

SKRIPSI
ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*)
DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3
DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

ALIFIA JULITA CAHYANI PUTRI

NIT. 08. 20. 005. 2. 12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

SKRIPSI
ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*)
DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3
DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

ALIFIA JULITA CAHYANI PUTRI

NIT. 08. 20. 005. 2. 12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Alifia Julita Cahyani Putri
Nomor Induk Taruna : 08.20.005.2.12
PROGRAM STUDI : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*)
DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3
DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA**

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 di tetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 26 JULI 2024



ALIFIA JULITA CAHYANI PUTRI

PERSETUJUAN SEMINAR

HASIL SKRIPSI

Judul : ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGN PERSON ASHORE*) DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3 DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA

Nama Taruna : Alifia Julita Cahyani putri

NIT : 0820005212

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 22 Juli 2024

Menyetujui

Pembimbing I



Faris Nofandi, S.Si, T., M.Sc.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 198411182008121003

Pembimbing II



Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)
NIP .19860616 200812 2 001

Mengetahui
Ketua Prodi Transportasi Laut



Faris Nofandi, S.Si, T., M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198411182008121003

**PENGESAHAN
SKRIPSI**

**ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*)
DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3
DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA**

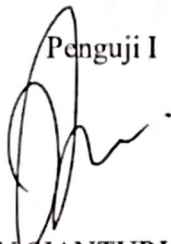
Disusun dan Diajukan oleh:

**ALIFIA JULITA CAHYANI PUTRI
NIT.08.20.005.2.12
D-IV TRANSPORTASI LAUT**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan
Politeknik Pelayaran Surabaya
Pada tanggal 2024

Menyetujui:

Penguji I



**INTAN SIANTURI, S.E.,
M.M. Tr.**

Penata Muda Tk. 1 (III B)

NIP. 19940205 201902 2
003

Penguji II

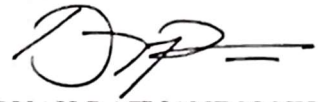


**FARIS NOFANDI, S.Si. T.,
M.Sc.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

Penguji III



**DYAH RATNANINGSIH,
S.S., M.Pd.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP .198003022005022001

Mengetahui :

Ketua Jurusan Transportasi Laut



FARIS NOFANDI, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan Skripsi ini, dengan judul:

“ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*) DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3 DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA”

Penyusunan Skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D-IV tahun ajaran 2020-2024 Politenik Pelayaran Surabaya, juga merupakan salah satu kewajiban bagi Taruna/i yang akan lulus dengan memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi Laut.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

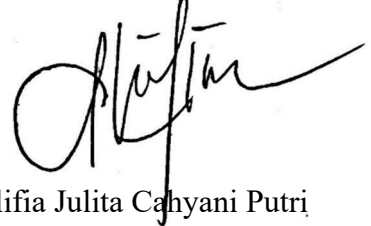
1. Allah SWT karena atas ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik dan tepat waktu.
2. Bapak (direktur) selaku direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan menuntut ilmu dan menyediakan fasilitas maupun pelayanan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini.
3. Bapak Faris Nofandi, S. Si. T., M. Sc. selaku Ketua Jurusan Transportasi Laut juga sebagai Pembimbing I dan Ibu Dyah Ratnaningsih, S. S., M. Pd. selaku pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, arahan, serta ilmu yang bermanfaat bagi penulis sampai terselesaiannya Skripsi ini.
4. Bapak Ibu dosen program studi transportasi laut yang sudah memberi bekal ilmu pengetahuan sehingga dapat digunakan dalam penyusunan Skripsi ini dan menjadi bekal di kehidupan mendatang.
5. Kepada keluarga saya, terutama yang sangat saya sayangi dan saya kagumi Ibu dan Bapak tercinta yang telah memberikan doa dan menjadi motivator yang baik bagi penulis.
6. Seluruh karyawan PT. Dharma Lautan Utama terimakasih atas semua ilmu yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik darat/prada.

7. Seluruh teman-teman taruna-taruni angkatan 11 yang saling memberikan semangat dan menjadi bagian dari perjalanan perkuliahan penulis dengan segala pengalaman yang berkesan.
8. Seluruh pihak yang telah membantu demi kelancaran penyelesaian Karya Skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa ada banyak kekurangan dalam penulisan Skripsi ini. Oleh karena itu, penulis senantiasa mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi penyempurnaan tulisan ini.

Akhir kata, sekali lagi penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah berperan dalam penyusunan Skripsi ini sejak awal sampai akhir. Kiranya Allah SWT senantiasa memberkati budi baik Bapak, Ibu, serta Saudara dan Saudari sekalian.

Surabaya, 26 Juli 2024



Alifia Julita Cahyani Putri

ABSTRAK

ALIFIA JULITA CAHYANI PUTRI, Analisis Penerapan DPA (*Designated Person Ashore*) Dalam Pengoptimalisasi Manajemen K3 di Kapal PT. Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya. Karya Ilmiah Terapan Politeknik Pelayaran Surabaya. Dosen pembimbing Faris Nofandi, S. Si. T., M. Sc. dan Dyah Ratnaningsih, S. S., M. Pd.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran dan implementasi *Designated Person Ashore* (DPA) dalam manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal PT. Dharma Lautan Utama. Metode penelitian meliputi observasi, wawancara, dan pengumpulan data dokumentasi di kantor PT. Dharma Lautan Utama Tanjung Perak Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa DPA memiliki peran krusial dalam memastikan keselamatan di kapal, termasuk pengawasan penerapan prosedur K3, pelatihan kru, dan koordinasi antara kru kapal dan manajemen darat. Namun, beberapa kendala utama diidentifikasi, seperti tantangan komunikasi, kurangnya kesadaran kru, keterbatasan sumber daya, dan tekanan operasional yang mengganggu pelaksanaan latihan keselamatan. Implementasi strategi oleh DPA, seperti pelatihan rutin, audit berkala, penggunaan teknologi, dan sistem penghargaan dan sanksi, terbukti efektif dalam meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi K3.

Pengaruh rata-rata tingkat kepatuhan perusahaan terhadap regulasi K3 mencapai 97%, hal ini mencerminkan komitmen perusahaan terhadap keselamatan kerja. Penelitian ini menyimpulkan bahwa peran DPA sangat penting dalam manajemen K3 di kapal dan memberikan rekomendasi untuk mengatasi kendala yang ada serta meningkatkan implementasi K3 di masa mendatang.

Kata kunci: Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), *Designated Person Ashore* (DPA), Implementasi Prosedur.

ABSTRACT

ALIFIA JULITA CAHYANI PUTRI, Analysis of the Implementation of DPA (Designated Person Ashore) in Optimizing K3 Management on PT Ships. Dharma Lautan Utama Tanjung Perak Surabaya Branch. Applied Scientific Work of the Surabaya Shipping Polytechnic. Supervising lecturer Faris Nofandi, S. Si. T., M. Sc. and Dyah Ratnaningsih, S. S., M. Pd.

This study aims to analyze the role and implementation of the Designated Person Ashore (DPA) in managing occupational health and safety (OHS) on PT. Dharma Lautan Utama's vessels. The research methodology includes observation, interviews, and data collection at the PT. Dharma Lautan Utama Tanjung Perak Surabaya office. The findings indicate that the DPA plays a crucial role in ensuring safety on board, including overseeing the implementation of OHS procedures, crew training, and coordination between ship crew and shore management. However, several key challenges were identified, such as communication issues, crew awareness deficits, resource limitations, and operational pressures that disrupt safety drills. The implementation of strategies by the DPA, such as regular training, periodic audits, technology utilization, and a system of rewards and sanctions, has proven effective in improving compliance with OHS regulations.

The average impact of the company's compliance level with OHS regulations reached 97%, reflecting the company's commitment to work safety. This study concludes that the role of DPA is very important in OHS management on ships and provides recommendations to overcome existing obstacles and improve OHS implementation in the future..

Keywords: *Occupational Health and Safety (OHS), Designated Person Ashore (DPA), Procedure Implementation*

DAFTAR ISI

SKRIPSI.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR.....	iii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Batasan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian	8
E. Manfaat Penulisan.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	10
B. Landasan Teori.....	10
C. Kerangka berpikir.....	21
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. Jenis Penelitian.....	23
B. Waktu dan Lokasi Penelitian	23

C. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data.....	24
D. Teknik Analisis Data.....	27
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	29
A. Gambaran Umum PT. Dharma Lautan Utama.....	29
B. Hasil Penelitian	47
1. Penyajian Data.....	47
2. Analisis Data	66
C. Pembahasan.....	70
BAB V PENUTUP	77
A. Kesimpulan	77
B. Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA	81
LAMPIRAN.....	84

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	10
Tabel 4. 1 Data Narasumber.....	56
Tabel 4. 2 Daftar Pertanyaan Kepada Narasumber.....	56
Tabel 4. 3 Tingkat Kepatuhan Perusahaan Terhadap Regulasi K3 yang Berlaku	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Kantor PT. Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak.....	30
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. Dharma Lautan Utama	32
Gambar 4. 3 Nahkoda Membunyikan Alarm Saat Keadaan Darurat Kebakaran .	48
Gambar 4. 4 Pengecekan Alat Keselamatan	50
Gambar 4. 5 Checklist ISM Code Kapal.....	52
Gambar 4. 6 Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan.....	54
Gambar 4. 7 Sertifikat Manajemen Keselamatan	55
Gambar 4. 8 Grafik Tingkat Kepatuhan Perusahaan Terhadap Regulasi K3 yang Berlaku.....	67
Gambar 4. 9 Identifikasi Peran DPA Dalam Menjalankan Manajemen K3 Di Kapal Menurut Para Nahkoda	69
Gambar 4. 10 Keterlaksanaan Peran DPA dalam Manajemen K3.....	70

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri pelayaran di Indonesia memiliki peran strategis dalam mendukung konektivitas antar pulau dan memperkuat ekonomi maritime. Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat bergantung pada sektor industri pelayaran untuk distribusi barang dan mobilitas manusia. Pemerintah dan pelaku industri harus bekerja sama dalam meningkatkan infrastruktur dan teknologi pelayaran guna mencapai efisiensi operasional dan keselamatan. Dengan mengikuti peraturan dan standar yang berlaku, industri pelayaran di Indonesia dapat terus berkembang secara berkelanjutan dan memberikan kontribusi signifikan bagi pertumbuhan ekonomi nasional (Anggeranika, 2023).

Bab I Pasal I Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 menggambarkan pelayaran sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim (Muhamad, 2018). Salah satu komponen yang sangat memengaruhi ekonomi negara adalah industri pelayaran (Jinca, 2019). Oleh karena itu, kegiatan pelayaran harus terus ditingkatkan dan dilakukan sesuai dengan peraturan dan standar nasional dan internasional.

Tanggung jawab atas pelaksanaan kegiatan pelayaran terletak pada semua pihak, terutama para pelaku usaha pelayaran (Sonatha, 2023). Oleh karena itu, setiap pihak yang terlibat berkewajiban untuk berpartisipasi secara aktif dalam memajukan kegiatan pelayaran sehingga dapat berlangsung dengan aman dan menghindari kecelakaan, sesuai dengan fungsi dan kewenangan mereka

(Sintya, 2022). Sumber daya manusia yang berpengalaman diperlukan untuk melaksanakan kegiatan pelayaran agar mencapai hasil optimal, menurut Asmiati et al. (2023).

Korban perang dunia lebih sedikit daripada korban kecelakaan kerja dan sakit. Menurut riset yang dilakukan oleh Internasional Labour Organization (ILO), rata-rata 6.000 orang meninggal setiap hari, atau satu orang setiap 15 detik, atau 2, 2 juta jiwa per tahun akibat sakit atau kecelakaan kerja (Bangun & Hariyono, 2019). Hasil penelitian Kelvin (2022) yang berjudul "Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Di Kapal MV. Dharma Lautan Intan" menunjukkan bahwa prosedur kerja di kapal MV. Dharma Lautan Intan tidak dilaksanakan sesuai dengan *International Safety Management Code (ISM CODE)*. Kecelakaan kerja yang terjadi karena kelalaian kru kapal menunjukkan bahwa prosedur kerja dan pengawasan harus diperbaiki. Manajemen perusahaan juga harus mengevaluasi sistem manajemen K3 untuk memastikan kepatuhan terhadap pedoman keselamatan. Penting bagi setiap bisnis untuk menerapkan praktik keselamatan dan kesehatan kerja yang baik, terutama di sektor kelautan (Mustaqim, 2023). Langkah-langkah pencegahan dan perbaikan kecelakaan kerja harus terus diperhatikan karena kecelakaan ini dapat berpengaruh serius baik pada individu pekerja maupun perusahaan itu sendiri (Ayu et al., 2019). Setiap kecelakaan kerja pasti akan merugikan pekerja itu sendiri dan perusahaan terkait, jadi perusahaan akan selalu berusaha untuk mengurangi tingkat kecelakaan kerja sekecil mungkin untuk mengurangi kerugian yang sangat fatal (Wahyuni, 2021).

Manajemen keselamatan kerja sangat penting untuk pelayaran, terutama di kapal (Darmawan & Basuki, 2022). Hal ini diperlukan untuk mengurangi jumlah kecelakaan di tempat kerja dan mencegah korban pekerja, kerugian materi, dan kerusakan lingkungan. Untuk menciptakan manajemen keselamatan kerja dalam aktivitas pelayaran, diperlukan persiapan dan pengetahuan tentang keselamatan kerja serta pemahaman tentang faktor-faktor yang bertanggung jawab atas kecelakaan kerja yang terjadi di tempat kerja (Fitra, 2022). Sangat penting untuk mempelajari undang-undang keselamatan dan kesehatan kerja yang relevan serta organisasi profesi keselamatan di seluruh Indonesia untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya memiliki sistem manajemen keselamatan kerja yang baik.

Sesuai dalam *SOLAS (Safety Of Life At Sea) 2004. Chapter IX Management for the safe operation of ship, shall company with the requirements of the International Safety Managements Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.* Sesuai ketentuan Internasional yang telah dipersyaratkan dalam *International Safety Management (ISM) Code* yaitu standar Internasional dalam sistem manajemen keselamatan, maka PT. Dharma Lautan Utama membentuk seorang petugas darat yang ditunjuk atau *Designated Person Ashore (DPA)*. *Designated Person Ashore (DPA)* adalah individu yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran atau pemilik kapal untuk bertanggung jawab atas implementasi dan pemeliharaan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System - SMS*) berdasarkan *International Safety Management (ISM) Code* (Suganjar & Hernawati, 2019). Seorang DPA harus mengikuti

diklat khusus yang diselenggarakan oleh biro klasifikasi anggota IACS (*International Association of Classification Societies*) untuk internasional dan untuk dalam negeri di diadakan oleh BKI (Biro Klasifikasi Indonesia).

Seorang DPA bertanggung jawab atas sistem manajemen keselamatan yang diterapkan oleh perusahaan dan kapal yang dioperasikannya. Oleh karena itu, sangat penting bagi DPA untuk memahami dan mengawasi sistem keselamatan di atas kapal (Astuti & Muladi, 2019). Dalam hal menjaga keselamatan pekerja, perusahaan berusaha untuk meminimalkan jumlah kecelakaan dan korban jiwa.

Menurut Nurtahjo (2022), seorang DPA dimaksudkan untuk menghubungkan awak kapal dengan pimpinan tertinggi perusahaan dan antara mereka dan perusahaan. PT. Dharma Lautan Utama telah membentuk *Designed Person Ashore* (DPA) berdasarkan persyaratan dalam *ISM Code*. DPA melakukan tugas penting dalam proses pelaksanaan sistem keselamatan dan perlindungan lingkungan, sesuai dengan fungsi dan tugas yang ditetapkan dalam *ISM Code*.

PT. Dharma Lautan Utama, cabang Tanjung Perak, melayani penyebrangan penumpang, barang, dan kendaraan. Menyediakan akses angkutan laut antar pulau yang berdekatan atau lintas pendek atau pulau yang jauh atau lintas panjang adalah fungsi utama perusahaan ini. Sebagai perusahaan pelayaran swasta, PT. Dharma Lautan Utama harus mengoptimalkan manajemen keselamatan dan kenyamanan penumpang untuk mencapai tujuan mereka karena banyak masyarakat di Indonesia yang memilih untuk pergi dengan kapal.

Pelabuhan Surabaya, yang terletak di kota yang ramai dengan nama yang sama, berfungsi sebagai gerbang penting ke timur Indonesia dan dapat diakses melalui Tanjung Perak. Kargo, dan penumpang di daerah ini masuk dan keluar melalui pelabuhan Tanjung Perak. Terdapat 7 terminal di wilayah pelabuhan Tanjung Perak, termasuk terminal Kalimas, terminal Jamrud, terminal Mirah, terminal Berlian, terminal Nilam, terminal Kontainer Surabaya (TPS), dan terminal Teluk Lamong. Area studi Gerbang Kertosusilo (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan), juga dikenal sebagai GKS, memiliki kepentingan yang signifikan dalam konteks pengembangan pelabuhan, karena merupakan area daratan yang secara langsung terkait dengan operasi bandara. GKS adalah wilayah metropolitan terbesar kedua di Indonesia, setelah Jabodetabek (Renta Novaliana Siahaan, Sereati Hasugian, Faris Nofandi, Alwi Sina Khaqiqi, 2021).

Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, seorang DPA akan terlibat dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan sebagai penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) di darat dan di setiap kapal, tetapi tidak terbatas pada berfungsi sebagai perantara antara Master dan Top Manajemen, melakukan komunikasi, mengevaluasi setiap laporan yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, dan memantau pelaksanaan peraturan dan regulasi terbaru yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Tidak ada orang yang bertanggung jawab untuk menghubungkan pihak kapal dengan pihak manajemen secara langsung sebelum adanya seorang *Designated Person Ashore* (DPA). Segala sesuatu yang terjadi di kapal hanya

dapat dilaporkan oleh staf operasional; tugas utama staf operasional tidak terlibat dalam hal ini. PT. Dharma Lautan Utama menunjuk seorang DPA karena *International Safety Management Code* (ISM) mewajibkan memiliki seseorang yang bertugas dan bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti seluruh kegiatan yang berkaitan dengan keselamatan kapal.

Berdasarkan hal tersebut, pada skripsi ini penulis akan menyampaikan hal-hal yang menjadi tanggung jawab DPA dalam pengoptimalisasi manajemen keselamatan kapal, sekaligus kendala dalam pengoptimalisasi keselamatan kapal, khususnya di PT. Dharma Lautan Utama. Hal tersebut pula yang mendorong penulis untuk melakukan observasi dengan judul **“ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*) DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3 DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang di atas dan pengalaman penelitian di Perusahaan saat melaksanakan praktik darat di PT. Dharma Lautan Utama guna memenuhi kewajiban sebagai taruna/i prodi D-IV Transportasi Laut, penulis menemukan masalah yang akan dianalisa dalam Skripsi ini. Rumusan masalah ini akan memberikan arah dalam melakukan penelitian, mencari jawaban yang tepat dan sesuai dengan latar belakang. Rumusan masalah tersebut, yaitu:

1. Bagaimana peran DPA (*Designated Person Ashore*) dalam manajemen K3 di Kapal PT. Dharma Lautan Utama?

2. Apa kendala utama yang di hadapi oleh DPA (*Designated Person Ashore*) dalam menjalankan tugasnya untuk mengoptimalkan manajemen K3 di Kapal PT. Dharma Lautan Utama?
3. Bagaimana pengaruh implementasi peran DPA dalam mempengaruhi penerapan manajemen K3 di kapal?

C. Batasan Masalah

Dalam Menyusun skripsi ini data dikumpulkan dari hasil penelitian selama melakukan praktik darat di PT. Dhrama Lautan Utama. Penulis melakukan pembatasan luasnya kajian karena terbatasnya waktu dan kesempatan. Maka penelitian berfokus pada masalah sebagai berikut:

1. Batasan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat melaksanakan praktik darat dalam kurun waktu 12 bulan, terhitung sejak 10 Agustus 2022 – 10 Agustus 2023.

2. Batasan Lokasi Penelitian:

Penelitian ini dilakukan pada PT. Dharma Lautan Utama selama satu tahun saat melaksanakan praktik darat.

3. Batasan Materi Penelitian

Penelitian ini membahas tentang “ANALISIS PERANAN DPA (*DESIGNATED PERSON ASHORE*) DALAM OPTIMALISASI MANAJEMEN K3 DI KAPAL PT. DHARMA LAUTAN UTAMA CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA” dalam penelitian ini difokuskan kepada peranan DPA serta kendala yang dihadapi DPA dalam menjalankan tugasnya di kapal.

D. Tujuan Penelitian

Penulisan skripsi harus menentukan tujuan penelitian agar skripsi yang telah dibuat memiliki daya guna. Adapun tujuan di buatnya penulisan skripsi ini yaitu:

1. Untuk mengidentifikasi peran DPA dalam manajemen K3 di kapal PT. Dharma Lautan Utama cabang Tanjung Perak Surabaya.
2. Untuk menganalisis kendala dan tantangan yang dihadapi oleh DPA saat menjalankan tugasnya dalam upaya mengoptimalkan manajemen K3 di kapal.
3. Untuk mengevaluasi pengaruh implementasi peran DPA dalam mempengaruhi penerapan manajemen K3 di kapal.

E. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini antara lain:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Untuk menambah pengetahuan dan pemahaman bagi pembaca dan kalangan umum mengenai upaya DPA dalam Pengoptimalisasi Manajemen Keselamatan Kapal di PT. Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya
- b. Untuk mengetahui secara rinci apa saja peran divisi DPA dalam pengoptimalisasi Manajemen Keselamatan Kapal di PT. Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak
- c. Untuk menambah literasi di Kampus Politeknik Pelayaran Surabaya.

2. Manfaat secara praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi masukan agar membuka pandangan perusahaan mengenai suatu pelayanan jasa yang baik dan optimal sehingga mampu menghasilkan output yang memuaskan dan sesuai harapan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Berdasarkan refrensi penelitian yang penulis dapatkan, penulis menemukan beberapa penelitian yang sejenis dan menjadi pedoman dalam penulisan Skripsi ini.

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

No.	Nama Penulis	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
1	¹ Wahyuni Makka, ² Marthen Makahaube, ³ Abdoellah Djabier. <i>Jurnal karya Ilmiah Taruna Andromeda 4 (2), 46-56 2020.</i>	Analisis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Oleh <i>Desinated Person Ashore</i> (DPA) di PT. Surf Marine Indonesia	Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi penerapan sistem manajemen keselamatan pada PT. Surf Marine Indonesia serta mengetahui upaya yang dilakukan DPA dalam mengoptimalkan penerapan sistem manajemen keselamatan pada PT. Surf.	Tempat pengambilan data detail pengambilan data berbeda dengan yang dilakukan oleh peneliti sehingga membuat data pada review penelitian sebelumnya kurang spesifik dibandingkan dengan yang dilakukan oleh peneliti.
2	Lintang Ayu Pangestu, A. Md. Pel. <i>Jurnal Karya Ilmiah Terapan Taruna Akademi Maritim Nasional Indonesia 2023.</i>	Peranan DPA (<i>Designted Person Ashore</i>) dalam Pengoptimalisasi Manajemen Keselamatan Kapal di PT. Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya	Peranan DPA dalam proes pelaksanaan sistem manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan bertanggung jawab sesuai fungsi dan tugas seperti yang di definisikan dalam ISM CODE.	Hasil penelitian pada jurnal kurang spesifik, sehingga penulis pada skripsi ini menyempurnakan hasil penelitian yang lebih spesifik tentang peranan DPA di atas kapal.

B. Landasan Teori

1. Pengertian Analisis

Analisis adalah usaha memilah suatu integritas menjadi unsur-unsur atau bagian-bagian sehingga jelas hierarki dan susunannya (Sudjana

2016:27). Sedangkan definisi “analisis” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti menguasai, membedakan, memilah sesuatu untuk di golongankan dan di kelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya (Wiradi 2006: 103).

Dengan mempertimbangkan pendapat para ahli di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa analisis adalah suatu proses yang bertujuan untuk menghasilkan informasi baru tentang topik yang sedang diteliti atau diamati oleh peneliti. Ini dilakukan dengan menemukan bukti yang relevan dan akurat tentang subjek tersebut.

2. Pengertian Peranan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), "peran" didefinisikan sebagai alat yang diharapkan dimiliki setiap orang yang memiliki posisi di masyarakat. Peran tersebut merupakan komponen status kedudukan yang sangat penting untuk menghasilkan manfaat. Dengan kata lain, peran dapat dianggap sebagai fungsi yang muncul sebagai hasil dari suatu tindakan.

Peran adalah proses yang selalu berubah terlepas dari status atau kedudukan. Ketika seseorang memenuhi semua hak dan kewajiban yang ditetapkan dalam posisinya, suatu peran dianggap telah dilaksanakan.

Kedudukan dan peran saling bergantung, sehingga tidak dapat dipisahkan (Soekanto 2009).

Berry (2009) menyatakan bahwa peran didefinisikan sebagai jumlah ekspektasi yang ditanamkan pada setiap orang yang memiliki peran atau status tertentu. Sedangkan menurut Rivai (2004), peran adalah tindakan yang direncanakan dan diharapkan seseorang dalam posisi tertentu.

Teori peran menekankan sifat individu sebagai pelaku utama sosial, yang mempelajari perilaku berdasarkan posisinya dalam lingkungan kerja dan masyarakat. Ada teori peranan yang berusaha menjelaskan interaksi antar orang di dalam sebuah organisasi. Salah satu contohnya adalah pascaperan. Peran mencakup hak, kewajiban, harapan, norma, dan bagaimana seseorang bertindak dalam menghadapi dan melaksanakan peran tersebut (Noviana, 2022).

Penulis mengambil kesimpulan dari pendapat para ahli di atas bahwa peran adalah sikap atau perilaku yang diharapkan banyak orang atau sekelompok orang terhadap seseorang yang memiliki status atau kedudukan tertentu. Berdasarkan hal-hal di atas, peran tidak berarti hak dan kewajiban individu apabila dihubungkan dengan *Designated Person Ashore* (DPA); itu adalah tugas dan wewenang *Designated Person Ashore* (DPA).

3. Pengertian Designated Person Ashore (DPA)

Menurut PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, personil darat atau "orang yang ditunjuk di darat", yang dalam

bahasa Indonesia berarti "orang yang ditunjuk di darat", didefinisikan sebagai seorang atau beberapa orang di darat yang memiliki hubungan langsung dengan pejabat tertinggi di perusahaan.

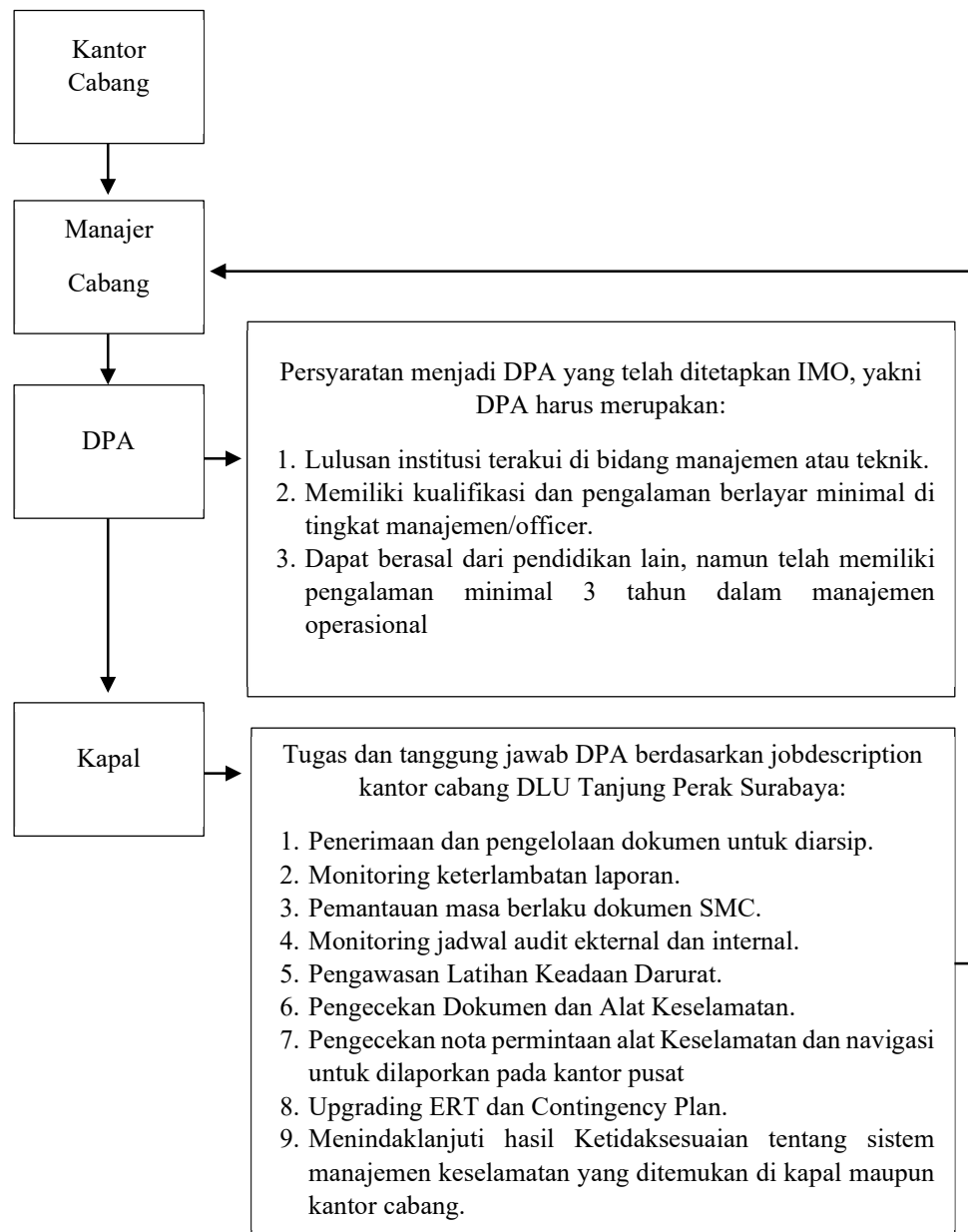
Menurut Bab 4 Kode ISM 2010:13, perusahaan harus menunjuk personel kantor yang bertanggung jawab untuk melacak semua hal yang berkaitan dengan keselamatan pengoperasian kapal untuk memastikan operasi yang aman.

Seseorang atau lebih yang ditunjuk oleh suatu perusahaan dan memiliki akses langsung ke manajemen perusahaan dikenal sebagai DPA. DPA berfungsi sebagai penghubung antara pihak kapal dan manajemen perusahaan, yang bertanggung jawab untuk memantau berbagai aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal (Suganjar & Hernawati, 2019).

Sesuai dengan *International Safety Management Code (ISM Code)*, tugas dan tanggung jawab orang yang ditunjuk di lautan (DPA) adalah sebagai berikut:

- a. Melaksanakan komunikasi dan penerapan kebijakan keamanan dan perlindungan;
- b. Melaksanakan evaluasi dan peninjauan ulang sistem manajemen keselamatan yang berlaku;
- c. Melaporkan dan memeriksa berbagai jenis ketidaksesuaian, kecelakaan, dan kejadian berbahaya yang terjadi di atas kapal;
- d. Mengorganisasi dan mengawasi audit internal, termasuk memastikan independensi auditor dan pelatihan internal

- e. Melakukan peninjauan ulang dan revisi terhadap keselamatan manajemen sistem yang berlaku, jika diperlukan
- f. Memastikan bahwa sumber daya yang tersedia dan dukungan atau bantuan perusahaan tersedia



Gambar 2. 1 *Designated person Ashore (DPA)*

4. Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata "optimal" berasal dari kata "terbaik", yang berarti "tertinggi". Optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi. Oleh karena itu, optimalisasi adalah proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi.

Oleh karena itu, menurut penulis, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi memiliki arti, yaitu suatu prosedur untuk mengoptimalkan sesuatu. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi upaya, prosedur, atau pendekatan yang digunakan untuk mengoptimalkan sistem manajemen K3 kapal di PT. Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya.

5. Pengertian Manajemen K3

a. Manajemen

Kata "manajemen" didefinisikan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) sebagai penggunaan sumber daya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan.

"Manajemen" berasal dari kata "manajemen", yang berarti "mengatur". Singkatnya, manajemen adalah proses untuk mencapai tujuan organisasi atau perusahaan. Manajemen akan mempermudah tugas dan membagi pekerjaan sesuai keahlian. Hornby (2006:896) mendefinisikan manajemen sebagai "Tindakan dalam menjalankan dan mengendalikan sebuah perusahaan atau organisasi sejenisnya" atau

"Tindakan dalam menjalankan dan mengendalikan sebuah perusahaan atau organisasi sejenisnya".

Berdasarkan beberapa definisi di atas, manajemen dapat didefinisikan sebagai suatu proses merencanakan, mengorganisasikan, mengarahkan, dan mengendalikan suatu hasil untuk mencapai tujuan dengan cara yang efisien dan efektif.

b. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Menurut Peraturan Pemerintah No. 50 tahun 2012, Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah segala sesuatu yang dilakukan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya untuk mencegah kecelakaan dan penyakit yang terjadi akibat kerja.

Menurut Sucipto (2014), Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan pekerja dan lingkungannya. Diharapkan bahwa penerapan K3 dapat mengoptimalkan proses pekerjaan sehingga pekerja dapat bekerja dengan selamat, sehat, aman, dan nyaman.

Melindungi pekerja atau masyarakat agar mendapatkan derajat kesehatan setinggi mungkin didefinisikan sebagai Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) oleh Sumakmur dalam Larasati (2018). Baik fisik, mental, maupun sosial untuk mencegah penyakit dan masalah kesehatan lainnya yang disebabkan oleh lingkungan kerja, penyakit umum, dan faktor pekerjaan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan tenang bagi karyawan.

Menurut (Kasmir, 2019) adapun tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja sebagai berikut:

1) Membuat karyawan merasa nyaman

Dengan kata lain, adanya prosedur kerja yang tepat dan peralatan yang memadai akan membuat karyawan merasa aman dan nyaman saat bekerja, sehingga mereka kurang khawatir.

2) Memperlancar proses kerja

Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) membantu mengurangi kecelakaan kerja dengan menjamin kesehatan kerja fisik dan mental karyawan sehingga mereka dapat beraktivitas dengan normal. Hasil yang diperoleh akan lebih baik dan proses kerja akan berjalan lebih lancar.

3) Agar karyawan lebih berhati-hati dalam bekerja

Dalam hal ini, karyawan diharapkan telah memahami dan memahami setiap ketentuan kerja saat melakukan aktivitasnya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Untuk meningkatkan kewaspadaan dan kehati-hatian saat bekerja, semua karyawan harus memakai perlengkapan kerja dengan sebaik-baiknya.

4) Mematuhi aturan dan rambu-rambu kerja

Ini berarti bahwa setiap perusahaan harus memasang aturan kerja yang telah disiapkan dan dipasang sebagai tanda dan peringatan. Dengan adanya aturan dan aturan ini, karyawan akan

selalu diingatkan tentang apa yang mereka lakukan di tempat kerja mereka.

5) Tidak mengganggu proses kerja

Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) diharapkan akan mengurangi hal-hal yang dapat mengganggu pekerjaan. Memakai perlengkapan keselamatan, misalnya, tidak akan memengaruhi proses kerja atau aktivitas kerja karyawan meskipun tampak rumit.

6) Menekan biaya

Artinya, program Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mengurangi biaya yang disebabkan oleh kecelakaan kerja dengan mewajibkan karyawan untuk memakai perlengkapan dan pengamanan kerja serta mematuhi prosedur.

7) Menghindari kecelakaan kerja

Kepatuhan karyawan terhadap ketentuan kerja termasuk memberikan rambu-rambu kerja yang tersedia, dan setelah itu, karyawan harus memakai peralatan kerja dengan sebaik-baiknya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Ini akan mengurangi tingkat kecelakaan kerja.

8) Menghindari tuntutan pihak-pihak tertentu

Kebanyakan kali, perusahaan bertanggung jawab atas kecelakaan. Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) ini memastikan bahwa semua karyawan setuju dengan peraturan yang berlaku di perusahaan, sehingga mengurangi kebutuhan tentang

keselamatan dan kesehatan kerja. untuk mengetahui risiko yang akan dia hadapi.

c. Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Menurut Bangun dan Hariyono (2019), Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) dibuat oleh Organisasi Pelayaran Internasional (IMO) dan merupakan standar global untuk keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di industri pelayaran. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) menurut SOLAS dan *ISM Code* (Santoso & Dillyanto, 2020), sebagai berikut.

1) *ISM Code*

ISM Code adalah aturan global yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO) untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan mengurangi polusi laut. Salah satu tujuannya adalah untuk mengatur aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di kapal-kapal yang tunduk pada aturan ini.

2) *Safety Management System* (SMS)

Menurut Kode ISM, perusahaan pelayaran diharuskan untuk membangun dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) di kapal mereka. SMS dimaksudkan untuk mengatur aspek keselamatan dan kesehatan kerja di dalam kapal secara efisien.

3) Kewajiban Nahkoda dan Perusahaan

Nahkoda dan perusahaan memiliki tanggung jawab utama untuk memastikan bahwa SMS dilaksanakan dengan baik.

Nahkoda diharapkan untuk memberi contoh dan memastikan bahwa seluruh prosedur keselamatan diikuti dengan baik.

4) Pelatihan dan Keterampilan

ISM *Code* menekankan bahwa pelatihan dan pengembangan keterampilan awak kapal sangat penting untuk meningkatkan keselamatan kapal dan mengurangi risiko kecelakaan.

5) Audit dan Pemantauan

Kode ISM mewajibkan audit internal dan eksternal untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan. Pemantauan terus-menerus dilakukan untuk menemukan dan mengurangi risiko.

6) Pencegahan Kecelakaan dan Kejadian Darurat

Konvensi SOLAS dan ISM menetapkan protokol untuk mencegah dan menangani kecelakaan dan keadaan darurat di kapal. Ini termasuk perencanaan dan pelatihan untuk situasi darurat.

7) Dokumentasi dan Pemeliharaan Catatan

Perusahaan harus menyimpan catatan tentang semua hal yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja. Catatan harus tersedia untuk pemeriksaan untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi.

ISM *Code* diterapkan pada kapal-kapal yang tunduk pada peraturan SOLAS untuk memastikan standar keselamatan dan kesehatan kerja yang memadai untuk melindungi awak kapal, kapal itu sendiri, dan lingkungan laut.

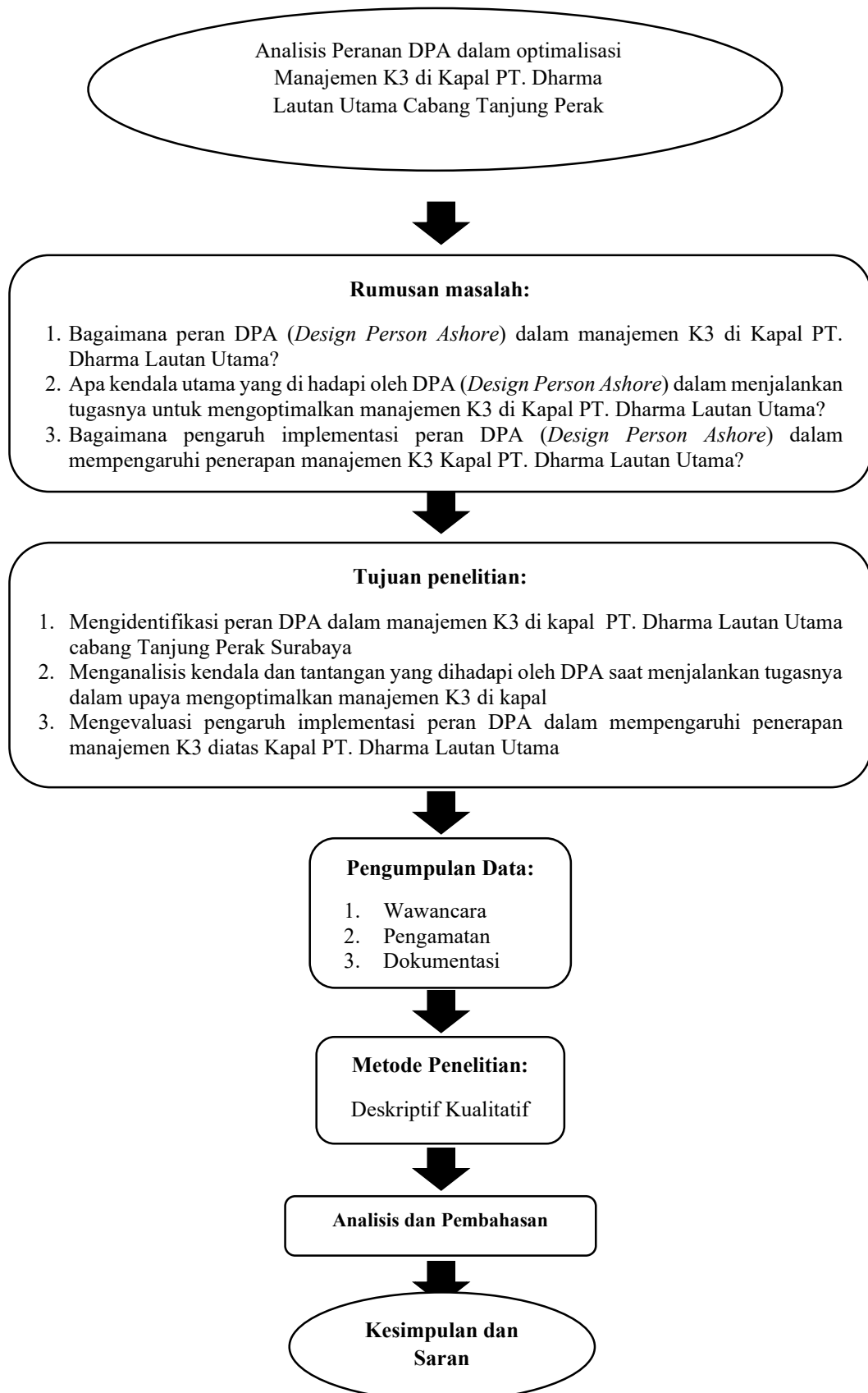
6. Pengertian Perusahaan

Menurut Undang-Undang No. 8 tahun 1997 tentang Dokumen Perusahaan, perusahaan adalah suatu bentuk usaha yang melakukan aktivitas secara konsisten dan berkelanjutan dengan tujuan mendapatkan keuntungan. Perusahaan dapat didirikan oleh individu atau badan usaha, baik dalam bentuk badan hukum maupun bukan badan hukum, dan didirikan dan berlokasi di wilayah negara Republik Indonesia.

Menurut PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, perusahaan pelayaran adalah pemilik atau operator kapal, baik organisasi maupun individu yang bertindak sebagai manajer, yang mengoperasikan dan bertanggung jawab sepenuhnya atas pengoperasian kapal. Perusahaan pelayaran juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sumber daya dan dukungan yang berbasis di darat memadai diberikan kepada orang yang ditunjuk sebagai Orang yang Ditunjuk di Pantai (DPA) atau orang yang ditunjuk sebagai Orang yang Ditunjuk di Pantai (DPO).

C. Kerangka berpikir

Menurut (Sugiyono, 2019:72) kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai factor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting.



Gambar 2. 2 Kerangka Berpikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini dilakukan secara kualitatif menggunakan pendekatan masalah observasi analitis. Di mana hal tersebut dilakukan, mulai dari proses embarkasi hingga kegiatan kapal sandar Metode ini dimulai dengan melakukan analisis tentang hal-hal yang menghalangi orang yang ditugaskan di lautan (DPA) untuk menyelesaikan tugasnya sehingga mereka dapat mengoptimalkan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) di kapal.

Menurut Ibrahim (2015) Untuk memberikan hasil penelitian berkualitas tinggi, metodologi kualitatif menempatkan penekanan yang kuat pada kedalaman data. Dengan kata lain, ini adalah metode penelitian yang bergantung pada penjelasan menyeluruh yang terdiri dari kata-kata atau frasa yang dibangun secara metodis dan teliti, yang mencakup segala sesuatu dari mengumpulkan data hingga menganalisis dan meringkas temuan penelitian. Metode deskriptif penelitian bertujuan untuk mengkarakterisasi, mengklarifikasi, atau menggambarkan keadaan saat ini suatu objek (realitas atau fenomena) sesuai dengan keadaan dan kondisi pada saat penelitian

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) selama 1 tahun mulai dari 10 Agustus 2022 sampai dengan 10 Agustus 2023.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi yang digunakan sebagai tempat penelitian berada di PT. Dharma Lautan Utama cabang Tanjung Perak Surabaya, yang berlokasi di Jalan Perak Timur No. 512 Blok B 7-8, Perak Timur, Kec. Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur 60165.

C. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Menurut jenis penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Menurut (Moleong, 2007:6) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, cara deskripsi dalam bentuk kata kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi tetapi, menggunakan “*social situation*” atau situasi sosial yang terdiri dari atas tiga elemen yaitu tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis (Sugiyono, 2006:207).

1. Sumber Data

Semua informasi yang dimaksud adalah sumber data, baik itu benda nyata atau astrak peristiwa. Menurut Sukandarrumidi (2006: 44), bobot diperlukan karena sumber data kualitatif dalam penelitian ini dimaksudkan untuk tidak bersifat subjektif. Sumber data untuk penelitian kualitatif adalah:

a. Sumber Data Primer

Data utama adalah data yang dikumpulkan secara langsung dari pengamatan di lapangan atau tempat penelitian. Hal-hal seperti kata-kata, perilaku, dan tindakan responden termasuk dalam kategori ini. Sumber data utama yang digunakan adalah wawancara dengan staf DPA di PT. Dharma Lautan Utama serta pihak-pihak terkait. Metode ini digunakan untuk mengumpulkan informasi tentang upaya *Designated Person Ashore* (DPA) untuk mengoptimalkan manajemen K3 dan kendala yang dihadapi DPA dalam menerapkan sistem manajemen K3 di kapal milik PT. Dharma Lautan Utama cabang Tanjung Perak.

b. Sumber Data Sekunder

Data sekunder dapat berupa buletin, survei, dan sebagainya. Ini dapat berasal dari bacaan dan berbagai sumber lainnya, seperti catatan, buku harian, surat-surat pribadi, hingga dokumen-dokumen resmi. Untuk melihat bagaimana peran DPA dalam mengoptimalkan manajemen K3 di kapal PT. Dharma Lautan Utama cabang Tanjung Perak Surabaya, penelitian ini menggunakan sumber sekunder seperti artikel dan literatur lainnya.

2. Teknik pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan langkah penting dalam melakukan penelitian, karena data yang terkumpul akan dijadikan bahan

analisis dalam penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian kualitatif ini adalah dengan teknik triangulasi (Moleong, 2004: 135), yaitu:

a. Wawancara (*Interview*)

Menurut Sulam (2020), wawancara adalah teknik yang digunakan oleh penulis untuk mendapatkan data dengan melakukan wawancara langsung dengan orang yang memahami topik yang diamati. Wawancara individu atau kelompok dapat dilakukan untuk mendapatkan informasi yang tepat dan akurat, atau peneliti dapat melakukan wawancara untuk mengetahui kondisi seseorang. Dalam penelitian ini, penulis mewawancarai Bapak Decky Saputra, seorang staf *Designated Person Ashore* (DPA) yang bekerja dalam manajemen keselamatan kapal. Mereka juga mewawancarai Bapak Jangkung Edi, staf Sumber Daya Manusia (SDM) cabang Tanjung Perak Surabaya, yang bertanggung jawab atas tugas dan tanggung jawab seorang DPA.

b. Observasi

Pengumpulan data melalui pengamatan kegiatan yang sedang berlangsung dikenal sebagai observasi. Kepala sekolah yang memberikan pengarahan, cara guru mengajar, atau cara siswa belajar dapat berkontribusi pada kegiatan tersebut (Sudjana, 2008: 220). Oleh karena itu, observasi adalah jenis penelitian yang dilakukan secara sistematis dan sengaja dengan menggunakan indra penglihatan untuk melihat dan menganalisis peristiwa yang sedang terjadi. Selama satu tahun, penulis melakukan observasi di Divisi Orang Ditunjuk Di Pantai (DPA) PT. Dharma Lautan Utama, yang beroperasi sebagai Praktek

Darat (PRADA). Selain mengumpulkan data secara mandiri, penulis juga berbicara dengan orang-orang yang berhubungan dengan manajemen keselamatan di cabang Tanjung Perak PT. Dharma Lautan Utama.

c. Dokumentasi

Setiap bahan tertulis atau film dianggap sebagai dokumentasi, sedangkan rekaman adalah setiap pernyataan tertulis yang dibuat oleh seseorang atau organisasi untuk menguji suatu peristiwa atau untuk menyajikan akunting (Moleong, 2011: 216). Teknik dokumentasi mengumpulkan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen tertulis, gambar, dan elektronik.

D. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun data hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi secara sistematis. Proses ini melibatkan mengorganisasikan data, memilih mana yang penting dan mana yang perlu dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga data menjadi mudah dipahami (Sugiyono, 2007: 333-345). Peneliti dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis kualitatif seperti yang dikemukakan Miles dan Hubberman (Sugiyono, 2007: 204), yang mencakup pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan akhirnya penarikan kesimpulan. Langkah-langkah berikut diambil.

1. Pengumpulan data (*Collecting data*)

Ketika penulis praktik di lokasi penelitian, mereka mengumpulkan data di lapangan melalui observasi, pengamatan, wawancara, dan dokumentasi. Pengumpulan data dikenal sebagai pengumpulan data.

2. Reduksi data

Analisis data yang dikenal sebagai reduksi data melibatkan pengaturan, penggolongan, dan pengorganisasian data untuk menghasilkan kesimpulan yang relevan. Untuk menghasilkan informasi yang diperlukan, data yang ditemukan di lapangan dipilah dan kemudian disusun secara sistematis.

3. Penyajian data

Pada penelitian deskriptif kualitatif, penyajian data dapat dilakukan melalui uraian singkat, bagan, table, dan flowchart. Pengelompokan data yang telah direduksi sehingga dapat digambarkan secara utuh sehingga memudahkan pemaknaan bagian pokok data.

4. Penarikan kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah tahap akhir dalam analisis data yang telah dilakukan dan tetap mengacu pada rumusan masalah dan tujuan yang ingin dicapai. Dalam proses ini, data yang telah disusun dibandingkan satu sama lain untuk menemukan jawaban atas masalah