

KARYA ILMIAH TERAPAN
**PENERAPAN IMDG CODE (*INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS*
GOOD) DAN PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA DALAM
KESELAMATAN PELAYARAN DI KAPAL MV. HIJAU JELITA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

YOGA LINTANG ADJI PRATAMA

NIT. 07.19.048.1.05

PRODI TEKNOLOGI REKAYASA OPERASIONAL KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

PENERAPAN IMDG CODE (*INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOOD*) DAN PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA DALAM KESELAMATAN PELAYARAN DI KAPAL MV. HIJAU JELITA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

YOGA LINTANG ADJI PRATAMA

NIT. 07.19.048.1.05

PRODI TEKNOLOGI REKAYASA OPERASIONAL KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yoga Lintang Adji Pratama

Nomor Induk Taruna : 07.19.048.1.05

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

PENERAPAN IMDG *CODE (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOOD)* DAN PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA DALAM KESELAMATAN PELAYARAN DIKAPAL MV.HIJAU JELITA

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 bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik pelayaran Surabaya.

SURABAYA,

2024

YOGA LINTANG ADJI PRATAMA

NIT 0719048105

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

JUDUL :PENERAPAN *IMDG CODE* DAN PENANGANAN
MUATAN BERBAHAYA DALAM KESEL AMATAN
PELAYARAN DI MV. HIJAU JELITA.

Nama Taruna : Yoga Lintang Adji Pratama

NIT : 07.19.048.1.05

Pogram studi : Diploma IV Teknik Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

SURABAYA, 2024

Menyetujui,

Pembimbing I



(Dr.Arleiny,S.Si.T.,M.M.,M.Mar.)

Penata Tk.I(III/d)
NIP.198206092010122002

Pembimbing II

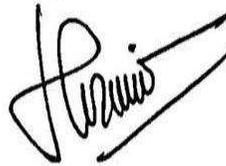


(Dr.Agus Dwi Santoso,S.T.,M.T.,M.Pd.)

penata Tk.I(III/d)
NIP.197808192000031001

Mengetahui

Ketua Program Studi TROK



Anak Agung Istri Sri W.,S.Si.T.,M.Sda

Penata Tk.I(III/d)
NIP.197812172005022001

HALAMAN PENGESAHAN
**PENERAPAN IMDG CODE (INTERNATIONAL MARITIME
DANGEROUS GOOD) DAN PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA
DALAM KESELAMATAN PELAYARAN DI KAPAL MV. HIJAU JELITA**

Disusun Oleh :

YOGA LINTANG ADJI PRATAMA

07.19.048.1.05

D-IV TROK REGULER

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan

Politeknik Pelayaran Surabaya

Pada Tanggal2024

Menyetujui :

Penguji I



Dr. Anak Agung Ngurah Ade D.P.Y., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198302262010121003

Penguji II



Dr. Arleiny, M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198206092010122002

Penguji III



Dr. Agus Dwi Santoso, M.T., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197808192000031001

Mengetahui :

Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT dan juga Shalawat serta salam selalu kita limpahkan untuk junjungan kita Nabi Muhammad SAW , karena dengan rahmat dan karunia Nya-lah penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan dengan judul : **“PENERAPAN IMDG CODE (*INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOOD*) DAN PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA DALAM KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. HIJAU JELITA”**, sebagai salah satu persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (D-IV) Program Studi TROK Politeknik Pelayaran Surabaya. Penulis mengharapkan kepada para pembaca untuk memberikan kritik dan saran untuk membangun guna menyempurnakan karya ilmiah terapan ini. Harapan penulis semoga karya ilmiah terapan ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Selama melakukan penelitian dan penyusunan karya ilmiah terapan ini, penulis tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Moejiono, M.T M.Mar,E selaku direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang telah menyediakan fasilitas dan pelayanan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
2. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni S₂,si.T,M.sda,M.Mar. Selaku Ketua jurusan TROK, yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
3. Ibu Dr. Arleiny, S₂,Si.T _M.M ,M.Mar. Selaku pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya dan sabar memberikan semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini
4. Bapak Dr. Agus Dwi Santoso, S.T, M.T, M.Pd. Selaku pembimbing II yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Bapak Dr. Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yudha, S.Si.T., M.Pd.,M.Mar. selaku Penguji I yang senantiasa telah menguji dan memberi bimbingan bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.

6. Kepada Orangtua yang sangat saya cintai dan saya sayangi Bapak Suswanto serta Ibunda Tercinta ibu Slamet Priyati yang menjadi motivator dan tauladan yang baik bagi penulis.
7. Kepada Nabilla Qoni Maharani yang selalu menemani dan telah berkontribusi banyak dalam peenyusunan Karya Ilmiah Terapan ini.
8. Seluruh Crew kapal MV. Hijau jelita PT. Salam Pasific Indonesia Lines terimakasih atas bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik laut.
9. Bapak / Ibu pemimpin dan seluruh karyawan PT. Salam Pasific Indonesia Lines yang telah memberi kesempatan untuk saya melaksanakan praktik laut kurang lebih 12 bulan.
10. Dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian karya ilmiah terapan ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan karya ilmiah terapan ini masih banyak kekurangan, mengingat keterbatasan kemampuan pengetahuan penulis. Oleh karena itu segala saran dan kritik yang bersifat membangun akan selalu penulis harapkan demi perbaikan kekurangan tersebut.

Surabaya, 2024

YOGA LINTANG ADJI P

ABSTRAK

YOGA LINTANG ADJI PRATAMA, 2024. “Penerapan *IMDG Code* (International Maritime Dangerous Good) Dan Penanganan Muatan Berbahaya Dalam Keselamatan Pelayaran Di MV.Hijau Jelita”. Dibimbing oleh ibu Arleiny dan Bapak Agus Dwi Santoso.

Indonesia merupakan sebuah Negara Kepulauan terbesar yang memiliki beribu-ribu pulau yang menjadikan Indonesia salah satu negara yang kaya. Penanganan muatan berbahaya atau *IMDG Code* yaitu penanganan yang berguna untuk memberikan perlindungan bagi awak kapal dan Peringatan kapal mengenai barang berbahaya yang sedang diangkut oleh kapal tersebut. pemahaman mengenai *IMDG Code* berguna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja maupun saat kapal berlayar yang harus diantisipasi oleh crew kapal. Oleh karena itu, penelitian ini berfungsi untuk mengetahui cara penanganan muatan berbahaya di MV.Hijau jelita dan mengetahui apakah penerapan *IMDG code* telah diterapkan diatas kapal.

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MV. Hijau Jelita salah satu armada kapal milik PT. Salam Pasific Indonesia Lines Surabaya. Saat itu peneliti sedang melaksanakan Praktek Laut (Prala) yakni pada tanggal 02 september 2021 sampai 07 september 2022. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan menggunakan metode wawancara, beberapa sumber buku dan pencarian online melalui internet, dalam penyusunan penelitian ini, penyajian data, pengolahan data, pembahasan hasil penelitian, kesimpulan dan saran penelitian diperoleh dengan menggunakan jenis penelitian diskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemuatan muatan berbahaya yang dilakukan diatas kapal MV.Hijau jelita telah terealisasikan dengan baik dan sesuai dengan aturan yang ada. Dimana kapal MV.Hijau Jelita telah melakukan penanganan muatan secara benar, diatas kapal merupakan hal terpenting untuk pedoman Tindakan baik perwira maupun ABK agar tidak terjadinya korban. Maka dari itu memastikan segala penanganan muatan berbahaya berjalan dengan baik dan lancar perlu adanya pemberian pengetahuan dan pelatihan tentang *IMDG code* agar tidak terjadi kendala dan kecelakaan kerja dalam pemuatan muatan berbahaya diatas kapal.

Kata kunci : *IMDG Code*, Penanganan Muatan, Keselamatan Pelayaran

ABSTRACT

YOGA LINTANG ADJI PRATAMA, 2024. "IMDG *Code* (International Maritime Dangerous Good) Implementation and Dangerous Cargo Handling in Shipping Safety on MV.Hijau Jelita". Supervised by Mrs. Arleiny and Mr. Agus Dwi Santoso.

Indonesia is the largest archipelagic country which has thousands of islands which makes Indonesia a rich country. Handling of dangerous cargo or IMDG Code is handling that is useful for providing protection for the ship's crew and warning the ship regarding dangerous goods being transported by the ship. Understanding the IMDG Code is useful for minimizing the occurrence of accidents at work or when the ship is sailing which must be anticipated by the ship's crew. Therefore, this research serves to find out how dangerous cargo is handled on the MV.Hijau Jelita and to find out whether the IMDG code has been implemented on board the ship.

This research was carried out on board the MV. Hijau Jelita is one of the fleet of ships owned by PT. Greetings Pacific Indonesia Lines Surabaya. At that time the researcher was carrying out Marine Practice (Prala), namely from 02 September 2021 to 07 September 2022. The source of data obtained was primary data obtained directly from the research site using the interview method, several book sources and online searches via the internet, in preparation This research, data presentation, data processing, discussion of research results, conclusions and research suggestions were obtained using qualitative descriptive research.

The research results show that the loading of dangerous cargo carried out on the MV.Hijau Jelita ship has been carried out well and in accordance with existing regulations. Where the MV.Hijau Jelita ship has handled cargo correctly, on board the ship is the most important thing to guide the actions of both officers and crew members so that no casualties occur. Therefore, to ensure that all handling of dangerous cargo goes well and smoothly, it is necessary to provide knowledge and training about the IMDG code so that there are no obstacles and work accidents in loading dangerous cargo on ships.

Keyword : *IMDG Code, Cargo handling, Marine safety.*

DAFTAR ISI

JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PESETUJUAN SEMINAR.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II.....	6
TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	6
B. Landasan Teori.....	11
C. Kerangka Berfikir.....	29
BAB III.....	30
METODE PENELITIAN.....	30
A. Jenis Penelitian.....	30
B. Lokasi Penelitian.....	30
C. Sumber Data/Subyek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data.....	31
D. Analisis Data.....	32
BAB IV.....	34
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	34
A. Tempat Penelitian Lokasi Penelitian.....	34
B. Hasil Penelitian.....	40
C. Pembahasan.....	50

BAB V	62
PENUTUP	62
A. Simpulan	62
B. Saran	64
DAFTAR PUSTAKA.....	65
LAMPIRAN.....	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Muatan minyak tumpah ke laut.....	3
Gambar 2. 1 klasifikasi muatan berbahaya	14
Gambar 2. 2 Contoh muatan berbahaya kelas 1 Explosives	15
Gambar 2. 3 contoh muatan berbahaya kelas 2 Gases compressed	16
Gambar 2. 4 Contoh muatan berbahaya kelas 3 flammable liquids	16
Gambar 2. 5 Contoh muatan berbahaya kelas 4.1 flammable solid.....	17
Gambar 2. 6 Contoh muatan berbahaya kelas 5.1 Oxidizing.....	18
Gambar 2. 7 Contoh muatan berbahaya kelas 6.1 Toxic Substances.....	19
Gambar 2. 8 Contoh muatan berbahaya kelas 7 radioactive Materials	20
Gambar 2. 9 Contoh muatan berbahaya kelas 8 <i>corrosive</i>	21
Gambar 2. 10 Gambar muatan berbahaya kelas 9 limbah oli	22
Gambar 2. 11 Gambar area Muat.....	26
Gambar 4. 1 kapal MV. Hijau Jelita sandar di Pelabuhan	35
Gambar 4. 2 Crew list	39
Gambar 4. 3 kegiatan memuat di pelabuhan Tarakan.....	40
Gambar 4. 4 Foto kegiatan wawancara	42
Gambar 4. 5 Manifest kapal Hijau Jelita.....	48
Gambar 4. 6 Gambar muatan berbahaya kelas 9.....	49
Gambar 4. 7 Gambar rembesan pada container	49
Gambar 4. 8 kegiatan bongkar muat kontainer	51
Gambar 4. 9 labeling muatan	52
Gambar 4. 10 Bay Plan	53
Gambar 4. 11 surat persetujuan pengangkutan limbah B3	54
Gambar 4. 12 surat persetujuan pengangkutan limbah B3.....	55
Gambar 4. 13 surat persetujuan pengangkutan limbah B3.....	56
Gambar 4. 14 Foto Kegiatan dinas jaga patroli keliling	57
Gambar 4. 15 pelatihan Muatan berbahaya	60

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian sebelumnya	6
Tabel 4. 1 Tabel Wawancara Penulis.....	43
Tabel 4. 2 Jam jaga bongkar muat	58

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seperti yang kita ketahui, Indonesia merupakan sebuah Negara Kepulauan terbesar yang memiliki beribu-ribu pulau yang menjadikan Indonesia salah satu negara yang kaya. Tak dapat dipungkiri juga, 62% wilayah Indonesia merupakan lautan. Bisa dikatakan bahwa Indonesia memiliki lautan yang sangat luas. Kekayaan laut yang dimilikinya sudah pasti sangat beranekaragam. Dan Indonesia juga merupakan jalur lintas perdagangan dunia. Ekspor dan impor dilakukan kebanyakan melalui jalur laut. Tidak sedikit pula pedagang yang singgah hanya sementara untuk berdagang maupun menetap dalam beberapa saat. Dari zaman dahulu kalapun masuknya kebudayaan yang ada di Indonesia sebagian besar melalui jalur laut. Maka dari itu laut merupakan salah satu lintasan yang sangat vital bagi keberlangsungan hidup masyarakat suatu negara. Dalam mendukung mobilisasi masyarakat, laut termasuk salah satu hal yang paling diandalkan sebagai tempat kapal berlayar yang merupakan salah satu modal transportasi. Kapalpun bukan hanya mengangkut penumpang, melainkan barang-barang yang bisa memenuhi kebutuhan atau keperluan negara. Tetapi hal ini perlu disiasati dengan beberapa hal, mengenai aturan tentang keamanannya. Tidak semua barang bisa masuk begitu saja kewilayah Indonesia. Tentunya aturan-aturan ini jelas ada dan sudah disepakati bersama. Maka dari itu perlunya penanganan dan pengawasan yang lebih untuk mengawasi hal seperti ini. Karena terkadang kita masih saja sering menemukan tentang masuknya barang-barang berbahaya ke Indonesia. Tentu saja itu

menjadi sebuah bencana dan ancaman bagi negara kita. Untuk memberikan perlindungan pada crew kapal dan juga memberikan peringatan pada yang lainnya bahwa kapal mereka mengangkut barang berbahaya, mereka menggunakan *IMDG Code* sebagai upaya dalam meminimalisir terjadinya celaka atau meningkatkan keselamatan dalam berlayar.

IMDG Code sendiri ialah kode maritime digunakan untuk mengatur mengenai penanganan muatan berbahaya guna meminimalisir terjadinya bahaya yang akan menimpa crew kapal ataupun kapal tersebut. Tujuan dilakukan penerapan *IMDG Code* yaitu untuk memberikan perlindungan bagi awak kapal dan Peringatkan kapal mengenai barang berbahaya yang sedang diangkut oleh kapal tersebut. Selain dari itu tujuan penerapan *IMDG Code* diatas kapal yaitu guna mencegah terjadinya polusi laut dan membuatnya lebih mudah untuk dinavigasi agar mencapai tujuan. Maka Adapun beberapa pengklasifikasian terhadap barang berbahaya. Terbagi menjadi sembilan kelas, diantaranya: bahan peledak, gas, cairan mudah terbakar, padat mudah terbakar, bahan oksidator, bahan beracun dan infeksius, bahan radioaktif, bahan korosif serta barang berbahaya lainnya. Hal itu harus kita pahami, karena tingkat bahayanya sangat beragam.

Kapal merupakan alat transportasi yang sering digunakan untuk mengekspor dan mengimport barang-barang bersekala besar antar pulau maupun antar negara sehingga setiap kapal memerlukan pemahaman tentang penerapan *IMDG Code*. MV. Hijau Jelita sendiri merupakan kapal yang beroperasi dibawah naungan PT Salam Pasific Indonesia Lines, Maka dari

PT.Salam Pacific Indonesia Lines harus memiliki standard yang baik dalam hal penanganan setiap muatan yang diterima.



Gambar 1. 1 Muatan minyak tumpah ke laut

Sumber: [SEA EMPRESS, Wales, UK, 1996 - ITOPE](#)

pada malam tanggal 15 Februari 1996 Kapal tanker minyak SEA EMPRESS, yang membawa 130.000 ton minyak mentah *Forties Blend North Sea*, kandas di pintu masuk Milford Haven, South-West Wales. Meskipun kapal tanker itu berhasil diapungkan kembali dalam beberapa jam, kapal tersebut mengalami kerusakan serius pada tangki kanan dan tengahnya, yang mengakibatkan pelepasan minyak secara besar-besaran. Upaya untuk mengendalikan kapal dan melakukan operasi pemindahan kapal-ke-kapal digagalkan oleh cuaca buruk dan kapal tanker itu kandas dan terapung beberapa kali lagi dalam jangka waktu lima hari. Secara keseluruhan, sekitar 72.000 ton minyak mentah dan 370 ton bahan bakar minyak berat dilepaskan ke laut antara pendaratan awal dan operasi pengapungan terakhir.

Kemampuan sumber daya atau crew kapal harus ditingkatkan tentang pemahaman mengenai *IMDG Code* guna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja maupun saat kapal berlayar serta pencemaran lingkungan disekitarnya yang harus diantisipasi oleh crew kapal. Sehubungan dengan

penerapan *IMDG Code* di atas kapal maka peneliti tertarik untuk mengangkat karya ilmiah dengan judul **“PENERAPAN *IMDG CODE (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOOD) DAN PENANGANAN MUATAN BERBAHAYA DALAM KESELAMATAN PELAYARAN DI KAPAL MV. HIJAU JELITA*”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dibahas diatas, Maka rumusan masalah yang diangkat oleh peneliti dalam penelitian yaitu :

1. Bagaimana penanganan muatan berbahaya diatas kapal MV. Hijau jelita?
2. Apakah prosedur *IMDG Code* telah diterapkan diatas kapal MV. Hijau jelita?

C. Batasan Masalah

Dalam penulisan karya ilmiah terapan ini penulis memberikan Batasan masalah agar tidak terjadi penyimpangan dan perluasan didalam pembahasan nantinya. Pembahasan ini hanya dibatasi pada masalah penanganan muatan berbahaya *Dangerous Goods* kelas 9 (Limbah oli bekas) yang dimuat diatas kapal MV. Hijau Jelita.

D. Tujuan Penelitian

Dari Rumusan masalah yang terdapat diatas maka penulisan karya ilmiah terapan, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui penanganan terhadap muatan berbahaya diatas kapal MV. Hijau Jelita.
2. Untuk mengetahui apakah *IMDG Code* telah diterapkan diatas kapal MV. Hijau jelita.

E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan dan beberapa penulisan yang telah diuraikan diatas penulis berharap mendapat beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini, antara lain :

1. Teoritis

Dengan membaca penelitian ini diharapkan bagi penulis, pembaca serta utamanya para pelaut dapat menambah pengetahuan tentang muatan berbahaya, Sehingga bisa diketahui hal-hal yang berkaitan dan bersangkutan dengan muatan atau barang berbahaya serta bisa mencegah terjadinya kecelakaan atau apa yang ditimbulkan pada muatan tersebut untuk menunjang keselamatan saat kapal berlayar.

2. Praktis

Dengan membaca penelitian ini diharapkan bagi penulis, pembaca serta para pelaut dapat melakukan pencegahan serta dapat menanggulangi apabila terjadi hal yang dapat ditimbulkan oleh muatan berbahaya sehingga tidak terjadi hal yang tidak diinginkan saat kapal berlayar.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 Review Penelitian sebelumnya

NO.	NAMA PENULIS	JUDUL	METODE	HASIL
1.	Rudy Max (2018) itltrisakti. <i>Jurnal Management Bisnis Transportasi dan logistic.</i>	Penerapan Konvensi IMDG Code Dalam Penanganan Barang Pada Peti Kemas Dengerous Good Kelas 1 Dan kelas 7 di PT Jakarta Internasional Terminal	Penelitian ini dilakukan dengan mengobservasi proses pemindahan peti kemas berisi barang berbahaya kelas 1 dan 7 di Terminal Peti Kemas I Pelabuhan Tanjung Priuk dan mengumpulkan data sekunder berupa data bulanan dan dokumen pemindahan barang berbahaya klasifikasi 1 (bahan peledak) dan klasifikasi 7 (radioaktif) dari Divisi Operasional perusahaan stevedoring yang ada. Kajian pustaka atas konvensi kode IMDG, 2010 juga dilakukan untuk keperluan tujuan penelitian ini	Pelaksanaan pengawasan dan pemindahan peti kemas berisi barang berbahaya di terminal peti kemas I Pelabuhan tanjung priok menggunakan ketentuan internal perusahaan <i>stevedoring</i> yang masih belum sesuai dengan persyaratan kode IMDG karena dapat membahayakan pekerja yang melakukan pemindahan muatan berbahaya yang akan dipindahannya.

			<p>membandingkan sejauh mana perusahaan stevedoring telah mengikuti peraturan internasional tersebut. Analisis data yang diperoleh menggunakan metode deskriptif komparatif (Arikunto, 2006), yakni membandingkan prosedur yang diterapkan oleh perusahaan stevedoring terhadap peraturan internasional kode IMDG (2004) dan Keputusan Menteri Perhubungan No. 17 (2000).</p>	
2.	<p>Viqi annas (2018) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. <i>Prosiding Seminar Bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Vol. 9</i></p>	<p>Penanganan Muatan Berbahaya Di Terminal Peti Kemas Semarang</p>	<p>Pada penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian dengan penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain dan Pendekatan penelitian ini adalah dengan cara deskriptif, yaitu penelitian yang berusaha</p>	<p>Pihak PT. Terminal Peti Kemas Semarang akan menekankan kinerja pihak yard plan guna penatanan <i>container</i> yang rapih supaya tidak adanya idle time</p>

			untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data yang terjadi di lapangan.	pada saat kegiatan bongkar muat.
3.	D.A Lasse (2014) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang <i>Peningkatan Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya Di Bidang Pelayaran Improved Handling Of Dangerous Goods Transportation In The Field Of Shipping</i> .	Peningkatan Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya Di Bidang Pelayaran <i>Improved Handling Of Dangerous Goods Transportation In The Field Of Shipping</i>	Pada penelitian ini peneliti menggunakan metode kualitatif. data kualitatif di mana data-data yang berwujud katakata yang telah dikumpulkan dalam aneka macam cara (observasi, wawancara, dokumen) diproses sebelum siap digunakan melalui pencatatan, pengetikan, penyuntingan atau alih tulis. Analisis data melalui tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu reduksi data, penyajian data dan menarik kesimpulan/verifikasi	Hasil pengukuran untuk jenis pelayaran pengangkutan barang berbahaya yang diberikan unit kerja adalah upaya untuk memperbaiki kinerja pelayaran yang diberikan oleh pemerintah kepada masyarakat pelayaran
4.	Yeremia,S.&Arleiny (2022) Politeknik Pelayaran Surabaya. <i>Porseding Seminar Nasional “sipma 2022”</i> .	Impelementasi Prinsip Pemuatan Berdasarkan IMDG Code Class 2.1 Flammable Gas Di	Penelitian ini menggunakan Penelitian kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif, seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto	Prinsip pemuatan adalah kewajiban yang harus dilakukan di atas kapal, yang mana prinsip pemuatan itu terdiri dari melindungi kapal, melindungi muatan,

		<p>MT.PAN EUROPE</p>	<p>rekaman video dan lain-lain. Sehingga metode penelitian berisi pengetahuan yang mengkaji ketentuan mengenai metode-metode yang digunakan dalam penelitian. Pada umumnya penelitian merupakan refleksi keinginan untuk memperoleh dan mengembangkan pengetahuan yang merupakan kebutuhan dasar manusia sehingga menjadi motivasi untuk melakukan penelitian.</p>	<p>melindungi ABK dan tenaga kerja, pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin, serta bongkar muat dilakukan dengan cepat, teratur dan sistematis. Hasil penelitian yang diperoleh dari penelitian ini adalah MT PAN EUROPE sudah menerapkan prinsip bongkar muat yang baik dan benar, hal ini dibuktikannya dengan prosedur yang sudah diterapkan pada setiap kru, serta kesadaran setiap kru akan tugas dan tanggung jawab mereka di atas kapal, serta kru nya terbukti mengetahui tentang muatan tersebut serta bahaya yang dapat ditimbulkan</p>
--	--	--------------------------	--	---

				oleh muatan tersebut dan cara penanganannya, dan juga dibuktikannya dengan ketepatan waktu mereka dalam melakukan operasi muatan sesuai dengan daftar rencana atau checklist.
5.	Irwan.S&Sulida.E (2021) AKPELNI SEMARANG. <i>Proseding seminar nasional.</i>	Penanganan Bongkar Muat Barang Berbahaya Oleh Pengawas Keamanan Dan Ketertiban Kantor KSOP Khususnya Batam	Pada penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian dengan penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain dan Pendekatan penelitian ini adalah dengan cara deskriptif, yaitu penelitian yang berusaha untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data yang terjadi di lapangan.	Adanya ketidaksesuaian pada saat pemeriksaan bongkar muat barang berbahaya oleh pengawas Kemananan dan Ketertiban Pelabuhan KSOP Khusus Batam yaitu jumlah muatan Marine Fuel Oil (MFO) yang di muat tidak sesuai dengan manifest, hal ini dapat terjadi karena anak buah kapal

				MT. Cosmic 9 tidak melakukan sounding ke kapal yang melakukan bunker, sehingga terjadi kecurangan dari pihak PT. Cosmic Petroleum Nusantara.
--	--	--	--	--

B. Landasan Teori

1. Penerapan

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan menurut beberapa ahli berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Berdasarkan Pendapat Wahab dalam Van Meter dan Van Horn (2016) “penerapan merupakan tindakan- tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau kelompok- kelompok yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan”. Dalam hal ini, penerapan adalah pelaksanaan sebuah hasil kerja yang diperoleh melalui sebuah cara agar dapat dipraktekkan kedalam masyarakat. Berdasarkan pendapat para ahli di atas, penulis menyimpulkan bahwa penerapan adalah mempraktekkan atau cara melaksanakan sesuatu berdasarkan sebuah teori.

Penerapan IMDG *code* adalah untuk memberi perlindungan kepada kru kapal dan peringatan kepada pihak lain bahwa kapal sedang mengangkut barang berbahaya. Selain itu penerapan konvensi tersebut bertujuan agar kapal tidak menimbulkan polusi di laut dan memudahkannya melakukan pelayaran sampai ke tujuan (Kadarisman, Yuliantini, & Majid, 2016).

2. IMDG *CODE*

IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) *code* adalah sebuah kode Internasional yang digunakan oleh pelayaran dan juga semua pihak yang berhubungan dengan dunia “*Shipping*”, di mana kapal tersebut memuat barang-barang berbahaya atau yang bisa menimbulkan bencana. *International Maritime Dangerous Goods Code*, ditujukan untuk memberi perlindungan pada awak kapal dan juga memberikan peringatan pada orang lain bahwa kapal mereka mengangkut barang berbahaya, agar tidak menimbulkan polusi di laut dan juga agar memudahkan kapal dalam melakukan pelayaran sampai ke tujuan.

a. Bongkar

Dalam pelaksanaannya kegiatan bongkar dapat dibilang tidak begitu sulit dibandingkan dengan ketika sedang proses muat, berikut prosedur bongkar sebuah muatan:

- 1) Pastikan kapal sudah *in position* dengan *jetty*.
- 2) Pastikan *lashing* sudah terbuka semua pada muatan *ON-deck*.

- 3) Tunggu dari pihak *jetty* Untuk mempersiapkan alat bongkar jika menggunakan alat bongkar darat atau sebaliknya bilamana menggunakan *crane* kapal untuk membongkar.
- 4) Ketika alat semua sudah siap, selanjutnya melihat *bayplan* yang akan dibongkar
- 5) Ketika pihak *surveyor* dan kapal sudah deal, lalu proses bongkar akan dimulai.
- 6) Ketika sudah mulai proses bongkar, perwira jaga harus selalu juga memantau kegiatan bongkar tersebut sesuai muatan yang akan diturunkan di *jetty* tersebut.

b. Muat

Merupakan suatu proses memindahkan *container* dari Pelabuhan ke kapal atau dari kapal lainnya yang bisa disebut *ship to ship*. Dalam pelaksanaannya kegiatan muat sebuah muatan memang harus lebih hati-hati dari pada bongkar, karena Ketika muat kita harus lebih waspada untuk memantau muatan tersebut dimuat secara aman agar tidak timbul marabahaya yang ditimbulkan saat kita melakukan pelayaran. Berikut adalah proses muat sebuah muatan:

- 1) Pastikan kapal sudah *in position* dengan *jetty*.
- 2) Pastikan dari kapal tidak ada masalah untuk menerima muatan yang akan di naikan kekapal.
- 3) Setelah itu pihak kapal konfirmasi dengan *foreman* untuk memberikan *bayplan* yang tepat untuk pemuatan muatan *container* tersebut.

- 4) Setelah pihak kapal sudah konfirmasi dengan pihak darat, maka setelah itu alat bongkar muat dipersiapkan.
- 5) Setelah alat bongkar muat siap, maka dilakukannya proses pemuatan dengan hati-hati.
- 6) Saat melakukan pemuatan perwira kapal juga harus selalu jaga untuk mengawasi bagaimana pemuatan berlangsung agar tidak membahayakan awak kapal saat melakukan pelayaran.

c. Klasifikasi muatan berbahaya



Gambar 2. 1 klasifikasi muatan berbahaya

Sumber: <https://sistemmanajemenkeselamatankerja.blogspot.com/2013/10/label-transportasi-bahanmaterial.htm>.

Kelas Barang-barang berbahaya memiliki jenis dan tingkat bahaya yang berbeda, Namun dapat dibedakan menurut kelasnya:

1) Kelas 1. *Explosives*

Zat-zat yang memiliki sifat mudah meledak.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: TNT, Nuklir, Rudal, Kembang api, Petasan.



Gambar 2. 2 Contoh muatan berbahaya kelas 1 *Explosives*

Sumber : <https://www.safety-marine.com/2022/05/cara-menggunakan-piroteknik-di-kapal.html>

2) Kelas 2. *Gases Compressed*

Gas yang di padatkan. Bersifat terbakar, dapat meledak.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: Gas LPG, Nitrogen, *Propane*.



Gambar 2. 3 contoh muatan berbahaya kelas 2 *Gases compressed*

Sumber: <https://www.gasworld.com/story/linde-pakistan-limited-a-new-era-for-boc-pakistan/>.

3) Kelas 3 *flammable liquids*

Zat-zat cair yang mudah terbakar.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: Bahan bakar minyak (BBM, Minyak tanah), *alcohols*, *Paint*.



Gambar 2. 4 Contoh muatan berbahaya kelas 3 *flammable liquids*

Sumber: <https://i0.wp.com/www.dunia-energi.com/wp-content/uploads/2020/08/26-08-Pertamina.jpg?resize=960%2C540&ssl=1>

4) Kelas 4.1 *Flammable solids*

Zat-zat padat yang mudah terbakar

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: batubara, *Matches*,
Sulphur, *Nitronaphthalene*.



Gambar 2. 5 Contoh muatan berbahaya kelas 4.1 *flammable solid*

Sumber: <https://almagunacargo.co.id/wp-content/uploads/2021/08/Dangerous-Goods.jpg>.

5) Kelas 4.2 *Substance liable to spontaneous combustion*

Bahan yang dapat menyala dengan sendirinya, yang dapat mengeluarkan panas.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: *White or Yellow phosphorus*.

6) Kelas 4.3. *Substances which, in contact with water, emit flammable gases*

Bahan yang dapat mengeluarkan uap (gas) dan dapat terbakar bila bercampur dengan air.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: *Calcium, Carbide, Sodium.*

7) Klas 5.1. *Oxidizing Substances*

Benda padat atau cair yang mengandung zat asam, dapat bersifat beracun, berkarat, yang dapat menimbulkan uap panas yang mudah terbakar atau mengeluarkan oksigen bila terbakar.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: *Air Raksa, Calcium Chlorate, Bleaches.*



Gambar 2. 6 Contoh muatan berbahaya kelas 5.1 *Oxidizing*

Sumber:

<https://image1ws.indotrading.com/s3/productimages/webp/co27435/p796939/w425-h425/3d48fe17-e981-4fb8-8196-273356a2a969.jpg>

8) Kelas 5.2. *Organic Peroxides*

Benda yang beroksidasi dan dapat cepat terbakar, kadang disertai dengan ledakan.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: Belerang, aspal.

9) Kelas 6.1. *Toxic substances*

Benda padat atau cair yang beracun.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: Pestisida, *Arsenic*, *Nicotine*.



Gambar 2. 7 Contoh muatan berbahaya kelas 6.1 *Toxic Substances*

Sumber: <https://images.bisnis.com/thumb/posts/2018/08/29/833001/bahan->

10) Kelas 6.2 *Infectious Substances*

Benda yang dapat menimbulkan peradangan.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: Virus, bakteri, Rabies.

11) Kelas 7. *Radioactive Materials*

Dibagi pada sub-class tergantung pada sifat *Radioactivenya*.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: *Radionuclides or isotopes for medical or industrial: such as Cobalt 60, Caesium 131 and Iodine*

132



Gambar 2. 8 Contoh muatan berbahaya kelas 7 *radioactive Materials*

Sumber : <https://mediak3.com/wp-content/uploads/2018/10/jenis-limbah-radioaktif-dan-cara-penanganannya-678x381.jpg>.

12) Kelas 8. *Corrosive*

Benda yang dapat menimbulkan karat yang bersifat merusak, merusak kulit, merusak muatan lainnya maupun peralatan kapal, ada yang bersifat mudah menyala.

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: *Battery acids, Mercury, Sulphuric acid.*



Gambar 2. 9 Contoh muatan berbahaya kelas 8 *corrosive*
Sumber: <https://chemwatch.net/id/blog/dangerous-goods-placarding-explained/>.

13) Kelas 9 *Miscellaneous dangerous substances which present dangers not covered by otherclasses.*

Contoh Muatan dari kelas ini yaitu: *Carbon dioxide, solid, Astestos, Life Tafts.*



Gambar 2. 10 Gambar muatan berbahaya kelas 9 limbah oli

Sumber: <https://newberkeley.wordpress.com/2015/09/03/jenis-jenis-limbah-bahan-berbahaya-dan-beracun-limbah-b3/>.

3. Penanganan

Penanganan menurut KBBI artinya proses, cara, perbuatan menangani, penggarapan. Menurut Arso Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya “Penanganan Muatan” (2016:07) penanganan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud lima prinsip pemuatan yang baik. Lima prinsip pemuatan yang baik diantaranya melindungi awak kapal dan buruh, melindungi kapal, melindungi muatan, melakukan muat bongkar secara tepat dan sistematis serta penggunaan ruang muat semaksimal mungkin.

Prinsip penanganan muatan diatas kapal adalah untuk tercapainya keselamatan dalam memuat, membongkar serta dalam bernavigasi untuk mengantar atau memindahkan muatan dari suatu tempat ketempat yang lain, antara lain yaitu:

Melindungi Awak Kapal dan Buruh. Melindungi awak dan buruh menyangkut tentang keselamatan jiwa awak kapal dan buruh, yang mana bahwa selama awak kapal dan buruh melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari segala bentuk resiko-resiko yang mungkin dapat terjadi yang diakibatkan oleh pelaksanaan bongkar muat tersebut.

- a. Melindungi Kapal berarti menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan penanganan dan pengaturan muatan, kapal senantiasa dalam kondisi yang baik, aman serta layak laut.
- b. Melindungi Muatan adalah menjaga muatan dari segala kerusakan, baik selama pemuatan, selama pelayaran maupun sewaktu pembongkaran, sehingga dapat menghindari kerusakan muatan yang diakibatkan oleh:
 - 1) Keringat kapal
 - 2) Kringat muatan
 - 3) Kebocoran dan kebasahan muatan
 - 4) Pergesekan muatan
 - 5) Pencurian
- c. Pemanfaatan Ruang muat semaksimal mungkin. Yang dimaksud dengan Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin yaitu Pengaturan muatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang muat yang tersedia dapat diisi dengan muatan sebanyak-banyaknya sehingga ruang muat yang tidak terpakai dapat ditekan sekecil-kecilnya.

d. Bongkar muat secara Cepat, Teratur dan Sistematis. Yang dimaksud dengan bongkar muat secara Cepat, Teratur, dan Sistematis adalah menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu dan biaya. Untuk mencapai suatu hasil yang maksimal, maka hal-hal yang harus dihindari atau dicegah adalah terjadinya:

- 1) *Long Hatch* adalah terjadinya waktu bongkar muat yang lama pada suatu palka.
- 2) *Over Stowage* adalah Muatan yang seharusnya dibongkar disuatu pelabuhan tujuan terhalang oleh muatan lain yang berada di atasnya.
- 3) *Over Carriage* adalah Muatan yang seharusnya dibongkar disuatu pelabuhan, terbawa ke pelabuhan berikutnya. (Buku PENANGANAN DAN PENGATURAN MUATAN POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA).

4. Muatan Berbahaya

Muatan berbahaya adalah semua jenis muatan yang memerlukan penanganan khusus, semua barang yang sifat, ciri khas dan keadaannya merupakan bahaya terhadap keselamatan atau kesehatan manusia serta makhluk hidup lainnya.

Muatan berbahaya adalah semua jenis muatan yang memerlukan penanganan khusus, semua barang yang sifat, ciri khas dan keadaannya merupakan bahaya terhadap keselamatan jika atau kesehatan manusia dan makhluk hidup lainnya, Seperti yang dikemukakan oleh. R.P. Suyono

(2015:371) muatan berbahaya adalah muatan yang dapat terbakar atau meledak. Oleh karena itu, muatan berbahaya perlu mendapatkan perhatian khusus dari berbagai pihak, baik pemilik barang, *stevedore*, pengangkut, keagenan maupun instansi terkait.

- a. Pada pemuatan muatan perlu mengetahui *Stowage Plan*. *Stowage plan* adalah rencana pemuatan yang dibuat yang menggambarkan bentuk dan ukuran palka, serta menunjukkan pandangan dari samping dan pandangan dari atas dari setiap ruang muat.

Hubungan *Stowage plan* dengan Muatan berbahaya sangatlah penting dikarenakan sebelum meletakkan muatan berbahaya harus diketahui dulu sebelumnya bahwa ada beberapa area diatas kapal yang berbahaya bagi muatan berbahaya apabila diletakkan diatas kapal yang jika muatan berbahaya diletakkan di area tersebut dapat terjadi hal-hal yang berbahaya dan tidak diinginkan. Area tersebut diatas kapal seperti dibawah ini:

- 1) *Main deck* (Geladak Utama)

Jika muatan berbahaya diletakkan diatas *Main Deck*, maka muatan berbahaya akan langsung terkena sinar matahari yang mungkin dapat menimbulkan panas pada muatan berbahaya dan menyebabkan ledakan hingga kebakaran. Maka dari itu biasanya muatan berbahaya selalu diletakan di *main deck* karena untuk memudahkan kepada *crew* kapal untuk mengawasi dan memantaunya.

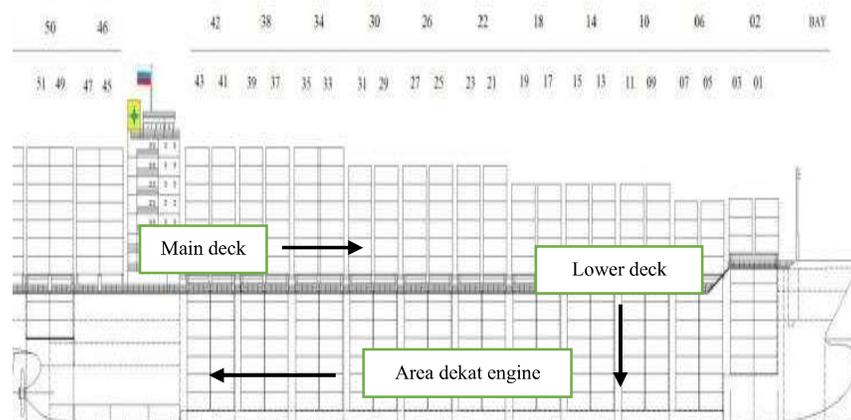
2) Area di dekat *Engine Room* (kamar mesin)

Apabila muatan berbahaya didekat *Engine Room*, maka panas dari *Engine Room* akan dengan cepat menyebar pada muatan berbahaya yang terletak didekatnya yang bisa menyebabkan terjadinya ledakan.

3) *Lower Deck* (Geladak bawah)

Pada *Lower Deck* Muatan berbahaya mendapat bahaya dari *Fuel Tanks* yang dapat menimbulkan panas, sehingga panas tersebut dapat membahayakan muatan berbahaya yang terletak di *Lower Deck* tersebut. Dalam mengerjakan muatan berbahaya ada hal-hal yang harus diperhatikan:

- a.) Muatan berbahaya jangan dijalankan atau dibanting, hindari pekerjaan kasar.
- b.) Pemakaian ganco dan besi pengungkit harus dihindar.
- c.) Ikuti setiap instruksi yang terdapat pada label pembungkus
- d.) Bungkusan dengan lubang ventilasi harus selalu dalam keadaan tegak.



Gambar 2. 11 Gambar area Muat

Sumber: <http://repository.unimar-amni.ac.id/2255/2/BAB%20II.pdf>

- b. Pemberian tanda pada muatan berbahaya harus sesuai seperti berikut:
- 1) Wadah yang mengandung barang yang berbahaya harus diberi tanda yang jelas dengan teknik nama yang benar dan tahan lama, nama dagang seharusnya tidak digunakan.
 - 2) Wadah yang mengandung barang berbahaya harus diberi label, atau stensil dari label, atau plakat yang sesuai, untuk membuat jelas sifat-sifat bahaya dari barang yang terkandung didalamnya.
 - 3) Metode teknik penandaan nama yang benar dan pelekatan label atau penggunaan stensil label, atau pelekatan plakat pada paket yang mengandung barang-barang berbahaya, harus masih bisa teridentifikasi pada kelangsungan hidup wadah paling tidak selama tiga bulan.
 - 4) Jika wadah tidak tahan selama tiga bulan, maka wadah yang ada didalamnya yang mana akan dapat bertahan tiga bulan harus diberi tanda yang tahan lama. Kemasan yang mengandung barang berbahaya harus ditandai dan diberi label, kecuali:
 - a) Kemasan yang mengandung barang berbahaya dari sebuah aliran rendah bahaya atau kemasan dalam jumlah terbatas.
 - b) Ketika lingkungan khusus mengizinkan, kemasan yang disimpan dan ditangani dalam unit-unit yang teridentifikasi oleh label atau plakat, bisa jadi dibebaskan dari persyaratan dan pelabelan.

5. Keselamatan pelayaran

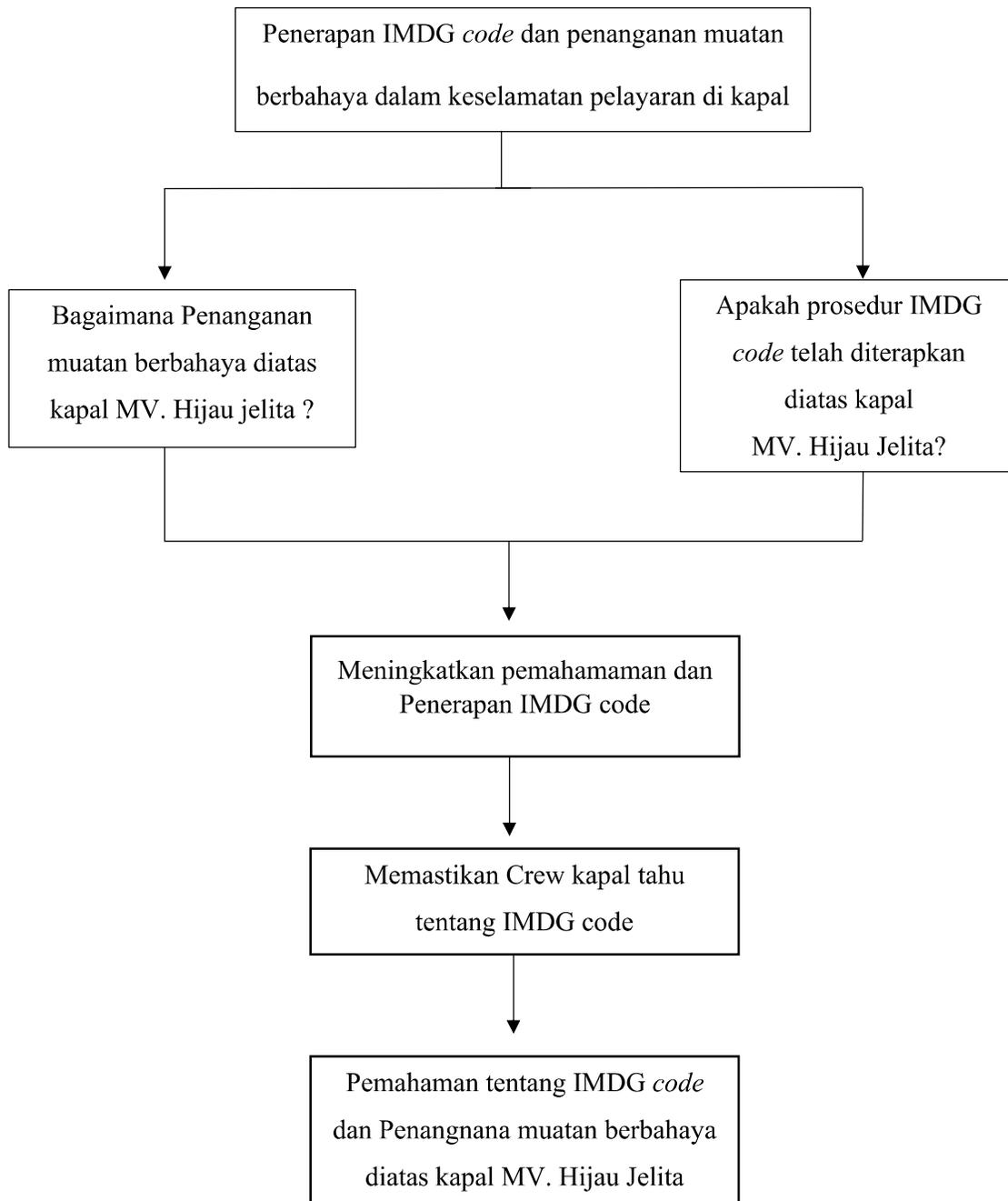
a. Definisi

Keselamatan Pelayaran termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut, berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim”

b. Peraturan

Peraturan merupakan salah satu bentuk keputusan yang harus ditaati dan dilaksanakan (Joko Untoro dan Tim Guru Indonesia). Peraturan yang menjelaskan tentang Keselamatan Pelayaran di Indonesia yaitu UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim” dan Ayat (2) “Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah”.

C. Kerangka Berfikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

penelitian adalah usaha untuk mengembangkan pengetahuan dan mengembangkan untuk menguji teori. Mengenai upaya pengembangan pengetahuan, terdapat lima langkah dalam pengembangan pengetahuan melalui penelitian yaitu: mengidentifikasi pertanyaan penelitian, melakukan penelitian empiris, mereplikasi, mengkaji dan mengevaluasi (Narbuko dan Abu 2015)

Berdasarkan Pendapat sugiono (2018:213) metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan filsafat yang digunakan untuk penelitian berbentuk eksperimen dimana peneliti sebagai instrumen, teknik pengumpulan data lalu di analisis yang bersifat kualitatif lebih menekankan pada makna. Dan hasil pada penelitian kualitatif lebih menekankan makna secara *generalisasi*. Jadi dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif deskriptif merupakan metode untuk menggambarkan suatu fenomena melalui deskripsi berbentuk kalimat dan bahasa yang menggunakan metode alamiah. yang artinya penelitian ini bertujuan untuk memecahkan masalah yang dihadapi secara praktis dan mengumpulkan data atau informasi untuk komplikasi, interpretasi dan analisis.

B. Lokasi Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakn oleh peneliti saat praktek berlayar (Prala) diatas kapal MV. Hijau Jelita milik perusahaan PT. SPIL.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan dilakukan oleh peneliti saat sedang melaksanakan praktek berlayar (Prala) selama 12 bulan Terhitung dari tanggal 02 September 2021 Sampai dengan 07 September 2022 yang dilakukan di atas kapal MV. Hijau Jelita, milik perusahaan PT. SPIL.

C. Sumber Data/Subyek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

Pada penyusunan karya ilmiah terapan (KIT) ini peneliti menggunakan metode yang menggambarkan tentang permasalahan yang dihadapi oleh peneliti yaitu penerapan *IMDG Code* dalam keselamatan pelayaran dikapal MV. HIJAU JELITA milik perusahaan dibawah naungan PT. Salam Pacific Indonesia Lines Sumber data ialah subjek dari mana data itu diperoleh. Berdasarkan dari lofland dan lexy.J meleong dalam pengkonsepan sumber data pada penelitian kualitatif dengan menggunakan kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Maka untuk memperoleh data yang berhubungan dengan masalah yang peneliti akan teliti, diperlukan sumber data yang akan memberikan informasi diantaranya yaitu:

1. Metode Observasi

Berdasarkan pendapat dari Nana Syaodih (2013: 220), Observasi atau pengamatan merupakan suatu tektnik atau cara mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan langsung pada suatu kegiatan yang sedang berlangsung.

2. Metode Wawancara

Berdasarkan pendapat dari Kriyantono (2020, h.289) wawancara dalam riset kualitatif, dapat juga disebut sebagai wawancara mendalam

(*depth interview*) atau wawancara intensif (*intensive interview*) dan kebanyakan tidak berstruktur. Wawancara dalam riset kualitatif dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan data kualitatif yang mendalam

Berdasarkan pendapat dari Kriyantono (2020,h.291-293) wawancara mendalam merupakan suatu cara mengumpulkan data dan informasi yang dilaksanakan dengan tatap muka dengan informan agar mendapatkan data lengkap dan mendalam. Wawancara ini membedakan antara *responded* (orang yang akan diwawancarai hanya sekali) dengan *informan* (orang yang ingin periset ketahui atau pahami dan yang akan diwawancarai beberapa kali).

D. Analisis Data

Penyajian dalam penulisan proposal ini ialah menggunakan metode deskriptif. Maka metode penelitian deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang menyelidiki dengan menggambarkan keadaan subjek atau objek yang diteliti. Metode tersebut digunakan untuk penjelasan secara detail dengan tujuan memberikan informasi mengenai permasalahan yang muncul dan permasalahan yang terkait dengan materi yang dibahas dalam proposal ini. Menurut Sugiyono (2018:482) ia berpendapat bahwa analisis data adalah suatu proses pencarian dan penyusunan secara sistematis. data sistematis diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumen bagaimana mengatur data ke dalam kategori, menguraikannya menjadi unit, melakukan, menyintesis, menyusun menjadi pola, menyeleksi apa yang penting dan apa yang akan dipelajari, dan menarik kesimpulan yang mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Namun menurut Moleong (2017: 280-281), analitik data

adalah organisasi dan mengkategorikan data ke dalam skema, kategori, dan unit deskriptif dasar sehingga dapat ditemukan topik dan dapat mengembangkan hipotesis kerja berdasarkan rekomendasi data.

Teknik analisis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini ialah menggunakan teknik data seperti Langkah-langkah yang dikemukakan oleh Sugiyono yaitu sebagai berikut:

1. Mereduksi Data

Mereduksi data berarti meringkas data-data yang diperoleh selama penelitian berlangsung, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting dari penelitian.

2. Penyajian Data

Tampilan tahap selanjutnya setelah reduksi data yaitu penyajian data, penyajian data dalam bentuk deskripsi singkat, sehingga metode yang paling umum digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan menggunakan teks naratif untuk menampilkan data.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan ialah kemampuan dari peneliti dalam menyimpulkan berbagai temuan data yang ditemukan selama proses penelitian berlangsung.