

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**MENINGKATKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
GUNA MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI
KAPAL MT. *STARGAZE***



JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS

NIT 22 363 08 3 102

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**MENINGKATKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
GUNA MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI
KAPAL MT. *STARGAZE***



JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS

NIT 22 363 08 3 102

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS
Nomor Induk Taruna : 22 363 08 3 102
Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

MENINGKATKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN GUNA MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MT.

STARGAZE

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya sendiri menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 26 Juni 2026



JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS
NIT 22 363 08 3 102

ABSTRAK

JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS (2026), MENINGKATKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN GUNA MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MT. *STARGAZE*. Dibimbing Oleh Ibu ELISE DWI LESTARI, S.Sos., M.Pd. Dan Bapak NATRIYA FAISHAL RACHMAN, M.Pd.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang menghambat manajemen keselamatan serta upaya peningkatan sistem manajemen keselamatan guna mengurangi risiko kecelakaan kerja di atas kapal M.T. *Stargaze*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Penelitian dilaksanakan selama 12 bulan, dimulai pada 23 Juli 2024 saat peneliti bertolak dari Singapore dan berakhir pada 23 Juli 2025 di Indonesia. Observasi fokus pada penggunaan *Personal Protective Equipment (PPE)*, pelaksanaan *safety meeting*, *drill* keselamatan, pengawasan kerja, pengarsipan, serta pemeliharaan peralatan keselamatan. Data sekunder diperoleh dari dokumen inventaris *PPE*, catatan *safety meeting*, daftar *drill*, *logbook* deck, laporan inspeksi, dan catatan pemeliharaan peralatan keselamatan selama periode penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan manajemen keselamatan di atas kapal telah berjalan, namun masih ditemukan ketidakkonsistenan dalam penggunaan *PPE*, keterbatasan pemahaman sebagian awak kapal terhadap prosedur keselamatan, serta pengarsipan dokumen yang belum sepenuhnya tertib. Temuan tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dan dokumentasi yang menunjukkan masih adanya kebutuhan peningkatan pembinaan, pengawasan, dan disiplin kerja. Upaya peningkatan yang diperlukan adalah melaksanakan pembinaan rutin, memperkuat pengawasan perwira, menertibkan pelaporan, serta memastikan peralatan keselamatan selalu siap pakai agar pelaksanaan manajemen keselamatan lebih efektif.

Kata kunci : manajemen keselamatan, kecelakaan kerja, *personal protective equipment (PPE)*, kapal tanker, *safety meeting*

ABSTRACT

JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS (2026), IMPROVING THE SAFETY MANAGEMENT SYSTEM TO REDUCE THE RISK OF WORKPLACE ACCIDENTS ON THE MT. STARGAZE SHIP. Guide by Mrs. ELISE DWI LESTARI, S.Sos., M.Pd. and Mr. NATRIYA FAISHAL RACHMAN, M.Pd.

This study aims to analyze the factors that hinder safety management and the efforts needed to improve the safety management system in order to reduce the risk of occupational accidents on board M.T. Stargaze. This research used a qualitative method with observation, interviews, and documentation techniques. The study was conducted over 12 months, starting on 23 July 2024 when the researcher departed from Singapore and ending on 23 July 2025 in Indonesia. Observations focusing on the use of Personal Protective Equipment (PPE), the implementation of safety meetings, safety drills, work supervision, filing practices, and the maintenance of safety equipment. Secondary data were obtained from PPE inventory records, safety meeting notes, drill lists, the deck logbook, inspection reports, and maintenance records for safety equipment during the research period. The findings show that safety management on board has been implemented, but inconsistencies remain in PPE usage, limited understanding among some crew members regarding safety procedures, and document filing that is not yet fully orderly. These findings are supported by interviews and documentation, which indicate the continuing need for guidance, stronger supervision, and disciplined work practices. The necessary improvement efforts include routine coaching, stricter officer supervision, better reporting discipline, and ensuring that safety equipment is always ready for use so that the safety management system can operate more effectively.

Keywords : *safety management, occupational accidents, personal protective equipment (PPE), tanker vessel, safety meeting*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang dengan memberikan ridhonya, dengan kesempatan ini peneliti dapat menyelesaikan tugas tugas akhir karya ilmiah terapan dengan judul :

**”MENINGKATKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN GUNA
MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MT.
STARGAZE”**

Untuk menyelesaikan studi pendidikan program Sarjana Terapan salah satu syarat yang di lakukan oleh Taruna adalah penyusunan tugas akhir karya ilmiah terapan yang berguna sebagai pembekalan Taruna dalam menjalani Praktek Laut di atas kapal.

Dalam kesempatan yang telah diberikan ini, saya menyampaikan terima kasih kepada pihak – pihak yang sudah terlibat dalam penyelesaian tugas akhir penelitian ini, dengan hormat :

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Moejiono, M.T, M.Mar. E. yang telah memberikan pembinaan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Kepala Program Studi D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal Bapak I’ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd. yang telah memberikan bimbingan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Pembimbing I Ibu Elise Dwi Lestari, S.Sos., M.Pd. yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dari materi tugas akhir karya ilmiah terapan kepada peneliti.
4. Pembimbing II Bapak Natriya Faishal Rachman, M.Pd. yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dari materi tugas akhir karya ilmiah terapan kepada peneliti.
5. Seluruh dosen di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah mengarahkan peneliti.
6. Kedua orang tua saya Max Jacobus dan Teti Norma Lohonauman yang telah mendukung penuh berupa moril maupun material serta do’a dalam penyelesaian tugas akhir karya ilmiah terapan ini.
7. Teman-teman saya Angkatan 13 yang telah memberikan dukungan serta do’a dan memberikan semangat untuk menyelesaikan tugas akhir karya ilmiah terapan ini.

Akhir kata peneliti berharap semoga karya ilmiah terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan bagi peneliti khususnya. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan petunjuk dan lindungan dalam melakukan penelitian selanjutnya.

Surabaya, 26 Juni 2026

JONATHAN MARCO PUTERA JACOBUS
NIT 22 363 08 3 102

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL TUGAS AKHIR	iii
PERSETUJUAN LAPORAN TUGAS AKHIR	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR.....	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	5
B. Landasan Teori.....	7
1. Pengertian Meningkatkan.....	7
2. Pengertian Sistem.....	7
3. Pengertian Keselamatan Kerja	8

4. Pengertian <i>Personal Protective Equipment (PPE)</i>	8
5. <i>Pengertian Kecelakaan Kerja</i>	16
C. Kerangka Pikir	18
BAB III METODE PENELITIAN	19
A. Jenis Penelitian.....	19
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian	19
C. Jenis dan Sumber Data	20
1. Data Primer	20
2. Data Sekunder	20
D. Teknik Pengumpulan Data.....	21
1. Metode Wawancara.....	21
2. Metode Dokumentasi	22
3. Metode Observasi.....	23
E. Teknik Analisis Data.....	23
1. Reduksi Data	23
2. Penyajian Data	25
3. Kesimpulan (<i>Conclusion</i>).....	26
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	27
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	27
B. Hasil Penelitian	29
C. Pembahasan.....	40
BAB V PENUTUP	44
A. Simpulan	44
B. Saran.....	45

DAFTAR PUSTAKA	47
LAMPIRAN.....	48

DAFTAR TABEL

Table 2.1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	5
Table 3.1 List Wawancara dengan <i>Chief Officer</i>	22
Table 3.2 List Wawancara dengan <i>Third Officer</i>	22
Table 3.3 List Observasi Saat Penelitian	23
Tabel 4.1 Gambaran Lokasi Penelitian.....	29
Tabel 4.2 Hasil Observasi di Kapal MT. <i>Stargaze</i>	31
Tabel 4.3 Dokumentasi Manajemen Keselamatan di MT. <i>Stargaze</i>	35
Tabel 4.4 Analisis Penerapan Manajemen Keselamatan	37
Tabel 4.5 Analisis Faktor Penyebab Terhambatnya Manajemen Keselamatan ...	37
Tabel 4.6 Analisis Triangulasi Data	38
Tabel 4.7 Analisis Upaya Peningkatan Manajemen Keselamatan	39
Tabel 4.8 Faktor Penghambat Manajemen Keselamatan	42
Tabel 4.9 Upaya Peningkatan Manajemen Keselamatan	43

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Alat Pelindung Kepala (<i>Safety Helmet</i>)	9
Gambar 2.2	Alat Pelindung Mata (<i>Goggles</i>)	10
Gambar 2.3	Alat Perlindungan Pernafasan (<i>Respiratory Protection</i>).....	11
Gambar 2.4	Alat Pelindung Tangan (<i>Gloves</i>).....	12
Gambar 2.5	Baju Pelindung (<i>Wearpack</i>)	13
Gambar 2.6	Alat Pelindung Kaki (<i>Safety Shoes</i>)	13
Gambar 2.7	Sumbat Telinga (<i>Ear Plug</i>)	14
Gambar 2.8	Tutup Telinga (<i>Ear Muff</i>).....	15
Gambar 2.9	Bagan Kerangka Pikir	18
Gambar 4.1	<i>MT. Stargaze</i>	27
Gambar 4.2	<i>Ship Particulars MT. Stargaze</i>	28
Gambar 4.3	<i>Cargo Loading di Main Deck MT. Stargaze</i>	30
Gambar 4.4	<i>Safety Meeting di MT. Stargaze</i>	30

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

International Safety Management Code (ISM Code) merupakan salah satu bentuk standardisasi dalam sistem manajemen keselamatan, kesehatan kerja, serta lingkungan hidup. Regulasi ini memiliki kedudukan yang setara dengan *Occupational Health and Safety Assessment Series (OHSAS)* maupun *International Organization for Standardization (ISO)*. Berbeda dengan sistem manajemen pada umumnya yang bersifat sukarela (*voluntary*), implementasi *ISM Code* bersifat mengikat karena diwajibkan oleh regulasi dan hukum internasional. Di ranah domestik, Indonesia menerapkan kebijakan serupa melalui Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), sebuah standardisasi wajib yang payung hukumnya telah diatur secara tegas dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012.

International Safety Management Code (ISM Code) merupakan suatu sistem manajemen keselamatan yang memberikan panduan bagi perusahaan pelayaran dalam menyusun serta mengimplementasikan berbagai prosedur keselamatan. Penerapan prosedur ini bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh kondisi, operasional, dan komitmen tugas di atas kapal berjalan selaras dengan standardisasi baku yang berlaku. Melalui tata kelola tersebut, aspek keselamatan kerja serta perlindungan bagi seluruh *crew* di atas kapal dapat direncanakan, diorganisasikan, dan diawasi secara ketat demi memenuhi regulasi serta ketentuan internal yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan.

Safety Management System (SMS) disusun dan diimplementasikan secara langsung oleh segenap *crew* yang bertanggung jawab atas operasional armada sekaligus pencegahan pencemaran lingkungan laut dari kapal. Dalam kerangka kerja ini, pemahaman yang mendalam mengenai diferensiasi tanggung jawab dan wewenang dari setiap personel yang terlibat sangatlah krusial, termasuk kejelasan jalur komunikasi yang menghubungkan antara personel di darat (*shore-based personnel*) dan personel di atas kapal (*shipboard personnel*). Sistem manajemen keselamatan ini sengaja dirancang dan diaplikasikan dalam setiap rincian tugas operasional guna mencapai dua target utama, yaitu menjamin keselamatan pelayaran dan menjaga kelestarian ekosistem maritim.

Sebagai ilustrasi kasus, insiden fatal pernah terjadi di Kalimantan Timur yang melibatkan tiga pekerja di kapal MT Nur Hasanah. Para korban ditemukan meninggal dunia di dalam palka kapal yang diduga kuat akibat paparan gas beracun. Kronologi kejadian bermula ketika lima orang pekerja bermaksud turun untuk mengambil sampel muatan minyak. Tiga personel memasuki area palka, sedangkan dua lainnya berjaga di dek atas. Saat memasuki ruang tertutup (*enclosed space*) yang telah terkontaminasi gas hidrogen sulfide tersebut, para pekerja diduga tidak dilengkapi dengan Alat Pelindung Diri (APD) atau *Personal Protective Equipment (PPE)* yang memadai. Akibatnya, ketiga korban langsung menghirup gas berbahaya tersebut hingga kehilangan kesadaran dan meninggal dunia.

Guna meminimalkan dampak dari insiden tersebut, diperlukan tindakan preventif melalui penerapan sistem keselamatan kerja yang komprehensif. Upaya keselamatan kerja ini pada dasarnya dirancang untuk mereduksi

frekuensi kecelakaan serta kekeliruan operasional (*human error*) yang dipengaruhi oleh karakteristik tugas dan lingkungan kerja. Melalui implementasi keselamatan kerja yang tepat, pengenalan Alat Pelindung Diri (APD) secara memadai, serta penegakan *Safety Management System (SMS)*, potensi kecelakaan kerja dapat ditekan secara signifikan. Demi mewujudkan standardisasi *SMS* yang aplikatif di atas kapal melalui prosedur kerja yang berbasis pada lembar kendali (*checklist*) ber kriteria *International Safety Management Code (ISM Code)*, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“MENINGKATKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN GUNA MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MT. STARGAZE”**.

B. Rumusan Masalah

Secara umum penelitian ini dilakukan untuk meningkatkan sistem manajemen keselamatan guna mencegah risiko kecelakaan kerja di atas kapal. Berdasarkan permasalahan di atas, berikut rumusan masalahnya :

1. Apakah faktor-faktor yang mengakibatkan terhambatnya manajemen keselamatan di Kapal MT. *Stargaze*?
2. Bagaimana upaya agar dapat meningkatkan manajemen keselamatan di Kapal MT. *Stargaze*?

C. Tujuan Penelitian

Secara umum tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di atas kapal. Berikut tujuan penelitiannya :

1. Menganalisa faktor-faktor yang mengakibatkan terhambatnya manajemen keselamatan di Kapal MT. *Stargaze*.
2. Mengidentifikasi upaya-upaya yang dilakukan untuk menerapkan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di Kapal MT. *Stargaze*.

D. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini, manfaat yang ingin dicapai peneliti dalam penelitian ini antara lain :

1. Aspek Teoritis
 - a. Untuk menambah pengetahuan bagi pembaca , pelaut, maupun kalangan umum agar bisa mencegah terjadi kecelakaan di atas kapal.
 - b. Untuk menambah pengetahuan tentang pentingnya pelaksanaan prosedur kerja sesuai *ISM Code*.
 - c. Untuk memberi masukan tentang pentingnya Sistem Manajemen Keselamatan di atas kapal guna mencegah risiko terjadinya kecelakaan kerja.
2. Aspek Praktis

Karya ini dapat menambah perbendaharaan perpustakaan Politeknik Pelayaran Surabaya dan menjadi sumber bacaan maupun referensi bagi pembaca.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Berikut beberapa review jurnal sebelumnya yang digunakan peneliti untuk menyusun karya ilmiah ini.

Table 2.1 *Review Penelitian Sebelumnya*
 Sumber : Hasnan Habib (2022), Rizky Agung Firnando (2018), Iksiroh El Husana (2018), Jandri William Girsang (2024), Eka Pransiska (2021), Desfi Arianti(2024)

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
1	Hasnan Habib, Agus Widodo, & Sajim Budi Setiawan (2022)	<i>Optimalisasi Penggunaan Personal Protective Equipment (PPE) Guna Menghindari Potensi Kecelakaan Kerja di Atas Kapal MV. Lumoso Karunia VIII</i>	Optimalisasi penggunaan PPE dilakukan melalui peningkatan pemahaman ABK dan familiarisasi oleh perwira mengenai penggunaan PPE yang benar.	Penelitian ini berfokus pada optimalisasi penggunaan PPE, sedangkan penelitian penulis membahas manajemen keselamatan secara menyeluruh, termasuk pengawasan, dokumentasi, <i>safety meeting</i> , dan <i>drill</i> .
2	Rizky Agung Firnando (2018)	<i>Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Penggunaan Alat Pelindung Diri Pekerja Pengelasan Galangan Kapal</i>	Persepsi terhadap potensi bahaya berpengaruh signifikan terhadap penggunaan APD. Semakin tinggi pemahaman pekerja terhadap risiko kerja, semakin tinggi tingkat penggunaan APD.	Penelitian dilakukan di galangan kapal dan berfokus pada perilaku penggunaan APD, sedangkan penelitian penulis dilakukan di atas kapal tanker dan membahas sistem manajemen keselamatan kerja secara keseluruhan.
3	Iksiroh El Husana, Wisnu Handoko, Sarifudin, & Anissofiah Azise Wijinurhayati (2018)	<i>Effectiveness of The Use Personal Protective Equipment (PPE) by Cadet On Board</i>	Pemahaman taruna terhadap fungsi APD sangat tinggi, namun tingkat penggunaannya masih rendah karena APD yang kurang layak pakai akibat perawatan yang buruk serta pengaruh perilaku perwira dan kru kapal.	Penelitian ini berfokus pada efektivitas penggunaan APD oleh taruna, sedangkan penelitian penulis mengkaji faktor-faktor yang menghambat dan upaya peningkatan manajemen keselamatan di atas kapal.

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
4	Jandri William Girsang & Dafid Ginting (2024)	<i>Prosedur Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di Atas Kapal MT. Garuda Asia Pada PT. Pelayaran Multi Jaya Samudera Belawan</i>	Penerapan SMK di kapal telah berjalan dengan baik dan sesuai <i>ISM Code</i> , namun masih terdapat hambatan berupa kurangnya komitmen dan konsistensi awak kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan. Upaya perbaikan dilakukan melalui <i>safety meeting</i> , induksi keselamatan, dan pengawasan kinerja awak kapal.	Penelitian ini berfokus pada prosedur penerapan SMK dan hambatan pelaksanaannya, sedangkan penelitian penulis berfokus pada peningkatan manajemen keselamatan guna mengurangi risiko kecelakaan kerja di kapal MT. <i>Stargaze</i> .
5	Eka Pransiska, Muhammad Nur, & Sulastri Mutiara Simarmata (2021)	<i>Peranan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal Dalam Mendukung Kelancaran Kerja Pada PT. Mitsi Citra Mandiri Belawan</i>	Sistem Manajemen Keselamatan Kapal yang diterapkan sesuai <i>International Safety Management Code (ISM Code)</i> mampu mendukung kelancaran kerja secara efektif dan efisien serta membantu mengurangi risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan.	Penelitian ini menekankan peranan SMK dalam mendukung kelancaran kerja perusahaan pelayaran, sedangkan penelitian penulis berfokus pada identifikasi hambatan dan upaya peningkatan manajemen keselamatan di atas kapal.
6	Desfi Arianti, Nisha dkk. (2024)	<i>Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Guna Kelancaran Operasional Kapal MT. Mumbai</i>	Penerapan SMK sangat penting untuk keselamatan dan kelancaran operasional kapal. Hambatan utama yang ditemukan adalah kurangnya pemahaman dan disiplin awak kapal, kurangnya pengawasan, tidak rutinnya <i>safety meeting</i> dan <i>drill</i> , serta rendahnya partisipasi awak kapal dalam penerapan SMK.	Penelitian ini berfokus pada penerapan SMK dan hambatan operasional di MT. Mumbai, sedangkan penelitian penulis lebih menitikberatkan pada strategi peningkatan sistem manajemen keselamatan untuk mengurangi risiko kecelakaan kerja pada kapal MT. <i>Stargaze</i> .

B. Landasan Teori

1. Pengertian Meningkatkan

Menurut Moeliono (2005), peningkatan diartikan sebagai suatu metode atau upaya yang berorientasi pada pengembangan keterampilan serta kapabilitas individu ke arah yang lebih baik. Secara umum, konsep peningkatan merepresentasikan sebuah tindakan untuk mengeskalasi derajat, tingkatan, kualitas, maupun kuantitas dari suatu aspek. Fenomena ini juga merujuk pada perluasan kompetensi (*competence enhancement*) agar hasil yang dicapai menjadi lebih optimal. Lebih jauh lagi, peningkatan mencakup sebuah pencapaian progresif (*progressive achievement*) yang terjadi dalam kerangka proses, dimensi ukuran, karakteristik sifat, hingga dinamika hubungan.

2. Pengertian Sistem

Berdasarkan pemikiran Romney dan Steinbart (2015), sistem didefinisikan sebagai suatu jalinan yang terdiri atas dua atau lebih komponen yang saling terintegrasi dan berinteraksi demi mewujudkan suatu tujuan spesifik. Pada umumnya, sebuah struktur sistem makro dibangun oleh beberapa subkomponen yang lebih kecil (*subsystems*). Keberadaan instrumen-instrumen minor tersebut berfungsi sebagai elemen penyokong guna memastikan operasionalisasi sistem yang lebih besar dapat berjalan secara optimal.

Sementara itu, Mulyadi (2016) mengemukakan bahwa sistem merupakan sebuah jaringan prosedur yang diintegrasikan secara terstruktur untuk menjalankan operasional utama suatu organisasi. Atas dasar

pemikiran tersebut, sistem dapat dikonseptualisasikan sebagai kesatuan entitas atau komponen yang saling bertaut (*interconnected*) satu sama lain dalam koridor kerja sama yang harmonis, guna merealisasikan target utama dalam pelaksanaan aktivitas fundamental perusahaan (*core business*).

3. Pengertian Keselamatan Kerja

Hadiguna (2006) menyatakan bahwa keselamatan kerja merupakan suatu proses sistematis dalam merencanakan serta mengendalikan berbagai situasi yang berpotensi memicu insiden kerja, di mana pengendalian tersebut diwujudkan melalui penyusunan *Standard Operating Procedure* (*SOP*) sebagai instrumen acuan dalam bekerja. Aspek keselamatan kerja ini memiliki korelasi erat dengan kecelakaan kerja atau yang kerap diidentifikasi sebagai kecelakaan industri (*industrial accident*). Secara umum, kecelakaan industri dapat dikonseptualisasikan sebagai suatu peristiwa yang bersifat mendadak (*unforeseen events*).

4. Pengertian *Personal Protective Equipment* (*PPE*)

Menurut *Occupational Safety and Health Administration* (*OSHA*), *Personal Protective Equipment* (*PPE*) didefinisikan sebagai seperangkat perlengkapan kerja yang wajib diaplikasikan oleh personel pada lingkungan operasional tertentu demi memitigasi dampak dari berbagai risiko bahaya kerja. Sejalan dengan hal tersebut, Scarlet (2013) mengemukakan bahwa Alat Pelindung Diri (*APD*) terdiri atas berbagai klasifikasi yang dirancang secara spesifik untuk memproteksi individu selama menjalankan aktivitas kerja. Agar dapat berfungsi secara optimal, kriteria dan prasyarat instrumen *PPE* yang representatif meliputi poin-poin sebagai berikut:

- a. Mencegah risiko yang mungkin dapat menimbulkan celaka, dan tugas yang dilakukan tanpa memimpin sendiri untuk setiap peningkatan risiko yang signifikan
- b. Mempertimbangkan persyaratan ergonomis dan kondisi pelaut.
- c. Kompatibel dengan peralatan lain yang harus digunakan oleh awak kapal pada saat yang sama, jadi harus menjadi efektif terhadap risiko kecelakaan kerja

Menurut *Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarer chapter 8*, berikut adalah jenis-jenis dari PPE :

- a. Alat Pelindung Kepala (*Safety Helmet*)

Alat pelindung kepala (*head protection*) atau helm keselamatan dirancang untuk memitigasi risiko cedera serta melindungi rambut pekerja dari potensi terjatoh oleh komponen mesin yang berputar (*rotating machinery*). Selain itu, perangkat proteksi ini berfungsi untuk mengamankan area kranial dari bahaya benturan akibat benda tajam maupun keras, risiko kejatuhan material (*falling objects*).



Gambar 2.1 Alat Pelindung Kepala (*Safety Helmet*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/NkQHWr5LrsD6ScwJ9> (Diakses pada tanggal 15 Februari 2024 pukul 14.24 WIB)

b. Alat Pelindung Mata (*Goggles*)

Alat pelindung mata (*eye protection*) difungsikan untuk memproteksi organ penglihatan dari risiko paparan eksternal berupa percikan senyawa kimia korosif, partikulat debu, serta mikropartikel yang tersuspensi di udara.



Gambar 2.2 Alat Pelindung Mata (*Goggles*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/aS3woS8TW1sAu8bo7> (Diakses pada tanggal 16 Februari 2024 pukul 21.03 WIB)

c. Alat Perlindungan Pernafasan (*Respiratory Protection*)

Alat Pelindung Pernapasan (APP) atau *respirator* diintegrasikan untuk memproteksi sistem respirasi pekerja dari risiko paparan gas berbahaya, uap, partikel debu, serta atmosfer yang telah terkontaminasi oleh zat toksik, korosif, maupun iritan. Sebelum menentukan jenis perangkat proteksi respirasi yang representatif, identifikasi komprehensif mengenai karakteristik potensi bahaya serta tingkat polutan di area kerja wajib dilakukan. Beberapa parameter krusial yang harus dianalisis meliputi klasifikasi bentuk kontaminan di udara—baik berupa gas, uap (*vapor*), kabut (*mist*), asap metalik (*fume*), debu, maupun formulasi senyawa kombinasi. Lebih lanjut, konsentrasi polutan di atmosfer lingkungan kerja tersebut harus diukur dan

dievaluasi berdasarkan standar Nilai Ambang Batas (NAB) atau *Threshold Limit Values (TLV)* yang diizinkan untuk setiap jenis kontaminan. Reaksi fisiologi terhadap pekerja, seperti dapat menyebabkan iritasi mata dan kulit.



Gambar 2.3 Alat Perlindungan Pernafasan (*Respiratory Protection*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/3XRDHUu7byknW2bCA>

(Diakses pada tanggal 20 Februari 2024 pukul 09.11 WIB)

d. Alat Pelindung Tangan (*Gloves*)

Alat pelindung tangan digunakan untuk melindungi tangan dan bagian lainnya dari benda tajam atau goresan, bahan kimia, benda panas dan dingin, kontak dengan arus listrik. Jenis alat pelindung tangan antara lain:

- 1) Sarung tangan bersih (*clean gloves*) merupakan jenis sarung tangan yang telah melewati proses disinfeksi tingkat tinggi (*high-level disinfection*). Selain itu, dalam kondisi darurat di mana persediaan sarung tangan steril tidak memadai, sarung tangan bersih dapat diintegrasikan sebagai instrumen alternatif untuk menunjang jalannya prosedur pembedahan.
- 2) Sarung tangan steril (*sterile gloves*) merupakan perangkat

proteksi medis yang telah melalui proses sterilisasi mutlak dan bersifat wajib dalam mengiringi setiap prosedur pembedahan (*surgical procedure*). Kendati demikian, dalam kondisi kedaruratan medis di mana pasokan sarung tangan steril baru tidak tersedia.

- 3) Klasifikasi fungsional dari sarung tangan pelindung (*gloves*) sangat bergantung pada karakteristik material dasar yang digunakan dalam proses produksinya. Sebagai contoh, sarung tangan yang diidentifikasi menggunakan material asbes, katun, atau wol dirancang secara khusus untuk memproteksi ekstremitas atas dari paparan termal berupa api, suhu panas ekstrem, maupun suhu dingin. Sementara itu, sarung tangan yang berbasis material kulit (*leather*) memiliki fungsi proteksi mekanis dan elektrik.



Gambar 2.4 Alat Pelindung Tangan (*Gloves*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/B5Cc9gXZci1jovD57>

(Diakses pada tanggal 5 Maret 2024 pukul 10.54 WIB)

e. Baju Pelindung (*Wearpack*)

Baju pelindung digunakan untuk melindungi seluruh atau sebagian tubuh dari percikan api, suhu panas atau dingin, cairan bahan kimia.



Gambar 2.5 Baju Pelindung (*Wearpack*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/8nfAJrps27wWBbgv5> (Diakses pada tanggal 11 Maret 2024 pukul 20.41 WIB)

f. Alat Pelindung Kaki (*Safety Shoes*)

Alat pelindung kaki digunakan untuk melindungi kaki dan bagian lainnya dari benda-benda keras, benda tajam, logam/kaca, larutan kimia, benda panas, kontak dengan arus listrik.



Gambar 2.6 Alat Pelindung Kaki (*Safety Shoes*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/id9c7wtSJoJvXmQe6> (Diakses pada tanggal 12 Maret 2024 pukul 18.41 WIB)

g. Alat Pelindung Telinga (*Ear Protection*)

Alat pelindung telinga adalah alat yang digunakan untuk mengurangi intensitas suara yang masuk ke dalam telinga. Jenis alat pelindung telinga antara lain:

1) Sumbat Telinga (*Ear Plug*)

Penyumbat telinga (*ear plug*) harus disesuaikan secara spesifik mengingat dimensi dan morfologi saluran telinga setiap individu memiliki karakteristik yang unik, bahkan terdapat diskrepansi antara telinga bagian kiri dan kanan pada orang yang sama. Secara anatomis, diameter saluran telinga manusia umumnya berkisar antara 5mm-11mm, dengan struktur liang telinga yang cenderung berbentuk oval serta tidak simetris atau tidak lurus. Di ranah industri, perangkat proteksi ini dapat diproduksi dari variasi material seperti kapas, plastik, karet alami (*natural rubber*), maupun material sintetis (*synthetic materials*).



Gambar 2.7 Sumbat Telinga (*Ear Plug*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/shB1MkYvDaeYMfRg8>

(Diakses pada tanggal 21 Maret 2024 pukul 17.11 WIB)

2) Tutup Telinga (*Ear Muff*)

Pelindung telinga jenis *ear muff* merupakan perangkat proteksi diri yang terdiri atas dua buah tudung penutup telinga dan sebuah pita pengikat kepala (*headband*). Bagian dalam tudung tersebut umumnya diisi dengan material busa atau cairan khusus yang didesain secara efektif untuk meredam paparan akustik pada frekuensi tinggi. Namun, dalam jangka waktu penggunaan yang panjang, efektivitas penyerapan suara dari instrumen ini dapat mengalami degradasi. Penurunan performa tersebut dipicu oleh mengeras dan mengerutnya komponen bantalan akibat reaksi kimiawi dengan minyak alami tubuh serta keringat pada permukaan kulit pengguna.



Gambar 2.8 Tutup Telinga (*Ear Muff*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/uPC4D77QRo7M4ZfZA>

(Diakses pada tanggal 22 Maret 2024 pukul 14.41 WIB)

5. Pengertian Kecelakaan Kerja

Ridley (2008) mengemukakan argumen bahwa suatu insiden kecelakaan tidak terjadi begitu saja secara kebetulan, melainkan dipicu oleh adanya defisiensi (*failures*) pada aspek manajemen perusahaan, kelalaian pekerja, ataupun kombinasi dari keduanya. Dampak yang dihasilkan dari insiden ini berpotensi menimbulkan trauma psikologis bagi pekerja, di mana cedera fisik yang dialami secara langsung akan mendegradasi kondisi pribadi, keharmonisan keluarga, serta kualitas hidup korban (*quality of life*). Sementara itu, kerugian bagi pihak korporasi bermanifestasi dalam bentuk hilangnya waktu produktif untuk proses investigasi, hingga konsekuensi terburuk berupa beban finansial untuk penanganan jalur hukum. Sejalan dengan hal tersebut, Hadiguna (2006) mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai suatu peristiwa yang menimpa individu atau kelompok saat mengemban tugas di lingkungan operasional perusahaan. Peristiwa tersebut bersifat mendadak (*unforeseen events*), tidak terprediksi, tidak dikehendaki, serta mampu mengakibatkan kerugian materi maupun fisik dari skala ringan hingga fatal, yang pada skenario terburuk dapat menghentikan seluruh aktivitas operasional pabrik secara total (*total shutdown*).

Menurut Husni (2003), penyebab kecelakaan kerja dapat dikategorikan menjadi empat faktor, yaitu :

a. Faktor Manusia

Misalnya karena kurangnya keterampilan atau kurangnya pengetahuan, salah penempatannya.

b. Faktor Material / Bahan

Misalnya bahan yang seharusnya terbuat dari besi, akan tetapi supaya lebih murah dibuat dari bahan lainnya sehingga dengan mudah dapat menimbulkan kecelakaan.

c. Faktor Bahaya/Sumber Bahaya, ada dua sebab, yaitu:

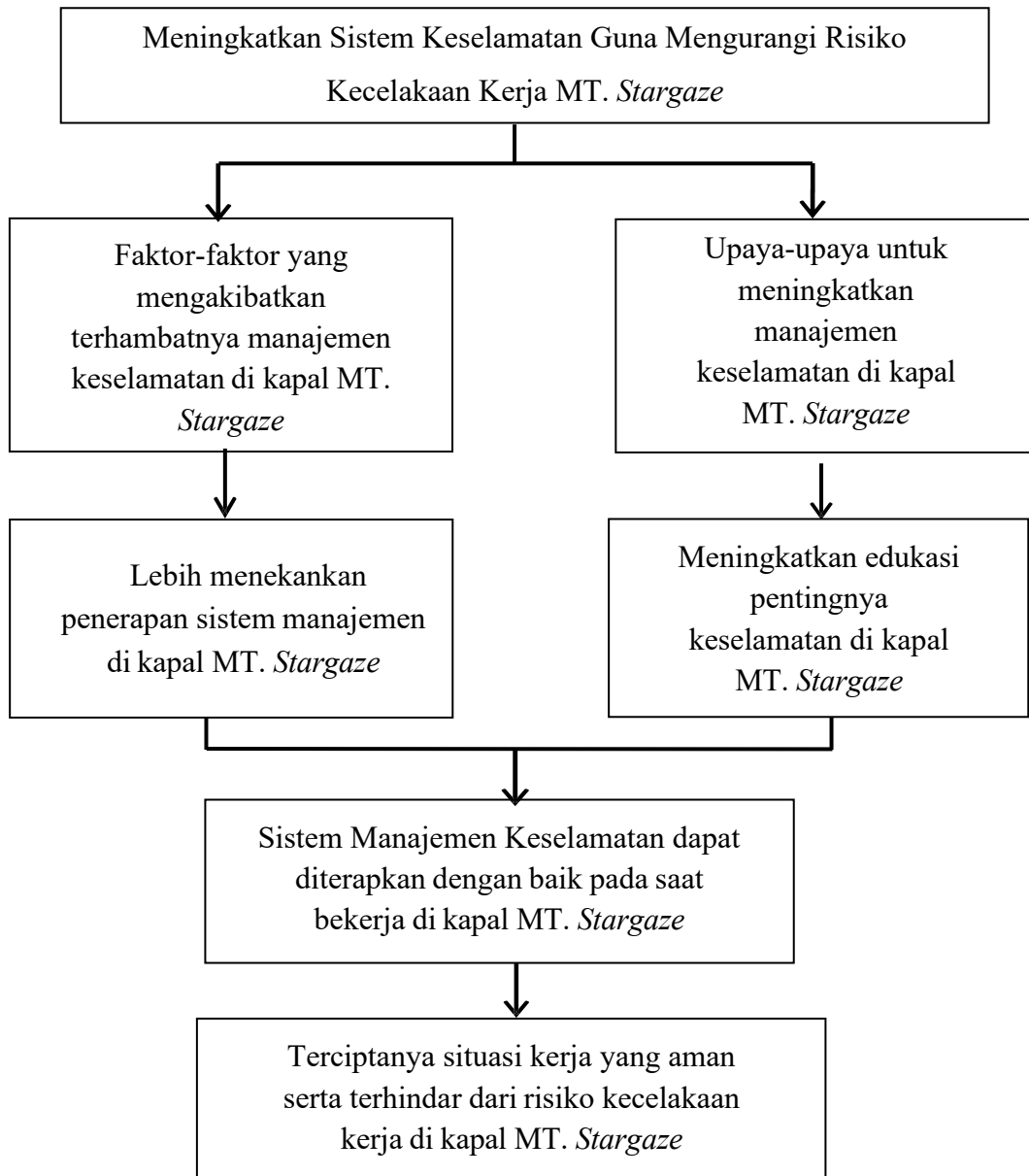
- 1) Perbuatan berbahaya: misalnya karena metode kerja salah, keletihan/kelesuan, sikap kerja yang tidak sempurna dan sebagainya.
- 2) Kondisi/keadaan berbahaya: yaitu keadaan yang tidak aman dari mesin/peralatan-peralatan, lingkungan, proses, sifat pekerjaan.

d. Faktor yang Dihadapi

Misalnya kurang pemeliharaan/perawatan mesin- mesin/peralatan sehingga tidak bisa bekerja dengan sempurna. Kesalahan manusia yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja, yaitu :

- 1) Ceroboh
- 2) Malas
- 3) Kurang pertimbangan
- 4) Tidak tenang
- 5) Tidak sempurna
- 6) Kurang hati-hati
- 7) Kurang terlatih
- 8) Kurang terampil
- 9) Kurang pengawasan
- 10) Merasa sudah tahu padahal tidak tahu

C. Kerangka Pikir



Gambar 2.9 Bagan Kerangka Pikir
Sumber : Dokumen Pribadi (2024)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Sugiyono (2018) metode penelitian pada dasarnya adalah cara ilmiah yang dimana untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Menurut Sugiyono (2018), penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan dan mengungkapkan keadaan yang ada, baik berupa fakta, sifat, karakteristik, atau hubungan antara variabel yang diamati. Penelitian deskriptif fokus pada pengumpulan data yang terperinci dan faktual tentang fenomena yang diteliti, sehingga memberikan gambaran yang jelas dan komprehensif. Tujuan dari penelitian ini adalah menggambarkan secara sistematis mengenai penerapan dan efektifitas dari tugas juga pelabuhan guna mendukung kelancaran bongkar muat di atas kapal.

Dalam permasalahan-permasalahan yang telah dirumuskan oleh penulis, maka dari itu penulis menggunakan metode kualitatif supaya mempunyai makna yang sama dan alami seperti data yang diteliti.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MT. *Stargaze* yang merupakan kapal tanker jenis *Oil* atau *Chemical Tanker Type II* dan beroperasi dalam lingkungan kerja pelayaran internasional. Dalam penelitian ini, peneliti berperan sebagai cadet deck atau mahasiswa pelayaran yang sedang

melaksanakan praktik laut selama 12 bulan, sehingga peneliti terlibat langsung dalam kegiatan operasional kapal dan dapat mengamati penerapan sistem keselamatan secara nyata di lapangan.

C. Jenis dan Sumber Data

Pengambilan data dapat digolongkan berdasarkan jenis dan sumbernya, yaitu berdasarkan cara perolehannya. Dengan demikian, data yang didapatkan oleh penulis terbagi menjadi dua jenis, yakni Data Primer dan Data Sekunder, berikut penjelasannya.

1. Data Primer

Data Primer dalam penelitian ini diperoleh peneliti melalui responden pada saat kegiatan operasional pada saat penerapan *Personal Protective Equipment (PPE)* dan wawancara disesuaikan dengan situasi dan kondisi. Dalam penelitian ini kegiatan akan dilakukan dengan narasumber yaitu Mualim Tiga (*Third Officer*) pada saat dikapal.

2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang didapatkan oleh peneliti secara langsung dan data tersebut memiliki suatu bentuk nyata dan data jenis ini akan didapatkan peneliti dari berbagai sumber seperti :

a. Data Inventaris

Data Inventaris merupakan data yang memuat barang-barang milik kapal. Barang-barang ini digunakan dalam operasional kapal, Dimana *Personal Protective Equipment (PPE)* juga masuk didalam data

inventaris kapal agar bisa menunjukkan jumlah banyaknya barang di atas kapal dan jika adanya kekurangan barang maka crew kapal akan

b. Data Pemeliharaan dan Perawatan

Data ini merupakan data rangkaian aktivitas untuk menjaga barang dan peralatan kapal agar selalu dalam keadaan siap pakai secara efektif dan efisien berdasarkan standar (fungsional dan kualitas). Crew kapal juga bisa mengetahui tanggal kadaluarsa barang kapal.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data menurut (Sugiyono (2015:137) 2014) dapat dilakukan dengan berbagai setting, berbagai sumber, dan berbagai cara dalam upaya mengumpulkan data.

Menurut penulis dari penjelasan di atas menyimpulkan bahwa pengumpulan data dapat diartikan sebagai teknik yang digunakan untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam suatu penelitian ilmiah. Adapun teknik yang digunakan oleh penulis dalam membuat Karya Ilmiah Terapan ini dengan menggunakan metode dokumentasi, metode wawancara, dan metode observasi. Berikut merupakan penjelasan metode yang digunakan oleh peneliti dalam pengumpulan data:

1. Metode Wawancara

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) wawancara merupakan suatu kegiatan tanya jawab dengan seorang (pejabat dan sebagainya) yang diperlukan untuk dimintai pendapat dan keterangan

mengenai suatu hal. Untuk dimuat di surat kabar, ditayangkan di televisi, atau disiarkan melalui radio.

Table 3.1 List Wawancara dengan *Chief Officer*
Sumber : Dokumen Pribadi (2024)

No	Pertanyaan
1	Bagaimana penerapan sistem manajemen keselamatan di kapal selama ini?
2	Apa faktor utama yang menyebabkan hambatan dalam manajemen keselamatan di atas kapal?
3	Apakah <i>safety meeting</i> dilaksanakan secara rutin?
4	Bagaimana pelaksanaan <i>drill</i> atau latihan darurat di kapal?
5	Apakah penggunaan <i>Personal Protective Equipment (PPE)</i> sudah diterapkan?
6	Bagaimana kondisi dokumentasi dan pelaporan keselamatan di kapal?
7	Apakah peran pengawasan dari perwira kapal sudah berjalan baik?
8	Bagaimana kondisi peralatan keselamatan di kapal?
9	Apa dampak jika sistem manajemen keselamatan tidak dijalankan dengan baik?
10	Upaya apa yang diperlukan agar manajemen keselamatan dapat meningkat?

Table 3.2 List Wawancara dengan *Third Officer*
Sumber : Dokumen Pribadi (2024)

No	Pertanyaan
1	Bagaimana kondisi penerapan keselamatan pada kegiatan kerja harian di kapal?
2	Apakah seluruh awak kapal selalu memahami prosedur keselamatan?
3	Bagaimana kebiasaan awak kapal dalam memakai <i>PPE</i> ?
4	Apakah latihan keselamatan dilakukan secara terjadwal?
5	Bagaimana respon awak kapal saat mengikuti latihan atau pengarahan keselamatan?
6	Apakah ada hambatan dalam pelaporan kegiatan keselamatan?
7	Bagaimana kondisi pengarsipan dokumen keselamatan di kapal?
8	Apakah peralatan keselamatan di kapal digunakan sesuai fungsinya?
9	Menurut Anda, apa penyebab utama masalah keselamatan di kapal?
10	Apa saran Anda agar sistem manajemen keselamatan lebih baik?

2. Metode Dokumentasi

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) dokumentasi merupakan pengumpulan, pemeliharaan, pengolahan, dan penyimpanan informasi dibidang pengetahuan, yang berarti mengumpulkan data dan memilah berdasarkan kebutuhan penelitian, kemudian akan mengolah menjadi informasi.

3. Metode Observasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) observasi adalah peninjauan secara cermat. Secara bahasa, pengertian observasi adalah memperhatikan atau melihat. Bila dijabarkan, observasi adalah aktivitas yang dilakukan untuk mengamati secara langsung suatu objek tertentu dengan tujuan memperoleh sejumlah data dan informasi terkait objek tersebut.

Table 3.3 List Observasi Saat Penelitian
Sumber : Dokumen Pribadi (2024)

No.	Aspek Observasi
1.	Penggunaan <i>PPE</i>
2.	<i>Safety meeting</i>
3.	<i>Drill</i> / latihan darurat
4.	Pengarsipan / pelaporan
5.	Perawatan peralatan

E. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif adalah bersifat induktif, yaitu suatu analisis berdasarkan data yang diperoleh, selanjutnya dikembangkan menjadi hipotesis. Menurut pendapat (Sugiyono, 2022) terdapat 3 teknik analisis data kualitatif yaitu :

1. Reduksi Data

Kuantitas data yang dihimpun dari observasi lapangan umumnya sangat masif, sehingga menuntut adanya proses pencatatan yang sistematis, akurat, dan mendalam. Dalam konteks ini, melakukan reduksi data (*data reduction*) esensinya adalah merangkum, menyaring poin-poin utama, serta menitikberatkan perhatian pada elemen krusial guna mengidentifikasi tema dan pola yang terbentuk. Melalui tahapan reduksi tersebut, data yang tersaji

akan memberikan deskripsi yang lebih komprehensif, sekaligus mempermudah peneliti dalam memetakan strategi pengumpulan data lanjutan serta melakukan penelusuran kembali (*retrieval*) sewaktu-waktu jika diperlukan.

a. Transkripsi Data

Transkripsi data merupakan langkah untuk mengonversi informasi yang dikumpulkan melalui wawancara, diskusi kelompok, atau pengamatan langsung menjadi teks yang terorganisir dan memiliki struktur yang jelas.

b. Familiarisasi Data

Setelah proses transkripsi selesai, peneliti akan meninjau kembali data yang telah ditranskripsikan. Tujuannya adalah untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif tentang semua elemen data, dengan mengacu pada teori-teori yang sudah dijelaskan. Ini merupakan tahap penting yang menyiapkan dasar bagi analisis yang lebih mendalam.

c. Organisasi Data

Mengorganisir data melibatkan pengaturan data terkumpul dalam cara yang mempermudah akses, pemahaman, dan analisis. Inti dari proses ini adalah membentuk sebuah struktur yang masuk akal dan sistematis, yang memungkinkan informasi penting dapat ditemukan dan digunakan dengan mudah.

d. Pengumpulan Data

Data yang sudah diatur dan disederhanakan kemudian diperluas berdasarkan kerangka teoretis penelitian. Proses ini bertujuan untuk

membuat data lebih sesuai dengan konteks dan pertanyaan penelitian. Dengan demikian, penulis dapat mengembangkan diskusi yang lebih terintegrasi dan mendalam mengenai permasalahan yang diteliti.

2. Penyajian Data

Mengolah data yang sudah disederhanakan menjadi presentasi yang jelas adalah langkah krusial dalam riset untuk mengkomunikasikan informasi relevan dengan efisien.

Oleh karena itu, presentasi data adalah metode visualisasi yang menampilkan proses informasi mirip dengan flowchart atau diagram alur, pembuatan klasifikasi, serta melibatkan penggunaan gambar atau dokumentasi yang mendukung penelitian. Presentasi data ini memanfaatkan berbagai komponen visual untuk memperjelas informasi yang disampaikan.

a. Flowchart atau Bagan Alur

Flowchart maupun bagan alur bertujuan untuk membantu dalam memvisualisasikan dan memahami proses-proses kompleks dengan cara yang mudah dipahami oleh orang yang terlibat. Meskipun demikian, dalam penggunaan praktis, ini sering digunakan secara bergantian tanpa perbedaan yang signifikan.

b. Perancangan Kategori

Dalam penyajian ini, kategori-kategori yang telah diidentifikasi pada tahap reduksi data diperinci dengan lebih jelas. Penulis menjelaskan cara pengelompokan data dan hubungan satu sama lain, sehingga memastikan bahwa fokus presentasi tetap terarah pada inti masalah.

c. Gambar atau Dokumentasi Penunjang

Pemanfaatan gambar atau dokumentasi dari tahap penelitian dapat memberikan dukungan visual dan menggambarkan secara lebih jelas temuan-temuan utama. Ini bisa berupa berbagai jenis visual seperti foto, diagram, atau grafik yang memperkuat interpretasi data.

3. Kesimpulan (*Conclusion*)

Keputusan adalah hasil akhir dari sebuah penelitian, sementara kesimpulan adalah ringkasan singkat mengenai data yang telah diolah secara tepat dengan penyajian yang mengacu pada inti pembahasan. Oleh karena itu, penulis menarik kesimpulan yang bersifat deskriptif dan kualitatif sesuai dengan penelitian yang direncanakan sejak awal.