



**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI UNTUK
MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KM. EGON**

SKRIPSI

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

Oleh

KADEK GILANG ABDI KRISNA DANUARTA WIBAWA

582111118115 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2025

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KM. EGON

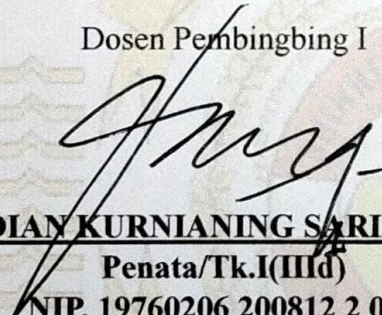
DISUSUN OLEH : KADEK GILANG ABDI KRISNA D.W

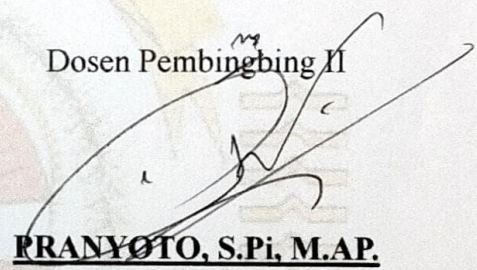
NIT. 582111118115

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan dewan penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 04 Juni 2025

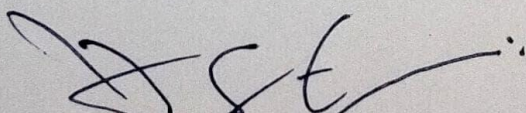
Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


Capt. DIAN KURNIANING SARI, S.ST.,MM
Penata/Tk.I(III/d)
NIP. 19760206 200812 2 001


PRANYOTO, S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya/ IVd
NIP.19610214 201510 1 001

Mengetahui
Ketua Progam Studi Nautika


Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 1977129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Penggunaan Alat Pelindung Diri Untuk Menunjang Keselamatan Kerja di KM.Egon” karya,

Nama : Kadek Gilang Abdi Krisna D.W

NIT : 582111118115

Progam studi : D-IV NAUTIKA

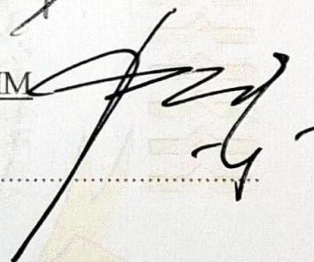
Telah dipertahankan dihadapan Panitia penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari kamis, tanggal 05 Juni 2025

Semarang, 05 Juni 2025

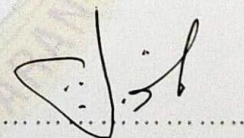
Penguji I : Dr. Capt. MASHUDI ROFIK., M. Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001



Penguji II : Capt. DIAN KURNIANING SARI, S.ST.MM
Penata Tk. I (IIIId)
NIP. 19760206 200812 2 001



Penguji III : WINARSIH, S.H., M.Si
PPPK Gol X
NIP. 19730217 202321 2 000



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Ir. Mafizal, M.T., M.Mar E
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Kadek Gilang Abdi Krisna D.W

NIT : 582111118115

Progam studi : D-IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Optimaliliasi Penggunaan Alat Pelindung Diri Untuk Menunjang Keselamatan Kerja di KM.Egon”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau mengutip dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika ilmiah dalam karya ini.

Semarang, 04 Juni 2025

Yang membuat pernyataan,



10000
METERAI
TEMPEL
45902AKX816509578

KADEK GILANG ABDI KRISNA D.W

NIT. 582111118115

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Hiduplah seakan kamu mati besok dan belajarlal seakan kamu hidup untuk selamanya.
2. Atur apa yang bisa dikuasai, ikhlaskan apa yang kamu tidak bisa atur.
3. "Permata tidak dapat dipoles tanpa gesekan, begitu pula manusia tidak dapat disempurnakan tanpa percobaan." – Seneca
4. Tiada yang sulit jika Hyang Widhi memudahkan. Tiada yang berat jika Hyang Widhi meringankan. Tiada yang mampu melawan jika Hyang Widhi berkehendak.
5. "Barangsiapa berhasil mengalahkan ketakutannya akan menjadi orang yang benar-benar bebas."- Aristoteles

Persembahan

1. Skripsi ini saya persembahkan kepada kedua orang tua saya, Bapak Putu Satria Wibawa dan Ibu Komang Yastini Arthawati yang senantiasa memberikan dukungan, semangat, serta doa kepada anaknya.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. PT. Pelayaran nasional Indonesia dan juga seluruh crew kapal KM. Egon.

PRAKATA

Segala puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan yang Maha Esa atas berkat, petunjuk, dan rahmat-Nya yang melimpah, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan baik. Serta senantiasa kami haturkan kepada Tuhan yang Maha Esa, pembawa cahaya peradaban yang menerangi umat manusia."

Penelitian ini mengambil judul "Optimalisasi Penggunaan Alat Pelindung Diri Untuk Menunjang Keselamatan Kerja di KM. Egon ". Dalam perjalanan penyusunan karya penelitian ini, penulis sepenuhnya menyadari bahwa keberhasilan penyelesaian studi ini tercapai karena adanya kontribusi, motivasi, serta bantuan yang diberikan oleh berbagai pihak terkait. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Dr. Ir.Mafrisal, M,T., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, MM., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Dian Kurnianing Sari.,SSiT.,MM selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Penelitian yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan penelitian ini.
4. Dr. Pranyoto, S.Pi, M.AP. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Penelitian yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan penelitian ini.

5. Pimpinan dan karyawan PT. **Pelayaran** Nasional Indonesia yang telah memberikan peneliti untuk melakukan **penelitian dan praktek** di atas kapal KM. Egon
6. Seluruh kru kapal KM. Egon yang telah membantu peneliti dalam melaksanakan penelitian.
7. Orang tua tercinta, keluarga tersayang, yang telah memberikan dukungan yang sangat luar biasa.
8. Seluruh teman-teman angkatan 58 yang telah memberikan motivasi serta membantu peneliti dalam penyusunan penelitian ini.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberi dukungan yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Peneliti berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi dirinya sendiri dan orang lain. Peneliti dengan penuh kesadaran mengakui masih banyak terdapat kekurangan dalam penelitian ini. Oleh karena itu peneliti mengharapkan saran dan kritik yang membangun untuk menyempurnakan penelitian ini

Semarang, 04 Juni 2025

Peneliti

KADEK GILANG ABDI KRISNA
58211118115 N

ABSTRAKSI

Wibawa, Kadek Gilang Abdi Krisna Danuarta. NIT. 582111118115 N, 2024, “Optimalisasi Penggunaan APD Untuk Menunjang Keselamatan Kerja Di KM. Egon”, skripsi. Program Diploma IV, program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dian Kurnianing Sari., SSiT., MM, Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

Alat pelindung diri adalah suatu alat yang memiliki kemampuan untuk melindungi seseorang dan memiliki fungsi mengamankan Sebagian atau seluruh tubuh dari resiko kerja yang mengakibatkan kecelakaan, namun saat peneliti melakukan observasi ditemukan *crew* kapal yang tidak optimal dalam menggunakan alat pelindung diri pada saat bekerja. Sehingga pada penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi tidak optimalnya penggunaan alat pelindung diri, dampak dari tidak optimalnya penggunaan alat pelindung diri, dan upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan alat pelindung diri di KM. Egon.

Peneliti ini dilaksanakan di kapal KM. Egon dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Untuk memastikan keabsahan data, peneliti melaksanakan metode triangulasi data melalui tiga teknik: observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang diperoleh dianalisis menggunakan teknik analisis *fishbone diagram*, yang mampu membantu peneliti mengidentifikasi berbagai faktor penyebab peristiwa yang diteliti.

Berdasarkan hasil dari penelitian ini faktor yang menyebabkan tidak optimalnya penggunaan alat pelindung diri di kapal KM. Egon adalah kurangnya kesadaran terhadap penggunaan alat pelindung diri dan kurangnya kepatuhan terhadap standar kerja. Dampak dari tidak optimalnya penggunaan alat pelindung diri turunnnya kinerja kerja dan mempengaruhi kesehatan bagi pekerja. Upaya yang dilakukan dalam mengatasi penggunaan alat pelindung diri di KM. Egon yang tidak optimal adalah meningkatkan kesadaran pentingnya penggunaan alat pelindung diri dan melakukan pengawasan rutin penggunaan alat pelindung diri.

Kata Kunci : *Alat Pelindung Diri, Metode Fishbone, Kapal, dan Resiko*

ABSTRACT

Wibawa, Kadek Gilang Abdi Krisna Danuarta. NIT. 582111118115 N, 2024, “Optimalisasi Penggunaan APD Untuk Menunjang Keselamatan Kerja Di KM. Egon”, skripsi. Program Diploma IV, program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dian Kurnianing Sari., SSiT., MM, Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

Personal protective equipment is a tool that has the ability to protect a person and has the function of securing part or all of the body from work risks that result in accidents, but when researchers made observations found crew members who were not optimal in using personal protective equipment while working. So this study aims to identify the factors that influence the non-optimal use of personal protective equipment, the impact of non-optimal use of personal protective equipment, and efforts made to optimize the use of personal protective equipment at KM. Egon.

This research was conducted on board KM. Egon by using a qualitative descriptive method. To ensure the validity of the data, the researcher implemented the data triangulation method through three techniques: observation, interview, and documentation. The data obtained was analyzed using the fishbone diagram analysis technique, which was able to help researchers identify various factors causing the events under study.

Based on the results of this study, the factors that cause the non-optimal use of personal protective equipment on board KM. Egon is the lack of awareness of the use of personal protective equipment and lack of compliance with work standards. The impact of the non-optimal use of personal protective equipment is a decrease in work performance and affects the health of workers. Efforts made in overcoming the non-optimal use of personal protective equipment on KM. Egon is to increase awareness of the importance of using personal protective equipment and conduct routine supervision of the use of personal protective equipment.

Keyword : *Personal protective equipment, Fishbone Method, Ship, and Risk*

DAFTAR ISI

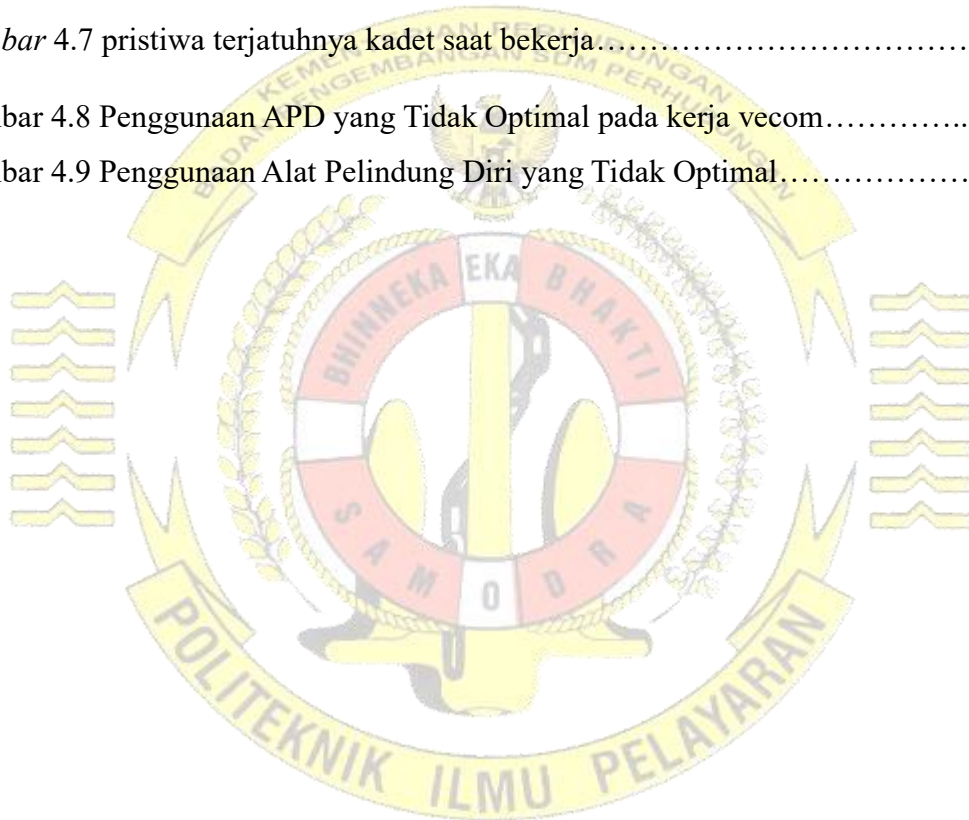
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	viii
ABSTRAKSI	xii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I.....	2
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	7
BAB II.....	9
KAJIAN TEORI	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka penelitian	19
BAB III	Error! Bookmark not defined.
METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian.....	28
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	29
D. Teknik Pemngumpulan Data	30
BAB IV	Error! Bookmark not defined.
HASIL PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.

A	Gambaran Konteks Penelitian	41
B	Deskripsi Data.....	43
C	Temuan.....	48
D	Pembahasan Hasil Penelitian	56
BAB V		22
KESIMPULAN DAN SARAN		22
A.	Simpulan.....	64
B.	Keterbatasan Penelitian.....	64
C.	Saran	65
DAFTAR PUSTAKA.....		25
LAMPIRAN-LAMPIRAN		27



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	21
Gambar 3.1 Triangulasi Data	29
Gambar 3.2 <i>Fishbone</i>	35
Gambar 4.2 PT. Pelayaran Nasional Indonesia.....	40
Gambar 4.3 KM. Egon.....	41
Gambar 4.5 <i>Fishbone</i>	45
Gambar 4.6 Penggunaan Alat Pelindung Diri yang Tidak Optimal.....	47
Gambar 4.7 peristiwa terjatuhnya kadet saat bekerja.....	48
Gambar 4.8 Penggunaan APD yang Tidak Optimal pada kerja vecom.....	54
Gambar 4.9 Penggunaan Alat Pelindung Diri yang Tidak Optimal.....	56



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu.....	37
Tabel 4.2 Tabel <i>ship particular</i>	43



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan, dimana daerah perairan lebih luas dari daerah daratan, atau yang disebut dengan negara maritim dengan luas daratan 1.904.569 km dan luas lautan 3.288.687 km, dengan demikian transportasi laut menjadi sangat penting bagi penghubung antara pulau satu dengan pulau lainnya. Menurut Amin dan Jufrin (2020), banyaknya pulau dan lautan di Indonesia, dibutuhkan banyak transportasi laut, khususnya kapal laut yang berfungsi sebagai jembatan penghubung antar pulau. Menurut UNCLOS 1982 prinsip wawasan Nusantara yaitu asas kepulauan (*archipelago principle*), *archipelago* artinya lautan yang menunjukkan bahwa pulau-pulau tersebut selalu menjadi satu kesatuan, sedangkan lautan di antara pulau-pulau tersebut berfungsi sebagai penghubung dan bukan pemisah.

Menurut Adiputra et al., (2022), pelayaran kapal Ro-Ro domestik memiliki peran besar sebagai jenis transportasi utama untuk logistik dan juga perpindahan Masyarakat dari satu pulau ke pulau lainnya. Di Indonesia kapal digunakan sebagai alat transportasi, salah satu faktor utamanya dikarenakan negara Indonesia merupakan negara kepulauan maka dari itu kapal cukup populer untuk digunakan sebagai transportasi. Perkembangan alat transportasi mencerminkan perjalanan panjang dari era lampau menuju ke era sekarang. Di era modern, terutama dalam bidang transportasi sudah sangat berkembang, dikarenakan dunia ini tidak terdiri dari daratan saja, tetapi laut dan udara yang masing-masing mempunyai kelebihan dan kekurangan di setiap medannya. berkembangnya alat transportasi tidak hanya

mengubah cara Masyarakat berpergian, tetapi juga membawa dampak besar terhadap berbagai aspek kehidupan yang ada.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mendefinisikan kapal sebagai kendaraan air tertentu yang melaju dibawah permukaan air dan didorong oleh tenaga mekanik, tenaga angin, atau energi lainnya. Definisi ini juga mencakup alat apung yang tidak berpindah-pindah. Kapal tidak hanya sebuah perangkat yang dapat mengapung, namun salah satu jenis perangkat yang berperan sebagai alat transportasi. Kapal sudah menjadi peran penting didalam ekonomi global, perpindahan penduduk dan masih banyak lagi peran kapal dikarenakan kapal sangat efisien.

Menurut Trianah, dkk (2024), dampak dari perkembangan transportasi bagi Indonesia ini sangatlah luas dan menyentuh berbagai aspek kehidupan Masyarakat, meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas membuka peluang ekonomi baru, mempercepat pertumbuhan wilayah, serta memudahkan distribusi barang dan jasa. Namun perkembangan ini juga membawa tantangan, seperti polusi dan dampak lingkungan lainnya yang memerlukan perhatian dan penanganan serius.

Menurut Razak (2022), transportasi laut telah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat Indonesia, yang dikenal sebagai negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau, sebagai contoh, perahu pinisi, yang berasal dari suku Bugis dan Makassar, menjadi ikon transportasi laut tradisional dengan kemampuan navigasi yang andal dan daya angkut yang besar, perahu-perahu ini tidak hanya digunakan untuk transportasi lokal, tetapi untuk melakukan perdagangan hingga ke wilayah Asia Tenggara lainnya. Terdapat campur tangan manusia untuk mengoperasikan kapal agar dapat berjalan sesuai dengan yang diinginkan. Dari pengoperasian kapal

ada beberapa *accident*, yang meliputi pencemaran lingkungan atau keselamatan kerja, bahkan menimbulkan cedera atau mungkin merenggut nyawa yang dapat memperlambat proses produksi untuk sementara waktu. Dengan demikian, keselamatan kerja adalah aspek penting yang harus dipertimbangkan untuk setiap pekerja di kapal, karena setiap pemimpin atau *crew* menginginkan lingkungan kerja yang aman, terkendali, dan kondusif tanpa menimbulkan resiko kerja atau bahaya cedera yang dapat terjadi .

Menurut Arsyad et al., (2024), Keselamatan Pelayaran adalah ketika semua persyaratan keamanan dan keselamatan kapal terpenuhi selama perjalanan dari pelabuhan awal ke pelabuhan tujuan. Dari banyaknya *accident* yang terjadi diatas kapal, maka *International Maritime Organization* (IMO) mengadakan suatu konvensi di London – Inggris pada tahun 1974 yang berisikan tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS). *Safety of life at sea* (SOLAS) mengadakan konvensi pertama kali pada tahun 1914 yang dilatar belakangi oleh kejadian kapal Titanic pada tanggal 14 april 1912 yang memakan korban jiwa lebih dari 1.500 orang. Konvensi ini memiliki peran penting terhadap dunia pelayaran sebagai standar minimum konstruksi, peralatan, dan keselamatan kerja.

Di Indonesia memiliki undang undang yang mengatur tentang keselamatan didalam dunia pelayaran seperti Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang, angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, perlindungan maritim, selain dari aturan IMO dan pemerintah kesadaran akan keselamatan kerja sangatlah penting untuk diperhatikan dan diterapkan. Salah cara untuk mencegah kecelakaan yaitu dengan menggunakan APD atau alat perlindungan diri, APD ini tidaklah sempurna untuk melindungi diri dari

kecelakaan kerja namun dapat mengurangi dampak dari kecelakaan kerja yang terjadi.

Menurut Iqbal dan Kamaludin (2021), *Accident* kerja dapat terjadi di mana saja dan kapan saja karena kelalaian dan kurangnya pengetahuan tentang penggunaan APD yang tidak sesuai dengan prosedur kerja. Ada beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan pada saat kerja, seperti: faktor lingkungan, umur pekerja, lama bekerja, pengetahuan K3, dan perilaku penggunaan APD. Pentingnya penggunaan APD sesuai prosedur kerja sangat berpengaruh terhadap keselamatan dan keamanan pekerja itu sendiri, dengan menggunakan APD yang sesuai prosedur kerja, pekerja mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja yang terjadi.

Internasional Labour Organization (ILO) tahun 2013 menyatakan bahwa 1 pekerja meninggal setiap 15 detik karena kecelakaan kerja dan 160 pekerja mengalami sakit akibat kerja, maka dari itulah APD memiliki peran penting bagi keselamatan dan keamanan para pekerja. APD merupakan suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi bagian penting seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari mana bahaya pada saat bekerja. APD atau alat pelindung diri ini wajib berada diatas kapal dan digunakan pada saat melakukan kerja.

Pada saat peneliti melakukan penelitian di KM. Egon peneliti menemukan beberapa kejadian, seperti penggunaan *safety shoes* yang seadanya atau tidak sesuai dengan standar kerja, penggunaan alat pelindung diri yang kurang lengkap saat bekerja, dan bahkan tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja. Pada bulan desember 2023 saat kapal sedang sandar, para crew kapal melakukan *general cleaning* dikarenakan keadaan lantai kapal yang licin dan *safety shoes*

kurang optimal terjadi peristiwa tergelincirnya cadet di buritan yang mengakibatkan luka ringan.

Pada proses penelitian di KM. Egon, banyak dari *crew* kapal yang bekerja untuk menyelesaikan kewajiban yang menjadi tanggung jawab *crew*, dengan menggunakan alat pelindung diri seadanya atau tidak sesuai dengan standar kerja. Hal ini sangat berbahaya karena kecelakaan kerja tidak melihat waktu, tempat, dan siapa yang bekerja. Kurangnya kesadaran akan pentingnya penggunaan APD pada seseorang mengakibatkan kecelakaan kerja berpotensi lebih besar melukainya karena kurangnya perlindungan diri yang melekat pada seseorang itu. Nakhoda telah menetapkan peraturan yang mewajibkan *crew* kapal untuk memperhatikan penggunaan APD, sesuai dengan prosedur kerja yang ada dan meminimalkan terjadinya kecelakaan kerja. Masih banyak *crew* kapal dalam menggunakan APD belum sesuai prosedur kerja

Berdasarkan dari pengalaman peneliti pada saat melaksanakan praktek kerja laut, sebagai hal yang melatar belakangi penelitian ini. Dengan demikian tulisan ini akan memaparkan tentang cara mengoptimalkan penggunaan APD dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kurangnya kesadaran terhadap penggunaan APD sesuai dengan prosedur kerja yang berlaku. Berdasarkan dari uraian diatas peneliti mengadakan penelitian dengan judul **“Optimalisasi Penggunaan APD Untuk Menunjang Keselamatan Kerja Di KM. Egon”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah upaya memfokuskan penelitian agar dapat memahami secara jelas batasan dan ruang lingkup objek penelitian. Tulisan ini merupakan kajian terhadap permasalahan yang akan dibahas antara lain

pentingnya penggunaan alat pelindung diri untuk menunjang keselamatan kerja awak kapal selama proses bekerja. Fokus penelitian ini dibuat untuk membantu peneliti melakukan penelitian dan menyatukan data serta informasi yang ada sesuai dengan pemahaman dan pengetahuan peneliti. Fokus penelitian ini juga menjadi pengingat akan batas permasalahan yang diangkat menjadi topik.

C. Rumusan Masalah

Isu-isu yang diangkat dalam pertimbangan ini didasarkan pada persepsi dan kenyataan saat praktek laut di KM. Egon. Hal ini berkaitan dengan penggunaan alat pelindung diri yang tidak sesuai dengan standar kerja yang ada, maka disusunlah perumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah faktor-faktor yang menyebabkan penggunaan alat pelindung diri di KM. Egon tidak optimal?
2. Apakah dampak yang terjadi apabila penggunaan alat pelindung diri tidak optimal di KM. Egon ?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan alat pelindung diri di KM. Egon?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pernyataan diatas, tujuan penelitian ini adalah untuk memberitahu para pembaca tentang pentingnya penggunaan alat pelindung diri yang baik dan benar sesuai dengan standar kerja, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab kurangnya kepatuhan *crew* kapal terhadap pemakaian alat pelindung diri sesuai standar operasi kerja.
2. Untuk memahami dampak apa saja yang disebabkan jika menggunakan alat

pelindung diri yang tidak sesuai dengan standar operasi kerja.

3. Untuk mengetahui upaya-upaya apa saja yang harus dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi atau manfaat, guna untuk meningkatkan penggunaan alat pelindung diri yang benar, dan mampu memberikan informasi kepada individu maupun di dunia pelayaran. Adapun beberapa manfaat dari penelitian ini, seperti :

1. Manfaat Secara Teoritis.
 - a. Mampu memberikan tambahan pengetahuan umum mengenai penggunaan alat pelindung diri sesuai prosedur, di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
 - b. Mampu menjadi penimbang bagi institusi agar lebih meningkatkan pendidikan dan pelatihan untuk mencetak sumber daya manusia yang terampil dan unggul.
 - c. Dapat menambah wawasan baru kepada pembaca maupun peneliti dan menjadikan sarana peningkatan sesuai dengan teori-teori yang di peroleh.
2. Manfaat Secara Praktis.
 - a. Mampu memberikan informasi bagi *crew* kapal atau pengembang ilmu Nautika dan memahami peran pentingnya penggunaan alat pelindung diri sesuai dengan operasi kerja yang ada.
 - b. Meningkatkan keterampilan dan pengetahuan *crew* kapal dalam penggunaan alat pelindung diri agar mampu melindungi dari kecelakaan.
 - c. Mampu menjadi referensi bagi perusahaan sebagai pertimbangan untuk

memahami pentingnya penggunaan alat pelindung diri dalam operasi kerja dan mampu menjadi referensi penyebab kecelakaan kerja, sehingga dapat mengetahui upaya-upaya apa saja yang dapat dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Peneliti memerlukan landasan teori untuk mendukung gagasan yang berkaitan dengan topik yang dibahas. Deskripsi teori merupakan bagian dari kajian teori yang terdiri dari teori-teori yang relevan dengan topik peneliti. Dalam penelitian ini, peneliti menguraikan pendapat para ahli mengenai masalah yang dibahas.

1. Optimalisasi

Menurut Setiawan (2021), optimalisasi adalah proses untuk mengoptimalkan suatu fungsi objektif sehingga menjadi solusi terbaik dari kumpulan alternatif solusi yang ada. Kata "optimal", yang berarti "terbaik, tertinggi, paling menguntungkan". jadi optimalisasi merupakan proses menjadikan sesuatu menjadi lebih baik daripada sebelumnya. Berdasarkan teori-teori tersebut, peneliti berpendapat bahwa optimalisasi adalah proses melakukan sesuatu dengan lebih efektif dan lebih baik untuk menyelesaikan suatu tugas, sehingga pekerja dapat menggunakan alat pelindung diri secara optimal. Dengan demikian, pekerja mampu mengoptimalkan alat pelindung diri agar mampu menunjang keselamatan kerja di kapal.

Pengertian optimalisasi, yang berasal dari kata "optimal", yang berarti "terbaik", adalah suatu proses untuk mencapai hasil dan keuntungan yang ideal atau lebih baik tanpa mengurangi kualitas atau kualitas suatu pekerjaan atau mengoptimalkan apa yang sudah ada.

2. Alat Pelindung Diri

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor.PER.08/MEN/VII/2010 alat pelindung diri merupakan suatu alat yang memiliki kemampuan untuk melindungi seseorang yang memiliki fungsi mengamankan Sebagian atau seluruh tubuh dari resiko kerja yang mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan kerja mampu terjadi kapan saja, dimana saja, dan siapapun pekerjaanya, apabila pekerja tersebut lalai dalam melakukan pekerjaannya. Pada saat bekerja, pekerja harus menggunakan alat pelindung diri yang sesuai dengan prosedur kerja yang sesuai.

Menurut Adyssa, dkk (2024), Tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) saat bekerja merupakan salah satu contoh perilaku tidak aman yang dapat menyebabkan kecelakaan atau bahkan kematian. Risiko kecelakaan kerja meningkat jika APD digunakan lebih jarang. Salah satu korelasi yang signifikan antara penggunaan alat pelindung diri (APD) dan kecelakaan kerja adalah kurangnya pengetahuan pekerja tentang metode keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja. Faktor manusia (pekerja) berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan industri. Alat pelindung diri digunakan untuk melindungi diri saat bekerja.

Menurut Putri (2023), adalah alat yang digunakan oleh pekerja untuk melindungi diri mereka sendiri dari bahaya atau resiko yang ada dilingkungan kerja. Alat pelindung diri berupa seperangkat alat keselamatan yang digunakan oleh pekerja guna melindungi seluruh atau sebagian tubuhnya dari resiko bahaya kerja yang ada. Adapun bagian bagian dari alat pelindung diri diatas kapal yaitu :

a. *Wear pack*

Wear pack adalah baju atau pakaian yang mengisolasi tubuh dari bagian leher hingga kaki yang memiliki fungsi guna melindungi dari percikan panas, minyak, chat, percikan las, air, dan yang lainnya dengan tingkat resiko kerja menengah hingga tinggi. Terbuat dari bahan-bahan yang dirancang khusus agar mampu melindungi diri dari bahaya dan dirancang agar pengguna merasa nyaman saat digunakan. Umumnya *wearpack* berisi *scotlite* guna memantulkan cahaya, yang berfungsi untuk memberitahukan posisi pengguna saat keadaan redup atau gelap.

b. *Safety Helemet*

Safety helmet merupakan alat pelindung diri yang berfungsi untuk melindungi bagian kepala dari resiko kecelakaan kerja. Bagian-bagian dari *helmet* yaitu seperti:

- 1). brim atau bagian terluar dari *safety helmet*
- 2). suspensi atau peredam kejut.
- 3). ujung helm yang melindungi mata.
- 4). *Chin strap* atau tali yang memiliki fungsi untuk mengeratkan helm agar sesuai dengan ukuran kepala pengguna .

Penggunaan *safety helmet* sebagai berikut :

- 1). Pastikan *safety helmet* dalam keadaan baik dan bersih .
- 2). Gunakan *safety helmet* dengan posisi yang benar, tidak miring, dan tidak terlalu tinggi.
- 3). Gunakan tali atau *chin strap* untuk mengatur ukuran helm agar nyaman saat digunakan.

- 4). Jika bekerja di dataran yang tinggi atau tempat tinggi dengan kondisi angin yang kencang gunakan tali rantai untuk mencegah helm terbang menjauh.

c. *Safety shoes*

Safety shoes merupakan alat keselamatan kerja yang memiliki fungsi untuk melindungi kaki dari benda-benda yang mengancam keselamatan kerja. Alat pelindung diri ini wajib digunakan pada saat bekerja. *Safety shoes* haruslah sesuai dengan standar keselamatan kerja, guna melindungi kaki dari benda tajam atau reruntuhan benda lainnya, *safety shoes* ini terbuat dari kulit, memiliki logam pelindung, dan sol karet yang tebal.

d. *Safety Gloves*

Safety Gloves merupakan alat pelindung diri yang berfungsi untuk melindungi tangan dari zat cair yang berbahaya atau benda tajam saat bekerja. Adapun jenis-jenis *safety gloves*:

1) *Heat Resistant*

Heat Resistant atau sarung tangan tahan panas merupakan bagian dari alat pelindung diri yang melindungi tangan dari panas, jenis sarung tangan ini biasanya terbuat dari bahan silicon atau serat Kevlar.

2) *Impact Hand Gloves*

Sarung tangan ini berguna untuk melindungi tangan dari benturan dan hantaman. Sarung tangan ini memiliki bantalan pelindung di area-area yang rawan akan cedera. Sarung tangan ini digunakan dalam konstruksi dan pekerjaan berat lainnya.

3) *Cut and puncture resistant gloves*

Alat keselamatan ini memiliki fungsi melindungi tangan dari luka potong dan tusuk, sarung tangan ini umumnya terdiri dari bahan Kevlar dan nitril. Sarung tangan ini banyak digunakan di industri bahan tajam atau saat bekerja kapal digunakan pada saat memotong menggunakan mesin pemotong seperti grinda

4) *Chemical resistant gloves*

Suatu pekerjaan yang melibatkan bahan-bahan kimia atau bahan bahan berbahaya dan beracun, sarung tangan tahan terhadap bahan kimia ini penting digunakan agar tidak terkena paparan atau terkena langsung dari bahan kimia berbahaya tersebut

5) *Lifting hand gloves*

Sarung tangan ini dirancang khusus untuk pengangkatan alat-alat berat. Sarung tangan ini memiliki pad tambahan di telapak tangan dan jari untuk membantu mempermudah dalam pengangkatan.

6) *Anti slip hand gloves*

Didalam pekerjaan yang berhubungan dengan benda basah atau berminyak penggunaan sarung tangan anti slip mampu menangani masalah kerja karena dilengkapi dengan *grip technology* yang mampu memberikan cengkaman lebih pada benda berminyak, sarung tangan ini membantu pengguna untuk mencengkram benda lebih kuat dan mampu melindungi tangan dari kecelakaan kerja.

7) *Anti static gloves*

Sarung tangan anti *static gloves* memiliki fungsi mencegah jari-

jari bersentuhan langsung dengan komponen sensitive elektrosatitik dan mampu melepaskan listrik statis dari tubuh seseorang, sarung tangan *anti static gloves* baiknya digunakan untuk melindungi bagian tangan disaat bekerja dibidang kelistrikan.

e. *Safety googles*

Safety googles adalah alat pelindung diri yang berfungsi untuk melindungi bagian mata dari debu, percikan benda tajam, dan bahan kimia yang mampu mengenai mata.

f. *Ear plug*

Ear plug adalah alat pelindung diri guna melindungi telinga dari suara yang mengganggu pendengaran, alat pelindung diri ini terbuat dari busa atau plastik berukuran kecil yang mampu menyumbat telinga. Adapun beberapa fungsi dari *ear plug* ini, seperti: mencegah ketulian dan mencegah infeksi telinga.

g. *Ear muff*

Ear muff memiliki fungsi hampir sama dengan *ear plug*, yaitu melindungi telinga dari suara bising, namun *ear plug* mampu meredam suara bising hingga 30 dB, *ear plug* digunakan dalam pekerjaan dengan Tingkat suara yang bising seperti, dikamar mesin kapal.

h. *Safety harness*

Safety harness merupakan alat pelindung diri yang berfungsi untuk mencegah seseorang terjatuh dari ketinggian dan mampu melindungi dari resiko cedera akibat terjatuh. Alat pelindung diri ini berbentuk seperti rangkaian tali-tali yang memiliki pola-pola tertentu. Jenis- jenis *safety*

hurnes yaitu :

- 1) *Safety harness* duduk yang dipasang dibagian paha sampe dengan pinggang.
- 2) *Safety harness* dada yang di pasang di bagian dada.
- 3) *Safety harness* badan yang berfungsi untuk mencegah pemakainya agar tidak terjungkir.

i. *Safety Mask*

Alat pelindung diri yang memiliki fungsi sebagai alat penyaring udara segar yang aman hingga ke saluran pernafasan. *Safety mask* digunakan untuk melindungi bagian pernafasan dari debu atau partikel kecil lainnya yang mampu menyebabkan penyakit.

j. *chemical suit*

Chemical suit terdiri dari bahan kedap air yang berfungsi sebagai pelindung diri dari bahan cair yang berbahaya, pasangan dari alat pelindung diri ini, dengan digunakannya alat bantu pernapasan terpisah. *Chemical suit* mampu melindungi tubuh dari bahan kimia berbahaya yang mampu menimbulkan penyakit

Alat pelindung diri harus dirawat agar dapat digunakan dengan optimal. Adapun beberapa prinsip pemeliharaan alat pelindung diri yang baik dan benar guna menjaga dan merawat alat pelindung diri tersebut, yaitu :

- a. Diletakkan dibawah terik matahari agar menghilangkan bau yang dapat menimbulkan jamur dan bakteri.
- b. Membersihkan dengan sabun untuk alat pelindung diri seperti: *ear plug*,

safety helmet, safety goggles, yang terbuat dari karet atau kulit.

- c. Penggantian *catridge* atau *canister* pada respirator setelah dipakai beberapa kali guna meyakinkan pelindung diri tetap optimal dan mengurangi dampak yang terjadi.

Menurut Supriyanto (2023), alat pelindung wajib digunakan saat bekerja mengingat resiko kecelakaan kerja, Adapun cara memilih alat pelindung diri yang benar yaitu :

- a. Melakukan penimbangan bahaya
- b. Mengidentifikasi adanya bahaya
- c. Menggunakan APD yang sesuai dengan bahaya yang telah diidentifikasi
- d. Pastikan APD dirawat dengan baik dan fungsinya masih optimal
- e. Pastikan APD nyaman digunakan oleh pekerja
- f. Pastikan tipe APD saling berkaitan
- g. Mampu memenuhi standar yang ditetapkan, seperti Standar Nasional Indonesia (SNI) atau American National Standard Institute (ANSI). Standar kerja yang diterapkan di Indonesia dan berbagai negara.

3. Menunjang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, menunjang berasal dari kata tunjang yang berarti dukungan atau bantuan untuk memperkuat sesuatu hal, istilah ini biasanya digunakan dalam konteks yang berkaitan dengan faktor-faktor pendukung keberhasilan, suatu kegiatan agar mencapai tujuan yang optimal.

4. Keselamatan kerja

Menurut Hendrawan, dkk (2020), keselamatan kerja telah lama menjadi

sorotan diantara pemerintah dan bisnis, faktor keselamatan kerja semakin penting karena terkait dengan kinerja karyawan. Faktor keselamatan terdiri dari faktor internal dan eksternal. Menurut Hendrawan, dkk (2020) *International safety management code* diartikan sebagai hal yang mengatur keamanan dan keselamatan pengoprasian kapal dan pencegahan pencemaran laut.

Menurut Putri (2022), keselamatan kerja adalah salah satu hal yang paling utama dalam melakukan aktivitas kerja dan upaya untuk meminimalisir resiko kecelakaan dan penyakit yang terjadi akibat kecelakaan. Menurut peraturan menteri No. 5 th 2018 Keselamatan kerja adalah semua upaya untuk menjaga dan melindungi karyawan dari kecelakaan kerja dan penyakit yang disebabkan oleh tempat kerja. Ada beberapa persyaratan dalam memenuhi keselamatan kerja menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 1970 pasal 3, yaitu:

- a. Mencegah, meminimalisir, dan mengurangi terjadinya kecelakaan dalam bekerja.
- b. Mengurangi, mencegah, dan meminimalisir kebakaran dan bahaya.
- c. Memberi kesempatan untuk menyelamatkan diri pada waktu kebakaran atau kejadian-kejadian lain yang berbahaya.
- d. Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan.
- e. Memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan.
- f. Memberikan alat pelindung diri pada pekerja.
- g. Mencegah dan mengontrol penyebaran atau munculnya bahaya.
- h. Mencegah dan mengontrol timbulnya penyakit akibat pekerjaan.

- i. Mendapatkan penerapan cahaya yang baik.
- j. Mengatur kelembapan dan suhu udara dengan baik.
- k. Menyegarkan udara secara berkala
- l. Menjaga kebersihan, ketertiban, dan Kesehatan.
- m. Memastikan bahwa tenaga kerja, alat kerja, lingkungan kerja, dan proses kerja selaras.
- n. Mengamankan dan mempermudah pengangkutan orang, hewan, tumbuhan, dan barang
- o. Merawat semua jenis bangunan
- p. Mengamankan dan mempelancar pekerjaan bongkar muat dan penyimpanan barang
- q. Mencegah aliran listrik yang berbahaya agar tidak terkena pekerja
- r. Meningkatkan dan menyesuaikan pengamanan pekerja terhadap bahaya kecelakaan kerja.

Keselamatan kerja dijelaskan juga didalamn *international safety management code* pada bagian 1 part A implementasi umum, dimana ISM Code memiliki tujuan memberikan standar internasional tentang keselamatan kerja dan pengoprasian kapal yang aman dan mampu mencegah pencemaran lingkungan. Tujuan utama dari ISM Code ini untuk menjaga keselamatan di laut dan mencegah pencemaran atau kerusakan laut. Dalam ISM Code terdapat sistem yang disebut *safety management system* (SMS), sistem ini bertujuan untuk memastikan agar setiap kapal mematuhi peraturan tentang keselamatan, mengikuti pedoman, dan standar yang telah diberlakukan.

Sistem manajemen keselamatan (SMS) adalah seluruh kebijakan

manajemen keselamatan wajib memenuhi beberapa persyaratan fungsional dasar untuk memastikan keselamatan setiap kapal, seperti:

- a. Prosedur dan pedoman saat bertindak di situasi darurat.
- b. Kebijakan keselamatan serta perlindungan lingkungan.
- c. Pedoman dan prosedur untuk melaporkan kecelakaan dan segala bentuk ketidaksesuaian lainnya.
- d. Informasi tentang otoritas dan komunikasi antara awak kapal dan personal darat.
- e. Prosedur dan pedoman untuk memastikan kapal yang aman dan perlindungan lingkungan kelautan sesuai dengan hukum internasional.
- f. Prosedur audit internal dan tinjauan manajemen.

Rencana penanganan keselamatan merupakan tanggung jawab dari pemilik kapal, orang yang dipilih sebagai pemilik kapal, dan nahkoda kapal bertanggung jawab atas rencana penanganan keselamatan kapal. Jika SMS (*safety management system*) kapal berjalan dengan baik, kapal akan mampu mengalami *zero accident*. Jika masalah atau kecelakaan masih muncul, masalah tersebut akan dievaluasi untuk menemukan solusi yang sesuai. Audit internal perlu dilakukan dengan teliti agar *zero accident* mampu terlaksanakan.

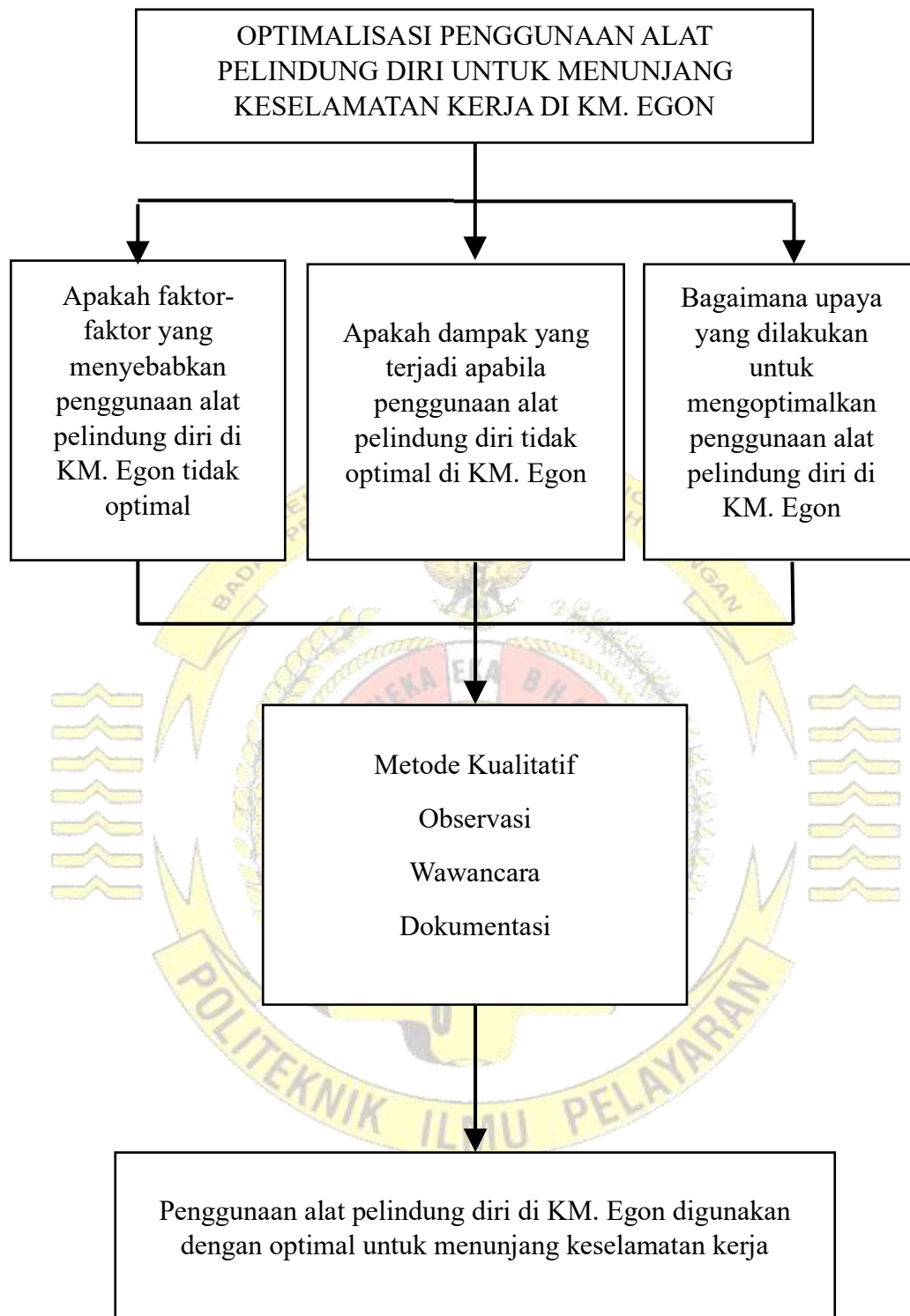
B. Kerangka penelitian

Kerangka penelitian menggambarkan lebih rinci dan terorganisir tentang bagian yang saling berkaitan dalam suatu penelitian. Kerangka penelitian memberikan pemikiran yang konseptual dan metodologis yang jelas agar nantinya penulis dapat memperoleh manfaat dari penelitian, kerangka berpikir berfungsi

untuk mengembangkan topik yang diangkat oleh peneliti.

Guna melakukan optimalisasi dalam penggunaan alat pelindung diri, penulis akan menggambarkan kerangka penelitian atau konseptual dalam bentuk diagram untuk menjawab atau mengatasi permasalahan utama yang telah diidentifikasi, Berikut adalah contoh diagram tugas akhir yang ditunjukkan oleh penulis.





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari hasil penelitian dan analisis mendalam yang telah dilakukan terkait masalah yang ada di KM. Egon, khususnya mengenai penggunaan alat pelindung diri (APD) yang tidak optimal oleh para pekerja, dapat diambil beberapa kesimpulan penting sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang menyebabkan penggunaan alat pelindung diri di KM. Egon tidak optimal antara lain: kurangnya kesadaran dari *crew* kapal mengenai pentingnya penggunaan alat pelindung diri, material yang tidak memenuhi standar operasional kerja, metode penggunaan alat pelindung diri yang kurang lengkap dan tidak sesuai dengan kegiatan kerja, dan kondisi lingkungan yang tidak mendukung sehingga mengurangi kepatuhan penggunaan APD.
2. Dampak yang terjadi apabila penggunaan alat pelindung diri tidak optimal di KM. Egon adalah dapat menimbulkan kecelakaan kerja pada *crew* kapal, penurunan produktivitas akibat kecelakaan, serta peningkatan biaya yang harus ditanggung oleh perusahaan.
3. Upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan alat pelindung diri di KM. Egon adalah menyediakan APD sesuai dengan standar internasional serta meningkatkan kesadaran diri kru dengan sosialisasi atau workshop dan pengawasan rutin yang dilakukan oleh nahkoda atau perwira kapal saat bekerja.

B. Keterbatasan Penelitian

Mempertimbangkan bahwa peneliti melibatkan berbagai faktor yang dapat

mempengaruhi penggunaan alat pelindung diri (APD) yang yang tidak optimal, peneliti memutuskan untuk membatasi fokus penelitian pada masalah yang telah dibahas sebelumnya. Dengan mempersempit cakupan penelitian, peneliti dapat lebih fokus pada analisis faktor-faktor spesifik yang berkontribusi terhadap penggunaan APD yang tidak optimal. Hal ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif serta rekomendasi yang tepat untuk mengatasi masalah tersebut. Adapun keterbatasan didalam penelitian ini:

1. beberapa kendala dalam pengambilan dokumen dikarenakan Tingkat keramaian penumpang.
2. Penelitian hanya dilakukan dengan 1 kapal pada saat praktek laut, yaitu kapal KM. Egon.
3. Objek penelitian hanya difokuskan pada faktor tidak optimalnya penggunaan alat pelindung diri.

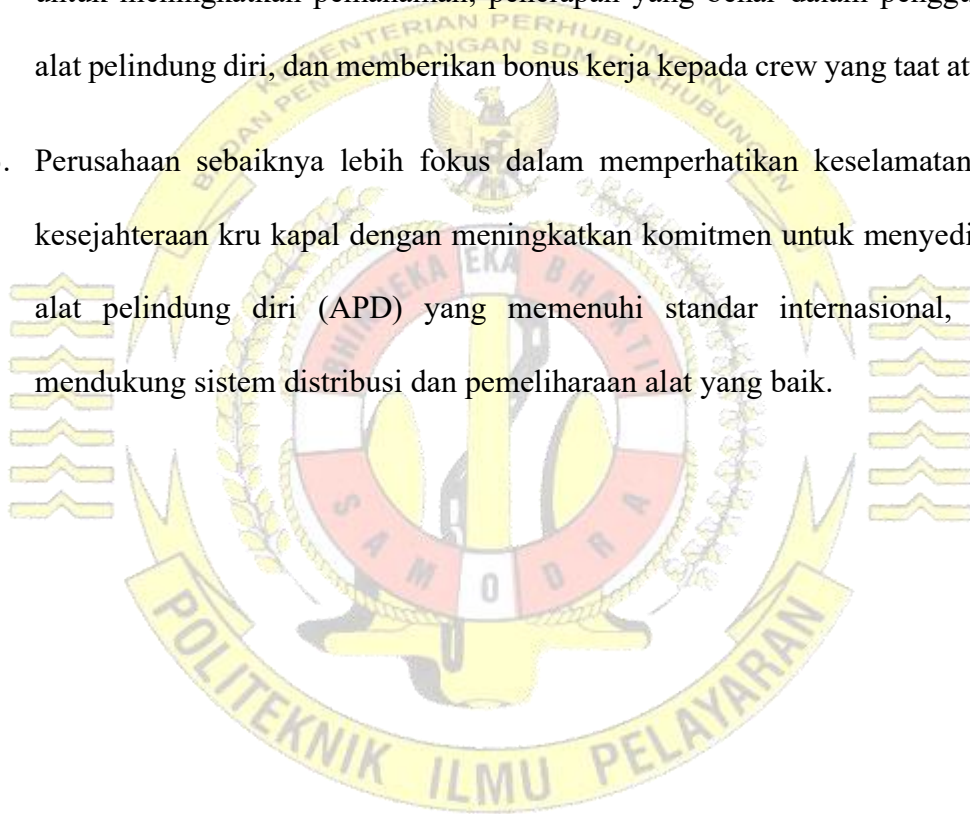
C. Saran

Berdasarkan pengantar mengenai berbagai isu yang telah diidentifikasi, peneliti menyampaikan sejumlah saran yang dirumuskan dengan harapan dapat menjadi solusi yang tepat guna untuk mengatasi permasalahan yang ditemukan di lapangan.

1. Para crew kapal sebaiknya secara aktif meningkatkan kesadaran diri mengenai pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD) dalam setiap aktivitas kerja di kapal, mengingat risiko kecelakaan dan bahaya kerja yang tinggi di lingkungan maritim. Peningkatan kesadaran ini dapat dilakukan melalui

pelatihan rutin, sosialisasi prosedur keselamatan, dan pemantauan ketat oleh pihak yang berwenang.

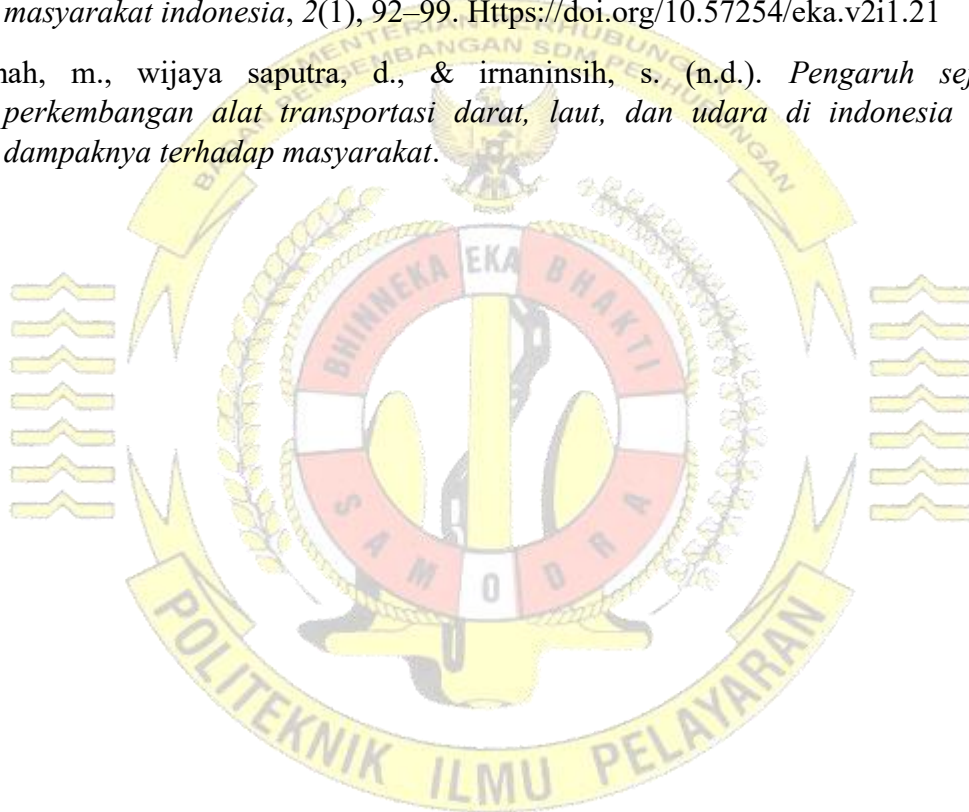
2. Para perwira kapal dan nahkoda sebaiknya meningkatkan kesadaran mengenai kecelakaan kerja di kalangan *crew* kapal, agar tercipta keselamatan kerja serta kondisi kerja yang aman dan terkendali, melaksanakan drill kecelakaan kerja secara berkala dan pelatihan rutin mengenai penggunaan alat pelindung diri, untuk meningkatkan pemahaman, penerapan yang benar dalam penggunaan alat pelindung diri, dan memberikan bonus kerja kepada crew yang taat aturan.
3. Perusahaan sebaiknya lebih fokus dalam memperhatikan keselamatan dan kesejahteraan kru kapal dengan meningkatkan komitmen untuk menyediakan alat pelindung diri (APD) yang memenuhi standar internasional, serta mendukung sistem distribusi dan pemeliharaan alat yang baik.



DAFTAR PUSTAKA

- Adi eko setiawan. (2021). *Optimalisasi keselamatan kerja dalam proses memasuki enclosed space guna meminimalisir kecelakaan kerja di atas km, sabuk nusantara 106*.
- Adiputra i komang hedi pramana, riyanto budi, haryonto dwi, & wijayanto danuja. (2022). *Analisis kecelakaan kapal lestari maju dengan menggunakan metode accodent mapping (accimap)*.
- Adyssya, k., assyahra, g., hikma b, n., rahman, a., kesehatan, p., kerja, k., masyarakat, k., muslim indonesia, u., & kesehatan, a. K. (2024). Penggunaan alat pelindung diri (apd) pada tenaga kerja bongkar muat di terminal peti kemas kendari. In *window of public health journal* (vol. 5, issue 2).
- Amin, m., muhammadiyah bima, s., stih, j., & bima, m. (2020). Peranan pengangkutan laut sebagai sarana transportasi masyarakat indonesia the role of sea transportation as a transportation facility for indonesian communities. *Jurnal fundamental*, 9(2). <https://doi.org/10.34304>
- Arsyad dwi tantri ayu safitri, rahim riska, lutfiyah zainab, firmansyah mithasari chori, & mawaddah wa ode sukma. (2024). *Strategi peningkatan keselamatan pelayaran*.
- Dr. Indasah, ir. M. K., & dara benedicta antonida, s. E. (2024). *Manajemen resiko di tempat kerja* . Cv budi utama.
- Dr. Muhamad ramdhan, s. Pd. , m. M. (2021). *Metode penelitian*. Cipta media nusantara(cmn).
- Hendrawan, a., maritim, a., & cilacap, n. (2020). Program kesehatan dan keselamatan kerja di atas kapal. In *jurnal sains teknologi transportasi maritim* (vol. 2, issue 1).
- Keselamatan, j., kerja, k., lingkungan, d., iqbal, m., kamaludin, a., lingkungan, j. K., bandung, k., & barat, j. (2021). Analisis faktor penyebab kecelakaan kerja pada pekerja pertambangan. *Artikel*, 02(1). <http://jk3l.fkm.unand.ac.id/>
- N. Aulia aziz. (2021). *Pengayaan uji kompetensi manajemen keperawatan*. Health books publishing.
- Pengabdian kesehatan, j., rias arsy, g., dyah listyarini, a., setyo wulan, e., setya putri, d., putri purwandari, n., fitriana, v., lidya, s., isyeh wulandari, e., studi ilmu keperawatan stikes cendekia utama, p., studi ilmu keperawatan akper krida husada, p., & program studi ilmu keperawatan stikes cendekia utama, m. (2022). *Penerapan apd (alat pelindung diri) lengkap untuk menunjang kesehatan dan keselamatan kerja di pabrik tahu “rukun” desa dadirejo kecamatan margorejo kabupaten pati*. 5(2). <http://jpk.jurnal.stikescendekiautamakudus.ac.id>

- Prof. Dr. Sugiyono. (2020). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan r&d* . Alfabeta. Cv.
- Prof. Dr. Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kualitatif* . Alfabeta. Cv.
- Putri, a. N. (n.d.). Faktor faktor yang mempengaruhi kepatuhan pekerja terhadap penggunaan alat pelindung diri (apd) di tempat kerja : sebuah literature review. *Jurnal ilmiah multidisiplin*, 1(5). <https://doi.org/10.5281/zenodo.8088202>
- Sugiyono, & setiyawami. (2022). *Metode penelitian sumber daya manusia* . Alfabeta.cv.
- Supriyanto, d. (2023). Sosialisasi alat pelindung diri untuk menjaga keselamatan dan kesehatan kerja kepada pekerja lapangan. *Ekalaya: jurnal pengabdian kepada masyarakat indonesia*, 2(1), 92–99. <https://doi.org/10.57254/eka.v2i1.21>
- Trianah, m., wijaya saputra, d., & irnaningsih, s. (n.d.). *Pengaruh sejarah perkembangan alat transportasi darat, laut, dan udara di indonesia serta dampaknya terhadap masyarakat*.



LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

TRANSKRIP WAWANCARA

Kapal: KM. Egon

Perusahaan: PT. Pelni

Tanggal wawancara : 8 febuari 2024

1. Wawancara dengan mualim 3

Responden 1

Nama : Hendri Kristanto

Jabatan : Mualim 3

Peneliti : Selamat malam third. Mohon maaf mengganggu, mohon izin bolehkah saya meminta waktunya untuk menanyakan sesuatu third ?

Third officer : Malam det, silahkan det, mau bertanya tentang apa ?

Peneliti : Ijin third perihal tentang penggunaan alat pelindung diri yang tidak lengkap digunakan pada saat bekerja dan material yang dibuat seperti penggunaan sepatu kodok itu thrid ?

Third officer : Iya det sebenarnya penggunaan alat pelindung diri itu sudah diatur dalam solas, tapi saya perhatikan crew kapal masih banyak menggunakan sepatu yang tidak standar, dikarenakan kurangnya kesadaran dan lagian untuk apd sendiri itu rata-rata malakukan pembelian mandiri, jadi kami belum bisa

menyamaratakan untuk pembelian itu tergantung keadaan keuangan mereka.

Peneliti : Tapi third apakah menyisihkan uang dari penghasilan lebih ringan dari pada harus menanggung akibat dampak dari penggunaan alat pelindung diri yang tidak lengkap ?

Third officer : Benar det, seharusnya mereka berpikir seperti itu, sebelum kejadian sesuatu yang tidak diinginkan, dari situlah det kita bisa lihat untuk kesadaran crew kapal akan penggunaan alat pelindung diri yang benar belum terlihat.

Peneliti : Berarti kurangnya kesadaran diri akan penggunaan alat pelindung diri termasuk salah satu faktor tidak optimalnya penggunaan alat pelindung diri ya third ? untuk perusahaan apa sudah mengambil keputusan akan hal tersebut third ?

Third officer : Betul sekali det, salah satu faktor yaitu kesadaran dari kru itu, kalau udah sadar akan sesuatu pasti tidak akan meremehkan hal itu, kalau untuk perusahaan itu sudah kami bicarakan agar crew kapal mendapatkan pembagian dari perusahaan.

Peneliti : Lalu bagaimana upaya yang dilakukan untuk membenahi kejadian seperti itu ya third ?

Third officer : Kalau menurut saya ya det untuk menagulangi ha seperti itu, seharusnya kita meningkatkan kesadaran akan pentingnya menggunakan alat-alat pelindung diri, seperti melakukan seminar terhadap crew kapal, melakukan pengecekan atau inspeksi dadakan saat bekerja, dan menyediakan alat- alat

pelindung diri yang berguna untuk menungjang keselamatan untuk crew kapal.

Peneliti : Berarti upaya yang dilakukan itu berasal dari diri kita sendiri untuk melakukan sesuatu hal dengan baik untuk keselamatan diri sendiri dan bersama ya third

Third officer : Betul det, dengan itu kita mampu menimbulkan kewaspadaan saat bekerja agar tingkat kecelakaan berkurang.

Peneliti : Siap third, terimakasih atas wawasan dan jawaban yang telah diberikan, saya ijin melakukan kegiatan selanjutnya third, selamat malam.

Third officer : Baik det, selamat malam det.



Mengetahui

Nahkoda KM Egon


CAPT. Andi Wahyu Rindi



Tanggal wawancara : 10 febuari 2024

1. Wawancara dengan bosun

Responden 2

Nama : Supardi

Jabatan : Bosun

Peneliti : Selamat siang bang, ijin bang meminta waktunya sebentar untuk melakukan wawancara, apakah bisa bang ?

Bosun : Boleh det, mau membicarakan tentang apa det.

Peneliti : Apakah ada contoh pengalaman tentang alat pelindung diri yang tidak optimal yang pernah abang alami?

Bosun : Pernahlah det. seperti sarung tangan pelindung yang kita gunakan seringkali sudah tipis atau robek karena pemakaian terus-menerus. Padahal, sarung tangan sangat penting untuk melindungi tangan dari bahan kimia atau benda tajam. Selain itu, kadang kita juga kekurangan kacamata pelindung yang sesuai, sehingga beberapa kru terpaksa bekerja tanpa perlindungan mata yang memadai, dan sepatu yang bukan sepatu safety hanya sepatu karet yang tidak ada daya ketahanan untuk melindungi.

Peneliti : Menurut abang, apa upaya terbaik untuk mengatasi masalah ini?

Bosun : Menurut aku det, perlu adanya sistem manajemen APD yang lebih baik. Mulai dari pemilihan APD yang berkualitas,

penyediaan stok yang cukup, hingga pemeliharaan rutin. Selain itu, pelatihan tentang pentingnya APD dan cara merawatnya juga perlu ditingkatkan. Dengan begitu, kita bisa memastikan bahwa setiap kru memiliki APD yang optimal dan siap digunakan kapan saja.

Peneliti : Menurut abang, apa dampak terhadap crew yang menggunakan APD kurang lengkap ?

Bosun : Alat pelindung diri itu sangat penting digunakan pada saat kita bekerja di atas kapal, alat itu secara langsung menolong kita dari manabahaya yang mungkin saja bisa menyebabkan kita sakit atau bahkan meninggal, dengan menggunakan alat pelindung diri itu kita mampu meminimalisir kejadian bahaya yang kita tidak inginkan, makanya kenapa penggunaan alat pelindung diri itu sangat penting digunakan. Kalau ada kru yang tidak lengkap menggunakan alat pelindung diri tegur aja di atas kapal itu membahayakan dirinya sendiri, contoh saja teman kamu, kerja tidak menggunakan sarung tangan, helm, dan sepatu yang standar sop malah menggunakan sepatu karet, yang terjadi ya seperti kemarin keadaan kapal goyang lantai licin dan akhirnya terjatuh coba saat itu dia menggunakan sepatu *safety* pasti tidak terjatuh, dan akibatnya badan jadi sakit akibat terjatuh.

Peneliti : Iya sih bang coba pada saat itu teman saya tidak menggunakan sepatu karet mungkin dia tidak akan terjatuh, jadi kalau boleh tau lagi bang, dampak dari penggunaan alat pelindung diri yang

tidak optimal ini apa saja yang bang ?

Bosun : APD yang tidak optimal itu det tidak hanya membahayakan keselamatan dan kesehatan pekerja, tetapi juga dapat menimbulkan berbagai dampak negatif bagi perusahaan dan lingkungan. Seperti perusahaan rugi karna biaya tambahan dari kelalaian kru, kruw mengalami luka jangka panjang, bisa menurunkan produktifitas, dan mungkin reputasi dari perusahaan bisa terkesan buruk det.

Peneliti : Nah bang, sebagai kepala kerja upaya apa yang dilakukan untuk meningkatkan penggunaan alat pelindung diri bang ?

Bosun : Kalau menurut saya det, yang pertama pastinya Memberikan pelatihan rutin kepada kru kapal untuk penggunaan APD, Memilih APD yang sesuai dengan resiko kerja yang ada, Memastikan APD memenuhi standar kerja yang berlaku, Memilih APD yang nyaman digunakan untuk meningkatkan kepatuhan kru, Meningkatkan kesadaran akan pentingnya penggunaan APD melalui perbincangan atau obrolan, Melakukan pengecekan terhadap penggunaan APD di lapangan, dan Memberikan hukuman bagi yang tidak mematuhi aturan penggunaan APD det.

Peneliti : Jadi kesadaran dan pengawasan itu penting ya bang untuk penggunaan alat pelindung diri, siap bang, terimakasih banyak, saya ijin melanjutkan kegiatan bang.

Bosun : Oke det sama-sama, jagan lupa *safety first*.

Peneliti : Siap bang



Tanggal wawancara : 15 febuari 2024

1. Wawancara dengan bosun

Responden 2

Nama : Misarto

Jabatan : Juru Mudi

Peneliti : Selamat sore bang, sibuk ngga bang ?

Juru Mudi : Habis harian det, ada apa ?

Peneliti : Mau tanya-tanya tentang alat pelindung diri bang

Juru Mudi : Boleh det, mau tanya apa ?

Peneliti : Bagaimana pendapat abang tentang penggunaan alat pelindung diri yang tidak sesuai dengan SOP dikapal ini bang ?

Juru Mudi : Seharusnya det kapal penumpang itu paling taat menggunakan alat pelindung diri saat bekerja selain menunjang keselamatan, kalau pada saat kerja kita di foto penumpang dan diberitahu atasan mungkin bakalan ditegur, seperti penggunaan alat pelindung diri ti tipe kapal 2000 itu penggunaan alat pelindung diri sangat diperhatikan. Mungkin dikapal ini dikarenakan kurangnya pengawasan makanya abk pada menggunakan alat pelindung diri yang penting make aja det

Peneliti : Nah betul bang, terus menurut abang upaya yang dilakukan jika penggunaan alat pelindung diri tidak sesuai bagaimana bang ?

Juru Mudi : Kalau menurut ku det karena aku juga pernah melakukan itu,

yang terutama meningkatkan kesadaran dan pengetahuan tentang alat pelindung diri itu sih det, karena kalo dari orangnya yang belum sadar mau APD canggih sekalipun dikasi juga bakal tidak digunakan det.

Peneliti : Berarti pengetahuan dan kesadaran diri itu menjadi salah satu faktor penggunaan alat pelindung diri yang baik dan sesuai SOP ya bang,

Juru mudi : Betul sekali det, contoh saja temen kamu yang jatuh akibat lantai licin dan kapal goyang karena muatan masuk, kalau dia menggunakan sepatu yang standar mungkin saja dia tidak terjatuh, kalau sandal karet itu dibawahnya licin makanya bisa terjatuh, maka itu det kita perlu menggunakan alat pelindung diri dengan benar dikarenakan kita tidak tahu hal buruk datang kapan saja.

Peneliti : Iya bang, karena kelalaian dan sepele terhadap alat pelindung diri jadinya terjatuh untung tidak parah bang

Juru mudi : Kalo kamu harian tolong diperhatikan penggunaan alat pelindung dirinya det, dicatat itu

Peneliti : Siap bang, terimakasih atas waktu dan kesempatannya bang, saya ijin Kembali bang

Juru mudi : Oke det, sama-sam



LAMPIRAN 2

Berita Kecelakaan Kerja



BERITA ACARA KECELAKAAN KERJA

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Lengkap : Andi Wahyu Riadi
Jabatan : Nakhoda

Dengan ini menerangkan dengan sebenarnya bahwa telah terjadi kecelakaan kerja yang menimpa awak kapal atas nama :

Nama Lengkap : Sultan Abdul
Bagian/Unit kerja : Kadet Mesin

Adapun uraian kejadiannya adalah sebagai berikut :

Kecelakaan terjadi pada tanggal : 5 Desember 2023 pukul 09.00 WITA

Lokasi kejadian : Kamar Mesin

Kronologis : Hari ini pada tanggal 5 Desember 2023, dimana kapal sedang perjalanan menuju pelabuhan Batu Licin . Telah terjadi kecelakaan kerja awak kapal atas nama Sultan Abdul selaku kadet mesin, sedang melaksanakan kerja harian di kamar mesin. Saat hendak menuju kamar mesin, korban menggunakan *safety shoes* yang tidak sesuai standar oprasional kerja (bahan plastik) kemudian korban tergelincir dan terjatuh. Korban mengalami benturan di siku dan bahu yang mengakibatkan memar. Awak kapal yang berada di lokasi segera membawa korban ke poliklinik kapal untuk mendapatkan perawatan lebih lanjut.

Demikian berita acara kecelakaan ini kami buat dengan sebenarnya untuk digunakan sebagaimana mestinya

Jakarta, 25 Januari 2024

Nakhoda

Capt. Andi Wahyu Riadi

Saksi I

Ayi Supratman

PT Pelabuhan Indonesia (Persero)
Jl. Supatman No. 14 Jakarta Pusat
10130, DKI Jakarta, Indonesia
Telp. 021-4334342
Fax. 021-4334338
www.pelni.co.id

Sumber: Arsip Dokumen KM. Egon

LAMPIRAN 3

Surat Permintaan Barang






PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
SURAT PERMINTAAN BARANG (S P B)
BAGIAN : NAUTIKA
NO. : 18.07/01/SPB/126/2023
TGL. 18 JULI 2023

KAPAL : KM. EGON (YGRF)
INSTALASI : DECK

UNIT : ARMADA

SEGMENT :

HAL 1 DARI 1 HAL

NO	NAMA, TYPE BARANG	KODE BARANG	PART NUMBER	KODE PABRIK	SATUAN	J U M L A H				KETERANGAN
						JATAH	SISA	DIMINTA	DISETUJUI	
1	WEARPACK				UNIT			2		PERLENGKAPAN
2	SAFETY HELMET				UNIT			5		PERLENGKAPAN
3	SAFETY SHOES				UNIT			2		PERLENGKAPAN


NAKHODA
Capt. ANDY WAHYU RIADI
Nrp. 0 7776


MUALIM I
M. Faisal Yusuf
NRP. 08788

Sumber: Arsip Dokumen KM. Egon

LAMPIRAN 4

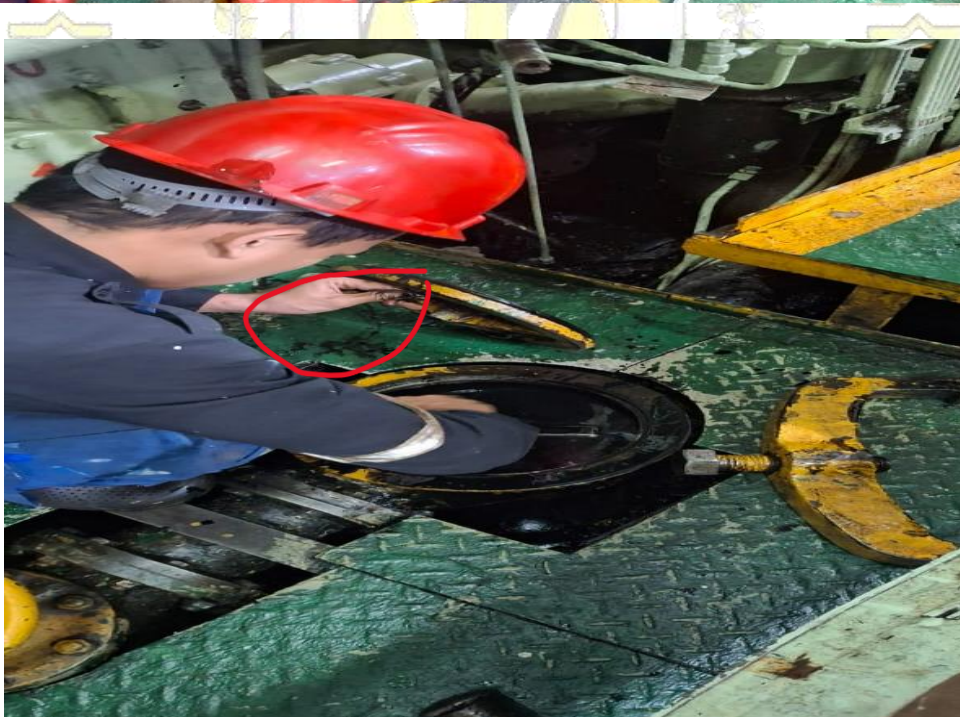


Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 5

Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 6



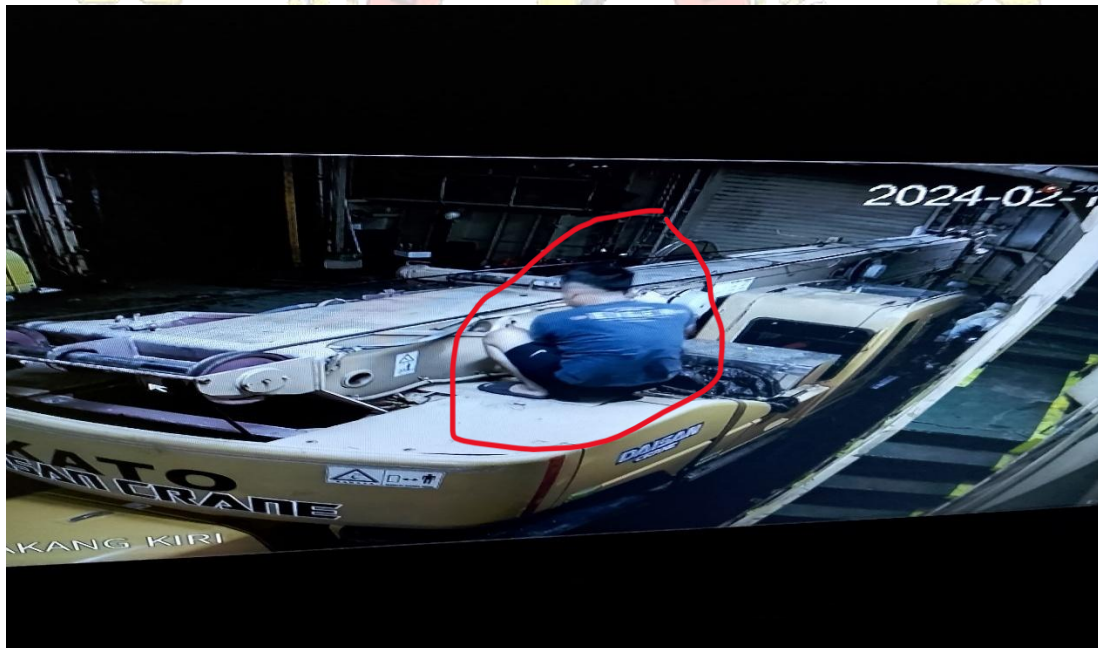
Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 7



Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 8



Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 9

safety meeting dan sosialisasi terkait alat pelindung diri



**PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)
(PELNI)**

DAFTAR HADIR SAFETY MEETING LATIHAN DARURAT KOMANDAN REGU

NO.	NAMA	NRP.	JABATAN	REGU	TANDA TANGAN
01.	FENDI YULIANTO	N 11478	Jenang I	1	01. <i>[Signature]</i>
02.	SONHAJI	N 11275	Kerani I	2	02. <i>[Signature]</i>
03.	ARU BUDIYONO	O 7894	Masinis I	3	03. <i>[Signature]</i>
04.	AHMAD F WATHONI	N 14334	Masinis II	4	04. <i>[Signature]</i>
05.	RICCI H SILABAN	N 15862	Masinis III	5	05. <i>[Signature]</i>
06.	M FAISAL YUSUF	O 8788	Mualim I	Darurat	07. <i>[Signature]</i>
07.	ASWIN WAHYU P	O 8699	Mualim II	Penolong	07. <i>[Signature]</i>
08.	HENDRI K	N 16086	Mualim III	Anjungan	08. <i>[Signature]</i>
09.	GRAYOGI HARSONO	O 8810	Markonis I	Anjungan	09. <i>[Signature]</i>
10.	AKHIR WIDIARSO	O 7818	KKM	Anjungan	10. <i>[Signature]</i>
11.	ALFRIDUS YASINTUS	O 9223	Dokter	Anjungan	11. <i>[Signature]</i>

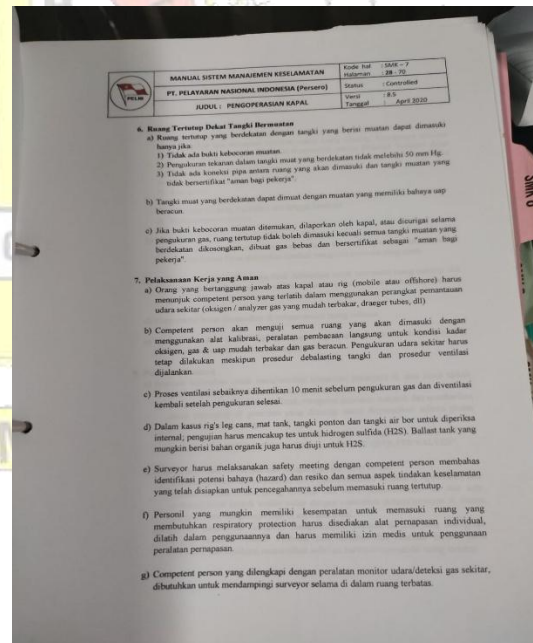
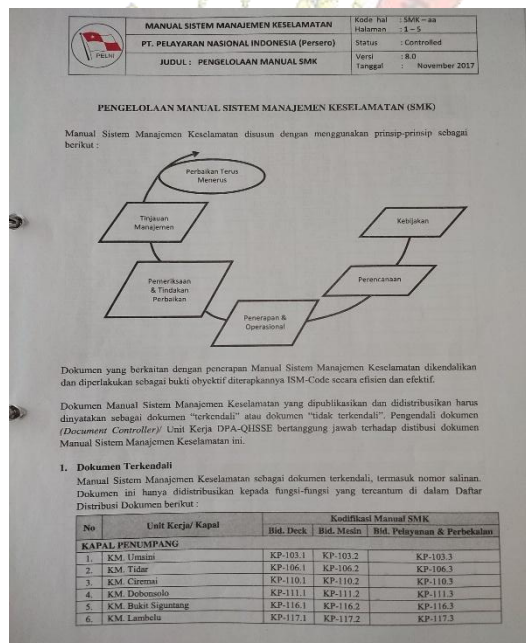
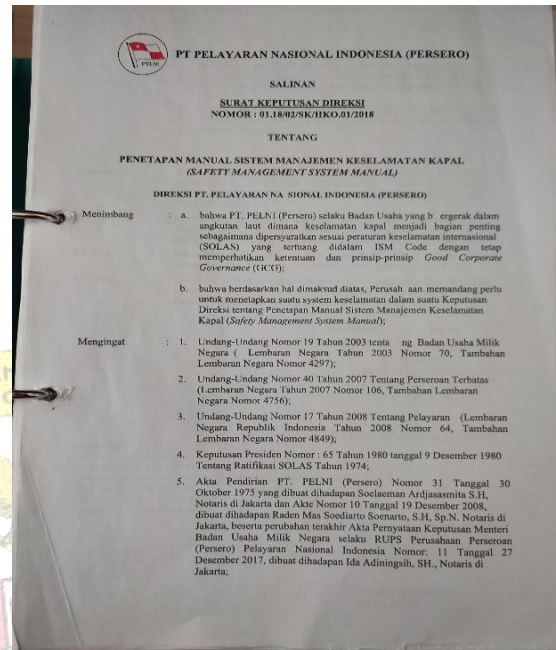
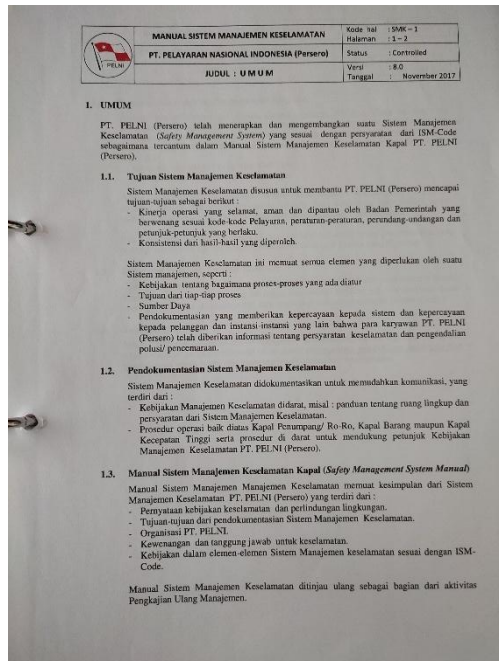
Km. EGON, 6 JANUARI 2024
NAKHODA

[Signature]
Capt. ANDY WAHYU RIADI
Nrp. 0 7776

Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 9

Safety management system



Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 10

Crew list

KKHLAK

KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN

KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN

Nama Kapal : KM. EGON IMO. 9032719

Call Sign : YGRF

Register : JAKARTA

Pemilik / Agent : DIRJEN.HUBLA / PT. PELNI

CREW - LIST
VOYAGE. 02. 2024 LANJUTAN

Periode Periode 06 Februari s.d 14 Februari 2024

PELNI
Perusahaan Nasional Indonesia

LOA : 94,30 M

Isi Kotor : 4.914 GT

Isi Bersih : 1.928 NT

Lin : NP21

NO.	NO. SJUL	NAMA	NRP	JABATAN	IJAZAH / BST	NOMOR BUKU PELAUT	MASA BERLAKU	KODE PELAUT
1	0	Andi Wahyu Rudi	0 7776	Nakhoda	ANT I / 2017	F 097233	16-Jan-2025	6200094418
2	01	Muh. Faisal Yusuf	0 8788	Mualim I	ANT II / 2020	G 085328	02-Jun-2024	6202115789
3	124	Sulistyo	0 9146	Mualim II	ANT III / 2016	F 220544	18-Feb-2026	6201290467
4	114	Ahmad Hendri Kristanto	16068	Mualim III	ANT III / 2020	F 132605	04-Jul-2025	6202014425
5	125	Arif Widodo	0 6160	Markonis	SRE-IV/2018	F 308069	30-Dec-2024	6200133917
6	128	Sigit Purnomo	11485	PUK	B S T	H 038333	02-Aug-2025	62000954335
7	77	Alfridus Yashintus Seran	0 9223	Perawat Kpl	B S T	F 024197	10-May-2024	6201493692
8	50	Fendi Yulianto	11478	Jenang	B S T	I 020294	28-Apr-2025	6200488897
9	96	Akhir Widiarso	0 7818	KKM	ATT I / 2021	F 200635	17-Jan-2025	6200074251
10	113	Ari Budiyo	0 7694	Masinis I	ATT II / 2023	G 009685	19-Jan-2025	6200084485
11	125	Ridho Illahi	0 8703	Masinis II	ATT III / 2021	F 110602	19-Mar-2025	6201477474
12	101	Ricci H. Silaban	15862	Masinis III	ATT III / 2019	H 068043	04-Oct-2025	6211519789
13	82	Mohamad Jamal	0 7826	Ah. Listrik I	B S T	H 030593	19-Apr-2025	6200411895
14	54	Fredy Hans Outang	0 6311	Serang	Ratings Able	G 103262	12-Oct-2024	6200261112
15	92	Ajik Setyawan	15829	Mistri	Ratings Able	G 134259	06-Feb-2026	6200361841
16	124	Irvan Resa Fatu Rohman	16178	Juru Mudi	Ratings Able	I 084179	30-Nov-2026	6211614481
17	115	Ridwan Jamaludin	16070	Juru Mudi	RFD	F 250545	04-Jul-2024	6211924629
18	105	Fajar Setiawan	15894	Juru Mudi	RFD	I 067654	09-Jun-2026	6211590470
19	112	Denis Anur Rosyid	16006	Juru Mudi	RFD	I 124651	21-Dec-2026	6211612935
20	109	Hermandar	15991	Juru Mudi	Ratings Able	F 042360	04-Jul-2024	6201293337
21	106	Endra Goesman	15966	Kelasi	Ratings Able	F 259450	30-Jul-2024	6201335737
22	119	Supardi	16013	Kelasi	RFD	F 292471	16-Oct-2024	6211937692
23	23	Muh. Syariful Arif	0 8261	Mandor Mesin	Able Engine	H 000239	08-Mar-2025	6200412688
24	62	Moch. Agung Hidayah	0 7116	Kasap Mesin	RFE	F 170151	30-Aug-2025	6200273526
25	127	Usman Bin Sair	16147	Juru Minyak	RFE	I 129533	15-Jan-2027	6211612070
26	101	Muh. Alvin Nurdin	15920	Juru Minyak	ATT V / 2022	F 096274	01-Feb-2025	6211701188
27	111	Andi Bangsawan P	16010	Juru Minyak	RFE	G 111415	03-Nov-2024	6212132871
28	110	Sainal Abidin	15990	Juru Minyak	ATT V / 2017	F 046407	30-Aug-2024	6200506563
29	84	Johni Kaware	0 7419	Pelayan Kepala	B S T	E 094945	02-Apr-2024	6200523419
30	123	Moch. Yusuf	11490	Perakut Masak	B S T	H 022525	26-Apr-2025	6200268416
31	29	Wili Sindu Pratama	11441	Juru Masak	B S T	F 069209	05-Feb-2025	6201335093
32	74	Kasindun	0 7368	Juru Masak	B S T	F 069148	23-Jan-2025	6201588686
33	32	Firmansyah Raditya	11226	Juru Masak	B S T	G 006391	09-Jun-2025	6202081259
34	40	Ujang Walyadin	11564	Pelayan	B S T	F 107431	25-Jan-2025	6201296743
35	123	Sarkawi	11206	Pelayan	B S T	I 016632	06-Feb-2026	6200361240
36	78	Arif Junaidi	11482	Pelayan	B S T	F 221200	06-Mar-2024	6201339333
37	36	Asep Indra Jatnika	11231	Pelayan	B S T	F 130180	12-Apr-2025	6201591213
38	34	Herli Susanto	11542	Pelayan	B S T	F 070524	12-Sep-2024	6201157535
39	39	Nurhanadi	11207	Pelayan	B S T	F 116586	22-Sep-2025	6202007454
40	40	Yana Mulyana	11565	Pelayan	B S T	G 035656	11-Jan-2026	6200265218
41	41	Muhni	11225	Pelayan	B S T	F 118355	27-Mar-2025	6201331131
42	84	Leonardus Nainggolan	PIDC	Satpam	B S T	F 056997	11-Aug-2024	6200266431
43	60	Eduwart Yoshep	PIDC	Satpam	B S T	F 307561	09-Dec-2024	6200267142
44	106	Maman Suryaman	PIDC	Satpam	B S T	F 195642	12-Nov-2024	6201408496
45	93	Irman	PIDC	Satpam	B S T	I 000661	22-Nov-2025	6211449389
46	102	Joan Krisna Reyhanandi	PROLA	Kadet Dek	B S T	I 008261	27-Feb-2026	6212251213
47	103	Kadek Gilang Abdi KDW	PROLA	Kadet Dek	B S T	I 008242	27-Feb-2026	6212251615
48	117	Wildan	PROLA	Kadet Dek	B S T	I 097654	26-Sep-2026	6212263255
49	90	Ayi Suparman	PROLA	Kadet Mesin	B S T	G 087832	19-May-2026	6212215379
50	91	M. Ardi Prawirayudha	PROLA	Kadet Mesin	B S T	G 087838	19-May-2026	6212215384
51	118	Sultan Abdul Al Faris	PROLA	Kadet Mesin	B S T	I 056514	19-May-2026	6212211071
52	129	Erico Rifqi Azury	PROLA	Kadet Dek	B S T	I 099487	26-Nov-2026	6212124710

Notes:

PT PELNI NASIONAL INDONESIA (Persero)
KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN
Jl. Pelabuhan Merak No. 10 Jakarta Pusat
Telp. (021) 571-5000
Fax. (021) 571-5000
www.pelni.co.id

PT PELNI NASIONAL INDONESIA (Persero)
KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN
Jl. Pelabuhan Merak No. 10 Jakarta Pusat
Telp. (021) 571-5000
Fax. (021) 571-5000
www.pelni.co.id

PT PELNI NASIONAL INDONESIA (Persero)
KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN
Jl. Pelabuhan Merak No. 10 Jakarta Pusat
Telp. (021) 571-5000
Fax. (021) 571-5000
www.pelni.co.id

Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 11

Ship particular

	SHIP PARTICULARS KM.EGON	 PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
NAME OF SHIP CALL SIGN NATIONALITY PORT OF REGISTRY REGISTRY NUMBER IMO NUMBER TANDA SELAR GROSS TONNAGE TYPE OF SHIP NETTO TONNAGE DEAD WEIGHT (D.W.T) LENGTH OVER ALL (L O.A) BREADTH MOULDED DESIGN / MAX DRAUGHT DEPTH TO CAR DECK AIR DRAUGHT SHIPYART / NEW BUILDING YEAR OF BUILD MAIN ENGINE SPEED CRUISING BUNKER CAPACITY LUB. OIL CAPACITY OTHER TANKS FRESH WATER BALLAST WATER CARGO CAPACITY NUMBER OF CREW OWNERS OPERATORS NUMBER OF DECK SPECIFICATION OF PASSENGER FACILITIES	: KM. EGON : Y.G.R.F : INDONESIA : JAKARTA : 2001.Pst No. 1806/Ba : 9032719 : GT ,4914.NO. 1806/Ba : 4851 T : RORO - PASSENGER : 1455 T : 780,18 T : 94,30 M : 16,00 M : 4,30 M : 5,60 M : 10.50 M : SHINHAMA DOCKYARD CO .LTD : DECEMBER 1991 : DAIHATSU 6 DLM - 40 L (P) : DAIHATSU 6 DLM - 40 (S) : OUT PUT (M.C.O) 2 X 4500PS X 515/242 RPM : OUT PUT (C.S.O) 2 X 3825PS X488/229 RPM : 13,0 KNOT : 175.80 T : 74,8 : 12.08 T : 100.46 : 971.1 T : HEAVY EQUIPMENT @ 75 TON : TRUCK WITH CARGO @ 12 TON - 38 UNIT : MINI BUS/KK - 50 UNIT : MOTOR CYCLE - 38 UNIT : 45 PERSON INCLUDE MASTER : PT. PELNI (PERSERO) : PT. PELNI (PERSERO) : 4 (FOUR) UNTIL TOP DECK : KELAS UTAMA: 58 PERSON : TATAMI A : 220 PERSON : TATAMI B : 165 PERSON TOTAL 443 PERSON	KM. EGON, 14 MARET 2023  ANDI WAHYU RIADI NRP. 0 7776

Sumber: Arsip Dokumentasi KM. Egon

LAMPIRAN 12

Surat SKHCP

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 2417/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/05/2025**

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : KADEK GILANG ABDI KRISNA DANUARTA WIBAWA

NIT : 582111118115 N

Prodi/Jurusan : NAUTIKA

Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI

UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN KERJA DI KM. EGON

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 26%* (dua puluh enam persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 26 Mei 2025

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH

NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan

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

LAMPIRAN 13
DAFTAR RIWAYAT HIDUP
RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Kadek Gilang Abdi Krisna Danuarta Wibawa
2. Tempat, Tanggal Lahir : Singaraja, 16 Agustus 2002
3. NIT : 582111118115
4. Agama : Hindu
5. Jenis Kelami : Laki-laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Jl. Anggling Dharma, Dusun Dharma Semadhi,
Tukadmungga, Buleleng, Bali
8. Nama Orang Tua
 - Ayah : Putu Satria Wibawa
 - Ibu : Komang Yastini Arthawati
9. Riwayat Pendidikan
 - SD : SD N 1 Astina
 - SMP : SMP N 1 Singaraja
 - SMA : SMA Taruna Mandara
 - Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Pengalaman Praktek Laut
 - Nama Kapal : KM. Egon
 - Jenis Kapal : Passanger/ ro-ro
 - Perusahaan : PT. Pelayaran Nasional Indonesia
 - Alamat :Jl. Gajah Mada No.14 Jakarta Pusat, 10130
DKI Jakarta, Indonesia.