

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL MV HABCO POLARIS UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAPAL**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

**FARHAN NURDZAKI FIRDAUS
N.I.T 08.20.013.1.05**

**PROGRAM STUDI TROK
PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024**

HALAMAN JUDUL

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA
ANAK BUAH KAPAL MV HABCO POLARIS UNTUK
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAPAL**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

**FARHAN NURDZAKI FIRDAUS
N.I.T 08.20.013.1.05**

**PROGRAM STUDI TROK
PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024**

PERNYATAAN KEASLIAN KIT

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : FARHAN NURDZAKI FIRDAUS

Nomor Induk Taruna : 08.20.013.1.05

Program Studi : D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah yang saya tulis dengan judul:

UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL MV. HABCO POLARIS UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAPAL

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,

2024



FARHAN NURDZAKI FIRDAUS

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN
TENTANG SISTEM MANAJEMEN
KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL
MV. HABCO POLARIS UNTUK MENCEGAH
KECELAKAAN KERJA DI KAPAL**

Nama Taruna : FARHAN NURDZAKI FIRDAUS

NIT : 08.20.013.1.05

Program Studi : D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

SURABAYA, 22 JULI 2024

Menyetujui:

Pembimbing I



(Dr. ANAK AGUNG NGURAH ADE DWI
PUTRA YUDA, S.Si.T., M.Pd.M.Mar)
Penata TK.I (III/d)
NIP. 198302262010121003

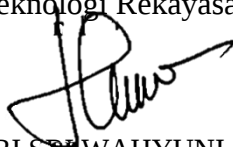
Pembimbing II



(AKHMAD KASAN GUPRON, M.Pd)

Penata TK.I (III/d)
NIP. 198005172005021003

Mengetahui,
Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.SiT., M.Sda.,M.Mar)
Penata TK. I (III/d)
NIP.197812172005022001

**LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG SISTEM
MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL MV
HABCO POLARIS UNTUK MENEGAH KECELAKAAN KERJA DI
KAPAL**

Disusun dan Diajukan oleh

FARHAN NURDZAKI FIRDAUS

NIT. 08.20.013.1.05

Program Studi D- IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Telah di pertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 06 Agustus 2024

Penguji I

Penguji II

Penguji III



Dr. Arleiny, S.Si.T., M.M.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19820609201012200

Dr. A.A Ngurah Ade Dwi P.Y., S.Si.T., M.Pd

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 198302262010121003

A. Kasan Gupron, M.Pd.

Penata TK.I (III/d)

NIP. 198005172005021003

Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Politeknik Pelayaran Surabaya,



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

Penata TK. I (III/d)

NIP. 197812172 005022001

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 : **“UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL MV HABCO POLARIS UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KAPAL”**, sebagai salah satu persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (D-IV) jurusan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal Politeknik Pelayaran Surabaya.

Penulis sangat menyadari bahwa di dalam karya ilmiah terapan ini masih terdapat kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, penyajian materi maupun teknik penulisannya. Hal ini dikarenakan pengalaman yang dimiliki oleh penulis masih kurang. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kepada para pembaca untuk memberikan kritik dasaran yang sifatnya membangun dan dapat digunakan untuk menyempurnakan karya ilmiah terapan ini. Harapan penulis semoga karya ilmiah 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 Yth:

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, S.Si.T, M. Sda.,M.Mar Selaku Ketua Prodi jurusan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
3. Bapak Dr. Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda, S.Si.T., M.Pd.M.Mar Selaku pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya dan sabar

memberikan semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini

4. Bapak Akhmad Kasan Gupron, M.Pd selaku pembimbing II yang telah memberikan dukungan dan motivasi bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Ibu Dr. Arleiny, S.SIT .M, M. Mar selaku Dosen Penguji I, yang telah membantu penulis dalam melakukan koreksi terhadap materi Karya Ilmiah Terapan (KIT), sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini dengan baik.
6. Kepada keluarga saya, terutama yang sangat saya cintai dan saya sayangi ibunda tercinta ibu Yuti Sutari, serta bapak saya Edi Kusnaedi yang menjadi motivator dan tauladan yang sangat berarti bagi penulis.
7. Seluruh Karyawan PT. Habco Trans Maritima terima kasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik Laut.
8. Seluruh teman-teman taruna serta taruni khususnya kasta Jakarta serta seluruh angkatan XI yang selalu saling memberi dukungan.
9. Dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian karya ilmiah terapan ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

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

Surabaya, 2024

Farhan Nurdzaki Firdaus
NIT: 08 20 013 1 05

ABSTRAK

FARHAN NURDZAKI FIRDAUS, “*Upaya Meningkatkan Pemahaman Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV Habco Polaris Untuk Mencegah Kecelakaan Kerja Di Kapal*”, Skripsi Program Studi Teknologi rekayasa operasi kapal, Program Diploma IV, Poltekpel Surabaya, Dibimbing oleh Bapak Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda dan Bapak Akhmad Kasan Gupron.

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja, dan produk hasil tangkapan.

Dalam Melaksanakan Sistem Keselamatan Kerja Diatas Kapal tidak berjalan dengan baik sehingga berdampak pada kecelakaan kerja Anak Buah Kapal yang terjadi di atas kapal. Maka penelitian ini bertujuan untuk Bagaimana Upaya Meningkatkan Pemahaman Anak Buah Kapal tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV. Habco Polaris guna mencegah kecelakaan kerja diatas kapal, serta Apa resiko dan dampak yang dapat ditimbulkan apabila pemahaman tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV. Habco Polaris Untuk Mecegah Kecelakaan Kerja Diatas Kapal tidak diterapkan diatas kapal.

Penelitian dilaksanakan pada saat praktek layar diatas kapal kurang lebih selama satu tahun. Dalam penulisan karya ilmiah ini menggunakan metode penelitian kualitatif yaitu penelitian yang tidak menggunakan model matematik, statistic atau computer. Data primer diperoleh secara langsung yang berupa *interview*, observasi dan dokumentasi. Serta data sekunder diperoleh dari kumpulan atau studi lain yang dilakukan oleh instansi lain.

Simpulan yang yang dapat kita ambil berdasarkan pembahasan penelitian ini yaitu upaya yang harus dilakukan untuk membuat *crew* kapal paham terhadap sistem manajemen keselamatan diatas kapal dari pihak *crew* kapal ataupun pihak manajemen perusahaan harus saling mendukung sebagai contohnya sesuai dengan pembahasan di atas kita harus melakukan training kepada *crew* kapal yang akan bergabung sehingga ketika di atas kapal *crew* tersebut sudah paham dengan baik sistem manajemen keselamatan diatas kapal sehingga dapat mencegah kecelakaan kerja di atas kapal.

Kata Kunci: Sistem Manajemen Keselamatan, Sistem Kerja.

ABSTRACT

FARHAN NURDZAKI FIRDAUS, “Efforts to Improve Understanding of the Work Safety Management System of the Crew of MV Habco Polaris to Prevent Work Accidents on Ships”, Thesis of the Ship Operations Engineering Technology Study Program, Diploma IV Program, Poltekpel Surabaya, Supervised by Mr. Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda and Mr. Akhmad Kasan Gupron.

Occupational safety and health is an activity to create a safe, comfortable work environment and a way to improve and maintain the physical, spiritual and social health of workers. Occupational safety and health specifically aims to prevent or reduce accidents and their consequences, and to safeguard vessels, work equipment and caught products.

In implementing the work safety system on board the ship, it does not work well, resulting in work accidents for ship members that occur on board the ship. So this research aims to increase the understanding of members regarding the work safety management system for MV members. Habco Polaris to prevent work accidents on ships, and what risks and impacts can arise if you understand the Work Safety Management System for MV Members. Habco Polaris to Prevent Work Accidents on Ships is not applied on ships.

The research was carried out during sailing practice on a ship for approximately one year. In writing this scientific work, qualitative research methods are used, namely research that does not use mathematical, statistical or computer models. Primary data was obtained directly in the form of interviews, observations and documentation. As well as secondary data obtained from other collections or studies conducted by other agencies.

The conclusion that we can draw based on the discussion above is that efforts must be made to make the ship's crew understand the safety management system on board the ship from the ship's crew or the company management must support each other, for example, according to the discussion above, we must provide training to the ship's crew who will join so that when on board the ship, the crew already understands the safety management system on board the ship well so that it can prevent work accidents on board the ship.

Keywords: *Safety Management System, Work System.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN KIT.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iii
KARYA ILMIAH TERAPAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR HASIL	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Hasil Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Review Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	9
1. Upaya Meningkatkan Pemahaman	9
2. Sistem Manajemen Keselamatan Kerja	11

3. Anak Buah Kapal (ABK).....	20
4. Kecelakaan Kerja.....	32
C. Kerangka Berpikir	34
BAB III METODE PENELITIAN	35
A. Jenis Penelitian	35
B. Tempat/Lokasi Dan Waktu Penelitian.....	36
C. Sumber Data	36
D. Metode/Teknik Pengumpulan Data	38
E. Teknik Analisis Data	41
F. Penarikan Kesimpulan.....	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	46
B. Hasil Penelitian.....	47
1. Penyajian Data.....	47
2. Analisis Data	60
C. Pembahasan	67
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	76
A. Simpulan.....	76
B. Saran	79
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN	87

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review Penelitian Sebelumnya</i>	7
Tabel 2. 2 <i>Ukuran & Tipe Kapal</i>	26
Tabel 2. 3 <i>Ukuran & Tipe Kapal</i>	27
Tabel 2. 4 <i>Risk Assessment</i>	30
Tabel 2. 5 <i>Prosedur keselamatan kerja setiap departement</i>	33
Tabel 4. 1 <i>Analisa Data</i>	65
Tabel 4. 2 <i>Advantage & Disadvantage tabel</i>	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pakaian Pelindung (<i>WearPack</i>).....	13
Gambar 2. 2 Alat Pelindung Kepala	13
Gambar 2. 3 Alat Pelindung Kaki	14
Gambar 2. 4 Alat Pelindung Tangan.....	15
Gambar 2. 5 Alat Pelindung Mata.....	15
Gambar 2. 6 Alat Pelindung Telinga.....	16
Gambar 2. 7 Sabuk Pengaman	17
Gambar 2. 8 <i>Fireman Outfit</i>	18
Gambar 2. 9 <i>Safety Mask</i>	19
Gambar 2. 10 <i>Document of Compliance (DOC)</i>	28
Gambar 2. 11 <i>Work Permit</i>	31
Gambar 4. 1 Foto <i>Fitter Deck</i> Ketika Terkena Serpihan Debu.....	48
Gambar 4. 2 Berita Acara Kapal	48
Gambar 4. 3 Saat bekerja dan melakukan <i>cutting</i> seorang Anak Buah Kapal.....	49
Gambar 4. 4 Seorang Anak Buah Kapal (ABK) pada saat kerja harian di <i>deck</i>	49
Gambar 4. 5 Anak Buah Kapal (ABK) pada saat melakukan <i>overhoul engine</i>	50
Gambar 4. 6 <i>Form Safety Commite Meeting</i>	58
Gambar 4. 7 Sertifikat Manajemen Keselamatan	59
Gambar 4. 8 <i>Fishbone Analysis</i>	61
Gambar 4. 9 Lembar Familiarisasi.....	74

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	87
LAMPIRAN 2	98
LAMPIRAN 3	99
LAMPIRAN 4	100
LAMPIRAN 5	101

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja, dan produk hasil tangkapan. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya diatas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi penangkapan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal.

Komponen terpenting dalam menjaga keselamatan jiwa dan keselamatan peralatan kerja adalah pengetahuan tentang penggunaan perlengkapan keselamatan kerja bagi awak kapal. Penggunaan alat perlengkapan keselamatan kerja ini telah di standarisasi baik secara nasional maupun internasional, sehingga wajib digunakan ketika akan melaksanakan kegiatan kerja. Terdapat beberapa macam perlengkapan keselamatan kerja, mulai dari usaha keselamatan kerja yang baik, pelindung kepala, badan hingga kaki telah disiapkan pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang memiliki tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Dalam penelitian ini penulis mengamati sering

terjadinya kecelakaan kerja awak kapal, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja, dan akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja bagi awak kapal.

Tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Dalam penelitian ini penulis mengamati sering terjadinya kecelakaan kerja awak kapal, Dengan mengungkapkan faktor – faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja, dan akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja bagi awak kapal. Penulis mengamati bahwa seringkali terjadi insiden atau kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja baik di deck maupun di kamar mesin disebabkan karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan atau yang sering disebut dengan *Human Factor*.

Sehubungan dengan itu maka awak kapal mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar dalam mencegah kecelakaan yang dapat menyebabkan kerugian dan penderitaan bagi semua pihak mulai dari awak kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan yaitu melalui usaha keselamatan kerja yang baik. Akan tetapi pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MV. Habco Polaris menunjukkan bahwa dalam pengoperasian kapal sering mengalami hambatan dan penulis pernah menemui beberapa kasus kecelakaan kerja diatas kapal seperti contoh awak kapal yang terkena serpihan batu gerinda karena tidak memakai

pelindung safety pada gerinda tersebut serta awak kapal yang terkena debu saat melakukan pemotongan pada *Railing Combination Pilot Ladder*. Hal tersebut terjadi karena beberapa faktor, seperti peralatan kapal yang tidak siap pakai, kedisiplinan yang kurang memadai, serta Sumber Daya Manusia yang kurang berpengalaman dalam mengoperasikan alat kerja diatas kapal tersebut sehingga berpengaruh terhadap keselamatan kerja di atas kapal. Hal ini tidak dapat diabaikan, untuk itu keahlian, kecakapan, profesionalisme dan kedisiplinan dari awak kapal sangat dituntut dalam mengoperasikan peralatan kerja di atas kapal dengan baik.

Ditetapkannya *International Safety Management (ISM) Code* pada tanggal 1 Juli 1998 dengan melalui resolusi *International Maritime Organization (IMO) A.741 (18)*, Swiss yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization (ILO)* wajib diterapkan pada tanggal 20 Agustus 2013. Banyaknya pihak dari perusahaan pelayaran ataupun bagi yang terlibat dalam pengoperasian kapal berharap, bahwa setelah diberlakukannya *International Safety Management (ISM) Code* ini dapat dicapai keselamatan kerja. Bagi personil yang telah belajar banyak tentang *International Safety Management (ISM) Code* akan lebih mengenal secara objektif *(ISM) Code* ini, yaitu menjamin keselamatan yang ada di laut, menghindari kerusakan lingkungan dan mencegah terjadinya kecelakaan atau kehilangan jiwa manusia.

SOLAS 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea) Consolidated Edition 2014 yang mengatur tentang alat-alat keselamatan sebaiknya diaplikasikan pada semua kapal, dengan ketentuan-ketentuan

untuk dijalkannya sesuai dengan prosedur (Sammy Rosadhi, 2010:13) dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Bab VI menjelaskan tentang keselamatan kapal bahwa setiap kapal yang berbendera Indonesia dan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia wajib mematuhi persyaratan keselamatan kapal.

Semua kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat di tingkatkan apabila para pekerja atau team kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja atau *check list* keselamatan kerja dengan benar sesuai kebijakan *Safety Management Manual* dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan *International safety Management (ISM) Code*, apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang berpengalaman serta adanya kepedulian dari perusahaan pemilik kapal dan pen-charter kapal itu sendiri.

Berdasarkan kejadian tersebut, penulis akan membahas masalah di atas dan menuangkannya dalam KIT yang berjudul **“Upaya Meningkatkan Pemahaman Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV. Habco Polaris Untuk mencegah Kecelakaan Kerja Di Kapal”**.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas yang telah penulis jabarkan, maka dapat disimpulkan bahwa permasalahan yang dihadapi penulis selama dilakukannya penelitian diatas kapal sebagai berikut:

1. Faktor apa saja penyebab kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV.

Habco Polaris guna mencegah kecelakaan kerja di kapal?

2. Bagaimana upaya meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang Sistem manajemen keselamatan kerja anak buah kapal MV Habco Polaris guna mencegah kecelakaan kerja di kapal?

C. Batasan Masalah

Penelitian ini membahas tentang aturan yang mengatur tentang keselamatan kerja diatas kapal, prosedur-prosedur apa saja yang harus digunakan untuk mencegah kecelakaan kerja diatas kapal, penerapan *ISM Code* pada *Part A-Implementation* pada *point 1.2.2* dan *1.2.3* serta *SOLAS Chapter IX* di kapal MV. Habco Polaris serta Upaya Meningkatkan Pemahaman dan tentang sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV. Habco Polaris, pada saat melakukan kerja harian di dek.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah memenuhi persyaratan akademik sebagai syarat memperoleh ijazah, selain diklat kepelautan Diploma IV juga agar kita mempelajari tentang Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Sistem Prosedur Sistem Keselamatan Kerja Di Kapal:

1. Untuk mengetahui faktor apa saja penyebab kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV. Habco Polaris guna mencegah kecelakaan kerja di kapal.
2. Untuk mencari upaya guna meningkatkan pemahaman tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal MV.

Habco Polaris Untuk Mencegah Kecelakaan Kerja Di Kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat yang didapat dari karya ilmiah yang dilakukan antara lain:

1. Manfaat teoritis

Penelitian ini dapat menambah khasanah keilmuan dari teori yang dibahas serta dijadikan informasi, kajian, referensi, atau sumbangan pemikiran untuk bidang keselamatan di kapal agar penerapannya bisa semaksimal mungkin.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini bisa digunakan untuk menerapkan aturan keselamatan yang baik dan benar diatas kapal sesuai dengan aturan Internasional yang berlaku.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Review penelitian adalah beberapa kumpulan penelitian sebelumnya yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan permasalahan ini. Peneliti harus belajar dari penelitian sebelumnya yang dibuat oleh peneliti lain agar menghindari plagiasi, duplikasi, dan mengulangi kesalahan yang sama dari penelitian yang dibuat oleh peneliti sebelumnya. Berikut adalah beberapa contoh penelitian sebelumnya yang digunakan oleh penulis dalam menunjang penelitian ini yaitu sebagai berikut:

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Sebelumnya

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbandingan Penelitian
1	Eriko Hawin Priyambodo, Politeknik Pelayaran Surabaya (2022)	Upaya Penerapan SOP (Standar Operasional Prosedur) Keselamatan Pada Crew Kapal guna mencegah Kecelakaan kerja diatas kapal	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang paling sering terjadi adalah karena kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam menerapkan SOP (Standar Operasional Prosedur).	Pada penelitian sebelumnya membahas tentang kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam menerapkan SOP (Standar Operasional Prosedur) diatas kapal, Pada penelitian ini akan melanjutkan penelitian sebelumnya yaitu untuk mengetahui Faktor apa saja yang menjadi penghambat pencegahan kecelakaan kerja diatas kapal.

2	Cholis Imam Nawawi, Pramudyasari Nur Bintari, Heldi Haris Pranata, Politeknik Pelayaran Banten (2022)	Penerapan Sistem Manajemen K3 untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja PT. Multi Jaya Samudera	Dari hasil penelitian ini Untuk meminimalisasi resiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan kerja di lingkungan kerja	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai Sistem Manajemen Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (SMK3), maka dari itu Penelitian ini akan membahas mengenai Upaya meningkatkan keterampilan Crew Kapal mengenai keselamatan kerja diatas kapal yang baik dan benar agar tidak terjadi kecelakaan kerja diatas kapal.
3	Yasin M. Syibli, Firdos Asjani, Algertis Devita, AKMI Suaka Bahari Cirebon (2019)	Upaya Mencegah Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal Bagian Mesin DI MT. KLASOGUN	Dari hasil penelitian ini Pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang memiliki tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi.	Berdasarkan analisis dan permasalahan serta pembahasan yang telah penulis uraikan, maka dalam upaya mencegah kecelakaan untuk menjamin keselamatan jiwa anak buah kapal
4	Rachmat Tjahjanto, Islami Aziz, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2016)	Analisis Penyebab TerjadinyaKecelakaan Kerja Di Atas Kapal Mv. Cs Brave	Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa terjadinya kecelakaan kerja di kapal karena diakibatkan oleh kurangnya kedisiplinan awak kapaltentangpentingnya penggunaan alat-alat keselamatan saat melakukan suatu pekerjaan.	Dengan memperhatikan permasalahan yang telah diuraikan, maka penulis dapat menyimpulkan faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja adalah rendahnya Kedisiplinan yang dimiliki oleh para anak buah kapal (ABK) tentang pentingnya penggunaan alat

				keselamatan kerja masih kurang
5	Hasnan Habib, Agus Widodo, Sajim Budi Setiawan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta (2022)	Optimalisasi Penggunaan Personal Protective Equipment (PPE) Guna Menghindari Potensi Kecelakaan Kerja Diatas Kapal MV Lumoso Karunia VIII	Dari hasil penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengapa para ABK bisa kurang disiplin dalam penggunaan APD dan untuk mengetahui penyebab kurangnya kontrol atau pengawasan dari officer dalam hal penggunaan PPE di atas kapal.	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai Kedisiplinan ABK saat Menggunakan APD serta control pengawasan dari officer, maka dari itu penelitian ini akan membahas mengenai Pentingnya Kedisiplinan ABK dan Turut sertanya Officer dalam mengawasi ABK serta penelitian ini akan melanjutkan penelitian sebelumnya.

B. Landasan Teori

1. Upaya Meningkatkan Pemahaman

Pemahaman adalah kemampuan dalam mengungkapkan sesuatu ke dalam bentuk yang lebih mudah dipahami dan mampu mengaplikasikannya. Pada penelitian ini membahas tentang Kurangnya pemahaman *Crew* Kapal Terhadap *ISM Code*, Sehingga Bagaimana caranya mencari upaya untuk menanggulangi kurangnya pemahaman *crew* di kapal MV Habco Polaris.

(Asmiranda & Safitri, 2020) *ISM Code* adalah standar peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan

pencemaran lingkungan laut yang ditetapkan Dewan Keselamatan Maritim *IMO*.

Tujuan dibuatnya *ISM Code* adalah untuk meningkatkan keselamatan di laut dan mencegah terjadinya kecelakaan kapal. Dengan adanya aturan ini, diharapkan manajemen keselamatan kapal dapat diatur dengan baik dan terus dipantau. Selain itu, aturan ini juga memastikan bahwa setiap kapal telah melakukan prosedur keselamatan sebelum berlayar.

Dalam menerapkan *ISM Code*, setiap kapal harus memiliki Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) yang telah disetujui. Sistem ini harus memenuhi persyaratan *ISM Code* dan meliputi prosedur operasional, prosedur darurat, prosedur keselamatan, prosedur pemeliharaan, prosedur pelaporan insiden, dan prosedur audit internal. Selain itu, kapal juga harus memiliki dokumen-dokumen yang terkait dengan keselamatan, seperti Manual Manajemen Keselamatan Kapal, Manual Prosedur Darurat, dan Manual Pemeliharaan.

Penerapan sistem manajemen keselamatan membutuhkan persiapan dalam pembuatan sistem dokumentasi yang memenuhi persyaratan *International Safety Manajemen Code*.

Dokumentasi sistem manajemen keselamatan dibagi menjadi 4 fungsi dokumen:

- a. Pedoman manajemen keselamatan merupakan dokumen yang menjelaskan kebijakan perusahaan yang menuangkan semua

- persyaratan *ISM Code*, kebijakan dan pencegahan pencemaran.
- b. Prosedur operasi manajemen keselamatan merupakan dokumen yang menjelaskan cara untuk menerepkan atau melaksanakan pedoman manajemen keselamatan.
 - c. Instruksi kerja merupakan dokumen yang menjelaskan bagaimana cara melakukan sesuatu, agar pelaksana dapat bekerja dengan baik dan benar.
 - d. Catatan manajemen keselamatan merupakan sarana pelaporan hasil kerja misal laporan, lembar periksa, daftar periksa, *log book*, dll.

2. Sistem Manajemen Keselamatan Kerja

Menurut Iman Soepomo dalam Hukum (Soepomo, 2023) keselamatan kerja adalah aturan yang bertujuan menjaga keamanan tenaga kerja atas bahaya kecelakaan dalam menjalankan pekerjaan di tempat kerja yang menggunakan alat atau mesin, dan/atau bahan pengolah berbahaya. Masih menurut Iman Soepomo, kesehatan kerja adalah aturan usaha untuk melindungi tenaga kerja dari kejadian atau keadaan perburuhan yang merugikan atau dapat merugikan kesehatan dan kesusilaan tenaga kerja dalam melakukan pekerjaan dalam hubungan kerja. Pengertian K3 menurut UU Keselamatan Kerja termuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012. Dalam peraturan itu dijelaskan, K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.

Pentingnya menggunakan alat-alat keselamatan kerja telah diatur oleh Undang - Undang No.1 pasal 14c tahun 1970 mengenai kewajiban pihak perusahaan dalam menyediakan alat pelindung diri bagi para pekerja dan para pengunjung yang sedang berada di area tersebut. Hal ini berkaitan dengan wajibnya menggunakan alat-alat keselamatan kerja bagi para awak kapal yang sedang bekerja untuk menghindari resiko kecelakaan.

a. Pengertian Alat-alat Keselamatan Kerja

Alat-alat keselamatan kerja merupakan suatu alat yang digunakan atau dipakai untuk melindungi badan si pengguna dari kecelakaan yang dapat terjadi di area lapangan kerja. Kita tidak pernah tahu kapan musibah akan terjadi dan menimpa diri kita saat beraktivitas dan bekerja. Oleh karenaitu, para pekerja atau awak kapal yang sedang melakukan aktivitas pekerjaan diwajibkan menggunakan alat-alat keselamatan kerja atau *PPE (Personal Protective Equipment)* untuk menghindari kecelakaan yang terjadi sesuai dengan standar yang telah ditentukan oleh Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/Vii/2010 tentang Alat Pelindung Diri

1) Pakaian Pelindung



Gambar 2. 1 Pakaian Pelindung (*WearPack*)

Sumber : www.glodok-saefty.com

Fungsi dari pakaian (*wearpack*) tersebut untuk melindungi badan pekerja dari pengaruh-pengaruh buruk yang dapat melukai badan para pekerja. Pakaian ini sering digunakan pada saat awak kapal sedang melakukan aktivitas di area *deck* atau kamar mesin sebagai pelindung diri dari terik panas matahari dan kotoran. Pakaian ini biasanya memiliki warna warna yang cerah agar dapat dikenali sebagai penandabahaya di area tersebut ada awak kapal yang sedang bekerja. Cara menggunakan *wearpack* dengan benar yaitu pilihlah ukuran *wearpack* sesuai dengan badan anda. Pastikan anda memakai baju kaos sebagai lapisan bagian dalam agar lebih aman, lalu pasang *wearpack* dengan cara memasukkan bagian kaki terlebih dahulu kemudian dilanjutkan dengan area badan bagian atas.

2) Alat Pelindung Kepala (*Safety Helmet*)



Gambar 2. 2 Alat Pelindung Kepala

Sumber: www.friaxst.blogspot.com

Helm merupakan alat pelindung diri yang dapat melindungi kepala dari runtuh material dari atas atau pengaruh buruk dari area sekitar tempat bekerja. Ukuran helm dapat

disesuaikan dengan ukuran kepala pengguna dan dapat juga melindungi kepala dari panas terik matahari saat bekerja. Cara menggunakan *safety helmet* dengan benar yaitu pertama pilihlah helm sesuai dengan ukuran kepala anda, pasang pada kepala dengan mengencangkan *chain strip* pada bagian dagu.

3) Alat Pelindung Kaki (*Safety Shoes*)



Gambar 2. 3 Alat Pelindung Kaki
Sumber : www.topsfshoes.com

Safety shoes merupakan alat pelindung diri yang dapat melindungi kaki dari reruntuhan material-material, melindungi kaki dari aliran listrik, menghindari kaki dari tusukan benda tajam dan dapat melindungi kaki dari sinar matahari. *Safety shoes* didesain khusus menggunakan material-material kuat dan berbeda dengan sepatu kerja biasa. Terdapat pelindung besi yang diletakkan pada ujung sepatu untuk menghindari benda yang jatuh dan dapat menimpa kaki pengguna. Cara penggunaan *safety shoes* yang benar adalah memilih ukuran yang pas sesuai dengan kaki.

4) Alat Pelindung Tangan (*Safety Hand Gloves*)



Gambar 2. 4 Alat Pelindung Tangan
Sumber : www.guide.directindustry.com

Sarung tangan pelindung merupakan alat pelindung diri yang dapat melindungi tangan dari benda-benda tajam dan kasar saat bekerja.

Sarung tangan pelindung memiliki 2 jenis, yaitu berbahan dasar kain dan berbahan dasar kulit. Fungsi kedua jenis itu pun sama, akan tetapi yang berbahan dasar kulit lebih kuat dibanding jenis kain. Kekurangan memakai sarung tangan kulit adalah susah untuk menggenggam benda-benda kecil saat bekerja. Cara penggunaannya sangatlah mudah yaitu pilihlah ukuran yang sesuai dengan tangan anda dan kenakan *safety hand gloves* pada tangan anda, pastikan keduanya tidak tertukar.

5) Alat Pelindung Mata (*Safety Goggles*)



Gambar 2. 5 Alat Pelindung Mata
Sumber : www.bigw.com.au

Safety Googles merupakan alat pelindung diri saat bekerja yang dapat melindungi mata dari serpihan-serpihan benda kecil yang berterbaran di udara. *Safety googles* didesain agak berbeda dari kacamata pada umumnya.

Ukurannya yang agak besar dan bentuk kacanya yang melebar dapat melindungi area mata secara keseluruhan. Cara penggunaan *safety googles* yaitu pilihlah sesuai dengan ukuran mata dan pastikan spectacle yang dipakai sudah terpasang fit/ erat padawajah untuk mencegah masuknya partikel ke dalammata. Spectacle yang sudah terpasang benar tidak akan tergelincir atau terjatuh ketika anda menundukkan kepala.

6) Alat Pelindung Telinga (*Ear Plugs*)



Gambar 2. 6 Alat Pelindung Telinga

Sumber : www.amazon.com

Alat ini digunakan untuk melindungi telinga dari suara bising saat bekerja. Alat pelindung telinga terdiri dari 2 jenis, yaitu alat penyumbat telinga (*ear plug*) dan alat penutup telinga (*ear muff*). Cara penggunaan *ear plug* yang benar yaitu:

- a) Pertama tekan dan putar busa *ear plug* menggunakan jari

telunjuk dan jempol sehingga menjadi ramping, Tarik sedikit daun telinga ke arah belakang

- b) Masukkan *ear plug* dengan perlahan dan jangan terlalu dalam
 - c) Diamkan *ear plug* sehingga mengembang di dalam telinga
 - d) Jika sudah benar maka suara bising akan menjadi reda
- 7) Sabuk Pengaman (*Safety Harnesses*)



Gambar 2. 7 Sabuk Pengaman
Sumber : www.amazon.ca

Alat pelindung diri yang digunakan pada saat berada di ketinggian adalah *safety harness*. Sabuknya berfungsi sebagai penahan badan ketika penggunaanya kehilangan pijakan dan terjatuh. Berikut cara penggunaan *safety harness* yang benar :

- a) Pegang bagian *D-Ring* pada *full body harness* dan goyangkan secara perlahan, pastikan tidak ada *webbing/* tali yang terpelintir dan pengencangnya (*chest strap*) terbuka
- b) Pegang tali bahu (*shoulder strap*) dan masukkan tangan satu persatu ke dalam tali. Pastikan *D-Ring* berada di bagian belakang badan Anda, tepatnya di bagian punggung (antara tulang belikat)

- c) Tarik dan kencangkan tali kaki (*leg strap*), lalu pasangkan/ hubungkan pada *buckle*. Untuk jenis *quick connect buckle*, Anda akan mendengar bunyi "klik", jika *buckle* sudah terpasang dengan benar. Atur lingkaran tali pada kaki sesuai kenyamanan Anda. Pastikan tali kaki tidak tertukar
 - d) Pasangkan tali dada (*chest strap*) dan hubungkan *tabbuckle* pada *receptor* sampai terdengar bunyi "klik"
 - e) Pastikan dengan tangan bahwa *full body harness* sudah terpasang benar dan tidak ada tali yang terpelintir
 - f) Biarkan orang yang kompeten memeriksa *full body harness* dan memasang lanyard pada *D-Ring* (bila diperlukan)
- 8) Alat Pelindung Badan



Gambar 2. 8 *Fireman Outfit*
 Sumber : www.pinterest.com

Pakaian pelindung ini berfungsi untuk melindungi seluruh badan dari paparan bahaya zat kimia, radiasi, temperatur panas, paparan api dan benda benda panas lainnya. Ada berbagai jenis dari pakaian pelindung ini, antara lain rompi (*vest*), celemek (*apron*), Jaket pelindung dan berbagai macam pakaian pelindung lainnya

yang menutupi seluruh badan. Cara penggunaannya sama dengan *fireman's outfit*, yaitu memasang bagian celana terlebih dahulu, kemudian bagian badan atas. Setelah itu pasang *safety shoes* dan *hand gloves* secara berurutan dan terakhir pasang bagian penutup kepala.

9) Alat pelindung wajah



Gambar 2. 9 *Safety Mask*
Sumber : www.indiamart.com

Alat ini berfungsi sebagai pelindung wajah dari percikan-percikan benda kecil, debu, cairan kimia dan benda-benda berbahaya lainnya. Alat pelindung wajah ini memiliki 2 jenis, yaitu *face shield* dan *welding face shield*. Kedua jenis alat itu pun memiliki fungsi yang sama, akan tetapi *welding face shield* memiliki material bahan yang lebih kuat dikarenakan fungsi utamanya yaitu melindungi area wajah dari percikan api dan cahaya saat melakukan las (*welding*). Cara penggunaannya yaitu pasang *welding face shield* di kepala dan pastikan posisi mata berada tepat dibalik mika hitam agar memudahkan anda ketika melihat objek yang dilas (*welding*).

3. Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut pasal 1 angka 40 Undang-Undang perkapalan yang dimaksud dengan anak buah kapal adalah orang yang berkerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Anak Buah Kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas untuk mengoperasikan dan memelihara kapal dan muatannya, jadi nahkoda juga sebagai orang yang bekerja di atas kapal adalah pekerja utama pengusaha kapal yang mana secara garis besar memiliki hak yang sama dengan hak anak buah kapal. Sedangkan Nahkoda merupakan perpanjangan perusahaan serta memegang komando tertinggi diatas kapal dan bertanggung jawab bila terjadi sesuatu diatas kapal.

Dalam Undang-Undang Perkapalan, PP No. 7 tahun 2000 tentang kepelautan, juga dicantumkan bahwa anak buah kapal berhak menerima upah dan gaji pokok tiap akhir bulan yang dibayar dengan mata uang indonesia, seperti yang tercantum dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) dan tidak bertentangan dengan Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang ketenaga kerjaan dan dengan peraturan pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang kepelautan, berdasarkan pasal 21 ayat (1) (2) upah tersebut didasarkan atas jam kerja sehari atau 44 jam perminggu, istirahat paling sedikit 10 jam dalam jangka waktu 24 jam, libur sehari setiap minggu ditambah dengan hari libur resmi.

Dalam hal ini sudah jelas mengenai Undang-Undang yang menjelaskan tentang status Anak Buah Kapal (ABK) yang dipekerjakan di atas kapal dengan mendapatkan hak apa yang mereka terima dari pemilik kapal yang sudah dicantumkan didalam Perjanjian Kerja Laut (PKL), bahwasanya isi dari (PKL) tersebut menerangkan mengenai gaji serta kesejahteraan Anak Buah Kapal (ABK) diatas kapal.

a. Sistem Manajemen Keselamatan

Sistem manajemen keselamatan merupakan sistem yang dipersyaratkan sesuai peraturan keselamatan Internasional (*SOLAS*) yang termasuk didalam peraturan *Internasional Safety Management Code* yang diatur dalam (*SOLAS*) Chapter IX.

Safety Management System (SMS) merupakan operasionalisasi dalam *ISM Code* untuk mengatur wewenang dan tanggung jawab perusahaan, nahkoda, instruksi dan prosedur pengoperasian kapal yang aman. Sistem manajemen keselamatan harus diterapkan pada seluruh perusahaan yang memiliki armada kapal.

Perusahaan pelayaran secara berkala ditinjau ulang untuk memastikan suatu manajemen yang efektif dan telah diterapkan dalam organisasi perusahaan ataupun kapal-kapalnya. Untuk menjalankan kegiatan didalam pengopersian kapal yang aman, harus ada 4 faktor yang saling berkaitan antara lain:

- 1). Pelaut
- 2). Sistem

3). Kapal

4). Manajemen

Penerapan sistem manajemen keselamatan membutuhkan persiapan dalam pembuatan sistem dokumentasi yang memenuhi persyaratan *International Safety Manajemen Code*.

Dokumentasi sistem manajemen keselamatan dibagi menjadi 4 fungsi dokumen:

- a. Pedoman manajemen keselamatan. Dokumen yang menjelaskan kebijakan perusahaan yang menuangkan semua persyaratan *ISM Code*, kebijakan dan pencegahan pencemaran.
- b. Prosedur operasi manajemen keselamatan kerja.
- c. Dokumen yang menjelaskan bagaimana cara melakukan sesuatu, agar pelaksana dapat bekerja dengan baik dan benar.
- d. Catatan manajemen keselamatan. Sarana pelaporan hasil kerja misal laporan, lembar pemeriksaan, daftar pemeriksaan, *log book*, dll.

Keuntungan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan

1) Kedalam:

- a) Memperbaiki Sistem Perusahaan
- b) Mengurangi *Cost* / biaya
- c) Meningkatkan motivasi
- d) Menjaga mutu pelayanan dalam hal keselamatan

2) Keluar:

- a) Memenuhi keinginan pelanggan
- b) Memberi jalan masuk ke pasar Internasional

- c) Mengurangi audit berulang kali
- d) Memperbaiki citra

Prosedur Operasi Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Daftar Prosedur Operasi Manajemen Keselamatan. Beberapa prosedur yang merupakan dokumen yang menjelaskan penerapan kebijakan keselamatan yang terdiri dari prosedur untuk darat dan prosedur untuk diatas kapal, contohnya:

1). Prosedur Darat

- a). Peninjauan ulang manajemen
- b). Prosedur pengendalian dokumen
- c). Pengontrolan catatan manajemen keselamatan
- d). Kondisi penempatan awak kapal
- e). Syarat pengawakan
- f). Petunjuk penilaian
- g). Penanggulangan darurat perusahaan
- h). Prosedur pengendalian dokumen
- i). Prosedur audit internal
- j). Prosedur pelatihan staf kantor pusat
- k). Rancangan pelatihan pelaut sebelum berlayar

2.) Prosedur di Kapal

- a) Prosedur Pengontrolan dokumen di kapal
- b) Prosedur pengoperasian kapal

- c) Prosedur jaga pelabuhan
- d) Operasi-operasi khusus di kapal
- e) Prosedur manajemen keselamatan di kapal
- f) Prosedur komunikasi radio
- g) Prosedur untuk pencegahan polusi di laut
- h) Jadwal perawatan berencana diatas kapal
- i) Instruksi perawatan untuk permasinan dan peralaha kristis
- j) Tindakan waktu kapal terlibat dalam tubrukan
- k) Penanggulangan kapal kandas/ terdampar
- l) Tindakan waktu kapal kandas / terdampar
- m)Penanggulangan kebakaran
- n) Tindakan jika kapal mengalami kebakaran / ledakan
- o) Kerusakan mesin-mesin dan peralatan kritis
- p) Kerusakan mesin kemudi
- q) Orang yanng jatuh ke laut
- r) Orang-orang yang hilang di laut

b. ISM Code (International Safety Management)

International Safety Management Code adalah peraturan keselamatan internasional yang mengatur tentang keelamatan operasional saat diatas kapal. Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh *IMO* diketahui bahwa kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia sebesar $\pm 80 \%$. Dari seluruh kesalahan manusia

tersebut diketahui bahwa sekitar 80 % diantaranya diakibatkan oleh buruknya manajemen perusahaan pelayaran. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal.

Berlakunya *International Safety Management Code* merupakan mandatori dari pemerintah atau organisasi yang diakui dalam rangka penerbitan sertifikat setelah dipenuhinya semua persyaratan *International Safety Management Code*. Ada elemen-elemen persyaratannya, sistem harus didokumentasikan dan dibuktikan, komitmen dari top manajemen, kejelasan organisasi darat dan kapal, kejelasan *job description* darat dan kapal, operasi kapal dengan perwira dan pekerja terlatih, memenuhi standar nasional dan internasional berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, siap terhadap situasi darurat, prosedur dan petunjuk kerja, internal audit, dan tinjauan manajemen, serta sertifikasi.

International Safety Management Code membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan serta untuk penerapan *safety management system*. *Safety Management System* menjadi tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan di dokumentasikan, tugas dan aktifitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik didarat maupun di kapal.

Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman, *International Safety Management code* tersebut diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan kapal sehingga tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan instansi yang terkait lainnya. Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman bagi para pekerja, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik

Tabel 2. 2 Ukuran & Tipe Kapal

Tanggal	Ukuran & Tipe Kapal
01 Juli 1998	• Semua Ukuran untuk Kapal Penumpang dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi • GT $\geq$ 500 untuk Kapal Tangki Minyak, Kapal Tangki Bahan Kimia, Kapal Tangki Gas Cair, Kapal Muatan Curah, Kapal Barang Kecepatan Tinggi
01 Juli 2002	• GT $\geq$ 500 untuk Kapal Barang lainnya dan Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor pekerja dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut.

Persyaratan-persyaratan dalam *International Safety Management Code*, penerapan pemenuhan *International Safety Management Code* ini diberlakukan secara internasional untuk semua jenis kapal dengan jenis dan tipe serta jadwal sebagai berikut.

Perusahaan Indonersia yang meratifikasi Kode terserbut, menetapkan penjadwalan penerapan International Safety Management Code bagi kapal-kapal berberndera Indonesia yang beroperasi secara internasional sesuai dengan jadwal tersebut diatas dan bagi yang beroperasi secara domestik diberlakukan sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Ukuran & Tipe Kapal

Tanggal	Ukuran & Tipe Kapal
01 Juli 1998	- Semua Ukuran untuk Kapal Penumpang, Kapal Penumpang Penyeberangan dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi - GT $\geq$ 300 untuk Kapal Penyeberangan (Ferry) - GT $\geq$ 500 untuk Kapal Tangki Kimia dan Kapal Cargo Kecepatan Tinggi
01 Juli 1999	GT $\geq$ 500 untuk Kapal Tangki lainnya dan Kapal Tangki Gas Cair
01 Juli 2000	GT $\geq$ 500 untuk Kapal Muatan Curah
01 Juli 2002	100 $\leq$ GT < 300 untuk Kapal Penyeberangan (Ferry) - GT $\geq$ 500 untuk Kapal Peti Kemas
01 Juli 2003	GT $\geq$ 500 untuk Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)
01 Juli 2004	GT $\geq$ 500 untuk Kapal Barang Lainnya
01 Juli 2006	150 $\leq$ GT < 500 untuk Kapal Tangki Kimia, Kapal Tangki Gas Cair dan Kapal Barang Kecepatan Tinggi

Sesuai dengan persyaratan *International Safety Management Code*, semua perusahaan yang memiliki atau mengoperasikan kapal-kapal harus sesuai dengan penjadwalan diatas seperti tabel sebelumnya, harus menetapkan sistem manajemen keselamatan untuk perusahaan dan kapalnya dalam rangka menjamin operasional kapal dengan aman. Perusahaan yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Dokumen kesesuaian atau *Document of Compliance (DOC)* dan setiap kapal yang

telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan sertifikat Manajemen Keselamatan atau *Safety Management Certificate (SMC)*. Baik *DOC* maupun *SMC* masa berlakunya hanya 5 tahun. Perusahaan dan kapalnya yang tidak memenuhi persyaratan *International Safety Management Code* akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, baik di perairan internasional maupun *domestic*.

Berikut *Document of Compliance (DOC)* yang ada di kapal MV. Habco Polaris:

DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN KESELAMATAN DOCUMENT OF COMPLIANCE No. AL. 601 / 359 / 5 / DK / 2021		REPUBLIK INDONESIA REPUBLIC OF INDONESIA
Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974, sebagaimana telah dimandemen Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION		
NAMA PERUSAHAAN Company Name	ALAMAT PERUSAHAAN Company Address	NOMOR IDENTIFIKASI PERUSAHAAN Company Identification Number
PT. HABCO TRANS MARITIMA	JL. H. IMAM MUNANDAR NO. 247 F-G RT.02 RW. XI, KOTA PEKANBARU PROVINSI RIAU - 28289	IMO
DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan telah diaudit dan memenuhi ketentuan Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (<i>ISM Code</i>), untuk tipe kapal tersebut di bawah ini (coret yang tidak perlu). THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below (deleted as appropriate). Kapal penumpang Passenger-Ship Kapal-penumpang-dengan-kecepatan-tinggi Passenger-high-speed craft Kapal-barang-dengan-kecepatan-tinggi Cargo-high-speed craft Kapal pengangkut muatan curah Bulk carrier Kapal tangki minyak Oil tanker Kapal tangki-pengangkut-bahan-kimia Chemical tanker Kapal tangki-pengangkut-gas Gas-tanker Unit-pengeboran-lepas-pantai-boripindah Mobile-offshore-drilling-unit Kapal-barang-lainnya Other cargo-ship		
Dokumen ini berlaku sampai dengan 28 DESEMBER 2025 This Document of Compliance is valid until DECEMBER 28th, 2025 Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan Sertifikat: 21 MEI 2021 Completion date of the verification on which this certificate is based MAY 21st, 2021 Diterbitkan di JAKARTA Issued JAKARTA		dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala. subject to periodical verification. Tanggal 21 MEI 2021 MAY 21st, 2021 A.n. MENTERI PERHUBUNGAN O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPALAUTAN DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS U.B. KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL-DAN-PELINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND SHIP SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION STEPHANUS RISDIYANTO Pembina (IV/a) NIP. 19770520 200602 1 001

PUP.NO.820210521156387

DKP. II - 31

Gambar 2. 10 *Document of Compliance (DOC)*

Sumber: Dokumen Kapal

Di Indonesia, penerapan *International Safety Management Code* yang merupakan bagian dari SOLAS juga dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

- 1) UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
- 2) UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No 21 tahun 1992
- 3) Keppres No 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS
- 4) SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal *ISM Code*.

c. *Risk Assessment* Perusahaan Yang Diberikan Sebelum Melakukan Pekerjaan

Risk Assessment atau dapat diartikan ke dalam bahasa Indonesia sebagai penilaian risiko merupakan suatu aktivitas yang dilaksanakan untuk memperkirakan suatu risiko dari situasi yang bisa didefinisikan dengan jelas ataupun potensi dari suatu ancaman atau bahaya baik secara kuantitatif atau kualitatif. Penilaian resiko juga bisa diartikan sebagai suatu proses pemeriksaan keamanan dengan suatu struktur tertentu.

Tabel 2. 4 Risk Assessment

		PT. HABCO TRANS MARITIMA		Document No 5-30
		HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT IDENTIFIKASI BAHAYA DAN PENILAIAN RISIKO		Issued Date 14.05.2021
				Issued Status 1
				Revision 0
Activity RENEW WIRE HOISTING CRANE NO.2	Summary of Job RENEW WIRE HOISTING CRANE NO.2	Participants CO, WELDPITOTER AND OTHER CREW		
Locations ANCHORAGE TABONEO	Supervisor CO	Date 02-MEI-2023		
For Permitted Work, indicate working permit Untuk Izin Kerja, tuliskan izin kerja	RENEW WIRE HOISTING CRANE NO.2	Assessment Number Penilaian Nomor	Procedure Number Nomor Prosedur	
Risk Tolerability Matrix Matriks Tolerabilitas Risiko	Severity / Kepentingan			
	Minor / Kecil	Significant / Penting	Severe / Berat	Catastrophic / Bencana
Potential Likelihood Kemungkinan Potensi	Single or minor injuries / Cedera tunggal atau ringan Local equipment damage / Kerusakan peralatan lokal Oil spill size < 1 tonne / Ukuran tumpahan minyak < 1 ton	Multiple or severe injuries / Cedera ganda atau parah Non-severe ship damage / Tidak parah kerusakan kapal Oil spill size between 1-100 tonnes / Ukuran tumpahan minyak antara 1-100 ton	Single fatality or multiple severe injuries / Kematian tunggal atau beberapa luka parah Severe damage / Kerusakan parah Oil spill size between 100-10.000 tonnes / Ukuran tumpahan minyak antara 100-10.000 ton	Multiple fatalities / Banyak kematian Total loss / Kerugian total Oil spill size >10.000 tonnes / Ukuran tumpahan minyak > 10.000 ton
Frequent (Likely to happen once per month) Sering (Kemungkinan terjadi sekali per bulan)	Medium Sedang	High Tinggi	High Tinggi	High Tinggi
Reasonably probable (Likely to occur in 1 year) Cukup mungkin (Kemungkinan terjadi 1 x setahun)	Medium Sedang	High Tinggi	High Tinggi	High Tinggi
Remote (Likely to occur in 5 years) Kecil (Kemungkinan terjadi sekali dalam 5 tahun)	Low Rendah	Medium Sedang	High Tinggi	High Tinggi
Extremely remote (Likely to occur once in 20 years) Sangat jauh (Kemungkinan terjadi sekali dalam 20 tahun)	Low Rendah	Low Rendah	Medium Sedang	High Tinggi
Risk Tolerability Criteria >> Kriteria Tolerabilitas Risiko >>	Existing controls satisfactory. Task can proceed Kontrol yang ada memuaskan. Tugas dapat dilanjutkan.	Consider available additional controls to further reduce risk. Task can proceed under careful monitoring. Pertimbangkan kontrol tambahan yg tersedia untuk mengurangi risiko lebih lanjut. Tugas dapat dilanjutkan di bawah pengawasan yg ketat.	Task cannot proceed under normal circumstances. Risk Tugas tidak dapat dilanjutkan dalam keadaan normal. Risiko.	

page 1 of 2

Potential Safety Hazards Potensi Bahaya Keselamatan	Potential Environmental Hazards Potensi Bahaya Lingkungan	Controls and Barriers Kontrol dan Hambatan	Severity Kepentingan	Likelihood Kemungkinan	Risk Risiko
1. Terjatuh dari ketinggian 2. Terpeleset dan jatuh 3. terteka karena gerinda 4. terkena aliran listrik	NIL	1. Orang yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan CO. 2. Peralatan yang tidak memadai membuat terbalak peralatan yang tidak lengkap. 3. Lemper grease seadanya 4. Pakaian PPE (Personal Protec Equipment) di gunakan secara benar	Low	Medium	Medium
Injury during operation Cedera selama pengoperasian	NIL	1. Gunakan Alat Pelindung diri secara benar dan lengkap	Low	Medium	Medium
Other ENVIRONMENTAL/Controls and barriers / LINGKUNGAN/Kontrol dan hambatan lainnya:			Verified by: Diverifikasi oleh:		
SECURITY concerns / Perhatian kepada keamanan:					

☒ Fall Arrest Harness / Tali penahan jatuh ☒ Face/Eye Protection / Pelindung Wajah/Mata ☐ Hearing Protection / Pelindung pendengaran	☒ Gloves / Sarung tangan ☒ Protective Clothing / Pakaian Pelindung ☒ Safety Shoes / Sepatu	☒ Hard Hat / Topi Keras ☒ Goggles / Kaca mata ☐ Respirator / Alat bantu pernafasan
---	--	---

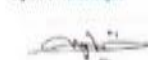
I have participated in this HIRA and understand the information contained herein.
 Saya telah berpartisipasi dalam HIRA ini dan memahami informasi yang terkandung di dalamnya.

Signature / Tanda tangan



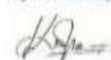
(BOSON)

Signature / Tanda tangan



(UNTUNG SUROPATI CO)

Signature / Tanda tangan



THOMSON AGUS SALIM

Signature / Tanda tangan



(MASTER)

page 2 of 2

d. *Work Permit*

Work Permit adalah Form atau prosedur yang diberikan perusahaan sebelum melakukan sebuah pekerjaan yang berbahaya atau memiliki resiko Yang tinggi.

	PT. HABCO TRANS MARITIMA		Document No	S-09
	SAFETY FORM		Issued Date	14-02-2021
			Issued Status	1
			Revision	0

PERMIT-TO-WORK / IZIN UNTUK KERJA
HOT WORK / PEKERJAAN PANAS

The Authorizing Officer should indicate the sections applicable by the ticks in the lefthand boxes next to headings, deleting any subheading not applicable.
 Perwira yang Berwenang harus menunjukkan bagian yang berlaku dengan tanda centang di kotak sebelah kiri di sebelah judul, menghapus subpos yang tidak berlaku.

The Authorizing Officer should insert the appropriate details when the Sections for Other Work or Additional precautions are used.
 Perwira yang Berwenang harus memasukkan rincian yang sesuai ketika Bagian untuk Pekerjaan Lain atau Tindakan pencegahan tambahan digunakan.

The Authorized Person should tick each applicable righthand box as he makes the check.
 Orang yang Berwenang harus mencentang setiap kotak di sebelah kanan yang berlaku saat dia membuat cek.

This Permit-to-Work contains 5 (five) sections.
 Izin Bekerja ini terdiri dari 5 (lima) bagian.

SECTION 1 – Scope of Work
BAGIAN 1 – Lingkup Pekerjaan

Location (designation of space) Lokasi (penunjukan ruang)	
Plant Apparatus/Identification (designation of machinery / equipment) Aparatus/Identifikasi pabrik (penunjukan mesin/peralatan)	
Work to be done (description) Pekerjaan yang harus dilakukan (deskripsi)	
Permit issued to (the name of the person carrying out the work or in charge of the work party) Izin yang dikeluarkan untuk (nama orang yang melaksanakan pekerjaan atau penanggung jawab pihak pekerjaan)	

SECTION 2 – Checklist / Isolation Data
BAGIAN 2 – Daftar Periksa / Data Isolasi

Description Deskripsi	Checked Periksa
Area clear of dangerous material and gas free / Area bersih dari bahan berbahaya dan bebas gas	
Adjacent areas checked / Area yang berdekatan diperiksa	
Ventilation adequate / Ventilasi memadai	
Fire watchman posted/instructed / Penjaga kebakaran diposting / diinstruksikan	
Equipment in good order / Peralatan dalam keadaan baik	
Fire appliances in good order and accessible / Peralatan pemadam dalam keadaan baik dan dapat diakses	
Personal Protective Equipment / Alat Pelindung Diri: Hard hats, overalls, leather gauntlets/apron, safety spectacles, visor, etc / Topi keras, wearpack, sarung tangan/celemek kulit, kacamata pengaman, visor, dll	

SECTION 3 – Authorizing of permit
BAGIAN 3 – Pengesahan izin

Period of validity of permit from: ____ hrs to: ____ hrs
 Masa berlaku izin dari: ____ jam sampai: ____ jam
 (should not exceed 24 hours)
 (tidak boleh lebih dari 24 jam)

S-09 Hot Work Permit Revision No. 0 Page 1 of 3

Gambar 2. 11 *Work Permit*

Sumber: Dokumen Penulis

4. Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban jiwa dan harta benda (Peraturan Menteri Tenaga Kerja (Permenaker) Nomor: 03/Men/1998). Menurut (OHSAS 18001, 1999) dalam Shariff (2007), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan sehingga mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda serta kerugian waktu.

Menurut Ervianto (2005), kecelakaan kerja adalah kecelakaan atau penyakit yang menimpa tenaga kerja karena hubungan kerja di tempat kerja. Secara umum, faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja dapat dibedakan menjadi:

- a. Faktor pekerja itu sendiri
- b. Faktor metoda konstruksi
- c. Peralatan
- d. Manajemen

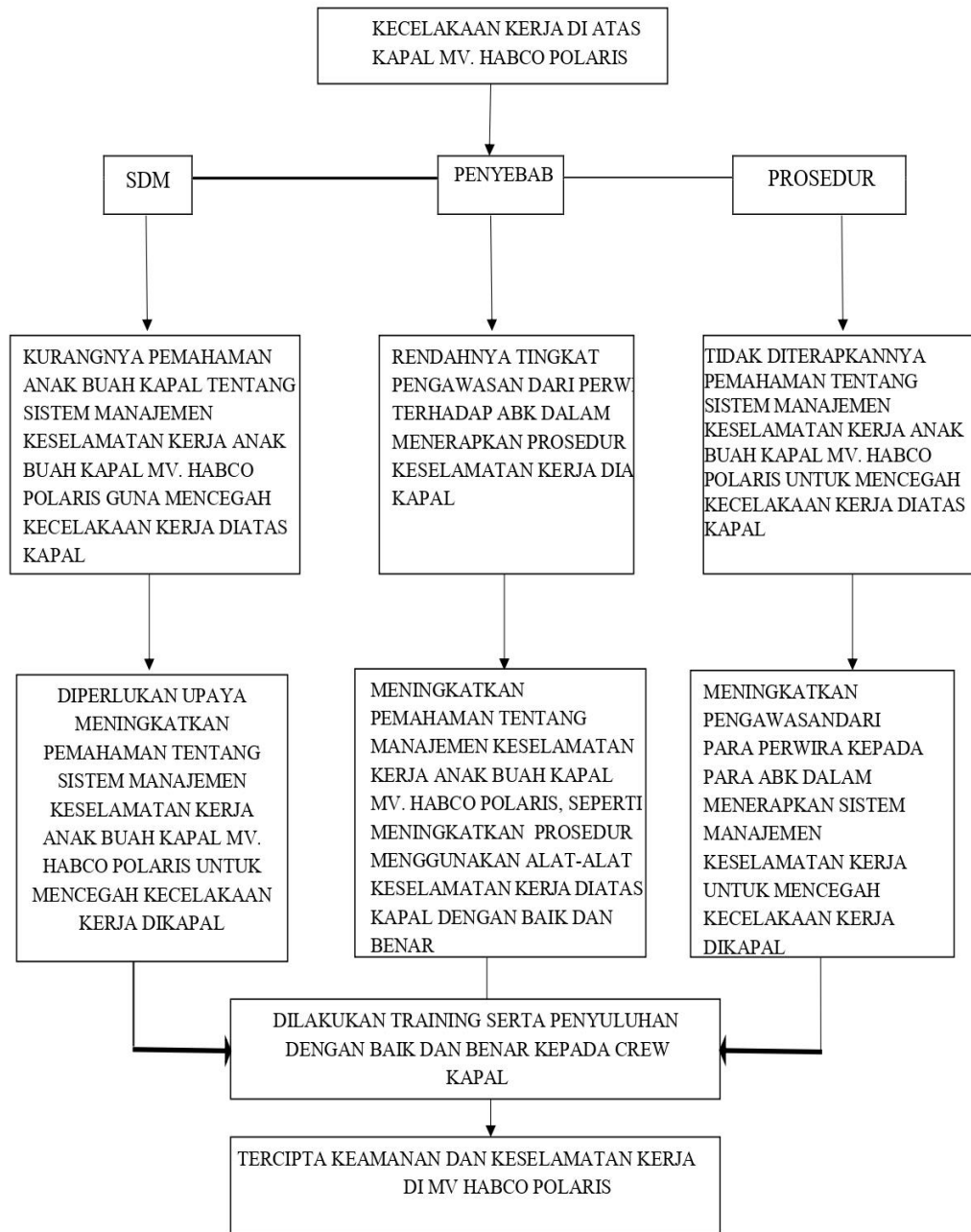
Sesuai dengan kebijakan kapal, serta prosedur-prosedur yang harus digunakan untuk mencegah kecelakaan kerja diatas kapal Penerapan *ISM Code* pada *Part A-Implementation* pada *point 1.2.2* dan *1.2.3* serta *SOLAS Chapter IX* di kapal MV. Habco Polaris harus selalu dilaksanakan secara teratur.

Berikut ini merupakan tabel prosedur keselamatan dari setiap department yang dibuat untuk mencegah kecelakaan kerja di atas kapal.

Tabel 2. 5 Prosedur keselamatan kerja setiap *departement*

NO	DEPARTEMENT	PROSEDUR KESELAMATAN KERJA
1.	<i>Deck Departement</i>	a. Melakukan <i>Chipping</i> : <i>Safety shoes, safety helmet, mask, safety gloves, safety goggles, ear plug, wearpack</i> b. Melakukan Crane Operation : <i>Safety shoes, safety helmet, safety harness/safety belt, wearpack, gloves</i> c. Enclosed Space: <i>Portable gas detector, safety helmet, Gloves, EEBD, wearpack</i>
2.	<i>Engine Departement</i>	a. <i>Safety shoes, safety helmet, safety gloves, ear plug, wearpack</i> b. Melakukan pengelasan : <i>Safety shoes, safety helmet, mask, safety gloves for welding, safety goggles, wearpack</i>
3.	<i>Catering Departement</i>	a. Menggunakan celemek anti minyak panas, sarung tangan anti panas ketika mengangkat wajan panas serta sepatu <i>safety shoes</i> guna mencegah minyak panas yang tumpah

C. Kerangka Berpikir



BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan metode penelitian kualitatif, yang berarti penelitian yang bersifat deskriptif. Dalam penelitian kualitatif, proses dan makna (perspektif subyek) lebih diutamakan. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan penelitian tentang upaya meningkatkan pemahaman tentang sistem manajemen keselamatan kerja Anak Buah Kapal (ABK) MV. Habco Polaris untuk mencegah kecelakaan kerja diatas kapal, landasan teori digunakan. Landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan untuk membahas hasil penelitian.

Proses penelitian dimulai dengan menyusun asumsi dasar dan aturan berpikir yang akan digunakan dalam penelitian. Penelitian kualitatif tidak menggunakan angka untuk mengumpulkan data dan menafsirkan temuan. Dengan metode kualitatif ini, penulis dapat memahami dan mengungkapkan masalah yang diteliti. Selain itu, Menurut Sukmadinata (2005), dasar penelitian kualitatif merupakan konstruktivisme yang memiliki asumsi bahwa kenyataan itu berdimensi jamak, interaktif dalam suatu pertukaran pengalaman sosial yang diinterpretasikan oleh setiap individu.

Menurut Danin (2002), penelitian kualitatif percaya bahwa kebenaran itu adalah dinamis dan dapat ditemukan hanya melalui penelaahan terhadap orang-orang melalui interaksinya dengan situasi sosial

mereka. Penelitian kualitatif mengkaji berbagai perspektif partisipan dengan strategi-strategi yang bersifat interaktif dan fleksibel. Penelitian kualitatif ditujukan memahami fenomena sosial.

B. Tempat/Lokasi Dan Waktu Penelitian

1. Tempat/Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini, pelaksanaan penelitian dilakukan pada saat melaksanakan PRALA (praktek layar) sebagai cadet deck diatas kapal MV HABCO POLARIS di PT Habco Trans Maritima kantornya bertempat di Jl. Pramuka No. 17 Rt 20 Banjarmasin, Kalimantan Selatan, serta Puri Indah Financial Tower 8th floor, Suite 809-810 Jl. Puri Lingkar Dalam blok T8, Jakarta Barat. Dengan begitu kapal tersebut menjadi tempat penelitian bagi peneliti. Berikut Email perusahaan PT Habco Trans Maritima: headoffice@habcomaritima.com

2. Waktu Penelitian

Pelaksanaan mengenai waktu penelitian, yakni penelitian yang dilakukan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan selama Prala (praktek layar) *sign on* pada tanggal 08 agustus 2022 dan *sign off* pada tanggal 08 agustus 2023.

C. Sumber Data

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) data merupakan keterangan yang benar dan nyata atau bahan nyata yang dapat dijadikan dasar kajian dalam suatu analisis atau kesimpulan. Selama melaksanakan penelitian, Penulis mengumpulkan data-data yang diperlukan sebagai aspek penunjang dalam pembahasan masalah. Data yang disajikan harus lengkap

dan obyektif. Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini adalah data yang merupakan informasi yang diperoleh Penulis melalui pengamatan langsung. Berdasarkan cara memperolehnya, data yang diperoleh selama penelitian sebagai pendukung tersusunnya penulisan skripsi ini diantaranya:

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang didapat atau dikumpulkan oleh peneliti dengan cara langsung dari sumbernya. Data primer biasanya disebut dengan data asli atau data baru yang mempunyai sifat *up to date*.

Keselamatan kerja di kapal merupakan aspek kritis yang perlu dipertimbangkan demi melindungi kesejahteraan awak kapal dan menjaga kelancaran dalam melaksanakan pekerjaan itu sendiri. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi keselamatan kerja di atas kapal serta mengidentifikasi langkah-langkah yang dapat diambil untuk meningkatkan kondisi keselamatan.

Data yang rencananya akan dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari Anak Buah Kapal (ABK) MV Habco Polaris yang sedang melaksanakan kerja harian serta pengetahuan keselamatan kerja yang dimilikinya, mengambil gambar/foto, waktu dan lokasi, serta tindakan yang harus dilakukan mualim untuk memperhatikan Anak Buah Kapal (ABK) bagaimana cara mereka dalam menggunakan alat keselamatan dan bekerja dengan aman pada saat melaksanakan pekerjaan harian diatas kapal. Cara yang akan digunakan peneliti untuk mencari data primer

tersebut yaitu dengan observasi, dokumentasi dan wawancara.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang didapat atau dikumpulkan peneliti dari semua sumber yang sudah ada dalam artian peneliti sebagai tangan kedua. Data sekunder bisa didapat dari berbagai sumber misalnya dari internet, jurnal buku, laporan dan lain sebagainya. Pemahaman pada ke dua jenis data diatas dibutuhkan sebagai landasan untuk menentukan cara dan langkah-langkah pengumpulan data penelitian.

Pada data sekunder ini, sumber data yang digunakan penulis adalah dari internet dan beberapa buku mengenai keselamatan dan keamanan diatas kapal atau *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* serta *International Safety Management Code (ISM Code)*.

D. Metode/Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2014:224) metode pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui metode pengumpulan data, maka peneliti tidak akan menempatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan. Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting*, berbagai sumber, dan berbagai cara.

Metode pengumpulan data berperan penting pada suatu penelitian, karena berhasil atau tidaknya suatu penelitian antara lain tergantung juga dari cara penelitian di dalam pengumpulan data. Dalam pelaksanaanya, seorang peneliti harus menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan

penelitian.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain:

1. Metode Wawancara

Menurut Nana Syaodih (2010:216) wawancara atau *interview* merupakan salah satu bentuk teknik pengumpulan data yang banyak digunakan dalam penelitian deskriptif kualitatif dan deskriptif kuantitatif. Wawancara dilaksanakan secara lisan dalam pertemuan tatap muka secara individual.

Jenis wawancara yang digunakan peneliti adalah wawancara tak berstruktur (*unstructured interview*). Menurut Sugiyono (2015:233) wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.

Dalam wawancara tidak terstruktur, peneliti belum mengetahui secara pasti data apa yang akan diperoleh, sehingga peneliti lebih banyak mendengarkan apa yang diceritakan oleh responden. Berdasarkan analisis terhadap setiap jawaban dari responden tersebut maka peneliti dapat mengajukan berbagai pertanyaan berikutnya yang lebih terarah pada suatu tujuan.

Pada metode wawancara ini, rencananya penulis akan melakukan wawancara dengan beberapa pihak diatas kapal, seperti

wawancara dengan Anak Buah Kapal (ABK) MV Habco Polaris terkait pengetahuan terhadap keselamatan bekerja diatas kapal.

2. Metode Observasi

Menurut Nana Syaodih (2010:220) observasi (*observation*) atau pengamatan merupakan suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan jalan mengadakan pengamatan terhadap kegiatan yang sedang berlangsung. Observasi dapat dilakukan secara partisipatif (*participatory observation*).

Pengamat ikut serta dalam kegiatan yang sedang berlangsung. Dalam observasi *non partisipatif* (*nonparticipatory observation*) pengamat tidak ikut serta dalam kegiatan, dia hanya berperan mengamati kegiatan, tidak ikut dalam kegiatan.

Pada metode observasi ini, penulis ikut serta langsung dalam melakukan pengamatan, yaitu ketika penulis sedang melaksanakan kerja harian diatas kapal. Observasi yang akan dilakukan penulis ialah dengan mengamati tindakan-tindakan untuk menghindari kecelakaan kerja yang dilakukan Anak Buah Kapal (ABK) pada saat melaksanakan pekerjaan harian diatas kapal.

3. Metode Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2015:240), dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumentasi diperoleh oleh penulis secara langsung dari objek-objek penelitian. Sehingga data primer dalam penelitian ini merupakan data

yang langsung diperoleh dari sumber data oleh penulis dari melakukan observasi atau pengamatan kejadian- kejadian yang berhubungan langsung dengan obyek yang diteliti.

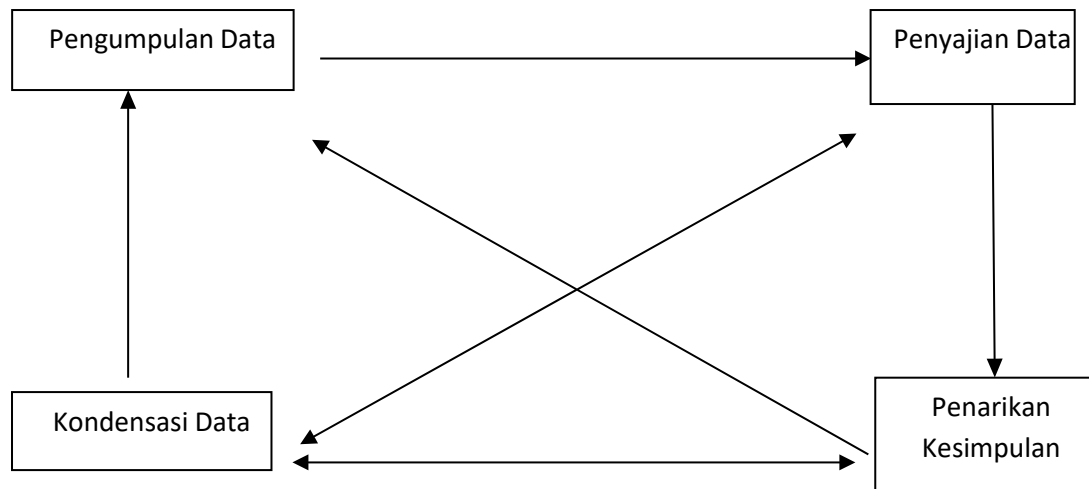
Pada metode dokumentasi, penulis akan mengambil dokumentasi langsung dalam bentuk gambar dan tulisan. Penulis akan mengambil gambar atau foto dan melakukan pencatatan lokasi dan waktu ketika terjadi cuaca buruk atau faktor lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal.

E. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2014:147), analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang teliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah.

Dalam penelitian kualitatif, *root cause analysis* yaitu teknis khusus yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah, data diperoleh dari berbagai sumber, dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang bermacam-macam, serta teknik yang digunakan yaitu dengan *root cause analysis*, *5 whys technique*, serta *fishbone analysis* untuk membahas rumusah masalah yang pertama sedangkan untuk menjawab rumusan masalah yang kedua menggunakan metode *advantage & disadvantage* atau menimbang kerugian serta keuntungan yang digunakan dan dilakukan secara terus menerus sampai datanya jenuh.

Data dianalisis dengan menggunakan beberapa langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Saldana (2014) yaitu menganalisis data dengan tiga langkah: kondensasi data (*data condensation*), menyajikan data (*data display*), dan menarik simpulan atau verifikasi (*conclusion drawing and verification*). Kondensasi data merujuk pada proses pemilihan (*selecting*), pengerucutan (*focusing*), penyederhanaan (*simplifying*), peringkasan (*abstracting*), dan transformasi data (*transforming*) (dikutip dari jurnal Andimisna, 2015). Secara lebih terperinci, langkah-langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Salda (2014) akan diterapkan sebagaimana berikut:



Sumber: Miles, Huberman (Miles, Huberman dan Saldana, 2014:14)

a. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dari metode yang dilakukan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Semua jenis data ini memiliki satu aspek kunci secara umum, analisisnya terutama tergantung pada keterampilan integratif dan interpretatif dari peneliti. Interpretasi diperlukan karena data yang dikumpulkan jarang berbentuk angka, data kaya rincian dan panjang.

b. Kondensasi Data

Miles dan Huberman (2014 : 10) Dalam kondensasi data merujuk kepada proses menyeleksi, memfokuskan dan menyederhanakan, Pengumpulan Data Penyajian Data Kondensasi Data Penarikan kesimpulan mengabstraksi dan mentransformasi data yang terdapat pada catatan lapangan maupun transkrip dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

1) Pemilihan (*Selecting*)

Menurut Miles dan Huberman (2018:18) peneliti harus bertindak selektif, yaitu menentukan dimensi-dimensi mana yang lebih penting, hubungan-hubungan mana yang mungkin lebih bermakna, dan sebagai konsekuensinya, informasi apa yang dapat dikumpulkan dan dianalisis.

2) Pengerucutan (*Focusing*)

Miles dan Huberman (2014:19) menyatakan bahwa memfokuskan data merupakan bentuk pra-analisis. Pada tahap ini, peneliti memfokuskan data yang berhubungan dengan rumusan masalah penelitian. Tahap ini merupakan kelanjutan dari tahap seleksi data. Peneliti hanya membatasi data yang berdasarkan dari rumusan masalah.

3) Peringkasan (*Abstracting*)

Tahap membuat rangkuman yang inti, proses, dan pernyataan-pernyataan yang perlu dijaga sehingga tetap berada didalamnya. Pada tahap ini, data yang telah terkumpul dievaluasi khususnya yang berkaitan dengan kualitas dan cakupan data.

4) Penyederhanaan dan Transformasi (*Data Simplifying* dan *Transforming*)

Data dalam penelitian ini selanjutnya disederhanakan dengan ditransformasikan kedalam berbagai cara yakni melalui seleksi yang ketat melalui ringkasan atau uraian singkat, serta menggolongkan data dalam satu pola yang lebih luas, dan sebagainya.

c. Penyajian Data

Langkah berikut setelah kondensasi data adalah penyajian data yang dimaknai oleh Miles dan Huberman (1992) sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan serta pengambilan tindakan. Dengan mencermati penyajian data tersebut, peneliti akan lebih mudah dalam memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang akan dilakukan. Artinya apakah peneliti dapat meneruskan analisisnya atau mencoba untuk mengambil sebuah tindakan dengan memperdalam lagi temuan tersebut, serta penyajian data yang digunakan menggunakan data-data penunjang seperti bukti foto ataupun dokumen-dokumen kapal yang digunakan.

F. Penarikan Kesimpulan

Kegiatan analisis selanjutnya, adalah menarik kesimpulan serta merupakan kegiatan akhir dari kegiatan interpretasi yaitu menemukan makna dari data yang telah disajikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Munawar, E. H. (2023). *Perancangan Prototype Sistem Informasi Pusat Satu Data DPR RI Berbasis Mobile* di. *Fakultas Teknologi Informasi, Program Studi Sistem Informasi*, Volume 6, No.1. (Diakses Pada tanggal 09 Februari 2024)
- Anizar, (2009). *Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Industri*, Cet Ke-1, Yogyakarta: Graha Ilmu, hlm.2 (Diakses Pada tanggal 02 Februari 2024)
- Ayu, L. A. (2018). *Studi Kasus Keterlambatan Proyek Konstruksi Di Provinsi Jawa Timur Berdasarkan Kontrak Kerja* (Doctoral dissertation, Universitas Narotama Surabaya). (Diakses Pada tanggal 05 Februari 2024)
- Arifin, M. dan Oktaviastuti, B. (2014). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Makalah Pascasarjana Pendidikan Kejuruan Universitas Negeri Malang, Malang (Diakses Pada tanggal 06 Februari 2024)
- Bagaskara, (2022). *In News Alat Pelindung Diri K3 dan Fungsinya*. (Diakses Pada tanggal 07 Februari 2024)
- Daryanto. (2007). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bengkel*. Jakarta: Rineka Cipta. (Diakses Pada tanggal 08 Februari 2024)
- Dian, S. (2020, JUNI 17). *Pengertian K3*. Retrieved from Salama Dian: <https://salamadian.com/pengertian-k3-kesehatan-dan-keselamatan-kerja/> (Diakses Pada tanggal 05 Februari 2024)
- Departemen Tenaga Kerja RI mengeluarkan keputusan Menteri tenaga Kerja Nomor 03/MEN/1998 tentang Tata cara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan. (Diakses Pada tanggal 09 Januari 2024)
- Dewi PS., A. (2012). *Dasar–Dasar Kesehatan & Keselamatan Kerja*. Jember: UPT Penerbitan UNEJ (Diakses Pada tanggal 20 Januari 2024)
- Dr.Sudaryono. (2018). *Metodologi Penelitian*. Depok: Rajawali Pers. (Diakses Pada tanggal 20 Januari 2024)
- Doohan, M. (2018). *Pencegahan Kecelakaan Kerja Di Mv. Temasek Attaka* (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang). (Diakses Pada tanggal 19 Januari 2024)
- Firman, A. H. (2022). *Upaya Mencegah Kecelakaan Kerja Di atas Kapal di Milik PT.Inti International MV. Forsythia*. UNIMAR AMNI Semarang.
- Handoko, T. H. (1998). *Manajemen*. (Diakses Pada tanggal 20 Januari 2024)

- Hendrawan, A. (2020). *Program Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Di Atas Kapal. Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2(1), 1-10. (Diakses Pada tanggal 21 Januari 2024)
- Hudzaifah, (2015), *Jurnal Universitas Pembangunan Jaya #2 Volume 2 dalam Judul Analisis Optimalisasi Persediaan dengan menggunakan Metode Economic Order Quantity* (Diakses Pada tanggal 29 Januari 2024)
- Indonesia, K. B. (n.d.). *Kamus Besar Bahasa Indonesia(KBBI)*. Retrieved from Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): <https://kbbi.web.id/upaya>
- Indonesia, K. B. (n.d.). *KBBI*. Retrieved from *Kamus Besar Bahasa Indonesia*: <https://kbbi.web.id/tingkat> (Diakses Pada tanggal 20 Maret 2024)
- ILO, 1989, *Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta: PT. Pustaka Binaman Prestindo. (Diakses Pada tanggal 02 Januari 2024)
- Jasman, T. (2015). *Aspek Keselamatan Kerja Kapal Purse Seine di Tempat Pelelangan Ikan. Oceatek*, Vol.9 (01). (Diakses Pada tanggal 05 Januari 2024)
- JDIH BPK. (1988, November 21). *Peraturan Pemerintah (PP) No. 17 Tahun 1988*. Retrieved from Database Peraturan: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/63881> (Diakses Pada tanggal 20 Januari 2024)
- Kurnianto, M. F., Kusnadi, K., & Azizah, F. N. (2022). *Usulan Perbaikan Risiko Kecelakaan Kerja Dengan Metode Failure Mode And Effect Analysis (Fmea) Dan Fishbone Diagram. Selaparang: Jurnal Pengabdian Masyarakat Berkemajuan*, 6(1), 18-23. (Diakses Pada tanggal 20 Maret 2024)
- M. Syibli, Y., Asjani, F., & Devita, A. (2019). *Upaya Mencegah Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal Bagian Mesin Di MT. Klasogun. Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*.
- Miles, M.B, Huberman, A.M, dan Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook, Edition 3. USA: Sage Publications*. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press.
- Musthika Kencana Di Pt. Dharma Lautan Utama. Karya Tulis.
- Mathis dan Jackson, (2003). *Pengaruh Keselamatan Kerja terhadap Produktivitas Kerja Karyawan*. eJournal Ilmu Pemerintahan.
- Organization, I. M. (1980). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974. International Maritime Organization.

- Organization, I. M. (1993). *The International Safety Management (ISM) Code*. IMO.
- OHSAS. (2007). *OHSAS 18001:2007 Occupational Health and Safety Assessment Series. Penelitian Kualitatif – Pengertian, Ciri, Jenis & Perbedaan* (dosenpendidikan.co.id). 23 januari 2023
- Prabu Mangkunegara, Anwar. (2007). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Purwangka, F., Wisudo, S. H., Iskandar, B. H., & Haluan, J. (2013). Identifikasi Potensi Bahaya Dan Teknologi Keselamatan Kerja Pada Operasi
- Putri, N. R. A., Mendra, I. W., & Verawati, Y. (2021). *Pengaruh Gaya Kepemimpinan, Kompensasi, Dan Beban Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada Serenity Eco Guesthouse And Yoga*, Cangu. Emas, 2(3).
- Priyono, J. (2016, November 26). *HSEpedia*. Retrieved from APD : *Jenis-jenis Pelindung Kepala (Safety Helmet)* di Tempat Kerja: <https://hsepedia.com/pelindung-kepala-di-tempat-kerja/>
- Prof. Dr. Sam'un Jaja Raharja, M. (n.d.). *Konsep Dasar dan Perkembangan. Modul 1*.
- Rachmat Tjahjanto, I. A. (Februari 2016). *ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN KERJA DI. Kapal*, Vol.13,No.01.
- Rao, Singiresu S. (2009), *Engineering Optimization Theory and Practice*, John Wiley & Sons, Inc. Canada.
- Ricky, K. (2021). *Optimalisasi Perawatan Alat Peluncur Sekoci Pada Km*.
- Saldana., Miles & Huberman (2014). *Qualitative Data Analysis. America: SAGE Publications*, Diakses pada tanggal 15 agustus 2023
- Saputra, A. (2014). *Pengaruh keselamatan kerja terhadap produktivitas kerja karyawan pada PT. Buran Nusa Respati di Kecamatan Anggana Kabupaten Kukar*. *Journal Ilmu Pemerintahan*. (Diakses Pada tanggal 20 Maret2024)
- Saryanto, D. (2018). *Pengembangan Multimedia Pembelajaran Interaktif Mata Pelajaran IPS Materi Keragaman Suku Bangsa Dan Budaya Di Indonesia Kelas V Di SD Negeri Sleman 1*. *E-Jurnal Skripsi Program Studi Teknologi Pendidikan*, 7(6), 562-570.
- Soepomo, I. (2023, Agustus). *tirto.id*. Retrieved from Pengertian K3 menurut Ahli: <https://tirto.id/pengertian-dan-tujuan-k3-menurut-ahli-serta-uu-keselamatan-kerja-gNGf>
- Suhartoyo. (3 Agustus 2018). *Perlindungan Dan Keselamatan Kerja Dikapal: Suatu Tinjauan Normatif*. *Administrative Law & Governance*, Vol.1.

Swaputri, E. (2009). *Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja* (Studi Kasus Di Pt. Jamu Air Mancur. Universitas Negeri Semarang.

Tami. (2022) *News Pelatihan K3 Sertifikasi K3*. (Diakses Pada tanggal 20 Maret2024)

Tjahjanto, R., & Azis, I. (2016). *Analisis Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja Di Atas Kapal MV. CS Brave*. Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan, 13(1), 13-18. (Diakses Pada tanggal 20 Maret2024)