersebut antara lain:

- a. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan dapat menghasilkan kesimpulan yang berbeda dengan penelitian yang menggunakan metode kuantitatif.
- b. Kurangnya dokumentasi gambar sehingga mempersulit dalam penelitian.
- c. Tidak tersedia dokumen yang sesuai dengan penelitian yang dilakukan sebagai data sekunder.

C. Saran

Sebagai akhir dari penelitian mengenai pelaksanaan *toolbox meeting* di kapal, maka peneliti akan memberikan saran yang dapat berguna bagi semua pihak yang berkepentingan sehingga dapat digunakan sebagai masukan untuk kemajuan bersama.

1. Kedisiplinan kru mesin dalam hal keselamatan kerja harus ditingkatkan dengan menanamkan pola pikir tentang penerapan keselamatan kerja sangat penting dalam proses kerja maupun bagi diri kru itu sendiri, tidak hanya melalui edukasi tetapi juga didukung praktek nyata di lapangan.
2. Pelaksanaan *tool box meeting* setiap akan memulai pekerjaan di atas kapal sebaiknya ditingkatkan agar seluruh kru mesin dapat mengetahui tentang bahaya-bahaya yang akan dihadapi pada saat bekerja serta proses kerja yang benar, sehingga kru mesin dapat menyadari pentingnya keselamatan

selama bekerja dan guna tercapainya manajemen keselamatan yang optimal di atas kapal.

3. Edukasi tentang *tool box meeting* sebaiknya tidak hanya dilakukan di kapal, tetapi juga diberikan kepada kru yang akan naik ke kapal supaya kru lebih memahami tentang *tool box meeting* dan manfaatnya.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Zuchri. (2021). " *Metode Penelitian Kualitatif* ". Makasar: Syakir Media Press.
- Arikunto, S. (2019). " *Prosedur Penelitian* ". Jakarta: Rineka Cipta.
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. Kamus Besar Bahasa Indonesia Daring. Diakses pada tanggal 13 Januari 2023 dari <https://kbbi.kemendikbud.go.id/entri/Upaya>
- Buntarto. (2015). *Panduan Praktis Keselamatan dan Kesehatan Kerja untuk Industri*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Damkar. (2020). Investigasi (Penyebab) Kecelakaan Kerja Efek Domino Kecelakaan Kerja (H.W. Henrich). Diakses pada 15 November 2022 tersedia di <https://damkar.bandacehkota.go.id/2020/07/13/investigasi-penyebab-kecelakaan-kerja-efek-domino-kecelakaan-kerja-h-w-heinrich/#:~:text=Menurut%20teori%20efek%20domino%20H.W,2%25%20faktor%20lain%20Dlain>
- Dharmawan, Yudi. (2016). Evaluasi Pengelolaan Dan Rancangan Perbaikan Cash Card Di Pt Pertamina (Persero) Marketing Operation Region V Dengan Pendekatan Diagram Fishbone Dan Root Cause Analysis. Tesis: Fkults Ekonomi & Bisnis Universitas Airlangga.
- Keputusan Presiden No. 1. (1970). *Keselamatan Kerja*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Keputusan Menteri Ketenaga Kerjaan No. 13. (2003). *Ketenaga Kerjaan*. Jakarta: Menteri Ketenaga Kerjaan Republik Indonesia.
- Keputusan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi. No. 08. (2010). *Alat Pelindung Diri*. Jakarta: Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia.
- Lestariani, dkk. Penerapan Materi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Terkait Dengan Sikap dan Kompetensi Siswa Tata Boga SMK 1 Negeri Pogalan Trenggalek". *Jurnal Inovasi Penelitian*. Vol. 1 (6). 2020: 1079-1086.
- Lube, Felber. *Analisis Pengaruh Upah Minimum dan PDRB Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Di Kota Bitung*. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*. Vol 21(03). 2021:25-36.

- Muhsyi, Abdul Dkk. Model Distribusi Kerajinanana Kreatif Jember Menuju Pasar Internasional. *Jurnal Bisnis dan Manajemen*. Vol. 15(1). 2021: 75-85.
- Muttaqin, Katiko I. (2022). *Modul Safety and Healty*. Banjarmasin. Politeknik Negeri Banjarmasin.
- Presiden Republik Indonesia. (UU) Nomor 13 Tahun 2003 tentang *Ketenagakerjaan*. Lembaga Negara Republik Indonesia No. 39. Jakarta.
- Rusby. “Upaya Guru Mengembangkan Media Visual dalm Proses Pembelajaran Fiqih di MAN Kuok Bangkinang Kabupaten Kampar”. *Jurnal AL-Hikmah* Vol. 14 (1). 2017 18-37.
- Saori, Sopyan Dkk. Analisis Pengendalian Mutu Pada Industri Lilin (Studi Kasus pad PD. Ikram Nusa Persada Kota Sukabumi. *Jurnal Inovasi Penelitian*. Vol. 1(10). 2021:2133-2138.
- Satrio, Pamungkas Sadewo. (2018). Pengaruh *Toolbox Meeting* Terhadap Pekerjaan Awak Kapal (*Crew*) di Risk Area MV. Tanto Mitra. Skripsi: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Deskriptif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Instrumen Penelitian*. Bandung: Alfabeta..
- Sugiyono. (2019). *Metodelogi Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&B)*. Bandung: Alfabeta
- Sukendra. (2020). *Instrumen Penelitian*. Pontianak: Mahameru Press.
- Zenda R. H. *Peranan Sektor Industri Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Di Kota Surabaya*. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*. Vol. 2(1). 2017 371-384.

Lampiran I

TRANSKRIP WAWANCARA

Tempat : “MV. Pan Optimum”

Narasumber : “Harry Daryanto Djurumudi (Masinis 1 MV. Pan Optimum)

Peneliti :”Selamat sore Bass. Mohon ijin, apakah Bass sedang sibuk atau tidak? Bolehkah saya meminta waktunya?”

Masinis I :”Selamat sore det. Tidak det, silahkan.”

Peneliti :”Ijin Bass mau bertanya mengenai penerapan manajemen keselamatan di kapal.”

Masinis I :” Iya silahkan Cadet”

Peneliti :”Bagaimana penerapan manajemen keselamatan di kapal ini Bass?”

Masinis I :”Penerapan manajemen keselamatan di kapal ini kurang berjalan dengan optimal, khususnya mengenai penggunaan alat keselamata”

Peneliti :”Mengapa bisa terjadi demikian Bass?”

Masinis I :”Faktor utama yang menjadi penyebab penerapan manajemen keselamatan dikapal kurang berjalan dengan baik adalah tingkat kesadaran masing-masing kru kapal itu sendiri, apalagi pada waktu tidak ada pengawasan dari

perwira, karena manajemen akan berjalan dengan baik apabila dari pemimpin sampai anak buah mendukung dengan baik.”

Peneliti :”Bagaimana dengan edukasi mengenai keselamatan di kapal?”

Masinis I :”Edukasi atau pelatihan keselamatan di kapal ada. Karena dengan kita melaksanakan pelatihan-pelatihan kita akan terampil dalam setiap pekerjaan, salah satu contoh yang penting adalah edukasi tentang *tool box meeting* atau TBM.”

Peneliti :”Bagaimana respon kru dalam setiap diadakannya edukasi Bass, terutama dalam pelaksanaan edukasi tentang *tool box meeting*?”

Masinis I :”Masih ada kru yang kurang memperhatikan dimana kesadaran kru terhadap keselamatan dirinya sendiri kurang optimal.”

Peneliti :” Bagaimana dengan *safety meeting* di atas kapal Bass?”

Masinis I :”*Safety meeting* sangat penting sekali dalam sebuah organisasi khususnya di kapal. Dengan *safety meeting* kita bisa menyampaikan hal-hal penting kaitannya dengan keselamatan dan mengevaluasi kegiatan yang sudah kita laksanakan.”

Peneliti :”Apakah alat keselamatan di kapal dalam kondisi baik semua Bass?”

Masinis I :”Mengenai alat keselamatan cukup bagus tetapi ada beberapayang sudah tidak layak pakai dan jumlahnya kurang. Kami selaku perwira di kapal juga sudah sering mengirimkan *checklist* ke kantor untuk pengadaan barang terutama alat keselamatan tetapi setiap kali barang datang pun jumlahnya kurang dari yang kita *request*.”

Peneliti :”Berarti peran perusahaan juga penting dalam penerapan manajemen keselamatan di kapal ya Bass?”

Masinis I :”Iya det. Perusahaan juga berperan penting dalam manajemen keselamatan di kapal, karena perusahaan bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, termasuk keselamatan kru kapal.”

Peneliti :”Bagaimana tindakan sebagai perwira di kapal supaya manajemen keselamatan di kapal bisa berjalan dengan lancar?”

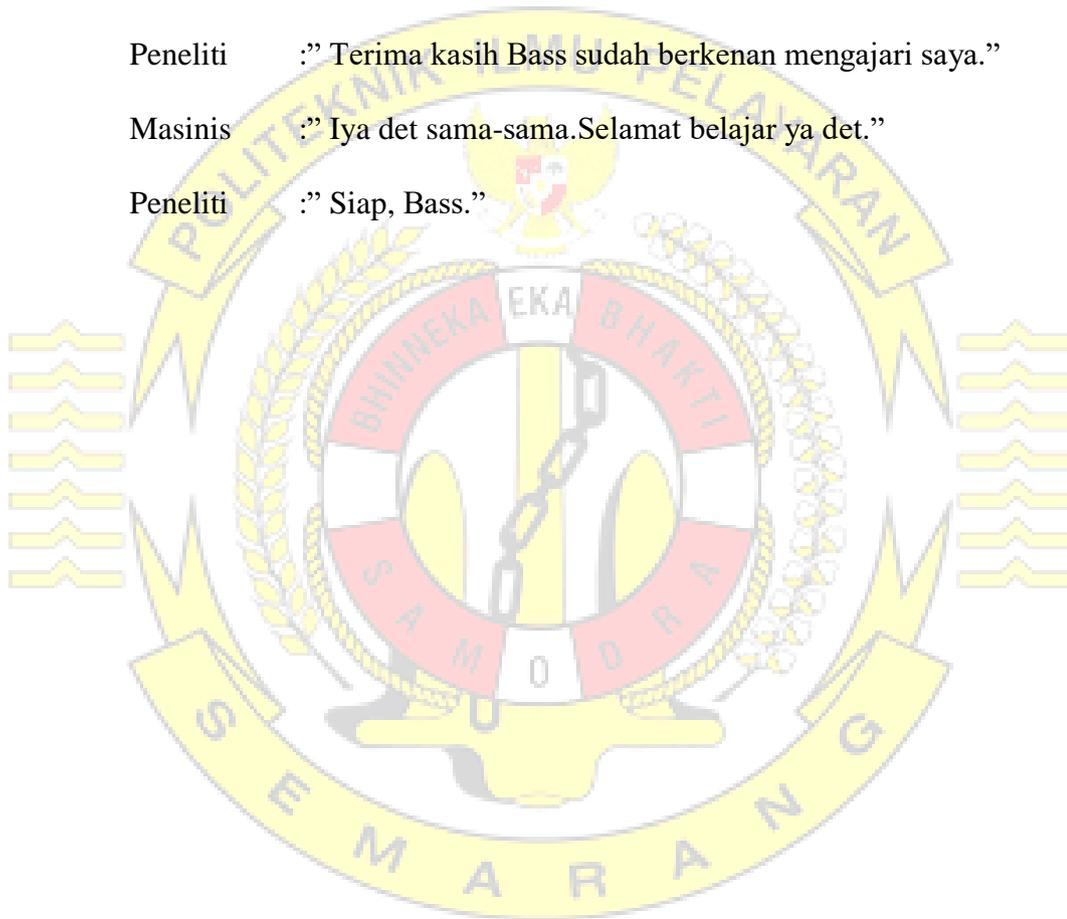
Masinis I :”Ya kita sebagai perwira harus bisa menjadi contoh kepada anak buah kita. Kita tidak hanya memberi instruksi saja, tetapi kita juga mentaati semua peraturan yang ada di kapal terutama mengenai keselamatan. Kemudian kita juga harus

tegas apabila ada crew yang tidak mentaati peraturan, kita harus segera menegurnya dan yang tidak kalah penting kita harus membaur kepada anak buah kita supaya tercipta situasi yang harmonis di kapal, karena kita tidak bisa bekerja tanpa mereka.”

Peneliti :” Terima kasih Bass sudah berkenan mengajari saya.”

Masinis :” Iya det sama-sama.Selamat belajar ya det.”

Peneliti :” Siap, Bass.”



Lampiran II

CREW LIST

IMO CREW LIST

1. Name of Ship PAN OPTIMUM		2. Port of Arrival		3. Date of Arrival							
4. Nationality of ship PANAMA		5. Last Port of Call		6. Date of Departure							
7. No. & Family name, given name	8. Rank /Rating	9. Sex	10. Nationality	11. Date and place of birth	12. Expiry date (month, year)	13. Passport (no. & date)	14. Issued by (no. & date)				
1	JANG JIMIN	CAPT	MALE	REP. OF KOREA	KOREA	FLUJARRAH	M10538642	4-Jun-21	UNLIMITED		
2	SONG DONGHEON	C/O	MALE	REP. OF KOREA	KOREA	IMABARI	M19267159	23-Oct-20	UNLIMITED		
3	SARUDI	2/O	MALE	INDONESIA	BENTENG	IMABARI	C4268110	17-Jul-24	F 012769		
4	HANJUNG FADULLAH	3/O	MALE	INDONESIA	NABIRE	IMABARI	C7387287	27-Oct-25	E 067207		
5	BYUN HAE NAM	C/E	MALE	REP. OF KOREA	KOREA	FLUJARRAH	M95865040	16-Aug-21	UNLIMITED		
6	HARRI DARİYATHO DJURUMUDI	1/E	MALE	INDONESIA	BITUNG	IMABARI	C1472370	5-Oct-23	E 128665		
7	MICHAEL HEINZ	2/E	MALE	INDONESIA	JAKARTA	IMABARI	C2877455	6-Dec-20	E 081752		
8	FANDI AHMAD	3/E	MALE	INDONESIA	JAKARTA	IMABARI	C4879124	17-Jan-24	E 111781		
9	SAWALIN	BSN	MALE	INDONESIA	GRESIK	IMABARI	C3069206	26-Aug-24	E 120071		
10	UNING CONNI	AB A	MALE	INDONESIA	MALA MALA	IMABARI	C3084600	5-Apr-24	D 084763		
11	ACHMAD ZAINI	AB B	MALE	INDONESIA	GRESIK	IMABARI	B7160015	24-Apr-24	F 230378		
12	EDY KUSWINARNO	AB C	MALE	INDONESIA	JEMBER	IMABARI	B6638714	3-May-22	E 066453		
13	HARIS SANTORO	OS	MALE	INDONESIA	BANGKALAN	IMABARI	B7438612	22-Mar-22	G 018477		
14	ZAENAL ABIDIN	NO.1 OLR	MALE	INDONESIA	JAKARTA	IMABARI	B7162159	5-Jun-22	D 089906		
15	ADE ZULFIKAR TASBIH	OLR A	MALE	INDONESIA	MAKASSAR	IMABARI	C7031208	19-May-22	F 059379		
16	SUTARMAH	OLR B	MALE	INDONESIA	GUNUNG KIDUL	IMABARI	B8874343	10-Feb-23	F 278795		
17	LUMBA JOSREN SIAHAAN	OLR C	MALE	INDONESIA	BAHALIMBALO II	IMABARI	C7387276	4-Jan-23	F 176620		
18	EDU WAHYUDI	C/O	MALE	INDONESIA	JAKARTA	IMABARI	C7387348	27-Oct-20	E 033475		
19	ACHMAD SYAIRULLAH	MSM	MALE	INDONESIA	BANGKALAN	IMABARI	C4238749	3-Nov-25	F 042233		
20	RIO BAHARI PRATAMA PUTRA	D/C	MALE	INDONESIA	GROBOGAN	IMABARI	C6459993	22-Feb-22	G 011683		
21	ANNAS IBNU MALIK	E/C	MALE	INDONESIA	KEBUMEN	IMABARI	C6459981	18-Jan-99	G 012168		
								2-Aug-97	6-Dec-20	27-Feb-25	13-Jul-23

14. Date and signature of master, authorized agent or officer


 MA...
 OPTIMUM

Lampiran III

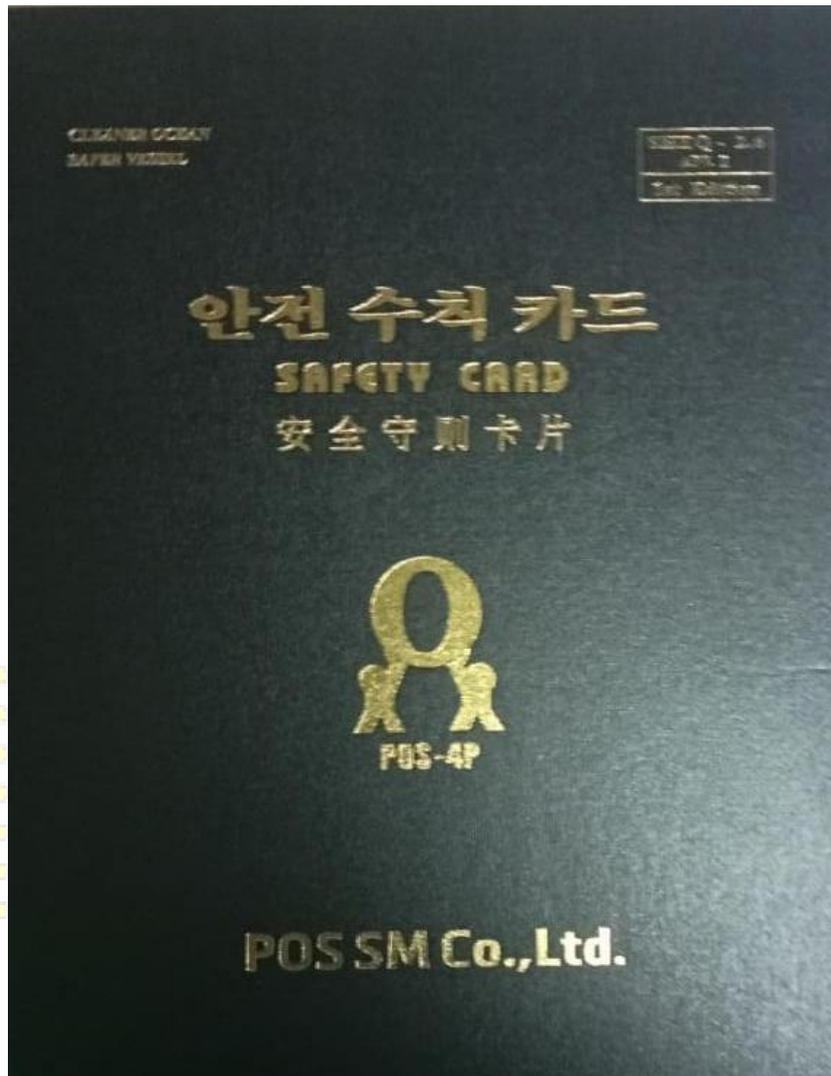
SHIP'S PARTICULARS

SHIP'S PARTICULARS					
Ship's Name	PAN OPTIMUM				
Official No.	51898-20				
IMO No.	9890915				
Call Sign	3ETS8				
Flag	PANAMA				
Port of Registry	PANAMA				
Owner	POS MARITIME ND S.A				
Operator	Pan Ocean Co., Ltd / Tower8, 7 Jong-ro 5-gil, Jongno-gu, Seoul, 03157, South Korea				
Management Company	POS SM Co., Ltd. / Panocean Bldg., 102, Jungang-Daero, Jung-Gu, Busan, 48938, South Korea				
Builder	I-S Shipyard Co., Ltd. (Imabari Group)				
Date of Keel Laid	25th Dec, 2015				
Date of Launched	01st Oct 2020				
Date of Built/Delivery	08th Dec 2020				
Type of Ship	Bulk Carrier				
Classification	Korean Register (KR)				
Principal Dimension	Length O.A.	179,97	m		
	Registered Length	173,52	m		
	Length B.P.	173,00	m		
	Breadth (MLD)	29,80	m		
	Depth (MLD)	15,00	m		
	Freeboard	4,50	m		
	Summer Loaded Draft (MLD)	10,54	m		
	Height (Top of Main Ant. above B.L.)	44,46	m		
	Fresh Water Allowance	238,00	mm		
	Parallel Length	104,13	m		
Lightship weight	8.610	MT			
International Tonnage	Gross	23.238	Ton	Net	12.101
Suez	Gross	23.763	Ton	Net	21.544,67
Panama Canal	Gross	78.035	M ³	Net	19.361
					Ton
	Draft (m)	Freeboard (m)	Displacement (MT)	Deadweight (MT)	TPC (T)
Tropical Fresh Water	TF 10,997	4,043	47,355	38,745	47,6
Fresh Water	F 10,778	4,262	46,313	37,703	47,5
Tropical	T 10,759	4,281	47,379	38,769	48,7
Summer	S 10,540	4,500	46,314	37,704	48,6
Winter	W 10,321	4,719	45,251	36,641	48,5
Winter North Atlantic	WNA 10,321	4,719	45,251	36,641	48,5
Timber Tropical Fresh Water	LTF 11,251	3,789	48,567	39,957	47,7
Timber Fresh Water	LF 11,027	4,013	47,499	38,889	47,6
Timber Tropical	LT 11,008	4,032	48,593	39,983	48,8
Timber Summer	LS 10,784	4,256	47,500	38,890	48,7
Timber Winter	LW 10,485	4,555	46,046	37,436	48,6
Timber Winter North Atlantic	LWNA 10,321	4,719	45,251	36,641	48,5
		Grain (M ³)	Bale (M ³)		
Hold Capacity	No.1 Cargo Hold	7707,42	7380,05		
	No.2 Cargo Hold	9932,74	9575,67		
	No.3 Cargo Hold	9966,82	9578,52		
	No.4 Cargo Hold	9955,17	9577,94		
	No.5 Cargo Hold	9432,71	9126,15		
	Total	46994,86	45238,33		
Hatch and Crane	5 Holds / 5 Hatches SWL 30.7 MT x 4 Crane (SWL 24T inc. Grab)				
Hatch Size	No.1 Hatch 16.205m (L) x 17.50m (W) No.2, 3, 4 & 5 Hatch 20.384m (L) x 20.36m (W)				
Service Speed	14.25 kts				
Main Engine	MAKITA-MITSUI-MAN B&W 6S46ME-B8.5, 7935.66HP / 5920kW x 106 RPM (MCR100%)				
Propeller	5 Blades, Solid type x 1 set, Dia. 5700mm, Pitch 4423.7mm				
Anchor	5,850 kgs, Stockless AC-14 High Holding Power type				
Contacts	MMSI No.	374731000			
	INM-C (Tlx)	437473113 (LRIT/SSAS)			
	INM-FB (Tel)	(870) 773111826			
	INM-FB (Fax)	(870) 783113773			
	VSAT (Tel)	+82 (0)70 4906 8265 / 8266 / 8267 (Bridge/Master Office)			
	E-mail	panoptimum@panocean.com			



Lampiran IV

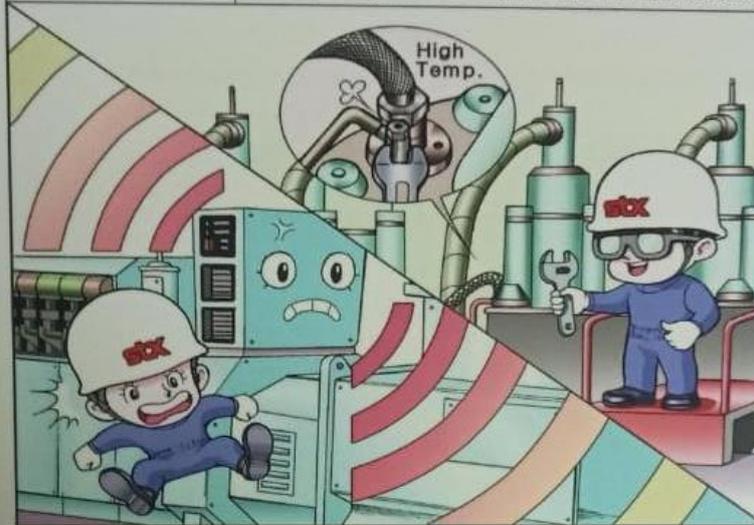
SAFETY CARD



Safe Working Rules

SWREN - 023 - 2006

Working Type	Checking Safety Devices of Engine Equip. and Measures to take
--------------	---



- The equipment panel under testing shall be displayed with sign of 'Working'.
(To prevent erroneous operation by others)
- Never attempt a forced test possible to cause damage to the equipment. Test shall be done using Standard Gauge as far as possible.
- Confirm design values as specified in Maker Instruction before testing.
- Equipment inside shall be pressure released beforehand to prevent any flying F.O. or L.O., and protective goggle shall be worn.
- When using electric pot, beware of possible burns.
- Any improper safety device found in the test shall be repaired or replaced with new one.
- When re-assembling or recovering the equipment to original condition after testing is completed, be sure to check for normal operation condition and for any leakage.
- Standard Gauge for each equipment shall be maintained and kept under responsibility of respective officer. Any defects found in the Gauge shall be reported to the Company for inspection and calibration.

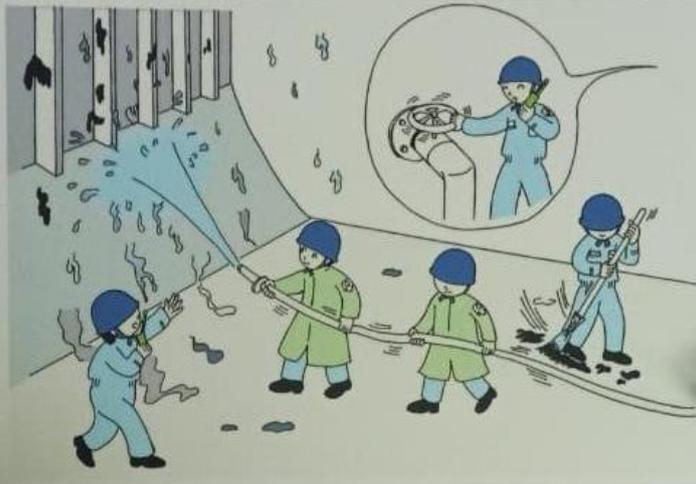
Safe Working Rules

SWREN - 008 - 2003

Working Type	Prevention of Electric Shock
	
<ul style="list-style-type: none">■ Only the engineer license holder may do the electric works.<input type="checkbox"/> Don't touch the electric wires at hazard, thinking that every electric wire is live.<input type="checkbox"/> Don't touch the loosened electric wire, and report it to the supervisor.■ Never touch the electric appliances with wet hands.<input type="checkbox"/> Every switch should be covered.<input type="checkbox"/> Don't stain the liquid including water onto the electric appliances such as switch box, motor, distribution panel, etc.<input type="checkbox"/> Don't hang anything over the electric wire or appliances.<input type="checkbox"/> Don't drag the electric wire over the corner or the machine.<input type="checkbox"/> Keep the allowable capacity of the electric wire.■ Be careful for the water not to be stained onto the motor or electric appliances when maintaining or cleaning work.	

Safe Working Rules

SWRDK - 007 - 2004

Working Type	Hold Cleaning
	
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Obtain 'Permit for operation aloft and over sides', if applicable.<input type="checkbox"/> Check if work possible in consideration of weather and ship's rock.<input type="checkbox"/> Goggles shall be worn against a hazard of eye injury by the water stream.<input type="checkbox"/> Ventilation shall be done and if incomplete, gas check shall be added before entering any hold.<input type="checkbox"/> Safety belts shall be worn and safety rope shall be installed when working on hatch cover or coaming.<input type="checkbox"/> When lowering/heaving any material into/from the hold, make sure the workers inside cleared away.<input type="checkbox"/> When coming in and out holds, grasp handrails firmly by both hands and watch out for any slippage.<input checked="" type="checkbox"/> Water hose shall be handled by a team of two men to guard against possible jerks of the pressurized hose.<input checked="" type="checkbox"/> When changing the water jet direction, be careful not to hit any worker by water stream.<input type="checkbox"/> When operating a pump, make sure valves are properly open and closed and workers ready with hose handling.	

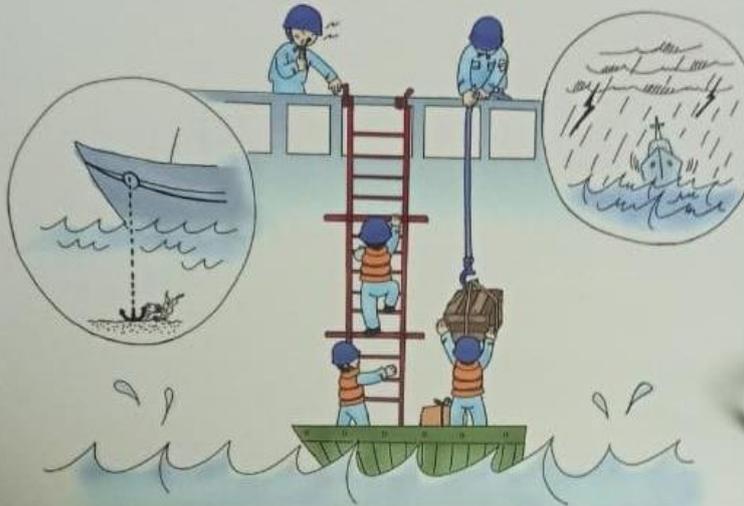


Safe Working Rules

SWRDK - 006 - 2003

Working Type

Safe access to the ship using by ladder on Anchoring



- Prohibit (un)boarding if there are hazards under the current sea condition.
- Choose a (un)boarding method (i.d. pilot ladder) suitable to the surroundings.
- Position an assistant or (and) a monitor under the duty officer's control.
- Check the safety of ladder. (i.d. step, sheave, (man)rope, safety net)
- Observe safety rules for rigging the pilot ladder.
- Restrict the number of total persons boarding the ladder within its SWL.
- Old and feeble persons' (un)boarding should be assisted by an expert.
- (Un)load persons' belongings by the rope.

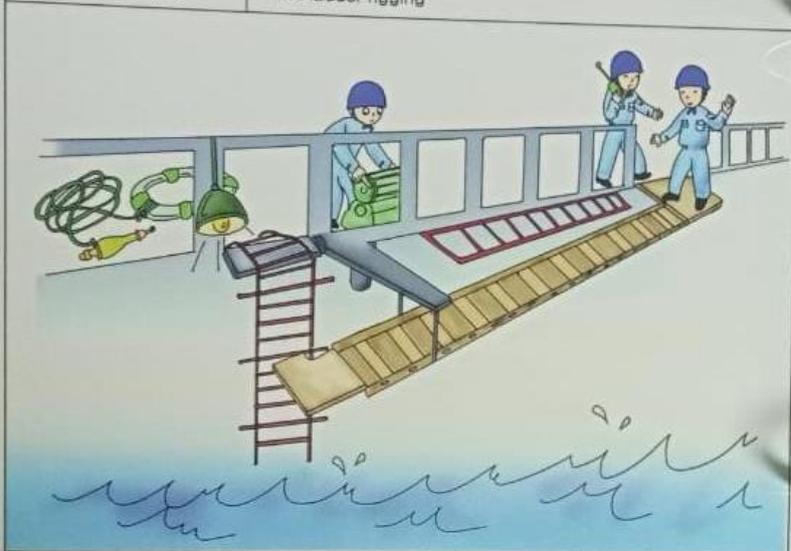
E M A R A N

Safe Working Rules

SWRDK - 003 - 2003

Working Type

Pilot ladder rigging

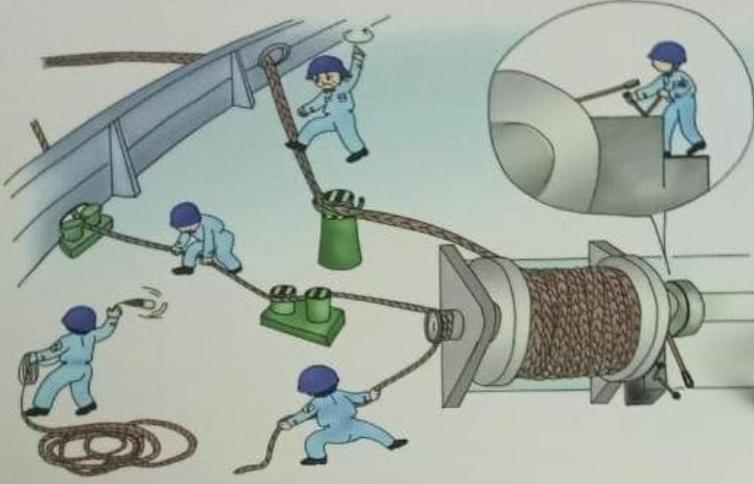


- Firstly check if the rigging can be done under the present weather condition.
- Secure a communication method between the working team and the bridge.
- Arrange more than two workers and assign them for the rigging.
- All workers should wear a life jacket.
- Check the safety of the ladder. (i.d. step, rope, sheave, pad eye, shackle)
- Remove hazardous things, and check lightings, within the (un)boarding area.
- Check ladder securing and freeboard height, and take care of over-board.
- Prepare a manrope, after checking its safety.
- Keep a L/J and a L/R with a life line and a self-igniting light on the spot.

E M A R A N

Safe Working Rules

SWROK - 001 - 2003

Working Type	Mooring operation
	
<ul style="list-style-type: none">■ Master should discuss the pilot's mooring plan to explain to mooring officers.<input type="checkbox"/> Mooring officers should keep all mooring activities under their control.<input type="checkbox"/> Check the safety and normal operability of windlass and winches with ropes' condition.<input type="checkbox"/> Check workers' wearing of protective appliances. (i.d. safety helmet, shoes)■ Assign workers for the mooring job and appoint a skillful lever operator.<input type="checkbox"/> Remove obstacles, slippery and projecting parts within the working area.<input type="checkbox"/> Take or release a tug line, after communicating with a tugboat.<input type="checkbox"/> Check the safety of people on the shore, before throwing a heaving line.■ Do not cross or step on ropes.<input type="checkbox"/> Secure handling levers on the neutral position after the mooring.	

Safe Working Rules

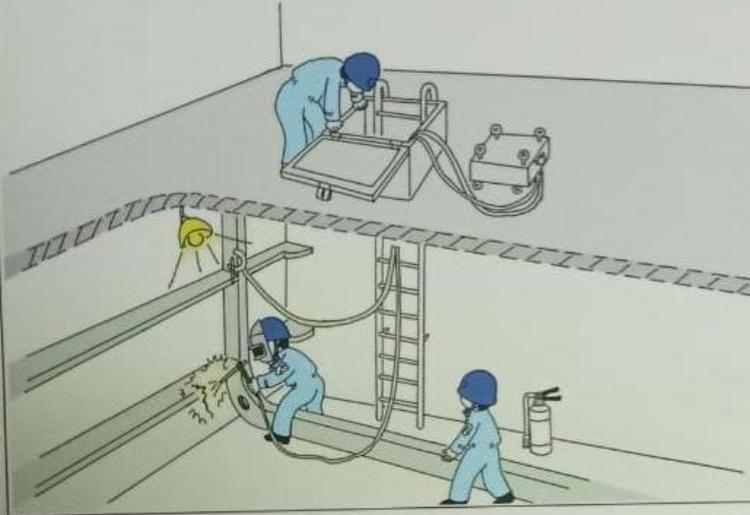
SWRDK - 038 - 2012



- Decision whether to do work shall be made in consideration of ship's movement, weather condition and others.
- When entering a store that needs ventilation, sufficient ventilation must be made before entering and working.
- Store doors shall be securely fixed during working.
- Check if all the items in the store are kept at proper location.
- Control must be made so that the store items do not hinder access to SE equipments.
- Kind, quantity and details of store items shall be neatly arranged for easy to make inventory list.
- When moving heavy article, be sure to work by a team of more than two.
- When dangerous item is stored, Material Safety Data Sheet (MSDS) must be placed together.
- Deck stores must be kept in water-tight condition.
- Stores shall be kept clean and tidy.
- L.O. drums kept in the store must be lashed securely.

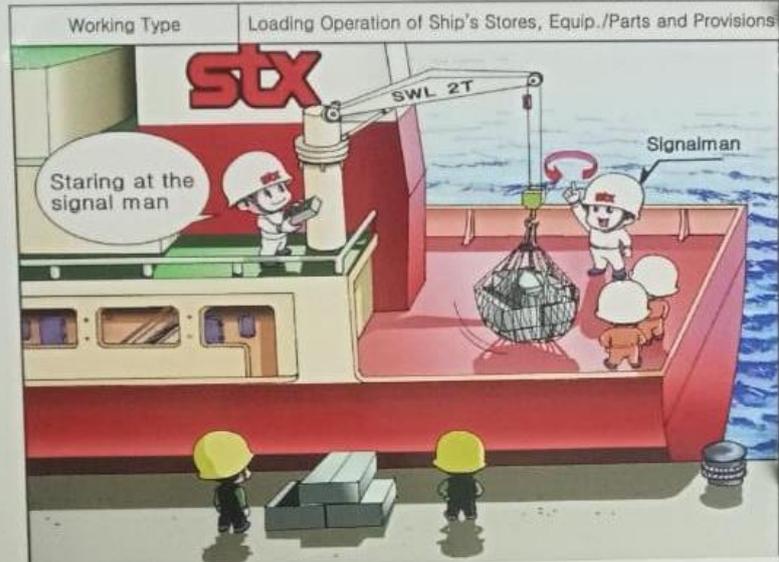
Safe Working Rules

SWREN - 015 - 2004

Working Type	Welding in Enclosed Space
	
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Obtain 'Permit for operation in enclosed space' and 'Permit for Hot Working'.<input type="checkbox"/> Make advance notice to the bridge of the work to be done and maintain communication.<input type="checkbox"/> Maintain ventilation before and throughout the work.<input checked="" type="checkbox"/> Before entering the space, check contents of any explosive gas or oxygen.<input type="checkbox"/> Secure proper illumination for the work site.<input checked="" type="checkbox"/> Make sure insulation state of illumination equipments and welding lead wire.<input type="checkbox"/> Eliminate entire hazardous substances including inflammables and moistures around the work site.<input type="checkbox"/> Wearing safety cloths and equipments is must. (for preventing electric shocks and burning injury.)<input type="checkbox"/> Post warning signs of work underway at the entrance of work site.<input type="checkbox"/> Never try to do electric welding under hot, humid and sweaty circumstance.<input type="checkbox"/> Make emergency aids and rescue equipments ready at the entrance of working site.	

Safe Working Rules

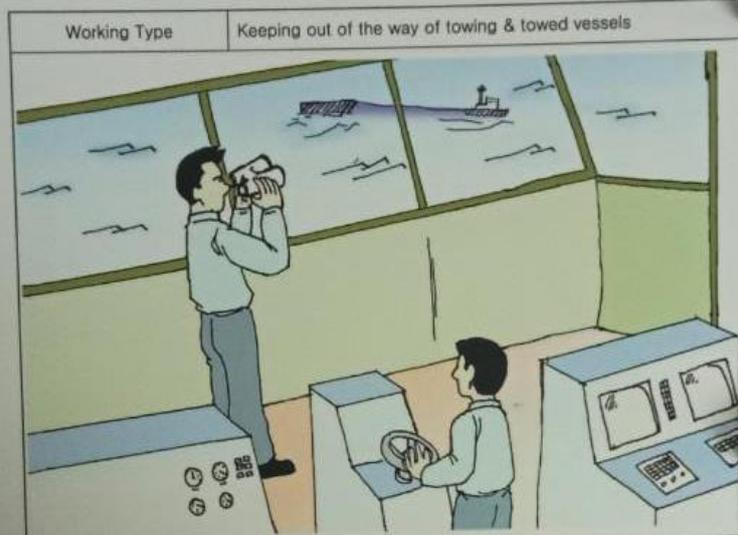
SWRDK - 031 - 2006



- When vessel's crane is to be used, check it thoroughly beforehand.
- For moving articles onboard after loading, remove all obstacles in the passageways beforehand.
- Make the signal between crane operator and signalman clear and definite. Signal is to be made only by designated person.
- Fragile or explosive items shall be treated separately with precautions.
- Provide sufficient illumination in the nighttime work.
- When moving heavy items, never try to hold alone, but move by many hands.
- When moving bulky items, be sure to maintain proper sight ahead.
- When moving on stairways holding heavy items, watch steps below.
- Especially when lashing items on the deck, be sure to securely fasten to prevent movement with vessel's movement.

Safe Working Rules

SWADK - 016 - 2005



- Navigation officer shall be in full understanding of lighting regulations in the Collision Rules.
- Duty officer shall identify existence of towing vessel by visual sighting of lighting.
- When sailing inside the port perimeter, listen carefully the navigational warnings from the port authority and the like.
- When passing the group of fishing boats, identifying towing vessel may be difficult due to the light from fishing boats. Use of radar as well as visual lookout shall be intensified in that case.
- Sufficient distance shall be maintained from the towing and towed vessels. (Consider external forces in narrow waters and shallow waters)
- When towing vessel is acting over it's reasonable capability, make warning by whistle, search light or VHF.
- Even with the bearing getting open, towing vessel shall be considered dangerous of colliding.
- When avoiding towing vessels, take sufficient time and distance.

Lampiran V

TOOL BOX MEETING

POS	Result of TBM (Tool Box Meeting)				Form Number	SAF-53
					Revision Number	00
					Revision Date	2019.11.30

Vessel : MU. PAN OPTIMUM
 Date & Time : 2021-02-11 / 0800 LT

Location	E/O	Department	Deck <input type="checkbox"/>	Engine <input checked="" type="checkbox"/>	TBM Leader	Rank	VE
						Name	HABIBI D.

▶ 시험 작업 (Working Description) : - VERIFY FOUNDATION FOR ACP ESTEE IN ACP ROOM.
 - CLEANING SUCTION FILTER OF 7.0 PUMP/ICA.

▶ 작업자 건강 및 음주 상태 (Worker's Health & Drinking Condition)

Rank/Name	Condition	Signature	Remark
1/E	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
2/E	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
3/E	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
NO.1 OIL	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
OIL 4	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
OIL 5	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
OIL 6	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
A/C	Good <input checked="" type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>	GOOD CONDITION
	Good <input type="checkbox"/> Bad <input type="checkbox"/>		

▶ 게시된 안전수칙카드 번호 (Posted Safety Card) : - NUREN - 001 - 2003 / NUREN - 008 - 2003

▶ TBM 시 사용한 Risk Assessment 문서번호 : - SP30 - RA - 2108 - 0093 SP30 - RA - 2108 - 0095
 SP30 - RA - 2108 - 0094

* Remark - SAFETY FIRST AND FOCUS ON THE JOB.
 - PREPARE FIRE EXTINGUISHER
 - CHECKED WELDING CABLE BEFORE USE.

1. TBM 시험 후 반드시 TBM에 참석한 선원의 서명을 득해야 한다.
 (After the TBM has been implemented, it must be signed by the crews present at the TBM.)
2. 통상적으로 계획된 오전/오후 Day Work 시작 전에 등 서식을 필수 작성해야 한다.
 (This form should be completed before starting the normally planned day work in the morning/afternoon.)
3. 오전/오후 동일한 작업을 시행할시라도 예외없이 등 서식을 작성해야 한다.
 (This form should be prepared without exception, even if the same work is carried out in the morning/afternoon.)
4. TBM 시 사용한 Risk Assessment Sheet는 반드시 유첨하여야 한다.
 (The Risk Assessment Sheet must be attached.)

Safety Officer : *[Signature]*

* SHEQ-28 App.1 Ch 2.1.3 File No. D-35 - 2/2 -

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Annas Ibnu Malik
2. Tempat / Tgl Lahir : Kebumen, 02 Agustus 1997
3. NIT : 551811236948 T
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Kaleng RT.02 / RW.09,
Kec. Puring, Kab. Kebumen, Jawa Tengah
6. Nama Orang Tua : Sumijo / Sumirah
7. Pendidikan Formal
 - a. SD Negeri 2 Kaleng : Lulus tahun 2010
 - b. SMP Negeri 1 Puring : Lulus tahun 2013
 - c. SMA Negeri 1 Karanganyar : Lulus tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Nama Kapal : MV. Pan Optimum
 - b. Jenis Kapal : Bulk Carrier
 - c. Perusahaan : PT. Jasindo Duta Segara
 - d. Alamat : Perkantoran Plaza Gading Rukan Blok C No. 55,
Jl. Raya Barat, Kelapa Gading, RT.2/RW.9, Klp. Gading
Barat, Kec. Klp. Gading, Kota Jakarta Utara,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 14240

